Moretto (Fedespedi): “Adesso iniziamo a collaborare”

Contributo a cura di Silvia Moretto (presidente di Fedespe) riportato all’interno dell’inserto speciale “I numeri dei porti italiani” appena pubblicato da SHIPPING ITALY

“Il tessuto economico internazionale e la supply chain globale sono segnati pesantemente dalla crisi Coronavirus e lo saranno per tutto il 2020 – con probabili ricadute anche sull’andamento del 2021. L’emergenza sanitaria in corso ha innescato una crisi globale senza precedenti che, tra l’altro, si inserisce in un contesto economico che registrava già alcune difficoltà. Come analizzato anche dal Fedespedi Economic Outlook del Centro Studi Fedespedi, il 2019 non è stato un anno brillante: soprattutto nell’ultimo trimestre si evidenziavano segni di flessione del ciclo economico internazionale a causa delle tensioni politiche in atto, tra cui la guerra dei dazi tra Usa e Cina. La situazione italiana ha risentito della debolezza della produzione industriale legata alla decisa contrazione della produzione tedesca che a dicembre ha registrato un -2,5%: siamo connessi alle filiere produttive tedesche, nel settore dell’automotive ad esempio. Nonostante ciò, il nostro export ha tenuto bene segnando una crescita del 3,8%.

Questa crisi, però, cambia completamente le nostre prospettive: le stime sul Pil 2020 erano già al ribasso prima dello scoppio dell’emergenza, ora si parla di una crescita mondiale compresa tra l’1% e il 2,4% (OCSE) – quindi recessione a livello di economia-Mondo a causa degli stop alla produzione e del rallentamento degli scambi commerciali – le stime del WTO parlano di una contrazione superiore al 30%. Gli effetti sul Pil italiano saranno pesantissimi: in caso di emergenza prolungata oltre il primo semestre dell’anno la flessione sarà intorno al -10%.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

In uno scenario simile la supply chain italiana sarà colpita gravemente: le imprese di spedizioni hanno fatturato nel 2019 intorno ai 12 miliardi di euro (fonte: Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet – Politenico di Milano). Nel 2020 saremo davanti a una contrazione consistente, la cui entità dipenderà innanzitutto dai tempi della fase 2, cioè la graduale riapertura del settore produttivo: se questo avverrà entro qualche settimana, avremo la possibilità di recuperare parzialmente nel secondo semestre dell'anno, registrando comunque contrazioni di fatturato consistenti, anche superiori al 30%. In uno scenario di blocco più prolungato, invece, la contrazione del fatturato delle nostre imprese sarà intorno al 50%: se nel 2019 abbiamo raggiunto circa 12 miliardi di euro di fatturato, nel 2020 potremmo registrare valori anche intorno ai 6/7 miliardi di euro. Un secondo fattore da tenere in considerazione è la tempistica delle riaperture a livello internazionale che influenzerà il nostro export e quindi la domanda di trasporto merci. I Paesi sono entrati in crisi in momenti diversi e si trovano in fasi diverse dell'epidemia: al momento della nostra riapertura in altri Stati potrebbero essere ancora vigenti blocchi e restrizioni severe che limiterebbero la capacità operativa delle nostre aziende.

Ad oggi gli effetti di questa crisi sono già visibili. Il crollo della domanda di trasporto merci è evidente: guardiamo alla gravissima contrazione del cargo aereo, alle mancate toccate nei nostri porti di alcune importanti linee, al fenomeno dei blank sailing. A Genova i dati sul mese di marzo indicano una flessione del 30% dei traffici portuali, e questo è solo l'inizio. L'effetto dello stop produttivo si farà sentire anche nei prossimi mesi. I porti italiani, inoltre, stanno vivendo una situazione paradossale: i traffici sono diminuiti ma i terminal sono stati congestionati dai container che non potevano essere consegnati nei magazzini delle imprese.

Sono tante le difficoltà operative che gli spedizionieri stanno affrontando in questi mesi a causa del carattere emergenziale della situazione. A questo si aggiunge la crisi di liquidità finanziaria: su questo punto ci siamo già espressi, richiamando tutti alle proprie responsabilità in quanto attori economici. Alla fine di questa emergenza bisognerà ripartire da zero: iniziamo adesso a collaborare."

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Riprendere le sessioni di revisione mezzi

TORINO -“Riprendere le sessioni di revisi0ne mezzi. La ripresa potrà partire con forza grazie alla somma di tanti comportamenti “proattivi”. Tra questi la possibilità, ovviamente rispettando tutte le norme di sicurezza, **di riprendere immediatamente le sessioni di revisione dei mezzi pesanti**.

Partendo dai mezzi impegnati nei trasporti internazionali, si consentirà alle nostre aziende di operare sul mercato europeo, di migliorare la sicurezza stradale e di alleggerire il fututo peso delle revisioni non effettuate a

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

causa delle proroghe sulla scadenza delle revisioni stesse".

Lo afferma **Diego Pasero, presidente di Astra Cuneo – Associazione trasportatori e componente del direttivo di Confetra Piemonte.**

"I momenti di crisi oltre a procurare sofferenze dal punto di vista economico e sociale, possono essere un'occasione per migliorare comportamenti e pratiche consolidate" aggiunge Pasero.

"Da oltre due mesi le aziende di autoriparazioni **lavorano per mantenere in efficienza le flotte delle imprese di autotrasporto che grazie alla responsabilità dei conducenti hanno garantito l'approvvigionamento alimentare e delle filiere essenziali per il Paese. Perché non può avvenire lo stesso nelle Motorizzazioni Civili,** dove il controllo tecnico e la permanenza degli autisti a bordo consentono una adeguata sicurezza? Perché non sfruttare questo momento di flessione dell'attività di autotrasporto per consentire alle imprese di effettuare con serenità le revisioni?"

"Confidiamo che la ministra De Micheli – conclude Pasero- comprenda le priorità del mondo del trasporto su strada e condivida l'oppurtunità che il Ministero dei Trasporti diventi soggetto protagonista della sfida che sta vivendo l'Italia".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

The Medi Telegraph
Shipping & Intermodal Transport

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/03
Pagina 1
Foglio 1/2

Cargo aereo, mancano mezzi. Pacchi al posto dei sedili, per mantenere il business

Gli spedizionieri del settore: «Alitalia dovrebbe seguire l'esempio»

Genova - In alcuni casi si tratta ancora di progetti, soluzioni veloci per trasformare la cabina degli aerei passeggeri in una pancia volante piena di merce. Via i sedili, dentro i pallet. In altri casi, ed è la via più diffusa, gli stessi velivoli che ospitavano centinaia di passeggeri adesso a bordo ospitano solamente prodotti destinati all'export.
È la rivincita del cargo aereo: il lockdown e le difficoltà legate al trasporto stanno facendo crescere un segmento dai numeri piccoli (il 2% secondo le stime degli analisti) ma di grande pregio: nell'export italiano verso i Paesi extra Ue il trasporto aereo rappresenta circa il 26% del valore economico, come spiega Anama, l'Associazione nazionale agenti merci aeree. Tradizionalmente, nelle pance degli aerei di linea finisce l'export (anche quello di lusso) made in Italy, e i prodotti che hanno necessità di consegna più urgente. Anche oggi il trend viene mantenuto: in particolare è il materiale medicinale a prendere l'aereo per arrivare prima a destinazione. Ma non solo: **«Per un Paese che deve alle esportazioni circa il 30% del suo Pil è evidente la strategicità della modalità di trasporto che consente, per una sua quota rilevante, di raggiungere i mercati di destinazione finale» spiega il presidente di Anama, Alessandro Albertini.** «E riveste anche un ruolo fondamentale nell'import, in particolare per le filiere dell'elettronica, della meccanica e della farmaceutica». La maggior parte della flotta delle compagnie rimane però a terra, proprio per le restrizioni dovute alla pandemia. Così alcune compagnie hanno riconvertito i propri mezzi da passeggeri a all-cargo. Ma tecnicamente il cambiamento è laborioso e richiede tempo. Si tratta di iniziative che incidono su numeri piccoli della flotta: lo ha fatto Air Canada per prima, seguita da Lufthansa, Swiss e Air New Zealand. La compagnia svizzera ha effettuato 80 viaggi "solo merci"a marzo, trasportando 1300 tonnellate. Ma ci stanno pensando anche altri gruppi, soprattutto asiatiche come Cathay Pacific e Ana. Senza i sedili, c'è più spazio per la merce che di solito viaggia sotto i piedi dei passeggeri. Airbus e Boeing stanno anche progettando una serie di soluzioni per rendere la riconversione degli aerei più veloce. Perché è il mercato a spingere: «In questo momento, sulla base di una indagine a campione tra i nostri associati, l'offerta di spazi aerei non riesce a coprire l'intera richiesta delle merci per Stati Uniti e alcune importanti destinazioni asiatiche. Sulle altre rotte, invece, al momento vi sono meno problemi - dice Albertini -. Con la riapertura delle imprese produttive, però, crescerà gradualmente la domanda di spazi che prevediamo troverà difficile copertura da parte delle compagnie aeree». Ecco perché «è sicuramente utile che le compagnie aeree sfruttino gli aeromobili che hanno, utilizzando quelli passeggeri per il solo trasporto merci». Fare presto insomma, per cavalcare l'onda della ripartenza.

E l'Italia? «Alitalia ha messo alcune macchine al servizio del mercato, ma noi pensiamo che non siano sufficienti e che in prospettiva, con la riapertura delle aziende, ci vorranno molti più aerei. Ciò anche per il ruolo che come già abbiamo avuto modo di dire, vorremmo che Alitalia assumesse per il cargo aereo italiano». Le aziende italiane vanno in pressing sul vettore nazionale. Anche perché, continua Albertini «dobbiamo considerare che per molto tempo non avremo i voli passeggeri che rappresentavano, nella situazione pre-crisi, circa il 70% della capacità di stiva delle merci che

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

viaggiavano via aerea».
Il **ragionamento è semplice: difficilmente si spedirà anche per via aerea lo stesso quantitativo di merce del periodo pre-lockdown in breve tempo**. «L'auspicio è che ci si arrivi progressivamente in due-tre mesi. Per rivedere gli stessi voli passeggeri nei cieli dovremo invece attendere, temiamo, alcuni anni» spiega Albertini. Quindi bisogna fare presto: «Serve capacità di stiva che si può avere solo convertendo gli attuali aerei passeggeri in voli destinati al trasporto delle merci».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL SECOLO XIX

confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/03
Pagina 18
Foglio 1

Gli spedizionieri del settore: «Alitalia dovrebbe seguire l'esempio»

Cargo aereo, mancano mezzi: pacchi al posto dei sedili per mantenere il business

IL CASO

Simone Gallotti / GENOVA

In alcuni casi si tratta ancora di progetti, soluzioni veloci per trasformare la cabina degli aerei passeggeri in una pancia volante piena di merce. Via i sedili, dentro i pallet. In altri casi, ed è la via più diffusa, gli stessi velivoli che ospitavano centinaia di passeggeri adesso a bordo ospitano solamente prodotti destinati all'export.

È la rivincita del cargo aereo: il lockdown e le difficoltà legate al trasporto stanno facendo crescere un segmento dai numeri piccoli (il 2% secondo le stime degli analisti) ma di grande pregio: nell'export italiano verso i Paesi extra Ue il trasporto aereo rappresenta circa il 26% del valore economico, come spiega Anama, l'Associazione nazionale agenti merci aeree. Tradizionalmente, nelle pance degli aerei di linea finisce l'export (anche quello di lusso) made in Italy, e i prodotti che hanno necessità di consegna più urgente. Anche oggi il trend viene mantenuto: in particolare è il materiale medicinale a prendere l'aereo per arrivare prima a destinazione. Ma non solo: «Per un Paese che deve alle esportazioni circa il 30% del suo Pil è evidente la strategicità della modalità di trasporto che consente, per una sua quota rilevante, di raggiungere i mercati di destinazione finale» spiega il presidente di Anama, Alessandro Albertini. «E riveste anche un ruolo fondamentale nell'import, in particolare per le filiere dell'elettronica, della meccanica e della farmaceutica». La maggior parte della flotta delle compagnie rimane però a terra, proprio per le restrizioni dovute alla pandemia. Così alcune compagnie hanno riconvertito i propri mezzi da passeggeri a all-cargo. Ma tecnicamente il cambiamento è laborioso e richiede tempo. Si tratta di iniziative che incidono su numeri piccoli della flotta: lo ha fatto Air Canada per prima, seguita da Lufthansa, Swiss e Air New Zealand. La compagnia svizzera ha effettuato 80 viaggi "solo merci" a marzo, trasportando 1300 tonnellate. Ma ci stanno pensando anche altri gruppi, soprattutto asiatiche come Cathay Pacific e Ana. Senza i sedili, c'è più spazio per la merce che di solito viaggia sotto i piedi dei passeggeri. Airbus e Boeing stanno anche progettando una serie di soluzioni per rendere la riconversione degli aerei più veloce.

Perché è il mercato a spingere: «In questo momento, sulla base di una indagine a campione tra i nostri associati, l'offerta di spazi aerei non riesce a coprire l'intera richiesta delle merci per Stati Uniti e alcune importanti destinazioni asiatiche. Sulle altre rotte, invece, al momento vi sono meno problemi - dice Albertini -. Con la riapertura delle imprese produttive, però, crescerà gradualmente la domanda di spazi che prevediamo troverà difficile copertura da parte delle compagnie aeree». Ecco perché «è sicuramente utile che le compagnie aeree sfruttino gli aeromobili che hanno, utilizzando quelli passeggeri per il solo trasporto merci».

Fare presto insomma, per cavalcare l'onda della ripartenza. E l'Italia? «Alitalia ha messo alcune macchine al servizio del mercato, ma noi pensiamo che non siano sufficienti e che in prospettiva, con la riapertura delle aziende, ci vorranno molti più aerei. Ciò anche per il ruolo che come già abbiamo avuto modo di dire, vorremmo che Alitalia assumesse per il cargo aereo italiano». Le aziende italiane vanno in pressing sul vettore nazionale. Anche perché, continua Albertini «dobbiamo considerare che per molto tempo non avremo i voli passeggeri che rappresentavano, nella situazione pre-crisi, circa il 70% della capacità di stiva delle merci che viaggiavano via aerea».

Il ragionamento è semplice: difficilmente si spedirà anche per via aerea lo stesso quantitativo di merce del periodo pre-lockdown in breve tempo. «L'auspicio è che ci si arrivi progressivamente in due-tre mesi. Per rivedere gli stessi voli passeggeri nei cieli dovremo invece attendere, temiamo, alcuni anni» spiega Albertini. Quindi bisogna fare presto: «Serve capacità di stiva che si può avere solo convertendo gli attuali aerei passeggeri in voli destinati al trasporto delle merci». —

Swiss ha effettuato 80 viaggi "solo merci" a marzo, trasportando 1300 tonnellate

In pancia ai voli di linea solitamente si muove il 26% del made in Italy verso i Paesi extra-Ue

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

(FERPRESS) - Torino, 4 MAG - “La ripresa potrà partire con forza grazie alla somma di tanti comportamenti “proattivi”. Tra questi la possibilità, ovviamente rispettando tutte le norme di sicurezza, di riprendere immediatamente le sessioni di revisione dei mezzi pesanti. Partendo dai mezzi impegnati nei trasporti internazionali, si consentirà alle nostre aziende di operare sul mercato europeo, di migliorare la sicurezza stradale e di alleggerire il fututo peso delle revisioni non effettuate a causa delle proroghe sulla scadenza delle revisioni stesse”. Lo afferma Diego Pasero, presidente di Astra Cuneo – Associazione trasportatori e componente del direttivo di Confetra Piemonte.

“I momenti di crisi oltre a procurare sofferenze dal punto di vista economico e sociale, possono essere un’occasione per migliorare comportamenti e pratiche consolidate” aggiunge Pasero.

“Da oltre due mesi le aziende di autoriparazioni lavorano per mantenere in efficienza le flotte delle imprese di autotrasporto che grazie alla responsabilità dei conducenti hanno garantito l’approvvigionamento alimentare e delle filiere essenziali per il Paese. Perché non può avvenire lo stesso nelle Motorizzazioni Civili, dove il controllo tecnico e la permanenza degli autisti a bordo consentono una adeguata sicurezza? Perché non sfruttare questo momento di flessione dell’attività di autotrasporto per consentire alle imprese di effettuare con serenità le revisioni?”

“Confidiamo che la Ministra De Micheli - conclude Pasero- comprenda le priorità del mondo del trasporto su strada e condivida l’oppurtunità che il Ministero dei Trasporti diventi soggetto protagonista della sfida che sta vivendo l’Italia”.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Repubblica A&F AFFARI&FINANZA

confetra Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/04
Pagina 7
Foglio 1

Lucrezia Reichlin

"Con il debito pubblico al 160% l'Italia non può stare tranquilla"

ROBERTO PETRINI

"I problemi dei conti dello Stato si affrontano quando le cose vanno bene per costruire resilienza quando vanno male". L'economista della London Business School prevede "effetti negativi persistenti sulla crescita italiana"

L'Italia secondo il governo registrerà a fine anno una caduta del Pil dell'8%, per l'Fmi del 9,1. È vero che siamo in un drammatico "mal comune", con l'Europa che perde oltre 7 punti di Pil, ma viene il dubbio se noi avremo la forza di rialzarci.

Lucrezia Reichlin, economista e docente alla London Business School, lei che ne pensa?

«Un range tra il 6 e il 9% è realistico. Ci sono due punti di incertezza. Primo, i dati del secondo semestre non ci sono ancora e, secondo, non è chiaro se l'effetto del lockdown sarà temporaneo (nel qual caso ci si può aspettare un rimbalzo nel terzo e quarto trimestre) o permanente. Io mi aspetto che gli effetti negativi saranno molto persistenti».

Eppure lo sforzo del governo è stato molto forte, tra impegni diretti e garanzie si arriva a 155 miliardi. Gli ammortizzatori sociali sono stati schierati e rifinanziati e l'esecutivo parla di una iniezione di liquidità pari al 40% del Pil.

«Sicuramente il governo ha messo in campo politiche aggressive, ma meno di altri Paesi, in primo luogo la Germania, il che è naturale data la fragilità dei nostri conti pubblici. Ma il problema principale è la messa in opera di queste politiche e il ritardo con cui la liquidità arriva a imprese e famiglie».

La crisi sta rimettendo lo Stato al centro della politica economica: per evitare fallimenti si parla di un programma che scambi azioni con debito e che farà perno sulla Cdp. Teme uno statalismo di ritorno?

«Non c'è dubbio che si vedrà un maggior peso dello Stato nell'economia. Questo significa cose diverse per le piccole e per le grandi imprese. È auspicabile che, se lo Stato mette equity, si possa anche fare promotore di un processo di consolidamento e di pulizia dei bilanci per le piccole imprese. Nelle grandi lo Stato è già presente, ma il suo peso potrebbe aumentare. Nel medio periodo la sfida sarà giocare una partita di aggregazioni europee. Politicamente è molto difficile e molti sono i temi in gioco, incluso quello della politica della concorrenza e delle regole sugli aiuti di Stato».

Quello che ci affardella è sempre il debito, la crisi lo sta facendo salire oltre il 155 per cento del Pil. L'agenzia di rating Fitch ci ha appena declassato. Quando finirà l'epidemia i mercati ci presenteranno il conto?

«Non c'è da star tranquilli. La sostenibilità del debito dipende dalla differenza tra tasso di crescita del Pil e tasso di rifinanziamento. Per il primo, l'Italia deve fare un grande sforzo di rilancio ma sarà difficile affrontare i problemi strutturali della nostra bassa crescita. Per il secondo, il problema è tenere a bada il cosiddetto premio a rischio, cioè quella remunerazione oltre il tasso sicuro che gli investitori chiedono per intraprendere un investimento rischioso. Il premio a rischio relativo a un investimento sul debito italiano dipende innanzitutto dalla nostra stabilità politica e capacità di far ripartire l'economia reale ma anche dall'intervento della Bce. Per ora ci assicura tassi molto bassi fino a fine dell'anno. Poi si vedrà. Dipenderà dal consenso politico che si creerà in Europa a sostenerne l'azione».

Forse i bilanci dovremo farli a guerra finita, ma se avessimo avuto un debito più basso e una evasione minore oggi non avremmo avuto maggiori margini di azione?

«Non c'è dubbio. Il problema del debito si affronta quando le cose vanno bene proprio per costruire resilienza quando vanno male».

Si fa un gran discutere sul sostegno dell'Europa all'Italia. Forse, per quanto condito da qualche gaffe, è stato quello di Christine Lagarde l'intervento più sostanzioso. Basterà?

«L'Europa sta facendo molto, anche se non abbastanza. Oltre alla Bce non scordiamoci le misure in campo al livello della regolamentazione (patto di stabilita, aiuti di Stato, banche) ma anche la nuova linea di credito del Mes, le garanzie Bei e il prestito Sure per la disoccupazione. Inoltre sembra ci sia la volontà di costruire un Recovery fund: sarebbe una grande innovazione. Si calcola che questi interventi – escludendo le misure della Bce – dovrebbero superare il trilione. Sarebbe la dimostrazione di una volontà di azione comune del tutto nuova che avrà implicazioni profonde sul governo economico e politico dell'Unione. Aspettiamo comunque di vedere l'accordo finale».

La partita che si è giocata in questi giorni è quella che va sotto il nome di "eurobond". In realtà sembra profilarsi un compromesso sul Recovery fund. Pensa che sia una soluzione realistica, o abbiamo perso anche su quel fronte?

«In Italia si è fatta una gran confusione sugli eurobond. Il Recovery fund non è la stessa cosa e francamente ancora non si capisce bene come sarà concepito. Sembra che si tratti di circa 300 miliardi basati su prestiti iniziali che poi saranno restituiti nell'arco di un decennio dagli Stati membri. Il fondo dovrebbe andare a leva e poi essere esborsato in forma di prestiti o doni ma non è chiaro quale sarà la capacità di leva ed è probabile che si tratterà di prestiti più che di doni. Inoltre le modalità di esborso sono ancora da definire. Insomma, non si tratta di una garanzia comune e dei singoli Stati come nel caso degli eurobond. Potrebbe essere un aiuto significativo ma è presto per dirlo».

Si parla molto delle priorità dell'auspicabile post-epidemia. Alcune linee guida dello sviluppo degli ultimi anni fondate su globalizzazione e politiche di austerità rischiano di essere messe definitivamente da parte. Pensa che sia un bene, un'occasione propizia per cambiare strada?

«La tendenza alla deglobalizzazione era già in atto prima della crisi e continuerà ma non credo che si tornerà indietro in modo radicale. Le nostre economie sono inevitabilmente connesse e tutti i problemi da affrontare, dal clima, alle migrazioni, alla stabilita finanziaria, richiedono cooperazione internazionale. La globalizzazione però va governata e questa sarà la grande sfida. L'Europa può giocare un ruolo importante ma ha bisogno di trovare una voce comune. Per quanto riguarda l'austerità, ora dobbiamo sostenere l'economia e quindi fare il contrario dell'austerità ma il conto prima o poi verrà, soprattutto se non si riesce a rilanciare la crescita».

Che idea si è fatta di questa crisi, declinata nel linguaggio economico: cigno nero, shock simmetrico, colpo su domanda e offerta, crisi a "V" o a "L". I virologi spesso tentennano, ma l'economista ha una ricetta chiara?

«Shock simmetrico con effetti asimmetrici, inizialmente di offerta ma con effetti poi di domanda. Non credo in una recessione a "V", effetti persistenti sulla crescita potenziale sono più probabili. Vedo con una certa soddisfazione che i virologi hanno modelli ancora più imprecisi degli economisti!».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

RITRATTO DI MARTA SIGNORI

-9,1%

LA CADUTA DEL PIL

È la stima del Fondo monetario per la crescita italiana nel 2020 Il governo prevede un arretramento del Prodotto interno lordo intorno all'8%

L'opinione

Ora dobbiamo sostenere l'economia e quindi fare il contrario dell'austerità, ma il conto prima o poi ci verrà presentato, soprattutto se non rilanceremo il Pil

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL SECOLO XIX

confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/04
Pagina 1 e 12
Foglio 1/2

La logistica in crisi: «A rischio in Italia trecentomila posti»

Simone Gallotti

Sono trecentomila in Italia i posti di lavoro a rischio nel settore della logistica. A prevederlo è Confetra, la confederazione che raduna le imprese del settore. Spiega Ivano Russo: «Le stime si basano su un calo del 20% di volumi e fatturati delle aziende, ma ad aprile abbiamo toccato addirittura il -40% rispetto all'anno scorso. Significa che perderemo 90 milioni di tonnellate di merci trasportate e quasi 17 miliardi di fatturato». Ovviamente il calo non è omogeneo per tutta la filiera ma ci sono differenze significative: si registra il 20-25% nei porti, il 60% nel cargo aereo, il 30% nel ferroviario, il 40% nelle spedizioni e oltre il 50% per l'autotrasporto.

L'ARTICOLO / PAGINA 12

Il report di Confetra: «Ad aprile i volumi dei traffici sono crollati del 40 per cento»

Logistica, pressing sul governo «A rischio 300 mila lavoratori»

IL CASO

Simone Gallotti / GENOVA

I 150 miliardi di euro di interscambio che l'Italia perderà per colpa della pandemia, potrebbero avere un riflesso pesante sulla logistica italiana, mettendo a rischio 300 mila posti di lavoro. E' l'allarme che lancia Confetra: «Le stime si basano su un calo del 20% di volumi e fatturati delle aziende, ma ad aprile abbiamo toccato il -40% rispetto all'anno scorso» spiega Ivano Russo, direttore della Confederazione che raduna le imprese del settore. «Significa che perderemo 90 milioni di tonnellate di merci trasportate e quasi 17 miliardi di fatturato». La logistica rischia di uscire a pezzi dalla crisi causata dal lockdown. Le analisi e le previsioni del centro studi dell'associazione, che *Il Secolo XIX/TheMediTelegraph* è in grado di anticipare, disegnano un quadro difficile anche per i prossimi mesi: «Ovviamente il calo non è omogeneo per tutta la filiera - continua Russo - Registriamo il 20-25% nei porti, il 60% nel cargo aereo, il 30% nel ferroviario, il 40% nelle spedizioni, 70% per i corrieri b2b e siamo oltre il 50% per l'autotrasporto». Sono cifre che tengono conto anche di un eventuale rimbalzo dovuto alla ripartenza «ma che rimangono, ovviamente al netto della politica». Confetra, Assiterminal e Confindustria Genova ne hanno discusso anche nel corso del vertice virtuale di qualche giorno fa, tra lo stesso Russo, Roberto Spinelli e gli altri rappresentanti delle categorie. «Il settore più esposto ora è quello del cargo aereo: con i voli a terra, i noli per quel poco di offerta rimasta sono schizzati in alto». Ma è solo uno degli aspetti più preocupanti: ecco perché la logistica adesso punta sul prossimo decreto.

APPELLO AL GOVERNO

Il settore dei trasporti non poteva fermarsi durante la quarantena del Paese. Il rischio sarebbe stato il fermo degli approvvigionamenti. E così il Governo «sino al decreto Cura Italia ha dato risposte incisive - dice Russo - Tutta la logistica è stata inserita nel provvedimento, come una delle 16 filiere produttive più colpite, e ciò ha portato importanti benefici: ammortizzatori in deroga, sospensione dei versamenti fiscali e contributivi, differito doganale. Tutti i nostri codici Ateco sono rimasti aperti, abbiamo ottenuto la ripresa dei voli full cargo con la Cina ed anche l'apertura dei magazzini delle imprese produttrici. La ministra Paola De Micheli si è spesa per il settore». Ma per Confetra è l'ultima notizia positiva. Il resto rischia di paralizzare la logistica italiana: bocciato il DL Liquidità. «Non funziona - spiega netto Russo - Meno dell'1% delle imprese ha fatto domanda di prestiti. Parliamo di 45 mila aziende per la tranche sino a 25 mila euro, altre 20 mila per gli importi superiori». Circa 65 mila domande su 5 milioni di aziende italiane. Perchè? «Semplice: le imprese non vogliono e non possono indebitarsi ulteriormente con le banche, i tassi si negoziano caso per caso, i soldi non arriveranno prima di luglio. Ad oggi gli importi erogati sono a zero. Non è così che si affronta un'emergenza». E' il mercato ad aver rifiutato quella misura e ora il rischio è che con il prossimo decreto, autotrasportatori, terminalisti, spedizionieri e tutti gli altri imprenditori del settore, non riescano a beneficiare degli aiuti del governo. «Il pericolo è che vengano messi in campo altri provvedimenti inefficaci».

COSA SERVE PER RIPARTIRE

L'obiettivo delle imprese del settore adesso sono Palazzo Chigi e Mef. Perchè sul "fronte interno" il dialogo con il Mit è buono: «sui canoni demaniali dei terminal operator - dice Russo - abbiamo chiesto che la misura venga tarata in rapporto ai volumi e ai fatturati effettivamente persi». Con il resto del governo invece la trattativa è più dura: «Non si possono ripetere gli errori del passato: gli 8 miliardi di euro per indennizzi a fondo perduto alle imprese fino a 10 dipendenti, sarebbero vissuti come una provocazione. Quella cifra, divisa per 1,6 milioni di imprese, dà come risultato 5 mila euro a impresa». Confetra sottolinea come ogni singola imprese perderà quest'anno in media « oltre 200 mila euro di fatturato». La contro proposta prevede che quei soldi vengano destinati ad un taglio del 20/25% del cuneo fiscale per tutto il 2020, per gli 8 milioni di lavoratori che non hanno fatto lockdown. «Le imprese logistiche, come altre, non si sono fermate e quindi non hanno potuto neanche accedere agli ammortizzatori sociali. Serve un sostegno pubblico per mantenere i livelli occupazionali». Seconda

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

proposta: «Dei 12 miliardi destinati ai pagamenti delle pubbliche amministrazioni, almeno la metà venga dirottata per l'anticipo delle fatture tra privati: «E' diventato molto difficile per le imprese farsi pagare. Con questa mossa si darebbe ossigeno, soprattutto alle imprese dell'autotrasporto- spiega ancora Russo - Non chiediamo di aumentare la dotazione finanziaria del provvedimento oltre i 55 miliardi, ma di utilizzarli per fare cose davvero utili alle imprese». —

IVANO RUSSO
DIRETTORE GENERALE
DI CONFETRA

«Il fatturato nel 2020 calerà in media di 200 mila euro. L'esecutivo prevede un rimborso di 5 mila: è una provocazione»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Corriere marittimo

confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/05

Pagina 1

Foglio 1

Confetra Piemonte appello a De Micheli: Riprenda la revisione dei mezzi pesanti

"*La ripresa potrà partire con forza grazie alla somma di tanti comportamenti "proattivi". Tra questi la possibilità, ovviamente rispettando tutte le norme di sicurezza, di* ***riprendere immediatamente le sessioni di revisione dei mezzi pesanti****. Partendo dai mezzi impegnati nei trasporti internazionali, si consentirà alle nostre aziende di operare sul mercato europeo, di migliorare la sicurezza stradale e di alleggerire il fututo peso delle revisioni non effettuate a causa delle proroghe sulla scadenza delle revisioni stesse*". Lo afferma **Diego Pasero, presidente di Astra Cuneo – Associazione trasportatori e componente del direttivo di Confetra Piemonte**. "*I momenti di crisi oltre a procurare sofferenze dal punto di vista economico e sociale, possono essere un'occasione per migliorare comportamenti e pratiche consolidate*" aggiunge Pasero. "*Da oltre due mesi le aziende di autoriparazioni lavorano per mantenere in efficienza le flotte delle imprese di autotrasporto che grazie alla responsabilità dei conducenti hanno garantito l'approvvigionamento alimentare e delle filiere essenziali per il Paese. Perché non può avvenire lo stesso nelle Motorizzazioni Civili, dove il controllo tecnico e la permanenza degli autisti a bordo consentono una adeguata sicurezza? Perché non sfruttare questo momento di flessione dell'attività di autotrasporto per consentire alle imprese di effettuare con serenità le revisioni?*" "*Confidiamo che la Ministra De Micheli* - conclude Pasero- c*omprenda le priorità del mondo del trasporto su strada e condivida l'oppurtunità che il Ministero dei Trasporti diventi soggetto protagonista della sfida che sta vivendo l'Italia*".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/06
Pagina 13
Foglio 1

Porti, persi 10 milioni di crocieristi e il 50% del traffico container

TRASPORTO MARITTIMO

Assiterminal: comparto crociere totalmente fermo, crollo delle spedizioni merci

Tra le richieste al Governo l'abbattimento dei canoni e un patto anti burocrazia

Raoul de Forcade

Si profila un impatto durissimo dell'effetto coronavirus sul settore marittimo, sia per quanto riguarda le crociere, già completamente ferme da settimane e che, entro metà luglio possono perdere quasi 10 milioni di passeggeri; sia per il traffico merci, che nei mesi di maggio, giugno e luglio avrà flessioni previste fino a -50%, per alcune tipologie di merci, come i container.

A lanciare l'allarme è Luca Becce, presidente di Assiterminal (l'associazione che raggruppa i terminal portuali italiani), il quale non si limita a sciorinare numeri ma manifesta l'assoluta necessità di un cambio di passo a livello politico-istituzionale.

LUCA BECCE Il presidente di Assiterminal non è ottimista sulla possibilità di una ripresa a breve delle crociere

«L'epidemia di covid-19 – afferma Becce – ha messo in luce, una volte per tutte, l'assoluta inefficienza della macchina organizzativa dello Stato. Il punto, ormai, non è affrontare l'emergenza coronavirus bensì confrontarsi con il fatto che lo Stato italiano non funziona più. Ho assistito a una conferenza stampa del presidente del consiglio, e parlava Conte ma avrebbe potuto essere un qualunque altro esponente di qualsiasi coalizione o forza politica, in cui si annunciava un bazooka di liquidità per le imprese. A oggi non c'è niente. Se in una situazione come questa si predilige l'annuncio ai fatti, si crea sfiducia nei confronti dello Stato». Becce fa l'esempio dei lavoratori in cassa integrazione: «La Cig è stata autorizzata ed è stato firmato un accordo tra Abi e ministero del Lavoro per gli anticipi di quanto dovrà erogare l'Inps. Peccato che i lavoratori che si rivolgono agli istituti bancari per ottenere, come previsto, questi anticipi si sentano rispondere che la banca non può darglieli oppure che li eroga solo a fronte del pagamento di interessi. Io credo che occorra stringere un patto nazionale, dimenticando gli interessi politici, per mettere a posto lo Stato, e sanare così il vulnus del federalismo non risolto e il peso oppressivo della burocrazia». Per quanto riguarda i numeri della crisi, «nel 2019 – sottolinea Becce – la portualità italiana registrava un +3% di traffico merci e un +11% di traffico passeggeri (crociere e traghetti, *ndr*). Con l'arrivo del covid il primo settore a essere colpito è stato quello dei passeggeri. In particolare le crociere hanno dovuto interrompere totalmente i viaggi, il che ha provocato la chiusura del 100% dei cruise terminal».

Secondo quanto rilevato da Risposte Turismo a inizio anno, fa notare Becce, il 2020 avrebbe dovuto chiudersi con circa 5mila approdi e superare, per la prima volta, la soglia dei 13 milioni di passeggeri movimentati sulle banchine nazionali, con un incremento del 6,7% sul 2018. Ma sulla base delle cancellazioni ufficiali pervenute al 30 aprile, secondo Cemar Agency Network, i porti italiani hanno già perso 1.486 scali e circa 4,1 milioni di passeggeri. Valori destinati a salire, rispettivamente, a 3.785 approdi e 9,8 milioni di crocieristi in meno, se le compagnie dovessero rientrare in servizio entro metà luglio. Alcune hanno già annunciato un prolungamento della chiusura almeno fino al 30 giugno. Del resto, afferma Becce, «anche se alcune società immaginano ripartenze da giugno mi chiedo come, in mancanza di nuove cure o di un vaccino, potrà esserci questo riavvio dell'attività per le grandi navi che, per economie di scale, devono imbarcare migliaia di passeggeri e di uomini di equipaggio e sulle quali il distanziamento sociale è sostanzialmente impossibile».

Secondo le previsioni di Clia (*Cruise lines international association*), peraltro, per ogni 1% di flessione del traffico delle navi da crociera in Italia si rischia di perdere fino a 1.170 posti di lavoro. In pratica, ogni giorno di sospensione delle attività comporta la perdita di 100 occupati diretti, ovvero 250 posti di lavoro se si considera l'insieme degli effetti diretti, indiretti e indotti della crocieristica. Se la sospensione dovesse protrarsi per 60 giorni, si prevede una perdita economica diretta per il Paese pari a 848 milioni di euro, per 5.830 posti di lavoro in meno; valori che salgono rispettivamente a 2,2 miliardi e 15.047 posti di lavoro in meno se si considerano gli effetti diretti, indiretti e indotti.

Se invece la sospensione dovesse protrarsi per 90 giorni, si prevede una perdita economica diretta, in Italia, pari a 1,4 miliardi di euro e 9.361 posti di lavoro in meno; che salgono a -3,5 miliardi e -24.159 posti se si considera, ancora una volta, l'insieme degli effetti diretti, indiretti e indotti.

Per quanto riguarda il comparto dei traffici merci, Becce evidenzia che, se nella prima parte dell'anno l'impatto del covid si è fatto sentire solo marginalmente e le movimentazioni sono state in linea col 2019, ad aprile sono iniziati i segnali negativi e tra maggio, giugno e luglio si prefigura un forte peggioramento della situazione. «Ci aspettiamo una discesa delle merci sui terminal tra il 30% e il 50%, a seconda della tipologia di traffico. Per i container si avvicinerà a -50% perché le grandi compagnie e le alleanze stanno già tagliando la metà dei servizi tra Far East e Ue». Tra le richieste, dunque, che Assiterminal rivolge al Governo, ci sono, tra l'altro, un impianto normativo semplice e uniforme, la digitalizzazione degli adempimenti amministrativi e una riduzione del cuneo fiscale per i lavoratori. Sul versante liquidità, l'associazione vuole la riduzione dei canoni concessori sino all'azzeramento per i concessionari senza traffici, il ripristino dell'iperammortamento (superiore al valore dei beni investiti) e la soppressione dell'addizionale Ires.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AFP

Il sistema porti. La crisi colpisce il traffico dei container

I NUMERI

-1,4
Le crociere
Se la sospensione delle crociere dovesse protrarsi per 90 giorni, la *Cruise lines international association* prevede una perdita economica diretta, in Italia, pari a 1,4 miliardi di euro e 9.361 posti di lavoro in meno; che salgono a -3,5 miliardi e -24.159 posti se si considera l'insieme degli effetti diretti, indiretti e indotti.

- 50%
Le merci
Assiterminal attende una discesa delle merci movimentate sui terminal tra il 30% e il 50%, a seconda della tipologia di traffico. Per i container si avvicinerà a -50%

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Anama chiede ad Alitalia il volo full-cargo per New York

Com'era prevedibile la decisione di Alitalia di sospendere per almeno un mese il volo fra Roma e New York non è piaciuta agli agenti spedizionieri aerei. Alessandro Albertini, presidente di Anama (Associazione nazionale agenti merci aeree, sezione aerea di Fedespedi aderente a Confetra) ha così commentato questa decisione riportata nei giorni scorsi da AIR CARGO ITALY: "Qualche giorno fa abbiamo lanciato un appello affinché Alitalia svolgesse anche una funzione di vettore merci. La decisione di cancellare il volo Roma-New York in questa fase di ripartenza della produzione dimostra come il vettore nazionale non riesca a discostarsi da una visione del trasporto aereo focalizzata solo sui passeggeri."

Albertini aggiunge poi l'interrogativo sul perchè la compagnia non pensi a servire il collegamento con aerei passeggeri trasformati in freighter. "Se è vero, infatti, che una linea in grave perdita può essere sospesa – afferma – non capiamo perché prima di prendere una simile decisione non si valutino tutte le opzioni a disposizione, prendendo in considerazione una visione più ampia sul futuro. In questo periodo molti vettori hanno riconvertito gli aerei passeggeri al trasporto di merci. Non lo fanno perché sono masochisti ma perché guardano al trasporto aereo nella sua interezza cercando di ricavare la migliore soluzione in un momento difficile come questo, mettendosi anche a disposizione del proprio Paese. Sebbene, infatti, il trasporto di persone rappresenti la componente principale di ogni compagnia aerea tradizionale, i vettori tradizionali non dimenticano le merci, che garantiscono importanti ricavi soprattutto oggi in cui, per ovvie ragioni, i passeggeri non volano."

Albertini esplicita dunque la richiesta dicendo: "A nostro avviso Alitalia dovrebbe mantenere il volo dedicandolo al trasporto aereo merci. Alcuni dei vettori maggiori hanno mantenuto i voli sulle linee principali: perché Alitalia non dovrebbe fare lo stesso? Lo ribadiamo, in un momento come questo di ripresa dell'attività produttiva, sarebbe importante mantenere attivo questo collegamento che, tra l'altro, serve la principale destinazione dell'export italiano via aerea."

Il presidente di Anama conclude dicendo che "se ciò non avverrà le merci troveranno ovviamente altre strade per raggiungere i mercati di destinazione, magari utilizzando gli altri aeroporti europei. Sarà inutile, quindi, lamentare la minore competitività delle nostre merci e del sistema aeroportuale italiano!".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Anama: "Alitalia sia vettore aereo nazionale a 360°"

Le dichiarazioni del presidente Alessandro Albertini su sospensione collegamento con NY

Alessandro Albertini, presidente di Anama, (Associazione nazionale agenti merci aeree, sezione aerea di Fedespedi ed aderente a Confetra) commenta la decisione di sospendere il collegamento aereo Roma-New York operato da Alitalia: “Qualche giorno fa abbiamo lanciato un appello affinché Alitalia svolgesse anche una funzione di vettore merci. La decisione di cancellare il volo Roma-New York in questa fase di ripartenza della produzione dimostra come la compagnia nazionale non riesca a discostarsi da una visione del trasporto aereo focalizzata solo sui passeggeri".

“Se è vero, infatti, che una linea in grave perdita può essere sospesa, aggiunge, non capiamo perché prima di prendere una simile decisione non si valutino tutte le opzioni a disposizione, prendendo in considerazione una visione più ampia sul futuro. In questo periodo molti vettori hanno riconvertito gli aerei passeggeri al trasporto di merci. Non lo fanno perché sono masochisti ma perché guardano al trasporto aereo nella sua interezza cercando di ricavare la migliore soluzione in un momento difficile come questo, mettendosi anche a disposizione del proprio Paese. Sebbene, infatti, il trasporto di persone rappresenti la componente principale di ogni compagnia aerea tradizionale, i vettori tradizionali non dimenticano le merci, che garantiscono importanti ricavi soprattutto oggi in cui, per ovvie ragioni, i passeggeri non volano". Prosegue **Albertini**: “A nostro avviso Alitalia dovrebbe mantenere il volo dedicandolo al trasporto-merci. Alcuni dei vettori aerei maggiori hanno mantenuto i voli sulle linee principali: perché Alitalia non dovrebbe fare lo stesso? Lo ribadiamo, in un momento come questo di ripresa dell’attività produttiva, sarebbe importante mantenere attivo questo collegamento che, tra l’altro, serve la principale destinazione dell’export italiano via aerea".

"Se ciò non avverrà -conclude il presidente- le merci troveranno ovviamente altre strade per raggiungere i mercati di destinazione, magari utilizzando gli altri aeroporti europei. Sarà inutile, quindi, lamentare la minore competitività delle nostre merci e del sistema aeroportuale italiano".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

€uromerci

confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/06

Pagina 1

Foglio 1

Improvvida la decisione di AZ di stoppare il Roma-New York

"Qualche giorno fa abbiamo lanciato un appello affinché Alitalia svolgesse anche una funzione di vettore merci. La decisione di ***cancellare il volo Roma-New York*** *in questa fase di ripartenza della produzione dimostra come il vettore nazionale non riesca a discostarsi da una visione del trasporto aereo focalizzata solo sui passeggeri".*

E' questo il commento **Alessandro Albertini, presidente di Anama,** (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione aerea di Fedespedi e aderente a Confetra) **in merito alla decisione di sospendere il collegamento Roma-New York operato da Alitalia**

"Se è vero, infatti, che una linea in grave perdita può essere sospesa, aggiunge Albertini, ***non capiamo perché prima di prendere una simile decisione non si valutino tutte le opzioni a disposizione****, prendendo in considerazione una visione più ampia sul futuro.* ***In questo periodo molti vettori hanno riconvertito gli aerei passeggeri al trasporto di merci****. Non lo fanno perché sono masochisti ma* ***perché guardano al trasporto aereo nella sua interezza cercando di ricavare la migliore soluzione*** *in un momento difficile come questo, mettendosi anche a disposizione del proprio Paese. Sebbene, infatti, il trasporto di persone rappresenti la componente principale di ogni compagnia aerea tradizionale****, i vettori tradizionali non dimenticano le merci****, che garantiscono importanti ricavi soprattutto oggi in cui, per ovvie ragioni, i passeggeri non volano."*

Prosegue Albertini*: "A nostro avviso Alitalia dovrebbe mantenere il volo dedicandolo al trasporto aereo merci. Alcuni dei vettori maggiori hanno mantenuto i voli sulle linee principali: perché Alitalia non dovrebbe fare lo stesso?* ***Lo ribadiamo, in un momento come questo di ripresa dell'attività produttiva, sarebbe importante mantenere attivo questo collegamento che, tra l'altro, serve la principale destinazione dell'export italiano via aerea****."*

Se ciò non avverrà, conclude il Presidente Albertini, ***le merci troveranno ovviamente altre strade per raggiungere i mercati di destinazione****, magari utilizzando gli altri aeroporti europei.* Sarà inutile, quindi, lamentare la minore ***competitività delle nostre merci e del sistema aeroportuale italiano!".***

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Anama: Alitalia vettore nazionale a 360 gradi con anche il Cargo

Presidente Albertini: "Speravamo che la compagnia tenesse in conto anche le esigenze delle merci ma la cancellazione del Roma-New York dimostra il contrario"

Tra le numerose "voci" che si sono levate contro Alitalia per la cancellazione dal 5 maggio del volo Roma-New York, particolarmente "forte" è quella di Anama (Associazione Nazionale agenti Merci Aeree), sezione aerea di Fedespedi e aderente a Confetra (Federazione Italiana dei Trasporti e della Logistica). "Qualche giorno fa abbiamo **lanciato un appello** affinché **Alitalia svolgesse anche una funzione di vettore merci** - dichiara appunto il Presidente dell'Associazione, **Alessandro Albertini** - in quanto la decisione di cancellare quello che al momento è l'unico volo Italia-Stati Uniti, oltretutto in questa fase di ripartenza della produzione, **dimostra come il vettore nazionale non riesca a discostarsi da una visione del trasporto aereo focalizzata solo sui passeggeri"**.

"Se è vero, infatti, che una linea in grave perdita può essere sospesa - sottolinea Albertini - **non capiamo perché prima di prendere una simile decisione non si valutino tutte le opzioni a disposizione, prendendo in considerazione una visione più ampia sul futuro**. In questo periodo molti vettori hanno **riconvertito gli aerei passeggeri al trasporto di merci. Non lo fanno perché sono masochisti ma perché guardano al trasporto aereo nella sua interezza** cercando di ricavare la migliore soluzione in un momento difficile come questo, mettendosi anche a disposizione del proprio Paese. **I vettori tradizionali, benché dedicati al trasporto passeggeri, non dimenticano le merci, che garantiscono importanti ricavi soprattutto oggi in cui, per ovvie ragioni, i passeggeri non volano"**.

Per Albertini, e i tanti che conoscono il valore e l'importanza del cargo aereo, **Alitalia dovrebbe mantenere il volo dedicandolo al trasporto delle merci. Anche perché soprattutto i Boeing 777 della flotta garantiscono comunque un cospicuo carico di merci anche se configurati con cabina passeggeri**.

Non è infatti un caso che la **Divisione merci della compagnia aerea di Dubai, "Emirates SkyCargo"**, ha in questo periodo di coronavirus e di conseguente quasi azzeramento dei passeggeri da trasportare, **rapidamente incrementato la propria operatività per trasferire, in maniera costante e continuativa, carichi delle merci più diverse di primaria necessità nei Paesi di tutto il mondo, acquisendo** appunto per il servizio cargo da altro settore della stessa compagnia **più di una decina di Boeing 777-300ER fino ad ora altrimenti utilizzati**.

La Compagnia aerea del Golfo **attualmente opera voli merci verso 51 destinazioni di ogni angolo del globo. Tra queste, 19 città vengono servite dalla flotta di 11 Boeing 777F Emirates SkyCargo**, aeromobile di lungo raggio con capacità di carico fino a 100 tonnellate. Su **altre 38 destinazioni** opera invece con **i Boeing 777-300ER di Emirates, senza passeggeri a bordo**, in grado in ogni caso di **trasportare su ogni volo fino a 50 tonnellate di carico**. Non poca cosa.

Soffermandosi a **osservare il mondo del trasporto aereo in tempo reale in qualsiasi attimo da**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

smartphone o computer utilizzando l'applicazione FlightRadar24, desta quasi impressione rendersi conto del continuo crescente movimento in tutti i continenti dei voli cargo operati. Aile tradizionali **imponenti flotte** di vettori specializzati del calibro di **DHL, UPS, FedExpress, Cargolux, Atlas, Kalitta** e via dicendo **e agli aerei delle divisioni cargo delle maggiori compagnie** tradizionalmente dedite al trasporto passeggeri (**Emirates, Qatar, Lufthansa, Air France e altri**), **si è affiancata una galassia di compagnie fino a ieri sconosciute, o, perché no, inesistenti,** che si sono rapidamente attrezzate per inserirsi in un mercato dal business più che certo.

E dire che di aerei grandi e capienti **non c'è proprio penuria**, a cominciare dalla consistente parte **di più recente costruzione** e ancora attiva **dei circa 1500 Boeing 747, i famosi Jumbo Jet**, costruiti nel corso di cinquanta anni di attività. **Un modello che non vuole proprio intendere di essere relegato nell'album dei ricordi. Per non parlare delle diverse altre valide ed efficienti tipologie** di aeromobili disponibili sul mercato, **anche a prezzi di saldo**.

Tornando ad Alitalia e alla "quasi incredulità" del Presidente Albertini, perché la compagnia, di nuovo in odor di bandiera, **non si affaccia di nuovo al più che promettente e ricco mercato del cargo** e addirittura "rinuncia" al **volo per New York che ha sempre rappresentato l'obiettivo più ambito, e che, tra l'altro, serve la principale destinazione dell'export italiano via aerea?**

Eppure, in Alitalia, il dna del cargo è stato a lungo ben presente, avendo in flotta per diversi decenni ben 4 aeromobili con tanto d'insegna "Cargo System": prima due quadrigetti **DC 8/62, battezzati "Ciclope" e "Titano" (1968-1981)**, supportati per i servizi più brevi da due bireattori **DC 9/32**. E dopo i DC 8 e **un paio di "747 dedicati" tutto merci**, con l'apporto poi di **MD 11 convertiti** (e successivamente ceduti a Lufthansa Cargo), fino ai primi inizi degli anni 2000. Oltre, nel frattempo, a qualche **altro aeromobile noleggiato** per periodi più o meno lunghi. **Il cargo dunque c'era. Ma per volere e colpa di chi è stato dissennatamente soppresso?**

Ora, nonostante si parli di **"NewCo" sempre più vicine (sarebbero infatti ben due quelle nei programmi del Commissario Leogrande e del Ministro Patuanelli) anche il futuro più immediato di Alitalia sembrerebbe avvolto dalle nebbie più fitte**, con la compagnia che ha appunto "sospeso" l'unico collegamento intercontinentale rimasto ai tempi di Covid-19.

Mentre, come osserva il Presidente di Anama Albertini che di cargo e di mercati s'intende, **alcuni dei vettori maggiori hanno mantenuto i voli sulle linee principali: "Perché Alitalia non dovrebbe fare lo stesso? Lo ribadiamo, in un momento come questo di ripresa dell'attività produttiva**. E se ciò non avverrà**, le merci troveranno ovviamente altre strade per raggiungere i mercati di destinazione, magari utilizzando gli altri aeroporti europei**. Sarà inutile, quindi, lamentare la minore competitività delle nostre merci e del sistema aeroportuale italiano!"

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

The Medi Telegraph
Shipping & Intermodal Transport

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/06
Pagina 1
Foglio 1/2

«Giusto azzerare i canoni a chi ha perso tutti i traffici» / INTERVISTA

Genova - "Il coronavirus ha provocato l'accelerazione di un'evidenza: lo Stato non funziona. C'è una distanza siderale fra le dichiarazioni delle istituzioni e quanto poi effettivamente viene fatto"

di Francesco Ferrari

Genova - «Il coronavirus ha provocato l'accelerazione di un'evidenza: lo Stato non funziona. C'è una distanza siderale fra le dichiarazioni delle istituzioni e quanto poi effettivamente viene fatto. La confusione tra cittadini e imprese, che non sanno cosa si può o si deve fare, sta diventando insopportabile. È un momento pericoloso per la tenuta sociale del Paese». Luca Becce, presidente di Assiterminal, l'associazione dei terminalisti portuali italiani, parte da un dato di cronaca per lanciare un allarme che vuole essere anche un appello alla politica: «Avere annunciato 200 miliardi di liquidità per le imprese e, due mesi dopo, non essere in condizione di rendere operativa quella dichiarazione è una cosa che sconcerta. Affermare che le aziende possono accedere a un anticipo di liquidità pari al doppio di quanto speso l'anno precedente per pagare i dipendenti e non avere, oggi, nulla che certifichi come si possa fare, è una cosa che genera rabbia. E genera stupore, per non dire altro, sapere che ogni caso di contagio, anche fuori dall'orario di lavoro, sarà classificato come infortunio sul lavoro. Credo che serva un patto nazionale che raccolga tutte le forze politiche e sociali, un grande patto che rimetta in moto lo Stato, che lo faccia funzionare».

Assiterminal ha presentato un programma di cinque punti per arginare gli effetti della crisi. Uno di questi è l'estensione dell'articolo 17 comma 15 bis della legge portuale a tutti i lavoratori. In pratica, si tratta di destinare una quota delle tasse sulla merce al mondo del lavoro.
«Noi crediamo che la riforma della legge 84, grazie a quel comma, abbia creato una discriminazione fra lavoratori con identiche mansioni. Non si capisce perché quel sostegno sia destinato a una sola categoria e non a chi rientra negli articoli 16 e 18. L'emergenza Covid è l'occasione giusta per sanare questo doppio binario».

I soldi ci sono?

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

«Ci sono per tutti. Il gettito potenziale è largamente eccedente le esigenze».

Una delle proposte riguarda l'azzeramento, e non la semplice riduzione, del canone per quei concessionari i cui traffici sono azzerati. Non crede che sia una richiesta eccessiva?
«No, per un semplice motivo: se non lavoro, non posso pagare. Il canone si basa sul concetto che io, operatore, grazie alla concessione e ai miei investimenti possa generare un profitto. Se la situazione mondiale non me lo permette, come può lo Stato chiedermi di pagare un canone? Nel settore passeggeri, per fare un esempio concreto, la situazione è chiara nella sua drammaticità: senza una cura, o un vaccino, le crociere non ripartiranno. La crisi di questo settore è più profonda rispetto ad altri, negarlo vorrebbe dire prenderci in giro. Per quanto riguarda gli altri traffici, è sufficiente pensare a un dato: meno 8% del prodotto interno lordo, un rallentamento mostruoso dell'economia. Al momento prevediamo un meno 30% di traffici nel terzo trimestre, ma temo possa andare anche peggio».

La battaglia con l'Authority dei trasporti è persa? La vostra richiesta di sospensione del contributo è stata respinta al mittente con un certo vigore…
«Come ho già avuto modo di dire, con questa vicenda abbiamo scoperto qual è il limite fra ente inutile ed ente dannoso. Mi faccia solo ribadire che la materia concessoria, fino a prova contraria, è abbondantemente regolata dalla legge. È incredibile che in un contesto del genere sia stato aggiunto un convenuto. Ed è sorprendente che la materia non venga governata da chi ha il dovere di farlo, ovvero il ministero dei Trasporti. Sono anni che attendiamo i criteri per l'assegnazione e la proroga dei canoni: questo è il fatto più importante, nella sua gravità. Tornando alla riposta dell'Autorità alle nostre richieste: la definirei incommentabile».

Assiterminal parla della necessità di ripartire dal Piano strategico nazionale della logistica e della portualità. Una richiesta che ha già fatto discutere perché quel documento non comprende opere successive alla sua stesura, come la diga di Genova. Come se ne esce?
«Semplice: rimettendo in moto il meccanismo che si è fermato dopo la stesura del Piano. Nessuno pretende di ripartire da allora senza tenere conto di quanto accaduto o progettato dopo. Quel documento va aggiornato, è evidente».

Come?
«Partendo da un principio che dovrebbe valere sempre: l'interesse generale delle opere. Che non significa applicare il modello toninelliano del rapporto costi-benefici. Quello è un approccio ideologico, che in economia non vale nulla. Chi può garantirmi che l'appartamento che acquisto oggi possa essere venduto fra un anno con un margine del 5%? Nessuno, ovviamente. Nel caso delle opere, occorre un'analisi corretta di quali siano effettivamente strategiche per la portualità. Se mi parla della diga di Genova, non sarò certo io a dire che quel porto non è strategico per il Paese. Lo è come Livorno, o La Spezia. Quello che dobbiamo evitare è il proliferare di doppioni. Perché il rischio è alimentare una guerra tariffaria che porta, è inevitabile, a un depauperamento diffuso. La decisione deve prenderla un soggetto super partes, che sia in grado di interpretare le tendenze del mercato».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Anama: Alitalia vettore nazionale a 360 gradicon anche il Cargo

Tra le numerose "voci" che si sono levate contro Alitalia per la cancellazione dal 5 maggio delvolo Roma-New York, particolarmente "forte" è quella di Anama (Associazione Nazionale agentiMerci Aeree), sezione aerea di Fedespedi e aderente a Confetra (Federazione Italiana deiTrasporti e della Logistica). "Qualche giorno fa abbiamo lanciato un appello affinché Alitaliasvolgesse anche una funzione di vettore merci - dichiara appunto il Presidente dell'Associazione,Alessandro Albertini - in quanto la decisione di cancellare quello che al momento è l'unico voloItalia-Stati Uniti, oltretutto in questa fase di ripartenza della produzione, dimostra come il vettorenazionale non riesca a discostarsi da una visione del trasporto aereo focalizzata solo suipasseggeri"."Se è vero, infatti, che una linea in grave perdita può essere sospesa - sottolinea Albertini - noncapiamo perché prima di prendere una simile decisione non si valutino tutte le opzioni adisposizione, prendendo in considerazione una visione più ampia sul futuro. In questo periodomolti vettori hanno riconvertito gli aerei passeggeri al trasporto di merci. Non lo fanno perchésono masochisti ma perché guardano al trasporto aereo nella sua interezza cercando di ricavare lamigliore soluzione in un momento difficile come questo, mettendosi anche a disposizione delproprio Paese. I vettori tradizionali, benché dedicati al trasporto passeggeri, non dimenticano lemerci, che garantiscono importanti ricavi soprattutto oggi in cui, per ovvie ragioni, i passeggerinon volano".Per Albertini, e i tanti che conoscono il valore e l'importanza del cargo aereo, Alitalia dovrebbemantenere il volo dedicandolo al trasporto delle merci. Anche perché soprattutto i Boeing 777della flotta garantiscono comunque un cospicuo carico di merci anche se configurati con cabinapasseggeri.Non è infatti un caso che la Divisione merci della compagnia aerea di Dubai, "EmiratesSkyCargo", ha in questo periodo di coronavirus e di conseguente quasi azzeramento deipasseggeri da trasportare, rapidamente incrementato la propria operatività per trasferire, inmaniera costante e continuativa, carichi delle merci più diverse di primaria necessità nei Paesi ditutto il mondo, acquisendo appunto per il servizio cargo da altro settore della stessa compagniapiù di una decina di Boeing 777-300ER fino ad ora altrimenti utilizzati. La Compagnia aerea del Golfo attualmente opera voli merci verso 51 destinazioni di ogni angolodel globo. Tra queste, 19 città vengono servite dalla flotta di 11 Boeing 777F Emirates SkyCargo,aeromobile di lungo raggio con capacità di carico fino a 100 tonnellate. Su altre 38 destinazioniopera invece con i Boeing 777-300ER di Emirates, senza passeggeri a bordo, in grado in ognicaso di trasportare su ogni volo fino a 50 tonnellate di carico. Non poca cosa.

Soffermandosi a osservare il mondo del trasporto aereo in tempo reale in qualsiasi attimo dasmartphone o computer utilizzando l'applicazione FlightRadar24, desta quasi impressionerendersi conto del continuo crescente movimento in tutti i continenti dei voli cargo operati. Ailetradizionali imponenti flotte di vettori specializzati del calibro di DHL, UPS, FedExpress,Cargolux, Atlas, Kalitta e via dicendo e agli aerei delle divisioni cargo delle maggiori compagnietradizionalmente dedite al trasporto passeggeri (Emirates, Qatar, Lufthansa, Air France e altri), siè affiancata una galassia di compagnie fino a ieri sconosciute, o, perché no, inesistenti, che sisono rapidamente attrezzate per inserirsi in un mercato dal business più che certo.E dire che di aerei grandi e capienti non c'è proprio penuria, a cominciare dalla consistente partedi più recente costruzione e ancora attiva dei circa 1500 Boeing 747, i famosi Jumbo Jet, costruitinel corso di cinquanta anni di attività. Un modello che non vuole proprio intendere di essererelegato nell'album dei ricordi. Per non parlare delle diverse altre valide ed efficienti tipologie diaeromobili disponibili sul mercato, anche a prezzi di saldo.Tornando ad Alitalia e alla "quasi incredulità" del Presidente Albertini, perché la compagnia, dinuovo in odor di bandiera, non si affaccia di nuovo al più che promettente e ricco mercato delcargo e addirittura "rinuncia" al volo per New York che ha sempre rappresentato l'obiettivo piùambito, e che, tra l'altro, serve la principale destinazione dell'export italiano via aerea? Eppure, in Alitalia, il dna del cargo è stato a lungo ben presente, avendo in flotta per diversidecenni ben 4 aeromobili con tanto d'insegna "Cargo System": prima due quadrigetti DC 8/62,battezzati "Ciclope" e "Titano" (1968-1981), supportati per i servizi più brevi da due bireattoriDC 9/32. E dopo i DC 8 e un paio di "747 dedicati" tutto merci, con l'apporto poi di MD 11convertiti (e successivamente ceduti a Lufthansa Cargo), fino ai primi inizi degli anni 2000. Oltre,nel frattempo, a qualche altro aeromobile noleggiato per periodi più o meno lunghi. Il cargodunque c'era. Ma per volere e colpa di chi è stato dissennatamente soppresso?Ora, nonostante si parli di "NewCo" sempre più vicine (sarebbero infatti ben due quelle neiprogrammi del Commissario Leogrande e del Ministro Patuanelli) anche il futuro più immediatodi Alitalia sembrerebbe avvolto dalle nebbie più fitte, con la compagnia che ha appunto "sospeso"l'unico collegamento intercontinentale rimasto ai tempi di Covid-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

19.Mentre, come osserva il Presidente di Anama Albertini che di cargo e di mercati s'intende, alcunidei vettori maggiori hanno mantenuto i voli sulle linee principali: "Perché Alitalia non dovrebbefare lo stesso? Lo ribadiamo, in un momento come questo di ripresa dell'attività produttiva. E seciò non avverrà , le merci troveranno ovviamente altre strade per raggiungere i mercati didestinazione, magari utilizzando gli altri aeroporti europei. Sarà inutile, quindi, lamentare laminore competitività delle nostre merci e del sistema aeroportuale italiano!"

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Anama: Alitalia vettore nazionale a 360 gradi con anche il Cargo

Presidente Albertini: "Speravamo che la compagnia tenesse in conto anche le esigenze delle merci ma la cancellazione del Roma-New York dimostra il contrario"

Tra le numerose "voci" che si sono levate contro Alitalia per la cancellazione dal 5 maggio del volo Roma-New York, particolarmente "forte" è quella di Anama (Associazione Nazionale agenti Merci Aeree), sezione aerea di Fedespedi e aderente a Confetra (Federazione Italiana dei Trasporti e della Logistica). "Qualche giorno fa abbiamo **lanciato un appello** affinché **Alitalia svolgesse anche una funzione di vettore merci** - dichiara appunto il Presidente dell'Associazione, **Alessandro Albertini** - in quanto la decisione di cancellare quello che al momento è l'unico volo Italia-Stati Uniti, oltretutto in questa fase di ripartenza della produzione, **dimostra come il vettore nazionale non riesca a discostarsi da una visione del trasporto aereo focalizzata solo sui passeggeri"**.

"Se è vero, infatti, che una linea in grave perdita può essere sospesa - sottolinea Albertini - **non capiamo perché prima di prendere una simile decisione non si valutino tutte le opzioni a disposizione, prendendo in considerazione una visione più ampia sul futuro**. In questo periodo molti vettori hanno **riconvertito gli aerei passeggeri al trasporto di merci. Non lo fanno perché sono masochisti ma perché guardano al trasporto aereo nella sua interezza** cercando di ricavare la migliore soluzione in un momento difficile come questo, mettendosi anche a disposizione del proprio Paese. **I vettori tradizionali, benché dedicati al trasporto passeggeri, non dimenticano le merci, che garantiscono importanti ricavi soprattutto oggi in cui, per ovvie ragioni, i passeggeri non volano"**.

Per Albertini, e i tanti che conoscono il valore e l'importanza del cargo aereo, **Alitalia dovrebbe mantenere il volo dedicandolo al trasporto delle merci. Anche perché soprattutto i Boeing 777 della flotta garantiscono comunque un cospicuo carico di merci anche se configurati con cabina passeggeri**.

Non è infatti un caso che la **Divisione merci della compagnia aerea di Dubai, "Emirates SkyCargo"**, ha in questo periodo di coronavirus e di conseguente quasi azzeramento dei passeggeri da trasportare, **rapidamente incrementato la propria operatività per trasferire, in maniera costante e continuativa, carichi delle merci più diverse di primaria necessità nei Paesi di tutto il mondo, acquisendo** appunto per il servizio cargo da altro settore della stessa compagnia **più di una decina di Boeing 777-300ER fino ad ora altrimenti utilizzati**.

La Compagnia aerea del Golfo **attualmente opera voli merci verso 51 destinazioni di ogni angolo del globo. Tra queste, 19 città vengono servite dalla flotta di 11 Boeing 777F Emirates SkyCargo**, aeromobile di lungo raggio con capacità di carico fino a 100 tonnellate. Su **altre 38 destinazioni** opera invece con **i Boeing 777-300ER di Emirates, senza passeggeri a bordo**, in grado in ogni caso di **trasportare su ogni volo fino a 50 tonnellate di carico**. Non poca cosa.

Soffermandosi a **osservare il mondo del trasporto aereo in tempo reale in qualsiasi attimo da**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

smartphone o computer utilizzando l'applicazione FlightRadar24, desta quasi impressione rendersi conto del continuo crescente movimento in tutti i continenti dei voli cargo operati. Aile tradizionali **imponenti flotte** di vettori specializzati del calibro di **DHL, UPS, FedExpress, Cargolux, Atlas, Kalitta** e via dicendo **e agli aerei delle divisioni cargo delle maggiori compagnie** tradizionalmente dedite al trasporto passeggeri (**Emirates, Qatar, Lufthansa, Air France e altri**), **si è affiancata una galassia di compagnie fino a ieri sconosciute, o, perché no, inesistenti,** che si sono rapidamente attrezzate per inserirsi in un mercato dal business più che certo.

E dire che di aerei grandi e capienti **non c'è proprio penuria**, a cominciare dalla consistente parte **di più recente costruzione** e ancora attiva **dei circa 1500 Boeing 747, i famosi Jumbo Jet**, costruiti nel corso di cinquanta anni di attività. **Un modello che non vuole proprio intendere di essere relegato nell'album dei ricordi. Per non parlare delle diverse altre valide ed efficienti tipologie** di aeromobili disponibili sul mercato, **anche a prezzi di saldo**.

Tornando ad Alitalia e alla "quasi incredulità" del Presidente Albertini, perché la compagnia, di nuovo in odor di bandiera, **non si affaccia di nuovo al più che promettente e ricco mercato del cargo** e addirittura "rinuncia" al **volo per New York che ha sempre rappresentato l'obiettivo più ambito, e che, tra l'altro, serve la principale destinazione dell'export italiano via aerea?**

Eppure, in Alitalia, il dna del cargo è stato a lungo ben presente, avendo in flotta per diversi decenni ben 4 aeromobili con tanto d'insegna "Cargo System": prima due quadrigetti **DC 8/62, battezzati "Ciclope" e "Titano" (1968-1981)**, supportati per i servizi più brevi da due bireattori **DC 9/32**. E dopo i DC 8 e **un paio di "747 dedicati" tutto merci**, con l'apporto poi di **MD 11 convertiti** (e successivamente ceduti a Lufthansa Cargo), fino ai primi inizi degli anni 2000. Oltre, nel frattempo, a qualche **altro aeromobile noleggiato** per periodi più o meno lunghi. **Il cargo dunque c'era. Ma per volere e colpa di chi è stato dissennatamente soppresso?**

Ora, nonostante si parli di **"NewCo" sempre più vicine (sarebbero infatti ben due quelle nei programmi del Commissario Leogrande e del Ministro Patuanelli) anche il futuro più immediato di Alitalia sembrerebbe avvolto dalle nebbie più fitte**, con la compagnia che ha appunto "sospeso" l'unico collegamento intercontinentale rimasto ai tempi di Covid-19.

Mentre, come osserva il Presidente di Anama Albertini che di cargo e di mercati s'intende, **alcuni dei vettori maggiori hanno mantenuto i voli sulle linee principali: "Perché Alitalia non dovrebbe fare lo stesso? Lo ribadiamo, in un momento come questo di ripresa dell'attività produttiva**. E se ciò non avverrà**, le merci troveranno ovviamente altre strade per raggiungere i mercati di destinazione, magari utilizzando gli altri aeroporti europei**. Sarà inutile, quindi, lamentare la minore competitività delle nostre merci e del sistema aeroportuale italiano!"

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL SECOLO XIX

confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/06

Pagina 1

Foglio 1/2

Anama: Alitalia vettore nazionale a 360 gradi con anche il Cargo

Presidente Albertini: "Speravamo che la compagnia tenesse in conto anche le esigenze delle merci ma la cancellazione del Roma-New York dimostra il contrario" Tra le numerose "voci" che si sono levate contro Alitalia per la cancellazione dal 5 maggio del volo Roma-New York, particolarmente "forte" è quella di Anama (Associazione Nazionale agenti Merci Aeree), sezione aerea di **Fedespedi** e aderente a **Confetra** (Federazione Italiana dei Trasporti e della Logistica). "Qualche giorno fa abbiamo lanciato un appello affinché Alitalia svolgesse anche una funzione di vettore merci - dichiara appunto il Presidente dell'Associazione, Alessandro Albertini - in quanto la decisione di cancellare quello che al momento è l'unico volo Italia-Stati Uniti, oltretutto in questa fase di ripartenza della produzione, dimostra come il vettore nazionale non riesca a discostarsi da una visione del trasporto aereo focalizzata solo sui passeggeri".

"Se è vero, infatti, che una linea in grave perdita può essere sospesa - sottolinea Albertini - non capiamo perché prima di prendere una simile decisione non si valutino tutte le opzioni a disposizione, prendendo in considerazione una visione più ampia sul futuro. In questo periodo molti vettori hanno riconvertito gli aerei passeggeri al trasporto di merci. Non lo fanno perché sono masochisti ma perché guardano al trasporto aereo nella sua interezza cercando di ricavare la migliore soluzione in un momento difficile come questo, mettendosi anche a disposizione del proprio Paese. I vettori tradizionali, benché dedicati al trasporto passeggeri, non dimenticano le merci, che garantiscono importanti ricavi soprattutto oggi in cui, per ovvie ragioni, i passeggeri non volano".

Per Albertini, e i tanti che conoscono il valore e l'importanza del cargo aereo, Alitalia dovrebbe mantenere il volo dedicandolo al trasporto delle merci. Anche perché soprattutto i Boeing 777 della flotta garantiscono comunque un cospicuo carico di merci anche se configurati con cabina passeggeri.

Non è infatti un caso che la Divisione merci della compagnia aerea di Dubai, "Emirates SkyCargo", ha in questo periodo di coronavirus e di conseguente quasi azzeramento dei passeggeri da trasportare, rapidamente incrementato la propria operatività per trasferire, in maniera costante e continuativa, carichi delle merci più diverse di primaria necessità nei Paesi di tutto il mondo, acquisendo appunto per il servizio cargo da altro settore della stessa compagnia più di una decina di Boeing 777-300ER fino ad ora altrimenti utilizzati.

La Compagnia aerea del Golfo attualmente opera voli merci verso 51 destinazioni di ogni angolo del globo. Tra queste, 19 città vengono servite dalla flotta di 11 Boeing 777F Emirates SkyCargo, aeromobile di lungo raggio con capacità di carico fino a 100 tonnellate. Su altre 38 destinazioni opera invece con i Boeing 777-300ER di Emirates, senza passeggeri a bordo, in grado in ogni caso di trasportare su ogni volo fino a 50 tonnellate di carico. Non poca cosa.

Soffermandosi a osservare il mondo del trasporto aereo in tempo reale in qualsiasi attimo da smartphone o computer utilizzando l'applicazione FlightRadar24, desta quasi impressione rendersi conto del continuo crescente movimento in tutti i continenti dei voli cargo operati. Aile tradizionali imponenti flotte di vettori specializzati del calibro di

DHL, UPS, FedExpress, Cargolux, Atlas, Kalitta e via dicendo e agli aerei delle divisioni cargo delle maggiori compagnie tradizionalmente dedite al trasporto passeggeri (Emirates, Qatar, Lufthansa, Air France e altri), si è affiancata una galassia di compagnie fino a ieri sconosciute, o, perché no, inesistenti, che si sono rapidamente attrezzate per inserirsi in un mercato dal business più che certo.

E dire che di aerei grandi e capienti non c'è proprio penuria, a cominciare dalla consistente parte di più recente costruzione e ancora attiva dei circa 1500 Boeing 747, i famosi Jumbo Jet, costruiti nel corso di cinquanta anni di attività. Un modello che non vuole proprio intendere di essere relegato nell'album dei ricordi. Per non parlare delle diverse altre valide ed efficienti tipologie di

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

aeromobili disponibili sul mercato, anche a prezzi di saldo.

Tornando ad Alitalia e alla "quasi incredulità" del Presidente Albertini, perché la compagnia, di nuovo in odor di bandiera, non si affaccia di nuovo al più che promettente e ricco mercato del cargo e addirittura "rinuncia" al volo per New York che ha sempre rappresentato l'obiettivo più ambito, e che, tra l'altro, serve la principale destinazione dell'export italiano via aerea?

Eppure, in Alitalia, il dna del cargo è stato a lungo ben presente, avendo in flotta per diversi decenni ben 4 aeromobili con tanto d'insegna "Cargo System" : prima due quadrigetti DC 8/62, battezzati "Ciclope" e "Titano" (1968-1981), supportati per i servizi più brevi da due bireattori DC 9/32. E dopo i DC 8 e un paio di "747 dedicati" tutto merci, con l'apporto poi di MD 11 convertiti (e successivamente ceduti a Lufthansa Cargo), fino ai primi inizi degli anni 2000. Oltre, nel frattempo, a qualche altro aeromobile noleggiato per periodi più o meno lunghi. Il cargo dunque c'era. Ma per volere e colpa di chi è stato dissennatamente soppresso?

Ora, nonostante si parli di "NewCo" sempre più vicine (sarebbero infatti ben due quelle nei programmi del Commissario Leogrande e del Ministro Patuanelli) anche il futuro più immediato di Alitalia sembrerebbe avvolto dalle nebbie più fitte, con la compagnia che ha appunto "sospeso" l'unico collegamento intercontinentale rimasto ai tempi di Covid-19.

Mentre, come osserva il Presidente di Anama Albertini che di cargo e di mercati s'intende, alcuni dei vettori maggiori hanno mantenuto i voli sulle linee principali: "Perché Alitalia non dovrebbe fare lo stesso? Lo ribadiamo, in un momento come questo di ripresa dell'attività produttiva. E se ciò non avverrà, le merci troveranno ovviamente altre strade per raggiungere i mercati di destinazione, magari utilizzando gli altri aeroporti europei. Sarà inutile, quindi, lamentare la minore competitività delle nostre merci e del sistema aeroportuale italiano!"

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ShipMag. SHIPPING MAGAZINE
confetra Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica
Data 20/05/06
Pagina 1
Foglio 1

Albertini (Anama): "Sbagliato sospendere volo Roma-New York, Alitalia punti sul traffico cargo"

Milano – "Qualche giorno fa abbiamo lanciato un appello affinché Alitalia svolgesse anche una funzione di vettore merci. La decisione di cancellare il volo Roma-New York in questa fase di ripartenza della produzione dimostra come il vettore nazionale non riesca a discostarsi da una visione del trasporto aereo focalizzata solo sui passeggeri".

E' il commento amaro di Alessandro Albertini, presidente di Anama, (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione aerea di Fedespedi e aderente a Confetra) sulla la decisione di sospendere il collegamento Roma-New York operato da Alitalia: "Se è vero, infatti, che una linea in grave perdita può essere sospesa – aggiunge Albertini – non capiamo perché prima di prendere una simile decisione non si valutino tutte le opzioni a disposizione, prendendo in considerazione una visione più ampia sul futuro. **In questo periodo molti vettori hanno riconvertito gli aerei passeggeri al trasporto di merci**. Non lo fanno perché sono masochisti ma perché guardano al trasporto aereo nella sua interezza cercando di ricavare la migliore soluzione in un momento difficile come questo, mettendosi anche a disposizione del proprio Paese. Sebbene, infatti, il trasporto di persone rappresenti la componente principale di ogni compagnia aerea tradizionale, i vettori tradizionali non dimenticano le merci, che garantiscono importanti ricavi soprattutto oggi in cui, per ovvie ragioni, i passeggeri non volano".

Albertini sottolinea che "Alitalia dovrebbe mantenere il volo dedicandolo al trasporto aereo merci. Alcuni dei vettori maggiori hanno mantenuto i voli sulle linee principali: perché Alitalia non dovrebbe fare lo stesso? Lo ribadiamo, in un momento come questo di ripresa dell'attività produttiva, sarebbe importante mantenere attivo questo collegamento che, tra l'altro, serve la principale destinazione dell'export italiano via aerea". Se ciò non avverrà, il **presidente di Anama** conclude che "le merci troveranno ovviamente altre strade per raggiungere i mercati di destinazione, magari utilizzando gli altri aeroporti europei. Sarà inutile, quindi, lamentare la minore competitività delle nostre merci e del sistema aeroportuale italiano!".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ShipMag. SHIPPING MAGAZINE
confetra Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica
Data 20/05/06
Pagina 1
Foglio 1

Becce: "Il Piano strategico della portualità? Aggiorniamolo e partiamo da lì"

Genova – Il Piano strategico della portualità e della logistica è il punto da cui l'Italia deve ripartire, ma non è un documento intoccabile. Lo specifica, in un'intervista al **Secolo XIX** in edicola oggi, **il presidente di Assiterminal Luca Becce.**
Becce spiega al quotidiano ligure che va "rimesso in moto il meccanismo che si è fermato dopo la stesura del Piano. **Nessuno pretende di ripartire da allora senza tenere conto di quanto accaduto o progettato dop**o. Quel documento va aggiornato, è evidente. Come? Partendo da un principio che dovrebbe valere sempre: l'interesse generale delle opere. Che non significa applicare il modello *toninelliano* del rapporto costi-benefici. Quello è un approccio ideologico, che in economia non vale nulla. Chi può garantirmi che l'appartamento che acquisto oggi possa essere venduto fra un anno con un margine del 5%? Nessuno, ovviamente".

Nel caso delle opere, prosegue Becce, "**occorre un'analisi corretta di quali siano effettivamente strategiche per la portualità**. Se si parla della diga di Genova, non sarò certo io a dire che quel porto non è strategico per il Paese. Lo è come Livorno, o La Spezia. Quello che dobbiamo evitare è il proliferare di doppioni. Perché il rischio è alimentare una guerra tariffaria che porta, è inevitabile, a un depauperamento diffuso. La decisione deve prenderla un soggetto super partes, che sia in grado di interpretare le tendenze del mercato".

A proposito dell'articolo 17 comma 15 bis della legge portuale, riformata dal ministro Graziano Delrio, Becce non ha dubbi: "Noi crediamo che la riforma della legge 84, grazie a quel comma, abbia creato una discriminazione fra lavoratori con identiche mansioni. Non si capisce perché quel sostegno sia destinato a una sola categoria e non a chi rientra negli articoli 16 e 18. **L'emergenza Covid è l'occasione giusta per sanare questo doppio binario**".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Patuanelli: "Abbiamo capito quanto è importante il cargo per Alitalia"

I desiderata di Anama (e non solo) parrebbe siano stati ascoltati.

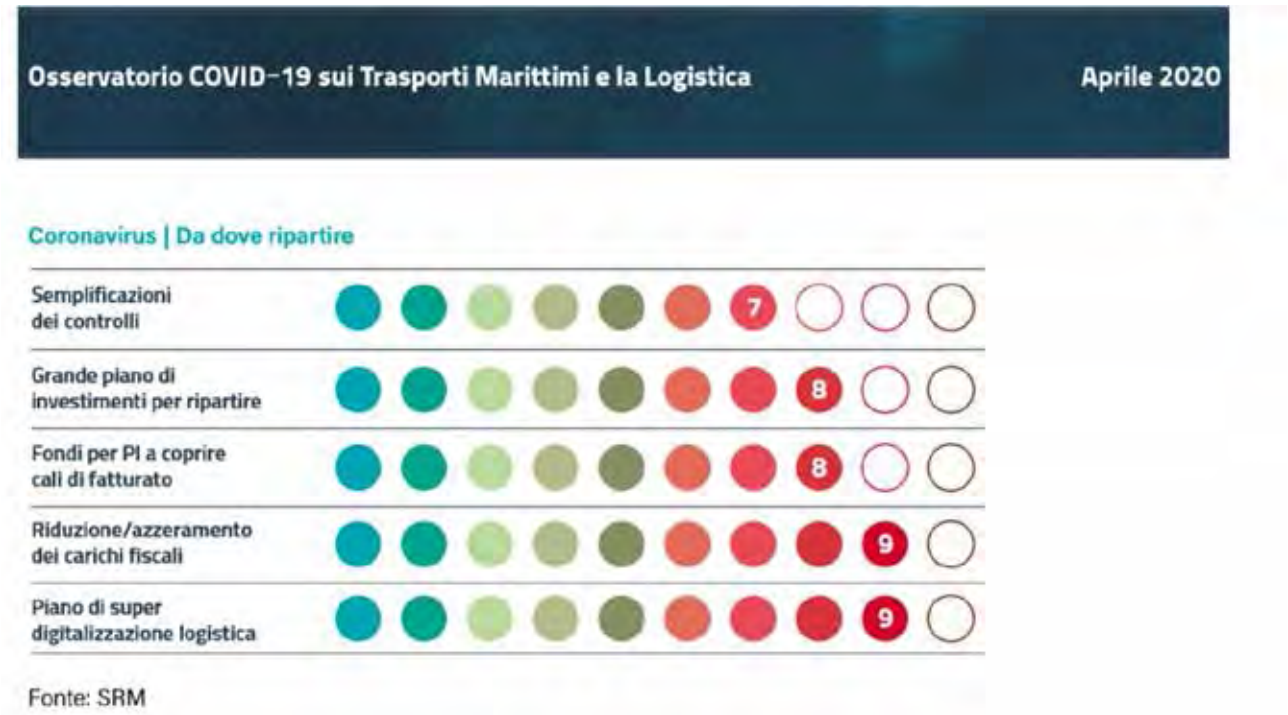
Nel question time che si è svolto oggi al Senato il Ministro dello Sviluppo Economico, Stefano Patuanelli, ha infatti affermato che, relativamente al piano industriale della newco, "c'è una riflessione in corso sul potenziamento della flotta cargo perché quel settore abbiamo capito quanto importante sia".

L'ex compagnia di bandiera punterà inoltre sul "lungo raggio" e dovrà essere in grado di volare "immediatamente non appena le fasce di mercato si apriranno, andando a conquistare mercati che oggi erano in sofferenza". Patuanelli ha poi aggiunto: "Non c'è un ridimensionamento dell'azienda" e anzi "la flotta dovrà essere pronta a reperire sul mercato nuovi aeromobili visto che questo momento può essere favorevole per gli investimenti".

Nei giorni scorsi Anama, che riunisce gli spedizionieri aerei, si era rivolta direttamente a vari dicasteri – oltre a quello allo Sviluppo Economico anche al Ministero dell'Economia e quello alle Infrastrutture e dei Trasporti – con una lettera in cui chiedeva loro di "valorizzare la funzione di vettore di trasporto merci" della compagnia. "Come spedizionieri aerei che gestiscono quotidianamente l'import-export del Paese – aveva dichiarato il presidente dell'associazione Alessandro Albertini – crediamo che sia necessario che questa funzione venga esplicitata a partire dall'attuale fase costitutiva, dedicando ampio spazio al trasporto merci nello Statuto e nell'oggetto sociale della nuova Alitalia. La crisi in atto mostra ancor di più l'importanza di avere un sistema di trasporto merci via aerea attivo, efficiente e a servizio del Paese".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

I numeri e le proposte dello shipping italiano per sopravvivere all'emergenza coronavirus



Un intervento 'sblocca-porti' che agisca su un panel di infrastrutture portuali ad alto impatto economico e prevedere con i fondi Ue strategie mirate verso i porti del Sud per renderli ancora più competitivi. E ancora: avviare processi di digitalizzazione delle procedure portuali (evitando quanto più possibile contatti umani) e puntare su integrazione infrastrutturale e quindi favorire lo sviluppo della ferrovia e dell'intermodalità. Sono queste le **proposte principali** che emergono dal primo rapporto dell'Osservatorio Covid–19 sui trasporti marittimi e la logistica realizzato da Srm – Studi e ricerche per il Mezzogiorno.

L'analisi condotta sul sentiment degli operatori di settore (alla quale hanno collaborato rappresentanti di Assoporti, alcune AdSP, Confetra, Confitarma, Federagenti, Fedespedi) evidenzia in primis **i fattori critici** e i settori a maggiore impatto della crisi. La priorità numero uno è stata individuata nell'enorme crisi di liquidità finanziaria, in particolare per le piccole e piccolissime imprese di trasporto. "Confetra in particolare ha stimato che vi sarebbero oltre 2,5 miliardi di euro di crediti insoluti per i soli comparti del trasporto su gomma, delle consegne e delle spedizioni. Le imprese stanno altresì soffrendo pagamenti prorogati e ritardati di lavori effettuati; molti clienti annunciano almeno 12 mesi di dilazione" si legge nel rapporto.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Altra problematica sottolineata, in particolar modo dagli armatori ma anche da tutte le altre categorie, è l'oggettiva riduzione dei carichi movimentati, sia in import/export (su tutte le modalità di trasporto) sia in cabotaggio. "Ciò comporterà una diminuzione del fatturato delle imprese su base annuale, attestata in una forbice tra il 25 e il 30%. Se dovessimo trasferire questo numero sul fatturato della logistica (84,5 miliardi di euro secondo stime del Politecnico di Milano) vorrebbe dire un danno quantificabile in circa 25 miliardi di euro" spiega ancora Srm.

Che poi aggiunge: "Si stima una enorme riduzione dei volumi logistici movimentati nei tre mesi di picco Covid–19 (marzo, aprile e maggio): si registrerà una contrazione tra il 40 e il 60%. In particolare, sollevano le Autorità di sistema portuale, la diminuzione interessa l'aspetto dei carichi containerizzati (che per la portualità italiana incidono almeno per un quarto dei volumi movimentati), ma problematiche sussistono anche per il ro-ro nel segmento car carrier (navi adibite al trasporto di auto nuove)".

Tutte le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) hanno posto la tematica del calo dei traffici; "Genova dovrebbe registrare una perdita per l'anno 2020 del traffico complessivo sul 35-45%" riferisce sempre il neonato Osservatorio. Le buone performance dei settori agroalimentare e sanitario non sembrano impattare in modo decisivo sui volumi di traffico ad avviso degli operatori, mentre tutti sono concordi nel ritenere che gli effetti peggiori sui traffici di merci si vedranno nelle statistiche relative ai mesi di aprile e maggio.

Le AdSP hanno poi sollevato con forza la problematica dell'azzeramento quasi totale del trasporto passeggeri e delle crociere "che in Italia vede coinvolto un business di oltre 53 milioni di persone, di cui 12 milioni di crocieristi".

Gli spedizionieri pongono attenzione anche sull'incertezza dei tempi di percorrenza, la congestione dei porti e dei valichi e i blocchi alle frontiere. "Il Centro Studi Fedespedi stima che il Covid–19 potrebbe portare una contrazione del Pil italiano tra il 4% e il 7% e dei volumi di merce movimentata del 20-25% nel 2020; questa flessione degli scambi commerciali impatta gravemente in termini di fatturato su tutti i comparti della filiera logistica" è scritto nel rapporto. "Relativamente al rallentamento di tutto il sistema dei trasporti, gli operatori rappresentano che sarebbe opportuno impostare un ripensamento del modello italiano del mondo dei controlli, puntando molto sulla digitalizzazione delle procedure su cui abbiamo oggettivamente ancora molte carenze".

A proposito poi delle **stime sulla ripresa**, secondo la ricerca del centro studi **"**vige ancora una grande incertezza e nessun operatore ha fornito date o periodi, nemmeno orientativi, in cui potrebbe innestarsi una ripresa. Sul settore delle merci è ipotizzabile una ripresa graduale man mano che le imprese potranno riavviarsi. Alcuni operatori, però, non vedono riprese decise almeno per tutto il primo semestre dell'anno 2020. Altri invece ritengono che vi possano essere problematiche per tutto il 2020 dovute al fatto che, anche se l'Italia potrà ripartire, saranno gli altri Paesi nel frattempo a proseguire i blocchi con conseguenze soprattutto sulle esportazioni. Diverso è il comparto dei passeggeri dove inciderà, per i turisti, anche il fattore psicologico che farà da forte dissuasore a intraprendere viaggi o crociere a bordo di navi. In questo caso si ritiene sia compromessa l'intera stagione turistica".

Fra le **proposte avanzate** dagli stakeholders per superare l'attuale fase di complessità, vengono segnalati i seguenti fattori: attenuare la crisi di liquidità delle imprese per coprire almeno tutto il periodo di lockdown; ridurre gli oneri delle imprese, attenuando il cuneo fiscale e introducendo sgravi contributivi per le aziende che si impegnano a mantenere i livelli occupazionali; semplificare le procedure burocratiche che stanno oltremodo rallentando la fluidità o addirittura provocando

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

blocchi delle merci e impostare un futuro fondato sulla digitalizzazione dei processi logistici e dei controlli.

Un altro fattore su cui puntare con forza, anche in prospettiva futura, secondo i porti è l'incentivazione al trasporto ferroviario, ritenuto più sicuro, rapido e meno soggetto a file e attese ai controlli. Il ferro rappresenta un'opportunità da cogliere anche perché può traportare una quantità di merce maggiore rispetto ai Tir e rappresentare il giusto raccordo per far ripartire il traffico nazionale e internazionale.

Scarica e consulta il **Rapporto aprile 2020 del nuovo Osservatorio Covid-19 sui trasporti marittimi e la logistica**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Coronavirus: protocollo intesa tra Agenzia dogane e Confetra per distribuzione mascherine

Roma, 08 mag 13:19 - (Agenzia Nova) - Il direttore generale dell'Agenzia dogane e monopoli (Adm) Marcello Minenna e il presidente della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica (Confetra) Guido Nicolini hanno firmato un protocollo d'intesa per semplificare, razionalizzare e rendere più efficiente, attraverso un sistema di controlli più snello, la filiera di distribuzione di mascherine, del materiale dpi e di beni mobili da utilizzare per il contrasto alla diffusione del Covid-19, e per assicurare una capillare distribuzione di questi dispositivi favorendo così la massima sicurezza in questa fase di allentamento degli obblighi di distanziamento sociale e di ripresa delle attività economiche con la massima sicurezza. Adm provvederà, in particolare, tramite proprie direttive interne, a garantire che gli ordini effettuati in base al presente protocollo siano sdoganati con le procedure più celeri a disposizione e in esenzione di Iva e dazi doganali, fornendo la necessaria assistenza amministrativa per gli ordini di mascherine da distribuire gratuitamente ai loro dipendenti. Confetra e/o le sue associazioni, anche attraverso società di servizi o operatori di fiducia mandatari, ordineranno i prodotti con la dicitura "per conto e nell'interesse del Comune, della Regione o di altro ente territoriale", utilizzando, per ogni ordine, un unico modulo di svincolo diretto nel quale indicare, ricorrendo le condizioni previste dalla determinazione direttoriale prot. 107042 del 03 aprile 2020, il diritto a beneficiare del regime di esenzione fiscale.

"L'accordo con Confetra conferma il costante impegno di Adm sul fronte della lotta al Covid-19. Con la sottoscrizione di questo protocollo ci impegniamo a sdoganare in maniera celere e in esenzione Iva e dazi doganali per favorire la distribuzione gratuita di materiale indispensabile per fronteggiare l'emergenza pandemica in corso ai dipendenti delle imprese operanti nel territorio dei singoli comuni o di altri enti territoriali", afferma Minenna. "L'intesa sottoscritta con Adm – commenta Nicolini - viene incontro ad una delle principali richieste avanzate dal mondo delle imprese per avere a disposizione, nel più celere tempo possibile, i dispositivi protettivi sia per dipendenti e clienti, sia per assicurarne la disponibilità ai cittadini. Per questo motivo Confetra ringrazia Adm per la sensibilità e la pronta disponibilità dimostrata". (Rin)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CORONAVIRUS. ADM E CONFETRA: SIGLATA INTESA PER DISTRIBUZIONE DPI DIR0477 3 SAL 0 RR1 N/POL / DIR /TXT

CORONAVIRUS. ADM E CONFETRA: SIGLATA INTESA PER DISTRIBUZIONE DPI

(DIRE) Roma, 8 mag. - Il Direttore Generale dell'Agenzia Dogane e Monopoli (ADM), Marcello Minenna, e il Presidente della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (CONFETRA), Guido Nicolini, hanno firmato un protocollo d'intesa per "semplificare, razionalizzare e rendere piu' efficiente, attraverso un sistema di controlli piu' snello, la filiera di distribuzione di mascherine, del materiale DPI e di beni mobili da utilizzare per il contrasto alla diffusione del COVID-19, e per assicurarne una capillare distribuzione favorendo cosi' la massima sicurezza in questa fase di allentamento degli obblighi di distanziamento sociale e di ripresa delle attivita' economiche". ADM provvedera', in particolare, "tramite proprie direttiv interne, a garantire che gli ordini effettuati in base al presente protocollo siano sdoganati con le procedure piu' celeri a disposizione e in esenzione di IVA e dazi doganali, fornendo la necessaria assistenza amministrativa per gli ordini di mascherine da distribuire gratuitamente ai loro dipendenti". CONFETRA, e/o le sue associazioni, anche attraverso societa' di servizi o operatori di fiducia mandatari, "ordineranno i prodotti con la dicitura 'per conto e nell'interesse del Comune, delle Regione o di altro Ente Territoriale', utilizzando, per ogni ordine, un unico modulo di svincolo diretto nel quale indicare, ricorrendo le condizioni previste dalla Determinazione Direttoriale prot. 107042 del 03 aprile 2020, il diritto a beneficiare del regime di esenzione fiscale".(SEGUE)

(Comunicati/Dire)

11:09 08-05-20

CORONAVIRUS. ADM E CONFETRA: SIGLATA INTESA PER DISTRIBUZIONE DPI -2- DIR0478 3 SAL 0 RR1 N/POL / DIR /TXT

CORONAVIRUS. ADM E CONFETRA: SIGLATA INTESA PER DISTRIBUZIONE DPI -2-

(DIRE) Roma, 8 mag. - L'accordo con CONFETRA "conferma il costante impegno di ADM sul fronte della lotta al Covid-19. Con la sottoscrizione di questo protocollo ci impegniamo a sdoganare in maniera celere e in esenzione Iva e dazi doganali per favorire la distribuzione gratuita di materiale indispensabile per fronteggiare l'emergenza pandemica in corso ai dipendenti delle imprese operanti nel territorio dei singoli comuni o di altri enti territoriali", afferma il Direttore Generale di ADM, Marcello Minenna. "L'intesa sottoscritta con ADM- commenta il presidente di CONFETRA, Guido Nicolini- viene incontro a una delle principali richieste avanzate dal mondo delle imprese per avere a disposizione, nel piu' celere tempo possibile, i dispositivi protettivi sia per dipendenti e clienti, sia per assicurarne la disponibilita' ai cittadini. Per questo motivo CONFETRA ringrazia ADM per la sensibilita' e la pronta disponibilita' dimostrata".

(Comunicati/Dire)

11:09 08-05-20

NNNN

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

DL Rilancio, il MIT sposa le richieste delle lobby aziendali

Azzeramento dei canoni portuali, finanziamento di marebonus, ferrobonus, sconto pedaggi, proroga di concessioni e autorizzazioni di ogni genere: nella proposta di Porta Pia ci sono quasi tutti i desiderata delle imprese, la parola al MEF

Nella bozza (la pubblichiamo qui) delle proposte che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha sottoposto al Governo in vista del Consiglio dei Ministri che dovrà varare il Decreto Legge Rilancio (già DL Aprile e DL Maggio) ci sono moltissime delle richieste avanzate dalle varie corporazioni del mondo dei trasporti.

È il caso della possibilità per le Autorità di Sistema Portuale di azzerare (utilizzando laddove esistenti gli avanzi di bilancio non vincolati) i canoni demaniali per i terminalisti ex art.18. Lo stesso articolo prevede la facoltà di ristorare, con contributi, fino a 2 milioni di euro i fornitori di manodopera temporanea (art.17), le cui autorizzazioni vengono anche prorogate per due anni. Allungamento, ma solo per 12 mesi, per gli articoli 16 (imprese portuali) per le concessioni ex art.36 del Codice della Navigazione e per quelle per il servizio di rimorchio. Prolungate inoltre a tutto giugno l'esenzione della tassa di ancoraggio e differito a tutto giugno il pagamento dei diritti doganali, entrambe misure introdotte dal Cura Italia.

Previsti anche il potenziamento delle risorse per il marebonus (40 milioni di euro nel 2020 e 20 nel 2021) e il ferrobonus (26 e 15 milioni), anche se la misura non ha per ora previsione di copertura. In ambito marittimo sa segnalare ancora la risoluzione (senza costi, trattandosi di tema squisitamente burocratico) della cosiddetta problematica NASPI nei contratti di imbarco, sollevata sia da Confitarma che da Assarmatori nel recente passato.

Anche l'aumento dei fondi per il ferrobonus (26 e 15 milioni di euro per 2020 e 2021) non ha ancora copertura, così come, altra misura per il cargo ferroviario, i 20 milioni di euro annui in più che il MIT vorrebbe per il 2020 stanziare a potenziamento del cosiddetto "sconto pedaggi". Un altro articolo, peraltro, prevede fra marzo e fine anno una riduzione omnibus (cargo e passeggeri, a prescindere dalle tratte, purché non di servizio pubblico) del 40% della quota (del canone di accesso alla rete ferroviaria) eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario (per un costo stimato di 180 milioni di euro) e un ristoro di 122 milioni di euro a RFI. Non è chiaro però se la misura sia coperta Lo è invece quella che, infine, stanzia 1 milione di euro l'anno per 2021 e 2022 per la formazione del personale ferroviario del settore cargo (oltre a incrementare al 2020 l'esistente fondo da 2 milioni di euro annui). Ad ogni modo la parola definitiva sull'inserimento di tali misure nel DL spetterà in buona parte al MEF, che dovrà analizzare nel dettaglio (una prima valutazione è contenuta a latere delle misure, ma molto grossolana se si pensa, ad esempio, che si confondono manodopera temporanea portuale con operazioni portuali e servizi portuali) la sostenibilità da parte delle casse pubbliche.

A.M.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

il Giornale

confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/10
Pagina 26
Foglio 1

I DATI DI UNRAE VEICOLI INDUSTRIALI

È allarme tracollo per l'autotrasporto

Per il mercato dei camion possibile -40%. In 10 anni già persi 135mila occupati

Pierluigi Bonora

Auto in ginocchio, moto altrettanto e ora anche le stime negative per i veicoli industriali. È l'intero sistema del trasporto su gomma a chiedere al governo provvedimenti urgenti. Il lungo stop causato dal coronavirus ha, di fatto, aggravato un'emergenza che, per il solo settore dei veicoli pesanti, negli ultimi 10 anni è costato il 30% delle reti commerciali e un fatturato annuo di 1,5 miliardi. Un danno anche per lo Stato, visto che ha perso 105 milioni di entrate fiscali l'anno. E guardando alle imprese del trasporto, su cui ha gravato la delocalizzazione, ne sono evaporate 35mila per complessivi 135mila addetti. «È come se fosse sparito 13 volte il numero dei dipendenti di Alitalia», puntualizza Franco Fenoglio, presidente di Unrae Veicoli Industriali, l'associazione che rappresenta i costruttori esteri di camion in Italia, il quale ha lanciato un vero allarme rosso dopo che il tracollo, in aprile, delle immatricolazioni (-58,4%), ha allungato una striscia negativa che si protrae dal gennaio 2019. Male anche il settore dei rimorchi e semirimorchi: -70,2% il mese scorso.

Due gli scenari messi in conto da Unrae V.I. per il 2020: una possibile lenta ripresa delle attività commerciali e produttive, da giugno, porterebbe le vendite a perdere «solo» il 30%; la previsione peggiore, in caso di ripartenza a settembre, significherebbe -40%. A rischiare il coma profondo, più in generale, è soprattutto il comparto del trasporto e della logistica nel suo complesso. Lo scenario post Covid-19, elaborato da Confetra, vede 320mila posti a rischio e 17 miliardi di ricavi in meno.

«Le nostre aziende - avverte il presidente Fenoglio - scontano l'inefficienza di un sistema Paese che, negli anni, non ha mai provveduto a definire una politica dei trasporti che indicasse e sostenesse economicamente le linee di uno sviluppo strategico del settore. Molte risorse pubbliche sono andate sprecate. Il problema è che fare impresa in Italia è un'impresa».

Ai dossier presentati al governo dalla filiera dell'auto (Anfia, Unrae e Federauto) e delle due ruote (Confindustria Ancma), si unisce ora quello di Unrae V.I. Si tratta di proposte per interventi di sostegno alle imprese e misure strutturali di medio termine a supporto del mercato. Nel dettaglio, a beneficio delle aziende: aumento del credito di imposta dal 6% al 12% fino al 2025 con rimborso in un'unica soluzione; azzeramento o riduzione significativa delle tasse alle imprese per 12/24 mesi; prestiti a lungo termine (10/15 anni) senza interessi; maggiori garanzie bancarie. E a favore del mercato: istituzione di un fondo triennale per il rinnovo del parco circolante, la cui anzianità media è di 13,6 anni; possibilità di acquisto di usato su usato (con contestuale rottamazione di veicoli ante Euro V); proroga di 6 mesi del superammortamento, in scadenza a giugno; emanazione urgente dei decreti attuativi per la concessione degli incentivi 2019/2020; pagamento degli incentivi per investimenti non ancora erogati dal 2017. Fenoglio porta all'attenzione di governo e opinione pubblica il ruolo determinante svolto dall'autotrasporto che, durante il *lockdown*, ha garantito generi alimentari, medicinali, carburanti e servizi di prima necessità. «Non vorremmo - aggiunge il manager - che, a emergenza superata, il settore tornasse a godere di scarsa attenzione. A settembre potrebbe esplodere la bomba a tempo delle insolvenze. Chiediamo misure dirette per le imprese e per le famiglie». Intanto, costruttori e aziende del trasporto stanno anticipando ai propri addetti i soldi della cassa integrazione.

INEFFICIENZE

Il presidente Fenoglio: «In Italia fare impresa è una vera impresa»

AL GOVERNO

Presentato un pacchetto di richieste urgenti per salvare il settore

A SECCO Franco Fenoglio, presidente di Unrae Veicoli Industriali. A destra, camion parcheggiati. Durante il «lockdown» il settore ha assicurato i rifornimenti di prima necessità

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Anama denuncia le insidie del DL Rilancio sul cargo aereo

A proposito della più recente bozza del cosiddetto Decreto Rilancio circolato nelle ultime ore, Alessandro Albertini, presidente di Anama (Associazione nazionale agenti merci aeree), rimarca come la partenza della nuova Alitalia pare andare purtroppo nel solco del passato. Una delle preoccupazioni principali, però, è legata al rischio che a tutte le aziende della filiera del trasporto aereo (anche merci) venga imposta l'adozione del contratto collettivo nazionale valido per Alitalia (con tutti i benefit e i costi che porta con sé).

"Alitalia è costata fino ad ora circa 10 miliardi di euro agli italiani" premette Albertini, che affronta la prima critica dicendo: "Il D.L. Rilancio destina alla newco altri 3 miliardi di euro, ovvero più del 5% delle risorse stanziate. Il Governo con questo atto assume su di sé e sulla nuova Alitalia una responsabilità grandissima poiché, nel corso di una crisi senza precedenti, distoglie risorse preziose che potevano essere destinate, ad esempio, alle imprese in sofferenza che non sanno ancora cosa riceveranno con questo decreto".

Secondo il presidente degli agenti aerei merci italiani "un simile atto dovrebbe essere accompagnato da un rilancio in grande stile della compagnia di bandiera che parta anzitutto da una analisi profonda di cosa non ha funzionato in questi anni. Invece nella stessa bozza di decreto, all'art. 207, si vincolano le imprese del settore aereo al rispetto del contratto di lavoro di Alitalia in maniera acritica, dimenticando che la competizione nel settore è mondiale e che le altre compagnie aeree con cui la nuova Alitalia si dovrà confrontare provengono da tutto il mondo".

L'articolo del decreto in questione (che, va detto, ancora non è stato approvato in Consiglio dei Ministri e dunque è passibile di modifiche) è intitolato 'Trattamento economico minimo per il personale del trasporto aereo' e prescrive quanto sgue: "I vettori aerei e le imprese che operano e impiegano personale sul territorio italiano e che sono assoggettate a concessioni, autorizzazioni o certificazioni previste dalla normativa EASA o dalla normativa nazionale nonché alla vigilanza dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) secondo le vigenti disposizioni, applicano ai propri dipendenti, con base di servizio in Italia ai sensi del regolamento (UE) 5 ottobre 2012 n. 965/2012, trattamenti retributivi comunque non inferiori a quelli minimi stabiliti dal Contratto Collettivo Nazionale del settore stipulato dalle organizzazioni datoriali e sindacali

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

comparativamente più rappresentative a livello nazionale. […] Le previsioni di cui al comma 1 si applicano anche al personale dipendente di terzi e utilizzato per lo svolgimento delle proprie attività dai vettori aerei e dalle imprese di cui al medesimo comma 1". Insomma il rischio è che un'interpretazione particolarmente estensiva della norma possa imporre anche ad aziende operative a terra le stesse condizione contrattuali di Alitalia per i propri dipendenti.

Albertini infatti sottolinea: "Si conferma, dunque, un contratto che dovrebbe essere verificato nella sua sostenibilità e lo si vuole imporre all'intera filiera del settore aereo. Se si vogliono tutelare i lavoratori, cosa che condividiamo, mettendo fuori gioco i cosiddetti 'contratti di lavoro pirata', occorre semplicemente optare per l'applicazione di contratti collettivi sottoscritti dalle organizzazioni datoriali e sindacali più rappresentative e piuttosto che imporre a tutta una filiera un contratto di lavoro che in questi anni ha irrigidito Alitalia".

Il numero uno di Anama conclude dicendo: "Auspichiamo che il Governo corregga questa norma già prima della emanazione del Decreto legge 'Rilancio' e che abbia consapevolezza della grande responsabilità che si è assunto destinando importanti risorse alla nuova Alitalia: non si può più sbagliare!".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Intesa tra Confetra e Agenzia Dogane per semplificare distribuzione mascherine e DPI

Il direttore generale dell'Agenzia Dogane e Monopoli (Adm), Marcello Minenna, e il presidente della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra), Guido Nicolini, hanno firmato un protocollo d'intesa per semplificare, razionalizzare e rendere più efficiente, attraverso un sistema di controlli più snello, la filiera di distribuzione di mascherine, del materiale Dpi e di beni mobili da utilizzare per il contrasto alla diffusione del Covid-19. È quanto riporta una nota spiegando che obiettivo dell'intesa è poi assicurare una capillare distribuzione di questi dispositivi favorendo così la massima sicurezza in questa fase di allentamento degli obblighi di distanziamento sociale e di ripresa delle attività economiche con la massima sicurezza.

Adm provvederà, in particolare, tramite proprie direttive interne, a garantire che gli ordini effettuati in base al presente protocollo siano sdoganati con le procedure più celeri a disposizione e in esenzione di Iva e dazi doganali, fornendo la necessaria assistenza amministrativa per gli ordini di mascherine da distribuire gratuitamente ai loro dipendenti. Confetra, e/o le sue associazioni, anche attraverso società di servizi o operatori di fiducia mandatari, ordineranno i prodotti con la dicitura «per conto e nell'interesse del Comune, della Regione o di altro Ente Territoriale», utilizzando, per ogni ordine, un unico modulo di svincolo diretto nel quale indicare, ricorrendo le condizioni previste dalla Determinazione Direttoriale prot. 107042 del 03 aprile 2020, il diritto a beneficiare del regime di esenzione fiscale

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ShipMag. SHIPPING MAGAZINE
confetra Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/11
Pagina 1
Foglio 1

Anama: "Altri 3 miliardi ad Alitalia. Il Governo si assume una grave responsabilità"

Milano – "Alitalia è costata fino ad ora circa 10 miliardi di euro agli italiani. Il DL Rilancio destina alla new co. altri 3 miliardi di euro, ovvero più del 5% delle risorse stanziate. Il Governo con questo atto assume su di sé e sulla nuova Alitalia una responsabilità grandissima poiché, nel corso di una crisi senza precedenti, distoglie risorse preziose che potevano essere destinate, ad esempio, alle imprese in sofferenza che non sanno ancora cosa riceveranno con questo decreto".

E' la denuncia di **Alessandro Albertini, il presidente di Anama** (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione aerea di **Fedespedi** e aderente a **Confetra**), che rimarca come la partenza della nuova Alitalia pare andare, purtroppo, nel solco del passato. "Un simile atto – prosegue **Albertini** – dovrebbe essere accompagnato da un rilancio in grande stile della compagnia di bandiera che parta anzitutto da una analisi profonda di cosa non ha funzionato in questi anni. Invece, nella stessa bozza di decreto all'art. 207 si vincolano le imprese del settore aereo al rispetto del contratto di lavoro di Alitalia in maniera acritica, dimenticando che la competizione nel settore è mondiale e che le altre compagnie aeree con cui la nuova Alitalia si dovrà confrontare provengono da tutto il mondo".

Il **numero uno di Anama** rincara la dose: "Si conferma, dunque, un contratto che dovrebbe essere verificato nella sua sostenibilità e lo si vuole imporre all'intera filiera del settore aereo. Se si vogliono tutelare i lavoratori, cosa che condividiamo, mettendo fuori gioco i cosiddetti 'contratti di lavoro pirata', occorre semplicemente optare per l'applicazione di contratti collettivi sottoscritti dalle organizzazioni datoriali e sindacali più rappresentative e piuttosto che imporre a tutta una filiera un contratto di lavoro che in questi anni ha irrigidito Alitalia". **Albertini** conclude: "Auspichiamo che il Governo corregga questa norma già prima della emanazione del DL Rilancio e che abbia consapevolezza della grande responsabilità che si è assunto destinando importanti risorse alla nuova Alitalia: non si può più sbagliare!".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Randstad Research: da marzo chiuso il 70% degli operatori logistici. I risultati dell'indagine in collaborazione con Confetra

(FERPRESS) – Milano, 13 MAG – Nei primi giorni di marzo, quando l'emergenza sanitaria legata al Covid-19 iniziava a entrare nella sua fase più acuta, il 70% degli operatori logistici nei comparti trasporti e magazzinaggio ha bloccato le attività. Nei trenta giorni successivi soltanto l'intermodale del cargo ferroviario ha mantenuto i volumi di merci movimentate invariati, mentre il trasporto a treno completo ha subito una contrazione del 50% rispetto al mese di febbraio, il cargo aereo li ha ridotti di una percentuale compresa fra il 40% e il 50%, la corrieristica e le attività di consegna sono calate fino al 70%.

Sono alcuni risultati dell'indagine "La logistica nella guerra al virus: le sette nuove direttrici nelle filiere e nel capitale umano" realizzata dal Randstad Research, il centro di ricerca del Gruppo Randstad dedicato al lavoro del futuro, in collaborazione con Confetra, che ha analizzato l'impatto del Covid-19 sulla logistica e ha individuato le sette trasformazioni alle quali è chiamato il settore per ripartire dopo l'emergenza.
Nonostante il duro impatto del virus, il settore ha retto e sia gli operatori sia le aziende clienti sperano in una ripresa veloce. Prima di ripartire, però, la logistica deve imparare a convivere con il virus e con i maggiori costi di produzione, transazione e acquisto che deriveranno dai nuovi presidi di sicurezza richiesti (dal distanziamento alle protezioni), dalla revisione e dal probabile rallentamento dei processi, dall'interruzione delle filiere e dai diversi tempi di risoluzione della crisi nei vari paesi che impediscono di ottimizzare i carichi di andata e ritorno, con il moltiplicarsi di "corse a vuoto".

La prima sfida per una solida ripartenza sarà puntare sulla qualità del capitale umano: serve un piano per attrarre competenze dall'estero e colmare il gap di competenze digitali attraverso la formazione continua. Ma è l'intero settore che dovrà trasformarsi, dotandosi di nuovi protocolli di lavoro e nuove norme di sicurezza, diversificando fonti e canali di approvvigionamento, aumentando trasparenza, controllo e sinergie per assicurare e salvaguardare le filiere, accumulando riserve di materiali strategici, rafforzando l'impiego di tecnologie digitali e innovative, migliorando la sostenibilità delle attività logistiche.

"Il Coronavirus avrà un impatto prolungato sulla logistica, operatori e aziende della filiera dovranno imparare a conviverci, a sopportarne i costi e a rinnovarsi – afferma Daniele Fano, Coordinatore del Comitato Scientifico del Randstad Research -. Potrebbero ampliarsi i differenziali all'interno del settore e, sebbene il ruolo dei giganti dominanti rischi di crescere ancora, ci sarà spazio per le aziende minori che sapranno cogliere il segno del cambiamento. Proprio per questo gli investimenti in capitale umano, accanto a quelli nel digitale, nella nuova mobilità e nel marketing, svolgeranno un ruolo chiave. Fondamentale, in prospettiva, sarà il ruolo delle politiche attive del lavoro e dell'istruzione per attirare cervelli, mobilitare la formazione continua, risolvere il problema dei troppi lavoratori con competenze inadeguate al mercato del lavoro".

Le 7 trasformazioni della logistica post-Coronavirus

1. Nuovi protocolli di lavoro, nuove norme di sicurezza – Le misure che sono state attuate allo scoppio della crisi e altre che verranno prese con la riapertura graduale delle attività cambieranno in modo permanente il modo di operare e di lavorare: misure di igiene, di distanziamento, ma anche maggior controllo a distanza, un maggior ricorso all'automazione. Nell'elettronica, nell'automotive e nella logistica gli attuali ambienti di lavoro prevedono già l'automazione accanto al distanziamento. Le principali criticità saranno la polverizzazione delle aziende e le difficoltà di molti operatori di adeguarsi ai nuovi standard.

2. Diversificazione delle fonti e dei canali – Il virus ridisegnerà il commercio globale e per farsi trovare pronti alla nuova realtà uno dei primi passi obbligati sarà sostituire la fonte unica di approvvigionamento con la presenza di diverse alternative, che vanno dalla rilocalizzazione nel paese di origine agli accordi con aziende di vari paesi, passando per la robotizzazione e il lavoro a distanza.

3. Maggiori sinergie fra operatori della filiera – Per ripartire e convivere con il virus serviranno più trasparenza, maggiori controlli e una più stretta collaborazione fra tutti gli operatori attivi nelle diverse fasi della filiera logistica. La chiave sarà centralizzare in magazzino le operazioni di imballaggio, anche in caso di ordini da diversi produttori, e mettere in comunicazione tutte le attività logistiche, dalle spedizioni alla gestione della relazione col consumatore.

4. Digitalizzazione – Dal controllo a distanza all'automazione e all'uso dei Big Data, la logistica del futuro dovrà essere digitale. Durante la pandemia anche gli utenti più restii si sono convinti a utilizzare i canali e-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

commerce per i loro acquisti ed è esploso lo smart working, difficilmente si tornerà indietro. Molte PMI italiane sono ancora in ritardo sul fronte della digitalizzazione, questo è il momento di accelerare e puntare sulle tecnologie digitali che consentono di dematerializzare i processi produttivi, lavorare in modalità agile e garantire più flessibilità. Altrimenti rischiano di restare tagliate fuori dal mercato.

5. Riserve strategiche – I problemi scoppiati nella sanità con la carenza di mascherine, il numero limitato di respiratori, la difficoltà di produrre tempestivamente tamponi, kit di analisi del sangue, impongono un riesame delle condizioni di efficienza dei sistemi in condizioni di incertezza. Anche questi aspetti di gestione dei processi, come per i protocolli sanitari e di distanziamento, sono destinati a segnare le norme aziendali a venire. Occorre, a seconda dei casi, avere le scorte e i margini di riserva in caso di emergenza ("buffer stocks"), oppure la capacità in termini di brevetti, macchinari, o "know-how", di supplire rapidamente alle carenze.

6. Rilocalizzazione e sostenibilità – L'automazione e l'"additive manufacturing" possono spingere la produzione più vicino ai luoghi di consumo e favorire il "reshoring", cioè la rilocalizzazione della produzione entro i confini nazionali o nei mercati di consumo, sfruttando le nuove tecnologie oppure accordi e politiche di collaborazione. La filiera logistica può essere un connettore fondamentale tra produttori locali flessibili e mercato: il "rapid manufacturing", ad esempio, sta coinvolgendo sempre più i magazzini della logistica, dalla possibilità di stampare ricambi e componenti senza la necessità di stoccarli, alla possibilità di distribuirli in tempi rapidi. E al reshoring si affiancano l'economia circolare e la sostenibilità, con la ricerca di filiere integrate compatibili e di un minor impatto ambientale.

7. Resilienza e qualità del capitale umano – La capacità di realizzare queste trasformazioni e coglierne le opportunità dipende dalle persone che lavorano nel settore prima che dagli investimenti in tecnologia, macchinari e ambienti. Servono autisti, carrellisti e imballatori "smart"; dirigenti con una cultura aziendale solida e una mente aperta alle sfide; solutions designers, ingegneri logistici, planner dei trasporti, gestori e fornitori di rete, site managers e profili con forti competenze IT e HR. Sono le figure necessarie per mettere al centro l'innovazione di processo, sia nella sua dimensione tecnologica e di analisi e gestione dei dati sia in quella gestionale di capacità di gestire i processi e i conflitti, di trasformare i rapporti gerarchici in relazioni collaborative. Spesso questi profili sono introvabili e per questo la formazione sarà una delle sfide chiave per il futuro della logistica. L'impatto del Covid-19 sui fornitori logistici – Da un sondaggio condotto su un campione di circa 100 fornitori logistici, emerge che la difficoltà nel reperire dispositivi di protezione individuale, come mascherine e guanti (indicata dal 45% del campione), e il mancato bilanciamento dei carichi, con conseguenti viaggi in perdita, e la chiusura dei magazzini di destinazione delle merci (indicati dal 30% degli intervistati) sono stati principali ostacoli alle attività logistiche durante la pandemia. Per gli spedizionieri, invece, gli aspetti più problematici sono stati l'incertezza dei tempi di percorrenza, la congestione e i blocchi alle frontiere e la crisi di liquidità legata ai crediti insoluti.Nel primo mese dell'emergenza, per quanto riguarda il cargo ferroviario, l'intermodale è l'unico comparto ad aver mantenuto i volumi invariati, mentre il trasporto convenzionale a treno completo ha registrato un -50% di merce movimentata. Il cargo aereo ha ridotto i volumi del 40-50% e l'attività corrieristica e di consegna ultimo miglio si è contratta fino al 70%. Per quanto riguarda, invece, i terminal portuali, nel Nord Adriatico la movimentazione di contenitori è calata del 20% e del 10-15% nel Tirreno Centro Settentrionale. Buona parte di questi volumi, però, erano in giacenza: il rallentamento produce nel settore effetti ritardati provocati dai lunghi tempi di percorrenza dei vettori marittimi che si stima possano arrivare fino al -20/30%. L'impatto del Covid-19 sulle aziende clienti – Randstad Research ha analizzato il segmento delle aziende clienti, interrogando otto imprese, delle quali una ha subito un blocco totale dell'attività, tre un blocco parziale, una ha operato in condizioni di stabilità e due hanno beneficiato di una espansione. Le maggiori difficoltà sono emerse nella filiera nazionale (punteggio 3 in una scala da 1 a 5), quelle minori nell'"ultimo miglio" (punteggio 2), mentre la filiera internazionale e quella locale si collocano a livello intermedio (punteggio 2,5). I problemi sollevati sono soprattutto di fluidità: mezzi bloccati alle frontiere, difficoltà ad ottenere i pass, problemi per coprire "l'ultimo miglio". Sulle aspettative post-crisi, sia le imprese della logistica che quelle clienti si sono rivelate relativamente positive, con delle sfumature: mentre le imprese di autotrasporto mostrano un maggiore ottimismo verso il futuro, con una quota significativa di rispondenti che ritiene ci possa essere una ripresa veloce, le imprese di spedizione sono più pessimiste, con oltre il 57% dei rispondenti che si aspetta un futuro con meno attività rispetto a prima.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL TEMPO

confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/13

Pagina 1

Foglio 1

Coronavirus: boom ecommerce ma corrieri in crisi, perdite fino a 70%

Milano, 13 mag. (Adnkronos) - L'ecommerce è esploso durante il lockdown ma il settore dei corrieri è in affanno e si prepara a un anno difficile. Per alcune aziende, specialmente le più piccole, specializzate nel B2B (business to business), ovvero nelle consegne a imprese e negozi, la perdita di fatturato è arrivata al 70% solo nel primo mese di lockdown, secondo le stime di Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica. La consegna a domicilio al consumatore finale, l'ecommerce B2C (business to consumer), il vero 'vincitore' nella pandemia di covid, ha corretto in minima parte un mercato che le associazioni di categoria come la Fedit definiscono "in grande crisi" e che in Italia vale circa 6,6 miliardi con poco più di 700 imprese attive, secondo i dati dell'ultimo censimento (2017) del'Osservatorio Contract logistics del Politecnico di Milano. Il balzo dell'ecommerce è stato importante - e inevitabile - nei due mesi di picco dell'emergenza sanitaria. L'Istat ne ha rilevato una crescita del 20,7% nel mese di marzo; nel trimestre, Poste ha consegnato il 15% in più di pacchi e secondo Nielsen, per la gdo e i prodotti di largo consumo il trend è stato +144% da inizio emergenza. L'eCommerce Netcomm Forum parla di 2 milioni di nuovi consumatori online in Italia da inizio anno. I volumi, spiega all'Adnkronos Ivano Russo, dg di Confetra, sono stati "prenatalizi", ma il grosso di questo business è in mano alle multinazionali che consegnano a domicilio, come Tnt, Ups o Dhl. I piccoli corrieri italiani, che lavorano per lo più per il commercio al dettaglio, sono rimasti a secco.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Primocanale.it

confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/14
Pagina 1
Foglio 1

Il presidente di Confetra si scaglia contro la 'statalizzazione'

Logistica, Laghezza contro il Dl Rilancio: "Fuori lo Stato dalle nostre aziende"

LA SPEZIA - "Il Governo nel decreto Rilancio ignora le reali esigenze e il ruolo del comparto logistico e rifinanzia i rottami di Stato, ovvero Alitalia e Tirrenia, con una "mancia" anche per le compagnie portuali, da decenni vere e proprie idrovore di denaro pubblico".

Con una lettera aperta Alessandro Laghezza, imprenditore e presidente di Confetra Liguria, la confederazione generale dei trasporti e della logistica, lancia una denuncia contro la "resurrezione del capitalismo statalista" nella Fase 2 di riapertura dopo l'emergenza Coronavirus.

"**Oggi il salvataggio delle imprese, annientate dalle misure dello Stato per combattere il Covid-19, sembra essersi polarizzato su una parola: statalizzazione** nelle sue diverse accezioni e interpretazioni - dice Laghezza -. Dalla partecipazione significativa dello Stato al capitale delle aziende in crisi, a una golden share apparentemente ideata per impedire a grandi investitori esteri di colonizzare il nostro Paese, sino alle partecipazioni statali in cui convertire aiuti e finanziamenti per combattere l'emergenza. A mio parere – prosegue Laghezza - è il momento che il mondo imprenditoriale faccia fronte comune e dica apertamente e senza cedimenti: no".

Per Laghezza la soluzione è un'altra: "Noi ci candidiamo a raccogliere le voci di tanti imprenditori che vogliono il pubblico fuori dalle proprie aziende e che vogliono riavere dallo Stato, in un momento di emergenza, una piccola parte delle enormi risorse economiche che hanno versato nel corso degli anni, insieme a quegli spazi di libertà economica, fiscale e imprenditoriale tipici che in Italia sono stati sottratti".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Lo Stato non deve pesare

Secondo le associazioni di categoria, il rischio è che si ricreiino le inefficienze

E le distorsioni della concorrenza. Confetra: contrari al sostegno a Tirrenia

Pagina a cura di Nicola Capuzzo

La concorrenza perfetta e il libero mercato, complice il coronavirus, sono stati temporaneamente allontanati nel business dei trasporti. Soprattutto quelli marittimi. A causa del coronavirus e dei conseguenti provvedimenti normativi messi in atto nelle ultime settimane dal governo, da ultimo il decreto Rilancio, si è assistito a un massiccio intervento pubblico nell'economia. Basti pensare ai 3 miliardi stanziati per salvare Alitalia, alle ingenti risorse (circa 70 milioni) stanziate per compensare le imprese ferroviarie per il minor volume d'affari in conseguenza del coronavirus, ai 72 milioni di euro per prorogare i contributi pubblici destinati a Tirrenia-Cin per la continuità territoriale marittima, e prima ancora alle garanzie pubbliche dedicate alle commesse di navi da crociera in costruzione presso gli stabilimenti Fincantieri tramite Sace. Nei porti è stata prevista inoltre la possibilità di azzerare i canoni demaniali dei terminal in grave difficoltà, compensare il minor numero di giornate lavorative dei camalli e anche degli ormeggiatori. Alle compagnie crocieristiche, al fine di non aggravare la loro liquidità, Italia, Germania, Finlandia e Francia hanno previsto deroghe e strumenti finanziari per alleviare il rimborso dei prestiti bancari garantiti dai rispettivi Stati per il pagamento delle navi prese in consegna negli ultimi anni. Anche all'estero il tema è diventato di grande attualità. A seguito degli aiuti pubblici garantiti da Sud Corea e Taiwan rispettivamente alle compagnie di navigazione Hmm e Yang Ming, l'amministratore delegato del gruppo Ap Moller Maersk, che controlla Maersk Line, prima compagnia di navigazione al mondo, ha parlato senza mezzi termini di «azioni inaccettabili» e di «distorsione della concorrenza». Ha anche chiesto l'intervento della Commissione Europea affinché «faccia qualcosa poiché si tratta di concorrenza sleale». Pochi minuti più tardi la compagnia Cma Cgm ha annunciato una nuova linea di credito da 1,05 miliardi di euro appena ottenuta da Bnp Paribas, Hsbc France e Societe Generale e garantita al 70% dallo Stato. Anche l'armatore italiano Emanuele Grimaldi, commentando la trimestrale della controllata finlandese Finnlines, è tornato a chiedere all'Europa e agli Stati membri aiuti alle imprese che non alterino la concorrenza. Così non è stato secondo lui in Italia e infatti sia Confitarma che Alis, le due associazioni di categoria cui aderisce il suo gruppo, hanno duramente criticato la scelta del governo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

italiano di prorogare per altri 12 mesi i contributi pubblici dati a Tirrenia Cin. Resta ora da capire se davvero intenderà rivolgersi all'Autorità Antitrust come aveva minacciato di fare nelle scorse settimane. A proposito di quella che sembra essere una nuova fase di statalizzazione delle imprese è intervenuto ieri Alessandro Laghezza, imprenditore spezzino della logistica a capo dell'omonimo gruppo e presidente di Confetra Liguria: «Gli operatori economici dovranno vigilare su queste scelte e sulle decisioni di una politica che dimentica troppo facilmente. Lo ha certo dimenticato il Governo che nel decreto Rilancio ignora le reali esigenze e il ruolo del comparto logistico e rifinanzia i rottami di Stato, ovvero Alitalia e Tirrenia, con una mancia anche per le compagnie portuali, da decenni vere e proprie idrovore di denaro pubblico». Larghezza rincara poi aggiungendo: «Vogliamo ricordare il tanto compianto Iri e i danni che ha provocato nel settore armatoriale, incluse le privatizzazioni gestite a favore di pochi? Ci siamo dimenticati i deficit costanti di Italia Navigazione o Lloyd Triestino, compagnie della Finmare che perdevano valanghe di soldi e attuavano con denaro altrui concorrenza sleale rispetto a operatori privati, che attraverso le tasse, le mantenevano? Ci siamo dimenticati della Tirrenia e delle compagnie che gestivano nell'Iri i collegamenti con le isole minori, pseudo privatizzate in un quadro di concessioni e convenzioni sul quale sarà prima o poi il caso di fare luce? E abbiamo dimenticato anche il buco nero di Viamare, ideata per gestire le autostrade del mare?». L'imprenditore spezzino menziona poi la stagione dei porti pubblici fino al 1994, le cattedrali nel deserto costruite dal pubblico a Gioia Tauro e a Voltri, compagnie portuali con bilanci da ripianare, Alitalia, aeroporti e interporti in mano allo Stato, il sistema informatico Piattaforma Logistica Nazionale ancora oggi ai box nonostante milioni di euro già spesi e via dicendo. «Vogliamo fare i conti su quanto colossi come Poste Italiane e Ferrovie dello Stato, oggi almeno costretti a rispondere alle leggi del mercato e della Borsa, sono costate nella storia al contribuente italiano? E tralasciamo di parlare dei trasporti pubblici locali, vero e proprio pozzo senza fondo nella gestione di città e regioni», prosegue Laghezza. «Credo sia venuto il momento per gli imprenditori, a partire dal settore logistica, trasporti, portualità, di ricordare a cervelli troppo distratti l'elenco dei danni con numeri, date e fallimenti, per chiedere un supporto concreto ed efficace alle proprie attività». (riproduzione riservata)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

MF MILANO FINANZA
GIORNALE & TV PRIMI IN BUSINESS & FINANZA

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/15
Pagina 25
Foglio 1

LA LETTERA

GASPARATO A DE MICHELI: INTERPORTI DA RIFORMARE

■ «L'emergenza sanitaria può rappresentare una grande opportunità per il settore logistico. Se in piena pandemia il sistema della circolazione delle merci non ha collassato lo si deve anche perché è stato puntellato dal network delle strutture intermodali e interportuali che hanno continuato a garantire l'operatività. Per questo occorre che si metta mano presto alla legge di riordino degli interporti, la cui regolamentazione risale a oltre 30 anni fa». Lo ha scritto in una lettera inviata nei giorni scorsi al ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, il presidente degli interporti italiani, Matteo Gasparato, nonché presidente dell'Interporto di Verona. «È innegabile che», sottolinea Gasparato , «il settore del trasporto merci e gli hub logistici transnazionali hanno mostrato, in questo contesto emergenziale mondiale, tutta la loro valenza strategica, anche e soprattutto per la dimensione europea che interpretano nello scenario italiano». Il futuro però non appare roseo: «A causa dell'emergenza si assisterà sicuramente a una contrazione del traffico merci sia sulla modalità ferroviaria sia per il tutto gomma. La chiusura di interi settori della produzione avrà ripercussioni certe nei mesi a venire da maggio 2020. L'auspicio è che il calo medio mensile non superi il 30% rispetto al 2019». Questa fase può rappresentare quindi, secondo Uir, la grande occasione per riformare e modernizzare la rete italiana degli interporti». (riproduzione riservata)

Paola De Micheli

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA STAMPA

confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/16
Pagina 1
Foglio 1

Coronavirus, Confetra contro Landini: “Logistica e trasporti perderanno 17 miliardi, giusto il taglio dell’Irap”

Per il segretario Cgil è sbagliato aiutare i settori che non hanno subito perdite o hanno guadagnato durante la crisi. La replica degli industriali: calo evidente, gli è sfuggito il lockdown

maurizio tropeano **Pubblicato il** 16 Maggio 2020 **Ultima modifica** 16 Maggio 2020 *15:05*

«Dove abbia visto Landini, in giro per l'Italia negli ultimi due mesi, tutti questi tir, treni merci, navi o aerei full cargo che trasportavano merci rifornendo industrie floride o negozi aperti e pieni, resta per noi un mistero. Evidentemente gli è sfuggito il lockdown». Guido Nicolini, il presidente della confederazione della logistica e dei trasporti, risponde così al segretario della Cgil. In un’intervista a «la Stampa», il leader sindacale si è detto favorevole all’esenzione del pagamento dell’Irap decisa dal governo pe le «aziende che hanno subito una riduzione del fatturato», ma si era anche chiesto perché «non farla pagare a chi invece, anche durante il lockdown non solo non ha subito flessioni nei ricavi, ma li ha addirittura aumentati». Dal suo punto di vista gli incrementi ci sono stati in «molti settori, dall’agroalimentare alla logistica».

Ma Nicolini non ci sta: «Mi pare evidente che Maurizio Landini non sappia di cosa parla, visto che il sistema portuale ha perso il 25% dei volumi, l'autotrasporto il 50%, le imprese di spedizioni internazionali il 40%, il cargo aereo addirittura il 70%, il cargo ferroviario il 35%». E poi ricorda: «Per fortuna le rilevazioni dei transiti dei nostri vettori e dei volumi che essi trasportano, nel nostro Settore, sono comunicate da fonti pubbliche ed istituzionali e cioè le Autorità di Sistema Portuale, Rfi, che gestisce la rete ferroviaria, Autostrade, l'Enac». Dal suo punto di vista, è fondamentale aggiungere che «tutti i principali e più autorevoli istituti di ricerca economica prevedono un calo del settore trasporti e logistica, su base annua 2020, stimabile tra il 18 ed il 25%. Tradotto in numeri: l'import / export nazionale conoscerà una contrazione di 90 milioni di tonnellate di merci, causata dalle crisi di produzione industriale e dei consumi, e le 95 mila imprese che compongono il settore perderanno oltre 17 miliardi di euro di fatturato».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Effetto Covid, UNCTAD: commercio globale meno 27% nel secondo trimestre. Prezzi delle materie prime in caduta libera

Milano – La pandemia di coronavirus ha ridotto i valori degli scambi commerciali di merci a livello globale del 3% nel primo trimestre di quest'anno. La flessione dovrebbe accelerare nel secondo trimestre, registrando un calo stimato del 27% su base trimestrale. Le cause principali di questo decremento dipendono dalla marcata diminuzione dei prezzi delle materie prime, che sono scesi rapidamente a partire dallo scorso dicembre.

Sono questi i dati consuntivo e previsionale di un rapporto congiunto di 36 organizzazioni internazionali sull'evoluzione del commercio globale pubblicato questa settimana dalla **Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo (UNCTAD)** e frutto della cooperazione tra la comunità statistica internazionale e gli uffici e i sistemi statistici nazionali in tutto il mondo coordinata dall'organo dell'Onu. "Ovunque – ha spiegato il **segretario generale dell'UNCTAD, Mukhisa Kituyi** – i governi sono spinti a prendere decisioni per consentire una ripresa post Covid-19 che hanno conseguenze di lunga durata. Tali decisioni dovrebbero essere basate sulle migliori informazioni e dati disponibili".

Secondo il rapporto, **l'FMCPI, l'indice dei prezzi al consumo dell'UNCTAD che misura i movimenti dei prezzi delle materie prime esportate dalle economie in via di sviluppo**, ha perso l'1,2% del suo valore a gennaio, l'8,5% a febbraio ed ha segnato un forte calo del -20,4% a marzo. L'**UNCTAD** ha puntualizzato che il crollo dei prezzi dei combustibili è stato il principale motore del forte declino, precipitando del -33,2% a marzo, mentre i prezzi di minerali, minerali, metalli, alimenti e materie prime agricole sono diminuiti del -4%.

Il rapporto aggiunge che il calo di oltre il 20% dei prezzi delle materie prime a marzo è stato un record negativo nella storia dell'**FMCPI**. In confronto, durante la crisi finanziaria globale del 2008, la riduzione massima su base mensile è stata del 18,6%. A quel periodo, la discesa è durata sei mesi. Il dato preoccupante, secondo il rapporto, è la durata e la forza complessiva dell'attuale tendenza al ribasso e dell'incertezza dei prezzi delle materie prime e del commercio globale. Prima del Covid-19, alla fine del 2019, i volumi e i valori del commercio globale di merci avevano mostrato lievi segnali di ripresa.

Poi, è cambiato tutto. In più, osserva il rapporto, è anche difficile fare previsioni vista l'evoluzione della crisi e la sua imprevedibilità. "In questo momento, stiamo divulgando i fatti per come li conosciamo oggi. Continueremo a monitorare il panorama commerciale globale man mano che si evolve", ha dichiarato il **capo statistico UNCTAD, Steve MacFeely**. Nel frattempo, il lavoro di UNCTAD prosegue e prossimamente verranno pubblicati con regolarità nuovi report mensili che forniranno un quadro aggiornato e più dettagliato sul commercio mondiale per i successivi trimestri dell'anno.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/19
Pagina 34
Foglio 1

IMAGOECONOMICA

Attività marittima. I terminalisti: «Prossimi mesi a rischio»

Allarme porti: container dimezzati Crollano gli approdi in tutta la Ue

Raoul de Forcade

Forse non sarà uno tsunami ma per i porti il Covid-19 è un duro colpo, che porta con sé una forte diminuzione dei traffici e notevoli conseguenze economiche. Un trend che si registra nei principali scali italiani ed europei e che è emerso, di recente, in un webinar organizzato da Lca Studio legale e dedicato alla Fase 2 e alle prospettive di ripartenza. A livello europeo, ricorda Davide Magnolia, partner di Lca, nella settimana del 4 maggio i porti Ue, secondo un sondaggio dell'Iaph (*International association ports and harbours*) hanno perso, rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, il 68% delle toccate di navi portacontainer e il 62% di traffico cargo in generale.

Per quanto attiene all'Italia, Assiterminal (l'associazione dei terminalisti) ha segnalato che, se nella prima parte dell'anno le movimentazioni sono state in linea col 2019, ad aprile sono iniziati i segnali negativi e tra maggio, giugno e luglio si prefigura un forte peggioramento della situazione, con una caduta stimata delle merci nei terminal tra il 30% e il 50%, a seconda della tipologia di traffico. I container si avvicineranno a -50%.

Venendo a singole realtà, il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona, Paolo Signorini, nel corso del webinar ha spiegato che per il porto di Genova si prevede una perdita, nel 2020, del 35-45% dei volumi, e il quasi azzeramento delle mercato delle crociere. I container, nel primo trimestre, erano in crescita del 3,2%, mentre ad aprile c'è stata una perdita stimata del 12-15%. I rotabili-traghetti (vista anche la chiusura dei traffici con Malta e Tunisia) hanno avuto una perdita del 20,5% a marzo e una perdita di circa il 40-45% ad aprile. La Spezia, ricorda Magnolia, per le merci «aveva già subito un calo di volumi nel primo trimestre a causa del blocco dell'economia cinese. Nel secondo trimestre, per lo stop all'economia locale dovuto al Covid, gli agenti marittimi stimano una perdita intorno al 20%».

Gli scali liguri di Genova, Savona e La Spezia subiscono forti cali dei volumi di traffico Trieste resiste: -5% nel primo trimestre

Il porto di Trieste ha invece contenuto i cali, probabilmente per la tipologia di merci movimentate, e ha chiuso il primo trimestre del 2020, rileva l'Autorità di sistema, con volumi di traffico complessivi in discesa del 5%, rispetto allo stesso periodo del 2019. Anche i container hanno segnato -5%, mentre il traffico ro-ro ha avuto un incremento del 4%.

Livorno (in particolare il terminal Tdt), ricorda Magnolia, non ha subito riduzione nei volumi complessivi per l'aumento esponenziale del transhipment (che però ha marginalità più bassa): ad aprile è cresciuto del 50%, soprattutto per il fatto che molti armatori hanno deciso di organizzare a Livorno la restituzione delle navi noleggiate. Nello scalo di trasbordo di Gioia Tauro, infine, dice Magnolia «c'è stata un a crescita del 52% del traffico nei primi 4 mesi dell'anno. Ma se a gennaio l'incremento è stato del 45% e a febbraio del 117%, a marzo è sceso a +26,1% e ad aprile a +22%».

Nella Fase 2 per il settore trasporti e logistca, a livello generale, conclude Magnolia, «i macro problemi saranno i crediti insoluti, che Confetra stima intorno ai 2,5 miliardi; e poi un'oggettiva riduzione dei carichi, con una diminuzione del fatturato, sia in import che in export, del 25-30% su base annua». Secondo il recentissimo studio dell'Osservatorio Covid-19 di Srm (gruppo Intesa Sanpaolo), il danno stimato per il comparto potrebbe essere intorno ai 25 miliari di euro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Avvenire

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/21
Pagina 21
Foglio 1

L'APPELLO DI TRASPORTOUNITO

Per il settore autotrasporto la ripartenza è tutta in salita

PAOLO VIANA

Secondo Trasportounito il ritorno alla normalità dopo il lockdown non sarà nè rapido nè indolore per le imprese che movimentano le merci nel Paese. «L'autotrasporto è disarticolato a seconda dei settori, Il trasporto alimentare e farmaceutico prevalentemente a corto raggio ha proseguito ininterrottamente ma la restante parte vive l'emergenza sanitaria con risvolti finanziari difficoltosi, derivanti dal 50 per cento dei viaggi a vuoto e dal differimento dei pagamenti da parte dei committenti – dichiara Maurizio Longo, segretario generale –. Le precarietà che si sono accumulate compromettono i risultati di bilancio che potrà essere riassorbito con una regolamentazione del settore tale da fornire una maggior tutela del mercato».

L'associazione di rappresentanza dell'autotrasporto ha promosso nei mesi scorsi la campagna #iorestoaguidare ma è stata anche molto dura nella denuncia dei disservizi cui sono sottoposti i camionisti italiani. «Chi delocalizza l'impresa in Polonia ha esenzioni fiscali da paura – spiega Angelo Spalletta (Trasportounito Sicilia), la cui ditta trasporta agrumi e vernici attraverso lo Stivale – mentre noi in Italia subiamo un prelievo del 59%. Senza contare i costi: il diesel costa 0,92 euro in Bulgaria e 1,45 da noi».

Disparità storiche che infiammano il malcontento in queste ore, perché, come racconta Spalletta, in autostrada i parcheggi sono ingolfati e i ristoranti ancora non aprono, ma soprattutto permane una situazione di monopolio insostenibile: «Se si rompe un mezzo, non c'è un'officina sulla rete autostradale e si deve rimorchiare il camion a 2mila euro a tratta. Visto che l'85% del traffico si concentra sulle autostrade perchè non si offrono servizi di manutenzione in loco, cioè sulla rete autostradale?» domanda Spalletta. Che rilancia la denuncia di altre Regioni: «Senza seri e reali interventi governativi che abbiano efficacia immediata e determinino un concreto alleggerimento delle tre principali voci di costo, ovvero gasolio, autostrade e tassazione del lavoro, le imprese di autotrasporto, che non sono "amate" dal sistema bancario, collasseranno per mancanza di liquidità» diceva qualche settimana fa Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tra viaggi a vuoto e rinvio dei pagamenti le aziende vivono difficoltà finanziarie e chiedono un taglio ai costi di gasolio, autostrade e tasse

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/21
Pagina 5
Foglio 1

LA RIPARTENZA

Il dossier Turco. I dati raccolti in questi giorni dal sottosegretario alla programmazione di Palazzo Chigi, Mario Turco, per la messa a punto del Dl semplificazioni, confermano una situazione drammatica dei tempi di approvazione e realizzazione delle grandi opere

30%
L'ANTICIPAZIONE ALLE IMPRESE APPALTATRICI
È entrata in extremis nel decreto Rilancio, all'articolo 207, la norma per dare liquidità alle imprese che avviano i lavori

L'INTERVISTA

Paola De Micheli. La ministra delle Infrastrutture: «Il modello Genova non va bene per tutto
Nella maggioranza confronto aperto su quanti commissari, con quali poteri, per quali ragioni»

«Codice appalti e commissari, piano da 20 miliardi in 12 mesi»

Giorgio Santilli

Vuole «mettere a terra fra 15 e 20 miliardi di opere nei prossimi dodici mesi, oltre agli 11 miliardi che abbiamo già avviato nei mesi passati». Ecco lo l'obiettivo della ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, alle prese con le emergenze Covid, i piani straordinari per rilanciare gli investimenti pubblici, la partita dei super-commissari per le grandi opere, la riforma del codice degli appalti. In questa intervista al Sole 24 Ore scopre le carte ed espone i suoi piani, nel pieno del confronto dentro la maggioranza.

Ministra De Micheli, come si rilanciano le opere pubbliche? Con i commissari, la sospensione del codice appalti, la riforma del codice stesso?
La sospensione del codice appalti non so cosa significhi. Dobbiamo migliorarlo prendendo le cose buone che ci sono e correggendo quelle che non hanno funzionato. Su alcuni punti c'è già una convergenza sia fra i partiti della maggioranza sia fra gli operatori del settore. Ho già inviato un documento alla Presidenza del Consiglio in questi giorni. Cominciamo da lì.

Quali sono queste convergenze?
Anzitutto la qualificazione delle stazioni appaltanti, su cui dobbiamo andare avanti superando il blocco che si è creato nei mesi scorsi. Poi, le procedure negoziate sotto la soglia Ue dei cinque milioni di euro. Terzo punto, la semplificazione delle procedure di finanziamento delle grandi opere, a partire dai contratti di programma di Anas e Rfi. Quarto, la semplificazione delle autorizzazioni e la riduzione dei livelli di progettazione.

Come si fa questa semplificazione delle autorizzazioni per i progetti?
Non esproprieremo dei loro poteri i soggetti che devono dare parere e autorizzazioni. In alcuni casi faremo riduzione dei tempi e dentro questi tempi bisognerà decidere. In altri casi ridurremo a una sola volta le autorizzazioni che dovrebbero essere ripetute su tutti i livelli di progettazione.

Sui contratti Anas e Rfi farete un'approvazione per legge o semplificherete la procedura?
L'approvazione per legge l'avevamo proposta ma abbiamo preferito una semplificazione a regime della procedura che applicheremo anche alla coda dei contratti in corso di approvazione. Tre anni per approvare quei finanziamenti non sono tempi da Paese civile e industriale.

E i contratti in corso?
Abbiamo ricevuto i pareri parlamentari. Ci siamo messi al lavoro per approvarli in fretta. Inoltre la Commissione Greco ha terminato il testo del Regolamento Unico. Il Regolamento risponde alle necessità di chiarezza poste da operatori e amministrazioni e risolve le questioni applicative.

Veniamo alla parte su cui non c'è ancora accordo nella maggioranza, a partire dai commissari. Quanti? Quando? Con quali poteri?
Non ci siamo ancora confrontati. Ma è cominciato un lavoro che sono fiduciosa porterà a una sintesi con le forze di maggioranza.

È noto che lei è contraria al modello Genova sempre e comunque come molti nel governo propongono.
Io penso che il modello Genova abbia funzionato bene per alcuni aspetti, per esempio per i protocolli antimafia e sulla sicurezza del lavoro. Però è evidente che Genova aveva alcune condizioni che non sono replicabili. Non sempre troveremo chi ci regala un progetto, non avremo un sistema di finanziamento a pie' di lista come quello del decreto Genova, non avremo neanche la facilità di autorizzazioni per un'opera che doveva sostituire un'opera già esistente, nello stesso posto e con la stessa funzione.

Poi c'è una gara che è stata svolta con modalità non so se replicabili per un'opera di quelle dimensioni.
Quello attiene appunto ai poteri commissariali che è uno dei temi in discussione.

Ma lei quanti commissari pensa che siano necessari?
A legislazione vigente con l'articolo 4 dello sblocca cantieri, ne avevo proposti una trentina. Se si modificano i criteri cambierà anche l'elenco.

Lei partirà sempre da quella trentina, immagino.
Dipende dai criteri che sceglieremo nel confronto in maggioranza. Presenterò il lavoro fatto in questi mesi.

Quanto ci vorrà per approvare il decreto legge?
Immagino un paio di settimane, compreso il confronto con gli stakeholders e le regioni, le province e i comuni.

Ma lei pensa comunque a un piano straordinario chiuso in cui sperimenterà le procedure emergenziali?
Non dobbiamo assolutamente perdere di vista la programmazione ordinaria su cui noi continuiamo a lavorare. Nell'allegato al Def, che porteremo in Consiglio dei ministri a giugno, abbiamo un piano da 196 miliardi, tutti già finanziati, da realizzare per i prossimi 15 anni. Una notizia: in questi giorni abbiamo consegnato i lavori dell'Alta velocità Brescia-Verona per un importo di 514 milioni e abbiamo finanziato la progettazione dell'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria per 40 milioni. I lavori per questa opera saranno finanziati dal 2021, tre miliardi. Se ne parla da anni, a un certo punto bisogna decidere. E io l'ho fatto. Aggiunga che due giorni fa abbiamo sbloccato l'Asti-Cuneo al Cipe con un nuovo piano economico finanziario che va incontro alle richieste dell'Europa. E che nel decreto rilancio, all'articolo 207, siamo riusciti a inserire la norma che porta le anticipazioni per le imprese appaltatrici al 30%. Una bella iniezione di liquidità che vale qualche miliardo per le imprese.

Emergenza Covid: si può pensare che si torni a una normalità?
Anzitutto mi faccia dire che la chiusura totale dei cantieri che qualcuno ci chiedeva e qualcuno temeva non c'è stata: il 48% dei cantieri pubblici sono rimasti aperti. Aggiungo che opere bloccate per inerzia burocratica non ci sono. C'ne sono molte bloccate per le crisi delle aziende appaltatrici, alcune bloccate per progettazione insufficiente o inadeguata, per problemi autorizzativi ambientali e delle sovraintendenze o ancora per ricorsi sulle aggiudicazioni. Altre hanno problemi politici a monte e sappiamo che fra i lavori del ministro delle Infrastrutture c'è anche farsi carico di trovare un consenso.

Per i trasporti si può immaginare un ritorno alla normalità?
Diciamo che la fase di maggiore emergenza ce l'abbiamo alle spalle e sono fiera di aver contenuto i danni. Li abbiamo contenuti perché abbiamo anticipato i problemi e li abbiamo risolti. Io intravvedo una normalità cui arriveremo con molta pazienza.

Ci fa un esempio?
Prendiamo il trasporto aereo, dove siamo scesi al 30% dei posti occupati per i modelli di distanziamento e anche per il calo della domanda. Ora siamo al 50% con le nuove linee guida che per esempio consentono a chi vive sotto lo stesso tetto di sedere vicino. La prossima settimana partiranno altre modifiche, e arriveremo al 66% di occupazione. Mi pare un buon inizio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IMAGOECONOMICA

Ministra delle Infrastrutture. Paola De Micheli ha inviato a Palazzo Chigi un documento per avviare la discussione sulla riforma del codice degli appalti e sui commissari

IL DOSSIER
Ho inviato a Palazzo Chigi le proposte di modifiche del codice appalti, il decreto legge entro quindici giorni

AEREI
Con le nuove linee guida chi vive sotto lo stesso tetto potrà sedere vicino: porteremo il load factor dal 50 al 66%

30
I COMMISSARI
PROPOSTI dalla ministra in base allo sblocca cantieri. Ma con le modifiche ai poteri dei commissari e alle condizioni per nominarli la lista sarà rivista

IL DOSSIER DI PALAZZO CHIGI

Grandi opere: 15 anni per realizzarle, otto buttati per inerzia Pa

Il sottosegretario Turco lavora per Palazzo Chigi al decreto semplificazioni

ROMA

A Palazzo Chigi prende corpo l'idea di una «fase 3» che parta dalla rottura delle attuali procedure per realizzare le infrastrutture. Una rottura che si affiderebbe a un largo uso del «modello Genova», commissari in deroga pesante dal codice appalti e dalle altre procedure ordinarie. Prima di avviare il confronto, che non si preannuncia facile, dentro il governo sulle regole, ci sono alcuni dati, raccolti in questi giorni dal sottosegretario alla programmazione di Palazzo Chigi, Mario Turco, che confermano una situazione drammatica dei tempi di realizzazione delle opere e del peso della burocrazia sull'iter. Questi dati contenuti nel «dossier Turco» saranno alla base dell'intervento legislativo che sarà uno dei pilastri del decreto semplificazioni entro una quindicina di giorni. L'altro sarà, appunto, la riforma del codice appalti.

Il primo numero del «dossier Turco» è quello dei ritardi delle opere. Si consolida una stima contenuti nei Rapporti del nucleo di valutazione dell'Agenzia per la coesione territoriale che sancisce una media di due anni e tre mesi per realizzare le opere anche piccolissime, sotto i 100 mila euro, e di 15 anni e 8 mesi per le grandi opere di importo superiore a 100 milioni.

Il dato più significativo di questo monitoraggio è però quello che riguarda le attese burocratiche: il 54,3% della durata dei lavori per un'opera se ne va in «tempi di attraversamento», pura inerzia burocratica che intercorre fra la fine di un procedimento e l'inizio di quello successivo. Su 15,7 anni che se ne vanno per una grande opera, circa otto derivano da questa inerzia. Questo conferma, in pieno, per altro, quanto più volte affermato dal sindaco di Genova e commissario per il Ponte, Marco Bucci, l'interprete del «modello Genova», secondo cui il dramma principale della burocrazia italiana è l'obbligo per l'amministrazione pubblica di eseguire i procedimenti in fila uno dopo l'altro, cominciarne uno solo quando quello prima è finito, dover procedere «in serie» senza poter procedere «in parallelo».

Ci sono altri numeri, però, che sono nel «dossier Turco» e che costituiranno una base decisionale nei prossimi giorni. Tre numeri per tre misure.

Il primo è che il 37% degli investimenti sottoposti oggi a monitoraggio da varie banche dati pubbliche, alla Ragioneria, al ministero delle Infrastrutture, all'Anac, non possono contare su dati e stato dell'arte aggiornati.

Da qui nasce il pressing di Palazzo Chigi - che troverà posto in una norma del decreto semplificazioni - per rivedere il sistema di monitoraggio delle opere pubbliche, rafforzando il ruolo del Dipe, il dipartimento per la programmazione economica che si trova a Palazzo Chigi. «Ma soprattutto - dice Turco - vogliamo far diventare il monitoraggio uno strumento di trasparenza: con gli open data, i cittadini sapranno tutto delle opere e a che punto sono».

Il secondo numero riguarda invece le riprogrammazioni dei fondi fermi. Si sta facendo un lavoro sia sul Fondo sviluppo coesione (Fsc) sia sui fondi ordinari in conto capitale non utilizzati nel bilancio statale. Sul primo fronte ci sono 14 miliardi da riprogrammare e presto il dossier arriverà alla cabina di regia di Palazzo Chigi per poi transitare al Cipe (qui la competenze è del ministro per il Mezzogiorno Provenzano), mentre sul secondo fronte il lavoro è in corso di ultimazione. Stesso obiettivo: arrivare a una cifra di risorse che possono essere spostate per definanziare opere incagliate da anni e finanziare invece interventi urgenti e immediatamente eseguibili. E il complesso di questi interventi strategici e immediatamente eseguibili, soprattutto locali e territoriali, finirà dentro un piano nazionale da varare nella seconda metà dell'anno.

Infine, l'ultimo numero del «dossier Turco»: il 35% delle opere ferme sono bloccate per crisi aziendali dell'impresa appaltatrice.

«Questo è un fenomeno molto grave - dice Turco - che può mettere a rischio anche il piano straordinario che noi intendiamo lanciare. Se spostiamo le risorse e poi affidiamo i lavori a una impresa che finisce in crisi da lì a qualche mese, il risultato sarà nullo. Per questo - continua Turco - pensiamo a una sorta di rating da assegnare alle imprese, uno screening del suo stato di salute economico-finanziario per decidere se ammettere o meno un'impresa a un appalto. Al tempo stesso - dice ancora Turco - pensiamo a incentivi alle imprese per accorparsi, in modo da potenziare un'offerta in questo campo che appare piuttosto debole sia sul fronte delle grandi imprese che su quello delle medie. Dobbiamo aiutare con incentivi che stiamo studiando le imprese medie, piccole e micro a crescere».

—**G.Sa.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Coronavirus, CNEL ascoltato in audizione da task force Colao

Coronavirus, CNEL ascoltato in audizione da task force Colao Roma, 22 mag. (LaPresse) - Oggi 22 maggio 2020, in videoconferenza, una delegazione del CNEL composta dal presidente Tiziano Treu, dal vicepresidente Elio Catania, dai consiglieri Michele Faioli, Gian Paolo Gualaccini e Nereo Marcucci e dal segretario generale Paolo Peluffo, è stata audita dalla task force presieduta da Vittorio Colao.Durante l'audizione, sono stati trattati i primi esiti degli stress test svolti dal CNEL sui settori maggiormente colpiti dalla crisi come turismo, logistica e agricoltura. Molti i temi trattati, tra questi l'opportunità di investimenti strutturali per il rilancio del Paese, la riqualificazione professionale dei lavoratori, l'orientamento dei giovani nel mercato del lavoro, l'implementazione del sistema dell'Istruzione Tecnica Superiore, nonché le misure a favore delle persone con disabilità e del terzo settore. POL NG01 ddn 221711 MAG 20
[18:39, 22/5/2020] I

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

The Medi Telegraph
Shipping & Intermodal Transport

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/22

Pagina 1

Foglio 1

FerCargo propone pacchetto di misure a costo zero per rilanciare il settore

Il Forum FerCargo esprime il suo apprezzamento nei confronti del governo e del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti per le misure a sostegno del cargo ferroviario, e propone attraverso il position paper «Logistica ferroviaria e crisi sanitaria da Covid 19», ulteriori interventi a costo zero

Roma - Il Forum FerCargo esprime il suo apprezzamento nei confronti del governo e del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti per le misure a sostegno del cargo ferroviario, e propone attraverso il position paper «*Logistica ferroviaria e crisi sanitaria da Covid 19*», ulteriori interventi a costo zero per il rilancio del settore. Il Forum FerCargo, in una nota, chiede al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, **una particolare attenzione a quelle criticità che, nonostante l'adozione delle misure presenti nel Decreto Rilancio,** continuano a pesare sulle imprese del trasporto ferroviario merci, molte di esse risolvibili a costo zero. "Un settore, questo, che durante l'emergenza sanitaria si è confermato asset strategico per l'economia nazionale, garantendo al comparto produttivo la sicurezza e i servizi malgrado le ripercussioni subìte: nei mesi di marzo e aprile, infatti, si è registrata una riduzione del 35% del traffico ferroviario merci rispetto al secondo bimestre dello scorso anno, con una stima di perdita di fatturato per tutte le imprese ferroviarie del settore che si aggira intorno ai 150 mln di euro (periodo di riferimento 1 marzo - 30 giugno). Una crisi che ha riguardato anche i terminalisti ferroviari, gli operatori della Manovra ferroviaria, del noleggio e della manutenzione del materiale rotabile, aderenti alle Associazioni del Forum, la perdita prevista è pari a 50 mln di euro (periodo di riferimento 1 marzo - 30 giugno). Le previsioni dei prossimi mesi, fino a fine anno sono molto preoccupanti, nonostante la riapertura delle industrie iniziata con la nuova Fase della emergenza, il traffico continua a diminuire e non sarà recuperato nel corso del 2020".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ShipMag. SHIPPING MAGAZINE
confetra Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/22
Pagina 1
Foglio 1

Covid-19: Abi e Associazioni estendono moratorie prestiti a imprese di grandi dimensioni. Confetra aderisce

Roma – L'Abi e le associazioni delle imprese hanno deciso di estendere le moratorie anche in favore delle aziende di maggiori dimensioni che autocertifichino di essere state danneggiate dal **Covid-19**. Le moratorie potranno essere richieste fino al **30 giugno 2020**. Tale termine potrà essere prorogato sulla base delle indicazioni delle **Autorità di vigilanza bancaria**.

E' quanto si legge in una nota congiunta, in cui si precisa che la moratoria per le grandi imprese può essere richiesta dalle aziende che non presentavano nei confronti della banca, alla 31 gennaio 2020, esposizioni debitorie classificate come deteriorate in applicazione delle normative. Sono escluse le imprese classificate in sofferenza. Come ricorda la nota, l'**Abi** e le **associazioni di rappresentanza delle imprese** avevano sottoscritto il 15 novembre 2018 l'**Accordo per il Credito 2019** che prevedeva, in relazione alle piccole e medie imprese (Pmi), la possibilità per le banche e gli intermediari finanziari aderenti di sospendere fino a un anno il pagamento della quota capitale delle rate dei finanziamenti e di allungare la scadenza dei finanziamenti.

Il 6 marzo scorso, all'inizio della crisi del **Covid-19**, l'**Abi** e le **Associazioni delle imprese** avevano sottoscritto un Addendum per estendere le moratorie anche ai finanziamenti in essere fino al 31 gennaio 2020, erogati a Pmi in bonis, danneggiate dalla diffusione del **Covid-19**. Come spiega ancora la nota, è prevista la possibilità per le banche di offrire modalità e soluzioni operative migliorative rispetto a quelle previste dal nuovo accordo. In particolare, le banche aderenti possono estendere la durata della sospensione della quota capitale delle rate di finanziamento fino a 24 mesi per le imprese appartenenti a specifici settori o filiere produttive con maggiori difficoltà di ripresa dai danni conseguenti al Covid-19: tali misure possono essere applicate anche alle **Pmi**.

A siglare l'accordo con l'Abi sono state Alleanza delle Cooperative Italiane (AGCI, Confcooperative, Legacoop CIA-Agricoltori Italiani, CLAAI, Coldiretti, Confagricoltura, Confapi, Confedilizia, Confetra, Confimi Industria, Confindustria e Rete Imprese Italia (Casartigiani, Cna, Confartigianato, Confcommercio Confersercenti).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Repubblica

confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/23
Pagina 3
Foglio 1

Infrastrutture, dal governo 1,9 milioni Si tratta di risorse che potranno essere utilizzate per attività di manutenzione della rete viaria, per interventi di ambito stradale, di manutenzione straordinaria e di adeguamento, nonché per il miglioramento delle condizioni di sicurezza di ponti, viadotti, gallerie,

L'intervista

Botta "Un commissario per ogni infrastruttura solo così si può ripartire"

di **Massimo Minella**

Alle infrastrutture serve un commissario, una figura che possa dedicarsi a tempi pieno e in modo esclusivo alla realizzazione dell'opera. Giampaolo Botta, direttore generale degli spedizionieri genovesi, non ha dubbi sulla strada da percorrere per "stappare" la Liguria e l'Italia, quello cioè di dotare il sistema-Italia di una rete infrastrutturale adeguata ai movimenti delle merci e delle persone. Altrimenti, spiega, non ci saranno alternative al declino. La ripartenza, avverte l'esponente della prima associazione italiana di spedizionieri, finisce inevitabilmente per coincidere con i problemi di sempre, il traffico, i cantieri in autostrada, una mobilità a singhiozzo. Tutto, purtroppo ampiamente previsto da chi di mestiere rappresenta la merce, come appunto gli spedizionieri.

Ma non c'è il rischio che si finisca per spostare subito l'attenzione sull'emergenza economica dimenticando quella sanitaria?

«Il tema della salute è e resta prioritario, ne siamo convinti e lo abbiamo sempre sostenuto in tutti i tavoli. Il problema però è un altro».

E quale?

«Il Covid, come è comprensibile che sia, ha occupato le teste di tutti noi. Ma ha anche distratto l'attenzione degli italiani dal grande tema delle infrastrutture che restano la grande emergenza del Paese».

> *Un'altra volta tocca a Genova e alle sue vie di raccordo più importanti pagare il conto*

> *Dobbiamo assolutamente arrivare a rivoltare questo Paese come un calzino*

▲ **Giampaolo Botta**
Direttore generale dell'associazione degli spedizionieri

E della Liguria...

«Questa regione è una sorta di paradigma del tema infrastrutture. Come ci insegna proprio quest'ultima vicenda».

Si riferisce alla chiusura della galleria per l'uscita del casello di Genova Est?

«Sì. Un'altra volta tocca a Genova e alle sue vie di raccordo più importanti pagare il conto. Posso dirlo? Non mi sembra giusto. So bene che l'intervento è stato deciso per motivi di sicurezza e ci mancherebbe anche che lo contestassimo. Ma mi lasci sottolineare il problema di fondo di questa regione e di questo Paese che è appunto la cronica carenza di infrastrutture adeguate a sostenere la crescita».

Ma secondo lei, come si può uscire da questa situazione? Avete delle proposte?

«Sì, una prima di tutte le altre: è urgente nominare un commissario straordinario alle infrastrutture, una figura con abbia una propria capacità di spesa, che intervenga con urgenza a sanare il disastro che si sta palesando».

Questo risolverebbe il problema?

«Questo cancellerebbe ogni alibi. Avere infrastrutture efficienti è un dovere per un Paese moderno. In realtà all'Italia servirebbe un grande programma di interventi legati a infrastrutture, semplificazioni ed impresa».

Ma di che numeri stiamo parlando?

«Noi lo abbiamo già detto: cento interventi urgenti per cento commissari straordinari. Ognuno su un'opera, a dialogare con i territori, con la gente, ad ascoltare e poi decidere».

Per arrivare dove?

«A rivoltare questo Paese come un calzino. Partendo dalle infrastrutture e anche dalla legge sugli appalti, da riscrivere».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

The Medi Telegraph
Shipping & Intermodal Transport

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/23
Pagina 1
Foglio 1

Nicolini: "Servono più fondi per la portualità"

Roma - “Il Decreto Rilancio contiene certamente provvedimenti che riconoscono alle imprese della logistica e del trasporto merci di aver garantito la consegna dei generi di prima necessità nel pieno delle chiusure forzate. E’ vero anche che su alcune questioni aperte dall’inizio dell’emergenza coronavirus, ci saremmo aspettati di più". A sostenerlo è il presidente di Confetra Guido Nicolini, commentando il contenuto del decreto Rilancio

Roma - “Il Decreto Rilancio contiene certamente provvedimenti che riconoscono alle imprese della logistica e del trasporto merci di aver garantito la consegna dei generi di prima necessità nel pieno delle chiusure forzate. E’ vero anche che su alcune questioni aperte dall’inizio dell’emergenza coronavirus, ci saremmo aspettati di più -. A sostenerlo è il presidente di Confetra Guido Nicolini, commentando il contenuto del decreto Rilancio -. Già la circostanza che l'intera filiera delle imprese logistiche sia stata inserita nell'articolo 61 del Dl Cura Italia tra i settori più esposti e colpiti dalla crisi, consente alle nostre imprese di usufruire delle agevolazioni fiscali introdotte, a partire dallo stop parziale al versamento dell'imposta regionale sulle attività produttive. Solo di Irap, per fare un esempio, il nostro settore versa ogni anno 676 milioni di euro. Dobbiamo aggiungere le misure per il ristoro dei fatturati persi, per l'abbattimento degli affitti dei magazzini, il credito di imposta alzato a 80 mila euro per i Dispositivi di protezione individuale (Dpi)”. Confetra considera importanti anche talune misure verticali come ferrobonus, marebonus, riduzione dei canoni portuali, autotrasporto e differito doganale, che valgono quasi 90 milioni, sconto pedaggio alle imprese ferroviarie. In sede di conversione parlamentare del decreto legge, Confetra sosterrà la necessità di alcune modifiche: “Noi sosteniamo che sulle dinamiche produttive legate alla portualità occorra investire maggiormente - aggiunge Nicolini -. I porti producono un gettito Iva annuale di 13 miliardi, hanno perso volumi in media per il 25% ad aprile e siamo a circa -40% a maggio: non è pensabile si possa ristorare questa importante flessione con 16 milioni di euro. Confetra chiede la riduzione del costo del lavoro agendo sul cuneo fiscale. Le nostre imprese non hanno potuto fruire degli ammortizzatori sociali e tuttavia abbiamo subìto e stiamo subendo drastiche riduzioni di volume e fatturato. Tutto questo senza mai fermarsi un giorno durante il lockdown per assicurare al Paese i beni di prima necessità. Nel nostro settore, una riduzione fino a fine anno del 20% del cuneo significa recuperare 80 milioni di euro. E ci consentirebbe di mettere in sicurezza i nostri dipendenti, oltre un milione di persone”. Da superare al più presto il tema del Covid presuntivamente inteso come malattia professionale. “Ora ci concentriamo sul Dl Semplificazioni. Impossibile applicare un Dl fatto di 600 rimandi ad altre norme” conclude Nicolini.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ShipMag. SHIPPING MAGAZINE
confetra Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica
Data 20/05/23
Pagina 1
Foglio 1

Decreto Rilancio, Confetra: "Ci aspettavamo di più"

Roma – "Il Decreto Rilancio contiene certamente provvedimenti che riconoscono alle imprese della logistica e del trasporto merci un ruolo centrale anche perché esse hanno garantito la consegna dei generi di prima necessità in pieno lockdown. Ma è lecito, su taluni ambiti, aspettarsi di più". A sostenerlo è il presidente di Confetra **Guido Nicolini,** commentando il contenuto del Decreto Rilancio.

"Già la circostanza che l'intera filiera delle imprese logistiche sia stata inserita nell'articolo 61 del Dl Cura Italia tra i settori più esposti e colpiti dalla crisi, consente alle nostre imprese di usufruire delle agevolazioni fiscali introdotte, a partire dallo stop parziale al versamento dell'Irap. Solo di Irap, infatti, il nostro settore versa ogni anno 676 milioni di euro. A ciò vanno aggiunti le misure per il ristoro dei fatturati persi, per l'abbattimento degli affitti dei magazzini, ed il credito di imposta aumentato a 80mila euro per i Dispositivi di protezione individuale (DPI)".

Confetra considera importanti anche alcune misure verticali come ferrobonus, marebonus, riduzione dei canoni portuali, incremento del fondo autotrasporto, sconto pedaggio alle imprese ferroviarie, e differito doganale, che valgono quasi 90 milioni,.

In sede di conversione parlamentare del decreto legge, tuttavia, Confetra sosterrà la necessità di alcune modifiche: "Sulle dinamiche produttive legate alla portualità occorre investire maggiormente" aggiunge Nicolini. "I porti producono un gettito Iva annuale di 13 miliardi, hanno perso volumi in media per il 25% ad aprile e siamo a circa -40% a maggio: non è pensabile si possa ristorare questa importante flessione con 16 milioni di euro".

Nelle scorse settimane la Confederazione aveva chiesto anche la riduzione del costo del lavoro agendo sul cuneo fiscale. "Le nostre imprese non hanno potuto fruire degli ammortizzatori sociali, essendo rimaste attive durante il lockdown e, tuttavia, abbiamo subìto e stiamo subendo drastiche riduzioni di volumi e fatturato. Nel nostro settore, una riduzione fino a fine anno del 20% del cuneo significa recuperare 80 milioni di euro. E ci consentirebbe di mettere in sicurezza i nostri dipendenti, oltre un milione di persone".

"Ora ci concentriamo sul Dl Semplificazioni. Abbiamo già avanzato al Mit e a Palazzo Chigi le nostre proposte. Impossibile applicare un Dl fatto di 600 rimandi ad altre norme e oltre 90 decreti attuativi" conclude Nicolini.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/23
Pagina 2
Foglio 1

Prestiti, accordo imprese-Abi: moratoria estesa alle grandi aziende

Credito. Orsini: «Intesa molto importante, bene la possibilità di sospensioni fino a 24 mesi per i settori più colpiti». Sabatini: vogliamo dare il massimo supporto

Nicoletta Picchio

Anche le grandi imprese danneggiate dal Covid-19 potranno avere una sospensione fino ad un anno della quota capitale delle rate di mutuo e di allungare la scadenza dei finanziamenti. L'Abi e le organizzazioni di rappresentanza delle imprese, Confindustria, Rete Imprese Italia, Alleanza delle coop, Confedilizia, Confetra, Confimi Industria, Confapi, Coldiretti, Cia-Agricoltori italiani, Claai, hanno firmato ieri un accordo che estende alle aziende di grandi dimensioni i contenuti delle moratorie già siglate.

Il punto di riferimento è l'Accordo per il credito 2019, con l'Addendum del 6 marzo, all'inizio dell'emergenza sanitaria, firmato per estendere le moratorie anche ai finanziamenti in essere al 31 gennaio 2020, erogati alle Pmi in bonis e danneggiate dalla diffusione del virus.

Questa possibilità con l'accordo di ieri viene data anche alle aziende più grandi. Inoltre possono beneficiare della moratoria sia le grandi imprese che le Pmi con esposizioni classificate come "deteriorate" dopo il 31 gennaio. Sono escluse le imprese "in sofferenza".

Un trattamento particolare riguarda le filiere produttive o aziende (Pmi e grandi imprese) di specifici settori che hanno avuto maggiori difficoltà legate al virus: le banche possono estendere la durata della sospensione della quota capitale dei finanziamenti fino a 24 mesi.

Le moratorie si potranno chiedere fino a 30 giugno 2020 e l'accordo potrà essere prorogato, in base alle indicazioni dell'Autorità bancaria europea.

«L'Addendum è molto importante, mette in evidenza la capacità di banche e imprese di fare sistema. La moratoria potrà rivelarsi un tassello essenziale per una strategia più ampia di sostegno e rilancio delle imprese, strategia che dovrà comprendere misure concrete ed efficaci per gettare le basi di una riforma fiscale sostenibile, promuovere il rafforzamento patrimoniale e sostenere gli investimenti pubblici e privati», ha commentato Emanuele Orsini, vice presidente di Confindustria per Credito, finanza e fisco. «Non solo estende la moratorie alle grandi imprese, che stanno soffrendo della crisi come le Pmi, ma ha anche novità di grande peso per tutte le aziende, in particolare la possibilità di sospensioni fino a 24 mesi, fondamentali per le imprese e i settori più colpiti». A suo parere vanno anche nella direzione giusta le flessibilità concesse dall'Autorità bancaria europea, «che avevamo invocato e che consentiranno di evitare un automatico incremento del rischio di credito per le imprese destinatarie della moratoria». Confindustria chiederà una proroga di questa flessibilità, ha anticipato Orsini, sollecitando comunque le imprese «ad attivarsi con la massima tempestività con le loro banche. In particolare le Pmi che hanno utilizzato la moratoria di legge potranno valutare con gli istituti di credito la possibilità di ottenere sospensioni più lunghe e vantaggiose in base all'Addendum».

Dall'Abi, come ha sottolineato il direttore generale, Giovanni Sabatini, c'è la volontà di dare il massimo supporto, «sia nella fase dell'emergenza, con la liquidità, sia della ripresa, perché le difficoltà delle imprese di oggi sono le difficoltà delle imprese di domani». L'accordo «è frutto di questa consapevolezza e responsabilità dell'Abi, delle banche e tutte le persone che lavorano nel settore bancario». L'Abi ieri ha diffuso i dati delle domande di nuova liquidità inviate dalle banche al Fondo di garanzia: sono cresciute a 329mila, +26mila sul giorno precedente, per finanziamenti richiesti di circa 15 miliardi (oltre un miliardo in più rispetto al giorno prima). Fino a 25mila euro sono cresciute a 295mila, per oltre 6 miliardi di euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Emanuele Orsini. Il vicepresidente di Confindustria per credito, finanza e Fisco: messa in evidenza la capacità di banche e imprese di fare sistema, ora attivarsi con grande tempestività

329
MIGLIAIA DI DOMANDE
Le richieste totali al Fondo di garanzia inoltrate dalle banche, per un valore di circa 15 miliardi. La quota fino a 25mila euro è cresciuta a 295mila, per oltre 6 miliardi di euro

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/23

Pagina 12

Foglio 1

LOGISTICA

PARLA GUIDO NICOLINI (CONFETRA)

Dl Rilancio, per i porti stanziati 16 milioni «Risorse insufficienti»

Per le imprese della logistica e del trasporto merci (porti, interporti, cargo ferroviario, cargo aereo, autotrasporto, corrieri eccetera), che in pieno lockdown hanno garantito la consegna dei generi di prima necessità, il Dl Rilancio presenta dei pregi ma anche alcune spine. Lo dice al Sole 24 Ore il presidente di Confetra, Guido Nicolini. «Grazie al fatto che l'intera filiera delle imprese logistiche sia stata citata nell'articolo 61 del Dl Cura Italia tra i settori più esposti e colpiti dalla crisi, le nostre imprese potranno usufruire delle agevolazioni fiscali introdotte, a partire dallo stop parziale al versamento dell'Irap. Per dare un ordine di grandezza - dice Nicolini - solo di Irap il nostro settore versa ogni anno 676 milioni di euro. A ciò vanno aggiunte le misure per il ristoro dei fatturati persi, per l'abbattimento degli affitti dei magazzini, il credito di imposta alzato a 80mila euro per i Dpi (Dispositivi di protezione individuale). Infine ci sono le misure verticali: ferrobonus, marebonus, sconto pedaggio alle imprese ferroviarie, riduzione dei canoni portuali, autotrasporto e differito doganale, che valgono quasi 90 milioni». Fin qui tutto bene. Poi ci sono le spine, da correggere, secondo Confetra, in sede di conversione parlamentare del decreto legge. «Insistiamo nel sostenere - prosegue Nicolini - che sulle dinamiche produttive legate alla portualità occorra investire di più. I porti producono un gettito Iva annuale di 13 miliardi, hanno perso volumi in media per il 25% ad aprile e siamo a circa -40% a maggio: non è pensabile si possa ristorare tale importante flessione con 16 milioni di euro».

> «Bene lo stop parziale al versamento dell'Irap, ora è urgente tagliare del 20% il cuneo fiscale»

Un altro tasto su cui batte Confetra è la riduzione del costo del lavoro agendo sul cuneo fiscale. Spiega Nicolini: «Le nostre imprese, sempre attive durante il lockdown, non hanno potuto fruire degli ammortizzatori sociali e tuttavia abbiamo subito e stiamo subendo drastiche riduzioni di volume e fatturato. Nel nostro settore, una riduzione fino a fine anno del 20% del cuneo, significa recuperare 80 milioni di euro. E ci consentirebbe di mettere in sicurezza i nostri dipendenti, oltre un milione di persone. Sappiamo invece che la Cig ingenera un odioso senso di precarietà nelle persone, e tra l'altro spesso diventa l'anticamera del licenziamento». Così come va affrontato presto e in maniera inequivocabile il tema del Covid presuntivamente inteso come malattia professionale. «Una follia scientifica - tuona Nicolini - che serve solo ad esacerbare il clima tra le parti sociali». Ora per Confetra l'emergenza diviene semplificare. «Abbiamo già proposto alla ministra De Micheli - osserva Nicolini - 5 proposte di legge, già approvate in ambito Cnel, e già incardinate in Parlamento. Dai controlli sulla merce alle infrastrutture, dalla digitalizzazione dei processi alla selva di disposizioni amministrative che crea quotidianamente inutili inciampi e rallentamenti al ciclo operativo della movimentazione e del trasporto merci. La fase straordinaria che stiamo vivendo richiede riforme extra ordinarie, non pannicelli caldi. Un Dl che ha al suo interno oltre 600 rimandi ad altre norme e che necessita di oltre 90 provvedimenti attuativi è lo specchio di un Paese che non può funzionare».

— **Marco Morino**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Repubblica

confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/24
Pagina 10
Foglio 1

L'economia del mare

L'Europa dà una mano al porto di Genova 9 milioni per spostare i container sui treni

Una mano al porto di Genova arriva anche dall'Europa. La Commissione europea ha infatti dato disco verde agli aiuti di Stato per l'Italia per 9 milioni di euro finalizzati alla promozione del passaggio del trasporto merci dalla gomma alla ferrovia. Misura concessa al porto di Genova, come indennizzo per il crollo del Ponte Morandi.

Il provvedimento dello Stato italiano sarà in vigore fino alla fine del 2020 e il suo obiettivo è quello di mantenere l'aumento della quota di trasporto merci su rotaia per e dal porto di Genova. «L'aiuto – spiega una nota – prevede sussidi per le aziende di logistica e operatori multimodali nel settore dei trasporti, favorendo così il passaggio verso la ferrovia resosi necessario dopo il crollo del Ponte Morandi nell'agosto 2018. Sussidi sono previsti anche per il concessionario dei servizi ferroviari nel porto, in modo da compensare i costi aggiuntivi dovuti all'aumento del traffico. Gli aiuti saranno forniti in relazione alle operazioni realizzate nei 15 mesi che hanno seguito il crollo».

Sul tema di un maggiore sostegno alla portualità ieri è intervenuta anche Confetra, manifestando apprezzamento per i passi in avanti compiuti sulle agevolazioni fiscali e chiedendo però di assegnare maggiori fondi al settore. Riflessioni maturate dopo il via libera al Decreto Rilancio che, fra le altre cose, contiene anche misure per favorire la logistica e l'intermodalità, con una specifica attenzione all'economia del mare.

▲ **Treni** carichi di container

«Il Decreto Rilancio contiene certamente provvedimenti che riconoscono alle imprese della logistica e del trasporto merci un ruolo centrale anche perché esse hanno garantito la consegna dei generi di prima necessità in pieno lockdown. Ma è lecito, su taluni ambiti, aspettarsi di più» spiega il presidente di Confetra Guido Nicolini.

«Già la circostanza che l'intera filiera delle imprese logistiche sia sta-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Dl Rilancio: Nicolini (Confetra), fatti passi avanti su agevolzioni fiscali ma servono più fondi per portualità

(FERPRESS) – Roma, 25 MAG – "Il Decreto Rilancio contiene certamente provvedimenti che riconoscono alle imprese della logistica e del trasporto merci un ruolo centrale anche perché esse hanno garantito la consegna dei generi di prima necessità in pieno lockdown. Ma è lecito, su taluni ambiti, aspettarsi di più". A sostenerlo è il presidente di Confetra Guido Nicolini, commentando il contenuto del Decreto Rilancio.

"Già la circostanza che l'intera filiera delle imprese logistiche sia stata inserita nell'articolo 61 del Dl Cura Italia tra i settori più esposti e colpiti dalla crisi, consente alle nostre imprese di usufruire delle agevolazioni fiscali introdotte, a partire dallo stop parziale al versamento dell'Irap. Solo di Irap, infatti, il nostro settore versa ogni anno 676 milioni di euro. A ciò vanno aggiunti le misure per il ristoro dei fatturati persi, per l'abbattimento degli affitti dei magazzini, ed il credito di imposta aumentato a 80mila euro per i Dispositivi d]i protezione individuale (DPI)".

Confetra considera importanti anche alcune misure verticali come ferrobonus, marebonus, riduzione dei canoni portuali, incremento del fondo autotrasporto, sconto pedaggio alle imprese ferroviarie, e differito doganale, che valgono quasi 90 milioni,.

In sede di conversione parlamentare del decreto legge, tuttavia, Confetra sosterrà la necessità di alcune modifiche: "Sulle dinamiche produttive legate alla portualità occorre investire maggiormente" aggiunge Nicolini. "I porti producono un gettito Iva annuale di 13 miliardi, hanno perso volumi in media per il 25% ad aprile e siamo a circa -40% a maggio: non è pensabile si possa ristorare questa importante flessione con 16 milioni di euro".

Nelle scorse settimane la Confederazione ha chiesto anche la riduzione del costo del lavoro agendo sul cuneo fiscale. "Le nostre imprese non hanno potuto fruire degli ammortizzatori sociali, essendo rimaste attive durante il lockdown e, tuttavia, abbiamo subìto e stiamo subendo drastiche riduzioni di volumi e fatturato. Nel nostro settore, una riduzione fino a fine anno del 20% del cuneo significa recuperare 80 milioni di euro. E ci consentirebbe di mettere in sicurezza i nostri dipendenti, oltre un milione di persone".

"Ora ci concentriamo sul Dl Semplificazioni. Abbiamo già avanzato al Mit e a Palazzo Chigi le nostre proposte. Impossibile applicare un Dl fatto di 600 rimandi ad altre norme e oltre 90 decreti attuativi" conclude Nicolini.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Informazioni Marittime

confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/25
Pagina 1
Foglio 1

Confetra: un po' di cassa dalle autorità portuali per ristorare i terminal

Bilancio positivo sul Dl Rilancio da parte della confederazione delle imprese logistiche, anche se 16 milioni di risorse per i 200 terminal portuali italiani sembrano troppo pochi

Un DL Rilancio che destina molte risorse alle imprese ferroviare e aeree (ma la sovrapposizione tra controlli merce e passeggeri è dietro l'angolo), che tutela i corrieri e congela i tributi all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e all'Antitrust, ma che destina ben poco ai terminal portuali, merci e passeggeri. E con le Autorità portuali in avanzo di cassa, gli aiuti per la logistica portuale sarebbero potuti essere ben più consistenti.

Sul "Dl Rilancio", l'ultimo decreto economico del governo pubblicato in Gazzetta il 19 maggio, Confetra presenterà al governo una serie di emendamenti per aggiustarlo. Un bilancio positivo da parte di Ivano Russo, direttore della confederazione delle aziende logistiche italiane, anche se «vi è un grande tema politico-trasportistico che riguarda il ruolo che alla portualità tale provvedimento vorrà riconoscere». «Non possiamo tollerare - continua - che le oltre 200 imprese terminalistiche portuali vengano indennizzate con appena 16 milioni di riduzione dei canoni concessori, a fronte di una riduzione media dei volumi del 40 per cento o, come nel caso dei terminal crociere, con i fatturati praticamente azzerati». La soluzione, secondo Russo, è «lasciare libere le Autorità di sistema portuale, che hanno avanzi di bilancio, di poter ristorare i propri concessionari, seppur entro un limite massimo di 10 milioni per ogni Autorità. Non complessivi». Un ultimo appunto sulla governance: che sia una volta per tutte la Conferenza nazionale della Autorità di sistema portuale «a dettare, di intesa con il ministero dei Trasporti, linee guida di applicazione omogene per tutti gli scali». Il direttore di Confetra sottolinea come con il DL Rilancio ora ci sia maggiore tutela operativa ai corrieri che consegnano beni di prima necessità. Inoltre, i benefici del Ferrobonus sono stati settati «su un più realistico criterio di accesso», «coerente con la devastazione di volumi e fatturati imposta dalla pandemia». Infine, sono stati congelati i versamenti dovuti dal settore all'Autorità di Regolamentazione dei Trasporti e all'Antitrust. Per quanto riguarda il settore aeroportuale, la norma andrebbe meglio declinata: sì a tutele maggiori per il personale delle compagnie ma «senza norme equivoche che potrebbero essere poi imposte anche ad altre attività logistiche, che riguardano le merci, e che si svolgono in ambiti aeroportuali».

Queste sono le richieste correttive che Confetra sta presentando al governo e in audizione alle commissioni e ai gruppi parlamentari. Va da sé che «questo decreto – conclude Russo - rappresenta un buon strumento per provare a far sopravvivere le nostre imprese. Per parlare tuttavia di vero rilancio occorrerà puntare a coraggiose semplificazioni e a una riduzione strutturale e importante del cuneo fiscale. Soprattutto per questo secondo aspetto, parliamo di svariati miliardi di euro. Speriamo che la partita sul Recovery Found vada a buon fine, e che entro l'estate si possa riprendere il tema in vista della manovra di settembre».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Messaggero Marittimo.it

confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/25

Pagina 1

Foglio 1/2

Dl Rilancio proposte di emendamenti

ROMA – Dl Rilancio proposte di emendamenti. Riportiamo il commento del direttore generale di Confetra Ivano Russo

“Queste le nostre poche e mirate proposte per rendere il Dl Rilancio più aderente alle necessità del mercato” ha commentato il direttore di Confetra Ivano Russo, presentando le proposte emendative messe a punto dai gruppi dirigenti della Confederazione.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

“Vi è un grande tema politico trasportistico, e riguarda il ruolo che alla portualità tale Provvedimento vorrà riconoscere. Non abbiamo contestato i miliardi o le centinaia di milioni messi a disposizione di Alitalia e Ferrovie, ma non possiamo tollerare che le oltre 200 imprese terminalistiche portuali vengano indennizzate con appena 16 milioni di riduzione dei canoni concessori, a fronte di una riduzione media dei volumi del 40% o, come nel caso dei terminal crociere, con i fatturati praticamente azzerati.

Non vogliamo incidere sui saldi del Provvedimento, ma almeno si lascino libere le AdSp che hanno avanzi di bilancio di poter ristorare i propri concessionari seppur entro un limite massimo di 10 milioni per ogni Autorità. Non complessivi. E soprattutto sia la Conferenza nazionale della portualità a dettare, di intesa con il Mit, linee guida di applicazione omogene per tutti gli scali” ha concluso Russo.

“Torniamo poi sul tema di una maggiore tutela operativa per i corrieri che consegnano beni di prima necessità, sui necessari congelamenti dei versamenti dovuti dal settore ad ART e AgCom, su un più realistico criterio di accesso ai benefici del Ferrobonus coerente con la devastazione di volumi e fatturati imposta dalla pandemia.

Infine, va meglio declinata la norma per il sostegno al settore aeroportuale: si a tutele maggiori per il personale delle Compagnie, ma senza norme equivoche che potrebbero essere poi imposte anche ad altre attività logistiche – che riguardano le merci – e che si svolgono in ambiti aeroportuali.

Queste sono le richieste correttive che Confetra sta presentando al Governo e in audizione alle Commissioni e ai Gruppi parlamentari”. Va da sé che “questo Decreto rappresenta un buon strumento per provare a far sopravvivere le nostre imprese. Per parlare tuttavia di vero “rilancio” occorrerà puntare a coraggiose semplificazioni e a una riduzione strutturale e importante del cuneo fiscale.

Soprattutto per questo secondo aspetto, parliamo di svariati miliardi di euro. Speriamo che la partita sul Recovery Found vada a buon fine, e che entro l’estate si possa riprendere il tema in vista della Manovra di Settembre”.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Confetra: Ecco le nostre proposte per migliorare il DL Rilancio / Il Documento

Roma – "Non possiamo tollerare che le **oltre 200 imprese terminalistiche** portuali vengano indennizzate con appena 16 milioni di riduzione dei canoni concessori, a fronte di una riduzione media dei volumi del 40% o, come nel caso dei terminal crociere, con i fatturati praticamente azzerati. Non vogliamo incidere sui saldi del DL Rilancio, ma almeno si lascino libere le AdSP che hanno avanzi di bilancio di poter ristorare i propri concessionari seppur entro un limite massimo di 10 milioni per ogni Autorità. Non complessivi. E soprattutto sia la Conferenza Nazionale della Portualità a dettare, di intesa con il MIT, linee guida di applicazione omogene per tutti gli scali".

E' uno dei passaggi chiave con cui il direttore di Confetra Ivano Russo ha motivato le proposte emendative messe a punto dai gruppi dirigenti della Confederazione. Proposte che **Confetra** ha illustrato in un documento (in allegato) che presenterà al Governo, alle Commissioni e ai gruppi parlamentari.

Proposte-emendamenti-al-DL-Rilancio-1Download

"Torniamo poi sul tema di una maggiore tutela operativa per i corrieri che consegnano beni di prima necessità, sui necessari congelamenti dei versamenti dovuti dal settore ad **ART** e **AgCom**, su un più realistico criterio di accesso ai benefici del **Ferrobonus** coerente con la devastazione di volumi e fatturati imposta dalla pandemia – ha aggiunto **Russo** -. Infine, va meglio declinata la norma per il sostegno al settore aeroportuale: si a tutele maggiori per il personale delle compagnie, ma senza norme equivoche che potrebbero essere poi imposte anche ad altre attività logistiche – che riguardano le **merci** – e che si svolgono in ambiti aeroportuali".

Il **direttore** ha concluso: "Queste sono le richieste correttive che **Confetra** sta presentando al **Governo** ed in **audizione alle Commissioni** ed ai **gruppi parlamentari**". Va da sé che " questo Decreto rappresenta un buono strumento per provare a far sopravvivere le nostre imprese. Per parlare tuttavia di vero "**rilancio**" occorrerà puntare a coraggiose semplificazioni ed ad una riduzione strutturale ed importante del cuneo fiscale. Soprattutto per questo secondo aspetto, parliamo di svariati miliardi di euro. Speriamo che la partita sul **Recovery Found** vada a buon fine, e che entro l'estate si possa riprendere il tema in vista della manovra di settembre "

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Confetra chiede libertà per le AdSP di ristorare i concessionari fino a 10 milioni l'una

Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, ha depositato una serie di proposte emendative al decreto Rilancio."Vi è un grande tema politico trasportistico e riguarda il ruolo che alla portualità tale provvedimento vorrà riconoscere. Non abbiamo contestato i miliardi o le centinaia di milioni messi a disposizione di Alitalia e Ferrovie, ma non possiamo tollerare che le oltre 200 imprese terminalistiche portuali vengano indennizzate con appena 16 milioni di riduzione dei canoni concessori, a fronte di una riduzione media dei volumi del 40% o, come nel caso dei terminal crociere, con i fatturati praticamente azzerati. Non vogliamo incidere sui saldi del Provvedimento, ma almeno si lascino libere le AdSP che hanno avanzi di bilancio di poter ristorare i propri concessionari seppur entro un limite massimo di 10 milioni per ogni Autorità. Non complessivi. E soprattutto sia la Conferenza Nazionale della Portualità a dettare, di intesa con il Ministero dei trasporti, linee guida di applicazione omogenee per tutti gli scali" ha affermato Ivano Russo direttore generale della Confederazione. "Torniamo poi sul tema di una maggiore tutela operativa per i corrieri che consegnano beni di prima necessità, sui necessari congelamenti dei versamenti dovuti dal settore ad ART (Autorità dei trasporti) e AgCom (Autorità per le garanzie nelle comunicazioni), su un più realistico criterio di accesso ai benefici del Ferrobonus coerente con la devastazione di volumi e fatturati imposta dalla pandemia" ha aggiunto Russo. "Infine va meglio declinata la norma per il sostegno al settore aeroportuale: sì a tutele maggiori per il personale delle compagnie, ma senza norme equivoche che potrebbero essere poi imposte anche ad altre attività logistiche che riguardano le merci e che si svolgono in ambiti aeroportuali". Queste sono le richieste correttive che Confetra sta presentando al Governo e in Audizione alle Commissioni e ai Gruppi Parlamentari. "Va da sé che "questo Decreto rappresenta un buon strumento per provare a far sopravvivere le nostre imprese. Per parlare tuttavia di vero 'rilancio' occorrerà puntare a coraggiose semplificazioni e a una riduzione strutturale e importante del cuneo fiscale. Soprattutto per questo secondo aspetto, parliamo di svariati miliardi di euro. Speriamo che la partita sul Recovery Found vada a buon fine, e che entro l'estate si possa riprendere il tema in vista della Manovra di Settembre" è la conclusione di Confetra.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Confetra vuole più risorse per i porti

Confetra valuta positivamente il Decreto Rilancio, ma lo ritiene inadeguato sull'aspetto dei porti e della semplificazione. Il presidente della confederazione, Guido Nicolini, afferma che il provvedimento "contiene certamente provvedimenti che riconoscono alle imprese della logistica e del trasporto merci un ruolo centrale anche perché esse hanno garantito la consegna dei generi di prima necessità in pieno lockdown. Ma è lecito, su taluni ambiti, aspettarsi di più".

Confetra ritiene positivo che l'intera filiera della logistica sia compresa nell'articolo 61 del Decreto, inserendola così tra le attività maggiormente colpite dalla crisi e permettendo quindi di beneficiare delle agevolazioni fiscali, tra cui la sospensione del versamento dell'Irap, che costa alla logistica 676 milioni di euro l'anno. "A ciò vanno aggiunte le misure per il ristoro dei fatturati persi, per l'abbattimento degli affitti dei magazzini, e il credito di imposta aumentato a 80mila euro per i dispositivi di protezione individuale", prosegue Nicolini.

Le altre misure citate da Confetra per il trasporto e la logistica sono i contributi al trasporto combinato strada-rotaia ferrobonus e strada-mare marebonus, la riduzione dei canoni portuali, l'incremento del fondo autotrasporto, lo sconto pedaggio alle imprese ferroviarie e il differito doganale, che valgono circa 90 milioni.

Ma Nicolini aggiunge che in sede di conferma del Decreto chiederà alcune modifiche, soprattutto sugli investimento nella portualità: "I porti producono un gettito Iva annuale di 13 miliardi, hanno perso volumi in media per il 25% ad aprile e siamo a circa -40% a maggio: non è pensabile si possa ristorare questa importante flessione con 16 milioni di euro".

La confederazione ha già chiesto nelle scorse settimane la riduzione del costo del lavoro tramite provvedimenti sul cuneo fiscale: "Le nostre imprese non hanno potuto fruire degli ammortizzatori sociali, essendo rimaste attive durante il lockdown e, tuttavia, abbiamo subìto e stiamo subendo drastiche riduzioni di volumi e fatturato", precisa Nicolini. "Nel nostro settore, una riduzione fino a fine anno del 20% del cuneo significa recuperare 80 milioni di euro. E ci consentirebbe di mettere in sicurezza i nostri dipendenti, oltre un milione di persone".

Confetra si attiverà anche sul prossimo Decreto Semplificazioni: "Abbiamo già avanzato al ministero dei Trasporti e a Palazzo Chigi le nostre proposte. Impossibile applicare un Decreto Legge fatto di 600 rimandi ad altre norme e oltre novanta decreti attuativi" conclude il presidente della confederazione.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Porto Ravenna News

confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/25

Pagina 1

Foglio 1

Trasporti, Logistica

Roma
25 Maggio 2020

Emendamenti Confetra al DL Rilancio

Il direttore Russo: "Pochi i fondi destinati a indennizzare le imprese terminalistiche"

25 Maggio 2020 - Roma - "Queste le nostre poche e mirate proposte per rendere il DL Rilancio più aderente alle necessità del mercato" ha commentato il direttore di Confetra Ivano Russo, presentando le proposte emendative messe a punto dai gruppi dirigenti della Confederazione.

"Vi è un grande tema politico trasportistico, e riguarda il ruolo che alla portualità tale Provvedimento vorrà riconoscere. Non abbiamo contestato i miliardi o le centinaia di milioni messi a disposizione di Alitalia e Ferrovie, ma non possiamo tollerare che le oltre 200 imprese terminalistiche portuali vengano indennizzate con appena 16 milioni di riduzione dei canoni concessori, a fronte di una riduzione media dei volumi del 40% o, come nel caso dei terminal crociere, con i fatturati praticamente azzerati. Non vogliamo incidere sui saldi del Provvedimento, ma almeno si lascino libere le AdSP che hanno avanzi di bilancio di poter ristorare i propri concessionari seppur entro un limite massimo di 10 milioni per ogni Autorità. Non complessivi. E soprattutto sia l a Conferenza Nazionale della Portualità a dettare, di intesa con il MIT, linee guida di applicazione omogene per tutti gli scali" ha concluso Russo.

"Torniamo poi sul tema di una maggiore tutela operativa per i corrieri che consegnano beni di prima necessità, sui necessari congelamenti dei versamenti dovuti dal settore ad ART e AgCom, su un più realistico criterio di accesso ai benefici del Ferrobonus coerente con la devastazione di volumi e fatturati imposta dalla pandemia. Infine, va meglio declinata la norma per il sostegno al Settore aeroportuale: si a tutele maggiori per il personale delle Compagnie, ma senza norme equivoche che potrebbero essere poi imposte anche ad altre attività logistiche - che riguardano le merci - e che si svolgono in ambiti aeroportuali. Queste sono le richieste correttive che Confetra sta presentando al Governo e in Audizione alle Commissioni e ai Gruppi Parlamentari".

Va da sé che "questo Decreto rappresenta un buon strumento per provare a far sopravvivere le nostre imprese. Per parlare tuttavia di vero" rilancio" occorrerà puntare a coraggiose semplificazioni e a una riduzione strutturale e importante del cuneo fiscale. Soprattutto per questo secondo aspetto, parliamo di svariati miliardi di euro. Speriamo che la partita sul Recovery Found vada a buon fine, e che entro l'estate si possa riprendere il tema in vista della Manovra di Settembre".

© *copyright Porto Ravenna News*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Dall'ex Ilva al frigorifero. La filiera della crisi da Covid

Il virus ha piegato la filiera dell'acciaio, che dallo stabilimento arriva dentro le case degli italiani. La produzione ai minimi storici, i clienti disdicono gli ordini, ballano migliaia di posti di lavoro. Tutti i passaggi del cortocircuito

By Giuseppe Colombo

Questa è la storia di un asset strategico per l'Italia, l'acciaio, che il Covid ha dequalificato a comparto industriale da riscrivere. Questa è la storia di un effetto domino, di una crisi che ha un capo e una coda, entrambi contaminati, come è contaminata l'intera filiera che li unisce. E, infine, questa è la storia di una filiera in crisi che incrocia altre filiere, altrettanto in crisi, generando un cortocircuito che si traduce in imprese che chiudono, in altre che fanno fatica a riaprire, in fatturati cancellati, in posti di lavoro che ballano, nella cassa integrazione che si è imposta come protocollo del lavoro. La storia parte dall'ex Ilva di Taranto, l'acciaieria più grande d'Europa in mano a Mittal e sempre più in affanno, e arriva fino alle case degli italiani, dove l'acciaio fa capolino sotto forma di un elettrodomestico come il frigorifero piuttosto che un tostapane.

Il cervello della filiera è fermo

Il punto di partenza è quello della produzione. L'impianto pugliese, quindi, dove nasce l'acciaio. Il Covid ha trascinato la produzione ai minimi storici: 7.500 tonnellate al giorno. Gli altoforni accesi sono appena due su cinque, vanno avanti sostanzialmente per tenere in vita l'intero stabilimento. Le commesse non superano le 70mila tonnellate. Numeri irrisori se si considera che la produzione annuale era di 12 milioni di tonnellate prima del sequestro del 2012. Con l'arrivo dei Mittal e le restrizioni per l'area a caldo, la produzione è scesa a 4,5 milioni di tonnellate. Poi è arrivata la crisi del mercato dell'acciaio e la produzione è scesa ulteriormente, a quattro milioni. Il virus è intervenuto su una crisi già in essere e ha acuito i contraccolpi. Con il ritmo attuale, il 2020 si chiuderebbe a 2,5 milioni di tonnellate. Un'ecatombe.

Il Covid ha portato l'impianto a girare al minimo e a ricorrere a una massiccia cassa integrazione. Quasi cinquemila lavoratori. La cassa integrazione Covid, quella che è servita come ombrello per tutte le aziende investite dalla pandemia. Ma che succede ora che dal 4 maggio è iniziata la fase 2? Al netto della decisione di Mittal di restare o meno (ha preso tempo fino al 5 giugno per presentare un piano industriale ma allo stesso tempo valuta di lasciare Taranto), il cervello della filiera non dà segnali di ripresa. La produzione stenta a riprendere. La cassa integrazione, prorogata per altre cinque settimane a partire dal primo giugno, sta lì a significare che il Covid continua a fare male. Lo dice chiaramente l'azienda nel comunicare l'allungamento della cassa integrazione. Si dice

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

"costretta, suo malgrado" alla proroga a causa "della riduzione dell'attività lavorativa riconducibile alla situazione di emergenza epidemiologica da virus Covid-19 in atto a livello nazionale". Già, la riduzione dell'attività lavorativa. Le misure di distanziamento c'entrano fino a un certo punto. Il danno del Covid, ora, è da rintracciare nelle commesse che non arrivano, nei clienti che disdicono gli ordini, alcuni si sono volatilizzati. Appena lunedì, incontrando i sindacati e il Governo, Lucia Morselli, l'amministratore delegato di Mittal Italia, ha lanciato il grido d'allarme: "Tutti i giorni i nostri clienti ci mandano mail chiedendoci di ritardare di mesi le spedizioni perché non sanno cosa farsene. Non laminiamo perché non vogliono i nostri prodotti, in questo momento spedire per noi è impossibile".

L'indotto e il sub-indotto, il primo morso della crisi

Dentro lo stabilimento ci sono circa 350 aziende. Il numero varia in base al lavoro che macinano gli altoforni, ma costituiscono una parte importante della produzione dell'acciaio. Sono un secondo cervello perché le imprese, che spaziano dalla meccanica alla carpenteria, all'elettrico, si occupano nella stragrande maggioranza dei casi della manutenzione ordinaria e straordinaria dell'ex Ilva, oltre che dei lavori di pronto intervento. Queste aziende impiegavano circa quattromila lavoratori. Prima del Covid. Ora sono circa 1.500. La maggior parte, come la gran parte dei 10.700 dipendenti diretti di Mittal, sono in cassa integrazione. Vincenzo Castronuovo è il responsabile dell'indotto per il sindacato Fim-Cisl. Racconta così la situazione attuale: "È un disastro. Ci sono moltissime che avanzano crediti da Mittal per 1,5-2 milioni e questo si ripercuote sui lavoratori. Mittal non paga, noi non possiamo pagare i lavoratori. Alcuni hanno due mesi di stipendio arretrato". Anche quella dei soldi che le imprese dell'indotto non hanno mai ricevuto è una storia che parte da lontano, da quando cioè i commissari presero in mano l'impianto dopo averlo sequestrato ai Riva. Anche in questo caso il Covid ha aggravato la situazione. La cassa integrazione ha tutelato i lavoratori, ma ora che si può tornare a lavorare, anche qui, come per il cervellone centrale, tutte le aziende stanno ricorrendo a una proroga dell'ammortizzatore sociale. Fare lavori di manutenzione è impossibile. E anche i lavori ambientali sono fermi.

Collegato all'indotto c'è il sub-indotto. Sono centinaia di piccole attività che sono sempre ubicate a Taranto, ma fuori dai cancelli dell'ex Ilva. A loro si rivolgono le aziende dell'indotto se devono costruire una scala piuttosto che una passerella o una tubazione. Funzionano come il ferramenta per chi lavora nei cantieri o nei lavori di rifacimento di un appartamento. Un rapporto quotidiano e costante. Nell'effetto domino sono stati trascinati anche loro. Antonio Marinaro, presidente di Confindustria Taranto, ne parla così: "Della crisi che parte dall'ex Ilva ne risentono gli artigiani, i commercianti, tutto il sistema economico locale. La filiera economica è fortemente compromessa. Se non si ha un piano industriale, non si riesce ad avere un'ottica di prospettiva".

L'acciaio fuori dallo stabilimento. La crisi dei trasporti

L'acciaio esce dall'ex Ilva sotto forma di enormi rotoli. Una parte finisce negli altri stabilimenti italiani di Mittal, dove viene lavorato ulteriormente per poi rifornire clienti con prodotti specifici. Un'altra raggiunge direttamente i clienti: via mare, attraverso le navi, con la ferrovia o sui camion. Anche qui il Covid ha generato crisi. "La situazione è disperata", racconta Felice Panaro, presidente di Confetra Puglia, la Confederazione dei trasporti e della logistica. "Durante il lockdown non c'erano commesse e poi c'era anche il blocco dei porti. Ora non si capisce se l'Ilva continuerà a esserci o meno". Gli autoarticolati che caricano i rotoloni d'acciaio all'ex Ilva e che sono capaci anche di trasportare i container, viaggiano sempre di meno. Alcuni si sono riadattati, trasportando frutta durante la serrata. Ma il conto è stato nefasto: è andato in fumo il 90% del fatturato. Anche qui il Covid ha aggravato una situazione già difficile, se si considera che il calo dei volumi dai tempi di Riva era stato pari al 45 per cento.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

E quella del porto

Se l'ex Ilva resta ai livelli di produzione attuali, è destinata a scendere sotto al 40 per cento in termini di movimentazioni dentro il porto di Taranto. Quando produceva 8-9 milioni di tonnellate d'acciaio all'anno, la mole di lavoro si traduceva in 35 milioni di movimentazione portuale e in una quota dell'80 per cento. L'Ilva, cioè, era il primo cliente del porto indiscusso. L'impatto sul valore dello stesso porto è imponente: Taranto era il terzo porto in Italia prima del sequestro del 2012, con oltre 40 milioni di tonnellate. Ora, complice il calo della produzione con i Mittal e a causa del Covid, le tonnellate sono crollate sotto i 20 milioni.

Auto, tubi e elettrodomestici. Le difficoltà dell'ultimo anello della catena

Come si diceva, una parte dell'acciaio prodotto all'ex Ilva, le cosiddette bramme, va a Genova, a Novi Ligure e negli altri impianti italiani di Mittal per alimentare altre attività industriali. Ma ci sono anche i clienti diretti. Che soffrono, seppure in maniera distinta. Una parte, quella delle aziende che hanno bisogno dell'acciaio per produrre elettrodomestici o tubi, non ricevono il materiale. Di questa crisi ne risentono appunto i tubisti, le carpenterie metalliche e le imprese del settore degli elettrodomestici e delle caldaie. È cioè una crisi da mancata disponibilità di una sorta di materia prima. Sono le aziende che comprano le lamiere o i rotoli dall'ex Ilva per rispondere alla domanda dei piccoli, quella delle microaziende e degli artigiani. Una rete stimata in circa 1.500 commercianti prima del Covid. E questa crisi si ripercuote a sua volta sui consumatori finali, che può essere il cittadino che acquista un frigorifero piuttosto che un altro elettrodomestico prodotto, in parte o in tutto, con l'acciaio.

Poi c'è una larga parte dei clienti, che è rappresentata dai big del settore dell'auto. Ma questo settore è in crisi. E qui ritorna l'allarme dell'amministratore delegato di Mittal, che ha parlato di clienti che disdicono gli ordini. Le case automobilistiche hanno sempre meno bisogno dell'acciaio di Taranto che va a finire in vari pezzi della macchina. Eccolo il cortocircuito: la coda della filiera, scottata dalla crisi del proprio comparto, che contamina il capo della filiera stessa.

Un effetto domino trasversale. Filiere in crisi che si incastrano con filiere altrettanto in crisi

L'acciaio serve anche ai cantieri, che sono rimasti chiusi fino al 4 maggio, al netto di quelli strettamente indispensabili. Secondo i dati forniti dall'Ance, a essere riaperti sono ora circa il 75 per cento. Un 20% è in difficoltà e in questa percentuale è compreso chi non riaprirà più. I cantieri scontano il peso della burocrazia e il crollo degli investimenti, ma anche il mancato apporto di acciaio. Vale qui la stessa considerazione che vale per l'auto: le filiere si incastrano. La coda diventa capo e il capo diventa coda. Il risultato è lo strangolamento.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

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

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/26
Pagina 1
Foglio 1

26 Maggio 2020 — News

Confetra e DL Rilancio

TORNA SU

Più libertà per le Autorità di Sistema

di Redazione Port News

Consentire alle Autorità di Sistema Portuale con avanzi di bilancio all'attivo di poter ristorare i propri concessionari entro un limite massimo di 10 milioni di euro per ogni Autorità. E' questa la proposta avanzata al Governo dalla Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra), che ha presentato nei giorni scorsi una serie di proposte emendative al DL Rilancio.

«Non possiamo tollerare – afferma Russo – che le oltre 200 imprese terminalistiche portuali vengano indennizzate con appena 16 milioni di riduzione dei canoni concessori, a fronte di una riduzione media dei volumi del 40 per cento o, come nel caso dei terminal crociere, con i fatturati praticamente azzerati».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Misure per la ripresa, c'è anche chi plaude al Governo

L'Unione Interporti Riuniti (UIR) 'festeggia' il bando da 45 milioni in arrivo dal MIT, FerCargo: "Bene i provvedimenti per il trasporto ferroviario, ma permangono criticità risolvibili senza esborsi"

Nella ridda di voci che si alzano più o meno da tutti i settori dell'economia italiana per chiedere al Governo maggiori misure di sostegno dopo la pandemia di coronavirus, c'è anche chi plaude alle scelte dell'esecutivo. È il caso ad esempio dell'Unione Interporti Riuniti (UIR) che, attraverso il suo Presidente Matteo Gasparato, ringrazia pubblicamente il Ministro dei Trasporti Paola De Micheli per l'annunciato bando da 45 milioni di euro destinati al completamento della rete nazionale degli interporti, con particolare riferimento al Mezzogiorno. Si tratta di una misura del cofinanziamento a fondo perduto o con finanza di progetto, tenuto conto che il contributo dello Stato (ai sensi di quanto previsto dall'art. 6 co. 5, punto d) della legge n. 204/1995 conversione del DL 98/1995) non può superare il 60% dell'importo per l'intervento.

"L'annuncio del ministero dei Trasporti della prossima pubblicazione di un bando per il finanziamento di interventi di completamento della rete nazionale degli Interporti, con particolare riferimento al Mezzogiorno, è certamente un fatto positivo. Rappresenta il segnale importante di una attenzione convinta del Ministero guidato da De Micheli ed è un primo passo per una valorizzazione della rete interportuale italiana, quale asset fondamentale del Paese", spiega Gasparato.

Nell'assegnazione delle risorse si terrà conto, tra l'altro, della coerenza dell'intervento con gli strumenti di pianificazione ('Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture'); degli effetti dell'intervento sotto l'aspetto della sostenibilità ambientale-energetica e dell'intermodalità finalizzata all'eliminazione di 'colli di bottiglia' e allo sviluppo della retroportualità; della realizzazione di opere stradali e ferroviarie finalizzate al potenziamento dell'interconnessione fra hub portuali e interporti, nell'ambito dell'area interportuale; della fattibilità tecnico economica dell'intervento; della connessione alla rete TEN-T (Trans-European Networks – Transportation); dell'attuabilità del progetto in tempi certi, connessa al grado di maturità e condivisione del progetto (cantierabilità); dell'adeguamento fasci di arrivo/partenza, presa/consegna e carico/scarico agli standard europei e conseguente ampliamento dei piazzali, secondo tempistiche coerenti con l'upgrade delle linee afferenti al nodo; dell'elettrificazione di raccordi e binari di presa/consegna; degli interventi sul segnalamento per velocizzare la manovra.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Nei giorni scorsi era stato lo stesso Gasparato, Presidente dell'Interporto di Verona oltre che di UIR, ad inviare una lettera al Ministro De Micheli in cui aveva chiesto "di mettere mano presto alla Legge di riordino degli interporti, la cui regolamentazione risale a oltre 30 anni fa, anche per non perdere il vantaggio competitivo rispetto agli altri paesi europei", evidenziando anche che "se in piena pandemia il sistema della circolazione delle merci non ha collassato lo si deve anche al fatto di essere stato 'puntellato' dal network delle strutture intermodali ed interportuali che hanno continuato a garantire l'operatività".

Anche FerCargo, l'associazione delle imprese attive nel trasporto merci via ferrovia, esprime "apprezzamento nei confronti del Governo e del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti per le misure a sostegno del cargo ferroviario", che però mette in luce alcune criticità che sarebbero risolvibili senza esborsi aggiuntivi. L'associazione chiede quindi di poter effettuare, sull'intera rete attrezzata, treni con peso oltre le 200 tonnellate; attenzione al trasporto delle merci pericolose; digitalizzazione dei documenti di trasporto; formazione del personale a distanza; la guida ad Agente Solo; accelerare gli interventi sulle infrastrutture ferroviarie già finanziati; il riordino delle normative sull'ultimo miglio ed esecuzione dei lavori già finanziati.

Infine FerCargo chiede un finanziamento a fondo perduto ai possessori delle locomotive per attrezzarle del sistema di segnalamento unico europeo.

P.R.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/26
Pagina 38
Foglio 1

Flotte commerciali. Le imprese hanno resistito a inizio pandemia ma ora sono allo stremo. Unrae: vendite giù del 60%

Autotrasporto a rischio nella fase 2

Laura La Posta

«Durante la pandemia l'Italia ha rischiato il collasso perché l'autotrasporto era quasi in ginocchio, ma in pochi se ne sono accorti». Franco Fenoglio, presidente della sezione veicoli industriali dell'associazione dei costruttori Unrae, ha raccontato in modo vivido l'evoluzione del suo settore nell'era del Covid-19, durante un live streaming di aggiornamento.

«L'86% delle merci che viaggiano sulla strada sono trasportate da nostri veicoli industriali: anche beni alimentari e altri prodotti primari - ha ricordato -. I nostri trasportatori, meccanici, operatori erano stremati dalle difficoltà operative e personali, rischiavano la vita senza adeguate protezioni anti-virus, sopportavano l'improvvisa chiusura delle frontiere e code fino a 80 km al Brennero. Ma la logistica italiana ha lavorato bene pur in gravi difficoltà, spesso in perdita economica, per senso di responsabilità: va ringraziata e riconosciuta come settore essenziale, trasversale e indispensabile a tutti i settori economici».

L'analisi congiunturale è drammatica. «È stata un'ecatombe – ha spiegato -. Il blocco di quasi tutte le attività messo in atto per fermare la diffusione della pandemia ha provocato il crollo delle vendite dei veicoli industriali (oltre le 3,5 tonnellate). Dopo il -40% di marzo, ad aprile si è perso quasi il 60% dei volumi. Di questo passo, l'anno chiuderà con un calo dei volumi tra il 30% e il 40%».

Ancora più vistoso, secondo Unrae, il crollo dei veicoli commerciali sotto le 3,5 tonnellate, i furgoni per intenderci: -71% a marzo rispetto allo stesso mese del 2019, -90% ad aprile. Solo 1.606 le immatricolazioni del quarto mese, con una perdita di quasi 14mila unità a fronte delle 15.555 del 2019.

Tornando ai veicoli industriali rappresentati da Fenoglio, anche numero uno di Scania, sono i clienti a preoccupare di più i produttori. «Le imprese italiane di autotrasporto continuano a perdere competitività e quote di traffico internazionale nei confronti di tutti i competitor Ue, non solo di quelli storici dell'Est Europa – ha raccontato il presidente -. Sono zavorrate dal carico fiscale, da una burocrazia opprimente, dall'elevato costo di esercizio, dei carburanti e del lavoro (non stipendi, ma carichi complessivi), come pure dalla carenza infrastrutturale, dalla qualità della logistica, dalle inefficienze del sistema-Italia (in particolare dalla mancanza di una strategia nazionale). Così, i vettori stranieri si sono via via sostituiti a quelli italiani nelle esportazioni. Di questo passo il Paese perderà un intero settore e sarà più fragile in caso di eventi improvvisi come una pandemia».

Bisogna quindi scongiurare questo pericolo e riconoscere che l'autotrasporto va difeso. «Durante la Fase 1 della pandemia il settore ha svolto un ruolo decisivo, consentendo il rifornimento di alimentari e di altri prodotti primari, anche senza profitti o in perdita – ha spiegato Fenoglio -. Adesso, con la Fase 2, l'autotrasporto rischia il colpo di grazia, con una riduzione del 20% delle merci trasportate all'estero e la possibile perdita di 17 miliardi di fatturato e di 320mila posti di lavoro».

Unrae chiede al Governo provvedimenti urgenti, per sostenere questo comparto strategico che già non si era ripreso dalla crisi del 2008, arrivando dopo 10 anni a meno del 66% dei volumi del 2007. Fra le proposte, un aumento del credito di imposta dal 6% al 12% fino al 2025 con rimborso in un'unica soluzione e l'azzeramento o riduzione significativa delle tasse alle imprese per 12-24 mesi, la concessione di prestiti a lungo termine senza interessi, oltre a interventi strutturali di sostegno al mercato come l'istituzione di un fondo triennale per il rinnovo del parco circolante passando a veicoli Euro VI o con alimentazione alternativa, la possibilità di acquisto di usato su usato con rottamazione di veicoli ante Euro V, la proroga di sei mesi del super-ammortamento in scadenza a giugno 2020 e l'emanazione urgente dei decreti attuativi per la concessione degli incentivi 2019-2020.

«Al di là della sopravvivenza economica, andrebbe riconosciuto che i tir non sono un nemico inquinante e che causa incidenti (raramente li innescano per primi, in realtà), ma mezzi che garantiscono la vita del Paese, sempre più sicuri e meno impattanti sull'ambiente; senza camion il lockdown della popolazione e lo smart working di tanti comparti non sarebbero stati possibili e molti avrebbero trovato i supermercati completamente vuoti: ricordiamocelo, prima di perdere questo comparto», ha concluso Fenoglio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Moretto: "Sfruttiamo il momento per accrescere la nostra competitività tecnologica"

"La logistica è stata riconosciuta giustamente tra le filiere essenziali, e tra quelle più colpite dalla crisi. Siamo soddisfatti del canale di comunicazione e aggiornamento con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, che si è mostrato attento e recettivo rispetto alle nostre esigenze"

«Questa crisi - dice **la presidente di Fedespedi, Silvia Moretto** - ci ha posto davanti a tante difficoltà ma ha messo in evidenza che la logistica è essenziale, questo è il dato positivo. Ora è il momento della ripartenza, è quindi l'occasione per fare quegli investimenti che chiediamo da anni per la logistica e che riguardano l'Italia come sistema-Paese. Penso in particolare alla connettività materiale e immateriale. Questo momento va sfruttato per accrescere la nostra competitività in termini di sviluppo tecnologico e ripartire con un sistema più efficiente, pronto ad affrontare anche eventuali stravolgimenti delle catene di approvvigionamento a livello globale. La logistica del futuro è digitale».

Cosa ne pensa della Fase 2? E quali sono le vostre aspettative per le prossime settimane di lavoro?
«Con maggio ci aspettiamo una prima ripresa grazie alla ripartenza della produzione industriale. Ma il successo di questa Fase 2 dipende anche da altri fattori. Mi riferisco innanzitutto ai tempi di attuazione delle ultime misure prese dal governo a sostegno dell'impresa, che dovranno essere celeri per essere realmente impattanti. Non va sottovalutato inoltre l'andamento del mercato interno. Il comportamento di imprese e consumatori sarà decisivo: questi mesi di crisi possono aver influenzato la propensione al risparmio. Non è automatico che nella Fase 2 consumatori e imprese riprendano a spendere e investire».

Il governo italiano, secondo voi, sta mettendo in campo tutte le azioni necessarie per sostenere il settore in questa fase critica?
«La logistica è stata riconosciuta giustamente tra le filiere essenziali, e tra quelle più colpite dalla crisi. Siamo soddisfatti del canale di comunicazione e aggiornamento con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, che si è mostrato attento e recettivo rispetto alle nostre esigenze. La riposta del governo è un primo passo concreto, che ha recepito l'esigenza di risorse da destinare alle aziende, seppur nei limiti imposti dall'Unione europea. È importante però che le risorse raggiungano la destinazione e che la burocrazia non si inserisca rallentando il flusso. Il problema infatti sono le tempistiche. Il testo del decreto Rilancio si è fatto molto attendere, non possiamo aspettare altrettanto per poter fruire effettivamente delle misure previste».

Quali sono le maggiori difficoltà che stanno avendo con questa crisi gli spedizionieri italiani?
«Abbiamo superato la fase delle difficoltà operative: questo grazie al nostro dialogo permanente con le istituzioni al fianco di Confetra, la confederazione generale italiana dei trasporti. Adesso le

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

imprese di spedizione hanno bisogno di supporto in termini di sgravi contributivi e sostegno alla liquidità, dopo aver lavorato per due mesi a costi invariati con gravi cali di fatturato».

I porti italiani stanno registrando non poche difficoltà dovute a un calo dei traffici. Quale prezzo rischia di pagare il lavoro in banchina vista l'emergenza sanitaria tutt'ora in corso e non ancora superata non solo in Italia ma anche nel resto del mondo?
«È evidente che i traffici marittimi, soprattutto nel mese di aprile, hanno risentito della contrazione degli scambi commerciali a livello globale. Il fenomeno dei blank sailing significa meno lavoro nei porti. Tutta la filiera del trasporto container, terminalisti, portuali, autotrasportatori sono stati penalizzati. Siamo però fiduciosi perché ora abbiamo affrontato la crisi e siamo arrivati alla Fase 2: l'apertura di maggio dovrebbe segnare comunque l'inizio della ripresa».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

"Riduzione del cuneo fiscale e digitalizzazione: questo è il vero rilancio" / L'INTERVISTA

"Il settore è in grande sofferenza. La crisi è stata differita rispetto agli altri settori e dopo un primo trimestre accettabile, a aprile abbiamo visto un calo del 40-50 per cento delle attività, che in maggio sta ancora peggiorando. Le movimentazioni portuali scese in aprile del 25 per cento, a maggio stanno registrando una flessione del 40 per cento, sempre rispetto allo stesso mese dello scorso anno"

"La prima richiesta di Confetra in questo momento di crisi è la riduzione del cuneo fiscale", spiega il direttore della Confederazione delle imprese dei trasporti e della logistica, Ivano Russo.

Quali sono stati gli effetti della pandemia sulle vostre imprese?
"Il settore è in grande sofferenza. La crisi è stata differita rispetto agli altri settori e dopo un primo trimestre accettabile, a aprile abbiamo visto un calo del 40-50 per cento delle attività, che in maggio sta ancora peggiorando. Le movimentazioni portuali scese in aprile del 25 per cento, a maggio stanno registrando una flessione del 40 per cento, sempre rispetto allo stesso mese dello scorso anno. A aprile i corrieri b2b hanno perso il 70 per cento, il settore della merce aerea fra 70 e 80 per cento, il gommato il 50, il ferro il 35, e a maggio è peggio. Gli effetti delle chiusure di marzo si scontano adesso".

Come hanno reagito le vostre imprese?
"Il nostro settore ha potuto usufruire poco degli ammortizzatori sociali. Le imprese, esentate dal lockdown, sono state sempre aperte. Soltanto alcuni settori come corrieri e spedizioni hanno potuto usufruire al 15-20 per cento della cassa integrazione. Le imprese hanno in genere lavorato a costi fissi che sono rimasti fissi. Tutto l'equipment e i mezzi, dai furgoni alle gru nei porti, vanno manutenuti, stipendi, affitti, bollette dei magazzini vanno pagati. A costi fissi, abbiamo avuto una diminuzione dei volumi. Siamo orgogliosi di aver tenuto in piedi il paese durante il lockdown garantendo gli approvvigionamenti di prima necessità. Ma non abbiamo potuto usufruire della diminuzione del costo del lavoro attraverso gli ammortizzatori".

Di che cosa avrebbe bisogno il settore?
"Abbiamo chiesto al governo per prima cosa una diminuzione del cuneo fiscale, per noi è quella la misura che abbatte davvero i costi. Ci rendiamo conto che il decreto Rilancio poteva non essere lo strumento adeguato. Il nostro ragionamento non vale soltanto per il nostro settore, ma per tutti i lavoratori che sono rimasti in servizio, circa 8 milioni. Tutti abbiamo lavorato a ritmo ridotto, il ristoro non può essere l'ammortizzatore sociale di cui non abbiamo goduto".

Che cosa pensa a proposito del decreto Rilancio?
"Il nome è improprio. E' un decreto sopravvivenza, di blocco dell'emorragia. Se questa era l'attesa, è uno strumento positivo. L'adozione delle misure orizzontali come a esempio la riduzione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

dell'Irap, togliendo la rata di giugno (il nostro settore paga 676 milioni di euro, senza la rata di giugno corrispondente al 40 per cento sono 280 milioni per le nostre imprese), significa soldi veri, a fondo perduto, non più i prestiti sul modello decreto Liquidità. Ci sono a esempio il ristoro del fatturato per le imprese fino a 5 milioni, il credito d'imposta con il rimborso del 60 per cento dei costi dei magazzini, che impattano molto nel nostro settore, l'abbattimento della bolletta elettrica. Quindi è un primo passo nella giusta direzione".

Che cosa serve per il rilancio?
"Il rilancio è un'altra cosa: abbattere il cuneo fiscale, ripensare nel nostro settore il modello di realizzazione delle infrastrutture per dare competitività all'intero sistema di trasporto, avere una politica che incentivi gli investimenti sulle sfide nuove che la logistica ha di fronte. Penso alla digitalizzazione, alla blockchain, che fanno fatica a imporsi come pilastro degli investimenti di un tessuto industriale fatto da molte imprese piccole e sottocapitalizzate. Insomma, serve una politica industriale che per la logistica non c'è mai stata. Non si può parlare soltanto delle infrastrutture, che pure sono importanti e vanno fatte, perché il sistema è obsoleto. Bisogna da un lato accompagnare le nostre imprese a crescere e dall'altro collocare il nostro paese in un contesto internazionale in cui si stanno disegnando nuovi equilibri".

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ShipMag. SHIPPING MAGAZINE
confetra Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica
Data 20/05/27
Pagina 1
Foglio 1

DL Rilancio, Assiterminal: terminalisti portuali, parità di trattamento. Ecco i nostri emendamenti / Il Documento

Genova – "La proposta si prefigge di garantire l'applicazione del principio di parità di trattamento tra i terminalisti portuali rispetto al riequilibrio economico finanziario delle concessioni. Le modifiche proposte appaiono necessarie per cercare di diminuire (e/o ridurre) la discrezionalità delle AdSP, al fine di contenere la prefigurazione di una loro responsabilità amministrativa. L'emendamento è inoltre finalizzato ad evitare di rapportare l'ammontare della riduzione ad un elemento estrinseco, possibile fonte di disparità di trattamento, quale l'avanzo di amministrazione 2019 di ciascuna Autorità, tenuto conto anche della necessità di perequazione del trattamento incidente su un unico mercato".

Sono i passaggi contenuti nella "relazione illustrativa" che spiega gli emendamenti proposti da **Assiterminal** al Governo per migliorare l'art. 199 del DL Rilancio, quello per intenderci che delinea le disposizioni in materia di porti. Nella relazione, Assitermial sottolinea inoltre che "si è introdotto il concetto di 'volume di attività' per evitare di far riferimento al parametro del fatturato, non rappresentativo della incidenza sostanziale del Covid, dovendosi, per contro, far riferimento ai volumi di attività". E ancora: "La proroga indistinta di 1 anno del rapporto concessorio appare, da un lato, inadeguata e, dall'altro, non correlata all'effettiva incidenza del fatto di forza maggiore Covid sull'equilibrio economico finanziario sotteso alle singole concessioni. Inoltre, in coerenza con i principi della normativa eurounitaria ed interna è necessario che ciascuna AdSP verifichi, in contraddittorio con il concessionario, l'equilibrio economico finanziario sotteso a ciascuna concessione, l'incidenza anche prospettica dell'evento di forza maggiore e le misure di riequilibrio in termini di riduzione dei canoni, di prolungamento delle concessioni ovvero di altre condizioni economicamente rilevanti".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

28-05: DL Rilancio, il commento del direttore generale di Confetra Ivano Russo

"Queste le nostre poche e mirate proposte per rendere il DL Rilancio più aderente alle necessità del mercato" ha commentato il Direttore di Confetra Ivano Russo, presentando le proposte emendative messe a punto dai gruppi dirigenti della Confederazione. "Vi è un grande tema politico trasportistico, e riguarda il ruolo che alla portualità tale Provvedimento vorrà riconoscere. Non abbiamo contestato i miliardi o le centinaia di milioni messi a disposizione di Alitalia e Ferrovie, ma non possiamo tollerare che le oltre 200 imprese terminalistiche portuali vengano indennizzate con appena 16 milioni di riduzione dei canoni concessori, a fronte di una riduzione media dei volumi del 40% o, come nel caso dei terminal crociere, con i fatturati praticamente azzerati. Non vogliamo incidere sui saldi del Provvedimento, ma almeno si lascino libere le AdSP che hanno avanzi di bilancio di poter ristorare i propri concessionari seppur entro un limite massimo di 10 milioni per ogni Autorità. Non complessivi. E soprattutto sia la Conferenza Nazionale della Portualità a dettare, di intesa con il MIT, linee guida di applicazione omogene per tutti gli scali" ha concluso Russo.

"Torniamo poi sul tema di una maggiore tutela operativa per i corrieri che consegnano beni di prima necessità, sui necessari congelamenti dei versamenti dovuti dal settore ad ART e AgCom, su un più realistico criterio di accesso ai benefici del Ferrobonus coerente con la devastazione di volumi e fatturati imposta dalla pandemia. Infine, va meglio declinata la norma per il sostegno al Settore aeroportuale: si a tutele maggiori per il personale delle Compagnie, ma senza norme equivoche che potrebbero essere poi imposte anche ad altre attività logistiche - che riguardano le merci - e che si svolgono in ambiti aeroportuali.

Queste sono le richieste correttive che Confetra sta presentando al Governo e in Audizione alle Commissioni e ai Gruppi Parlamentari". Va da sé che "questo Decreto rappresenta un buon strumento per provare a far sopravvivere le nostre imprese. Per parlare tuttavia di vero" rilancio" occorrerà puntare a coraggiose semplificazioni e a una riduzione strutturale e importante del cuneo fiscale. Soprattutto per questo secondo aspetto, parliamo di svariati miliardi di euro. Speriamo che la partita sul Recovery Found vada a buon fine, e che entro l'estate si possa riprendere il tema in vista della Manovra di Settembre".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA GAZZETTA MARITTIMA

confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

Data 20/05/30
Pagina 1
Foglio 1

Confetra, emendamenti al DL "Rilancio"

Ivano Russo

ROMA – "Queste le nostre poche e mirate proposte per rendere il DL Rilancio più aderente alle necessità del mercato" ha commentato il direttore di Confetra Ivano Russo, presentando le proposte emendative messe a punto dai gruppi dirigenti della Confederazione.

"Vi è un grande tema politico trasportistico, e riguarda il ruolo che alla portualità tale provvedimento vorrà riconoscere. Non abbiamo contestato i miliardi o le centinaia di milioni messi a disposizione di Alitalia e Ferrovie, ma non possiamo tollerare che le oltre 200 imprese terminalistiche portuali vengano indennizzate con appena 16 milioni di riduzione dei canoni concessori, a fronte di una riduzione media dei volumi del 40% o, come nel caso dei terminal crociere, con i fatturati praticamente azzerati. Non vogliamo incidere sui saldi del provvedimento, ma almeno si lascino libere le AdSP che hanno avanzi di bilancio di poter ristorare i propri concessionari seppur entro un limite massimo di 10 milioni per ogni Autorità. Non complessivi. E soprattutto sia la Conferenza Nazionale della Portualità a dettare, d'intesa con il MIT, linee guida di applicazione omogene per tutti gli scali" ha concluso Russo.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ShipMag. SHIPPING MAGAZINE
confetra Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica
Data 20/05/30
Pagina 1
Foglio 1

Covid-19, Assoporti al MIT: "Servono 70 milioni per i porti italiani. Via i vincoli dagli avanzi di bilancio"

Roma – La "doppia" richiesta di Assoporti è nella risposta inviata al Gabinetto del Ministero dei Trasporti a seguito dell'incontro avvenuto lunedì 25 maggio tra i presidenti AdSP, la Ragioneria di Stato, il MEF e il MIT riguardante art.199 del **Decreto Rilancio**. Richiesta, certamente più articolata, ma che **ShipMag** prova a sintetizzare con i numeri. Perché i conti non tornano: le AdSP, con tutti gli avanzi di amministrazione, anche quelli degli anni precedenti, riescono a coprire solo 160 milioni di euro dei 230 necessari ad affrontare l'emergenza causata dal Coronavirus.

I fronti aperti sono tanti: Civitavecchia ha bisogno di 27 milioni, Venezia di 25, Genova di 8,5, Trieste di 7. Inoltre, dal fondo di 30 milioni di euro del DL Rilancio solo sei quelli disponibili per i porti italiani. Troppo pochi! Ne **servono almeno 70 di milioni** per dare una boccata d'ossigeno al nostro sistema portuale, se si vuole come indica il governo intervenire su riduzione concessioni e lavoratori art.17.

I 160 milioni, messi a disposizione dalle AdSP in quanto non vincolati, **dovranno servire in primis a coprire le minori entrate del 2020 dovute al calo di traffici. Gli altri per la riduzione delle concessioni per gli art.16,** art.17**, art.18, art.36 del Codice della Navigazione e Stazioni Marittime.** Per permettere il pieno utilizzo degli avanzi di amministrazione prodotti in questi anni deve essere riconosciuta la piena autonomia finanziaria alle AdSP**.** Le schede su ogni porto inviate al MIT parlano chiaro. Se si vuole intervenire seriamente nel settore portuale, come lo si è fatto per il trasporto aereo, è necessario destinare risorse a copertura delle misure indicate dal **Decreto Rilancio**.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

il Messaggero Marittimo

www.messaggeromarittimo.it

SUPPLEMENTO MENSILE
MAGGIO 2020

Msc Sixin (26 mila teu) a Gioia Tauro

Mai nave più grande nei porti italiani

anno LXIX - n. 5/2020 - sped. abb. post. Decreto Legge. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1 C1/LI/000

Direttore responsabile Vezio Benetti. Livorno, Piazza Cavour 6. Direzione, Amministrazione e Pubblicità
telefono 0586 898083 e-mail: redazione@messaggeromarittimo.it | abbonamenti@messaggeromarittimo.it

PER LE TUE
VACANZE
USA LA TESTA.
CON CORSICA FERRIES E SARDINIA FERRIES
AVRAI UN SOLO PENSIERO: GODERTI LE VACANZE.
corsica ferries sardinia ferries
www.corsicaferries.com - www.sardiniaferries.com e nelle agenzie di viaggi

MAGGIO 2020

il Messaggero Marittimo

SOMMARIO

4 La maxi nave Msc Sixin a Gioia Tauro

5 Alis e Confitarma preoccupati del rilancio

7 Le proposte di Confetra e le crociere dimenticate

9 La nuova Alitalia e l'appello da Anama

10 Ingresso notturno a Gioia Tauro

11 Federagenti: dallo Stato solo promesse

14 Scalo calabro crescita di traffico

15 Trieste adesione alla Belt & Road

16 L'emergenza Covid non ferma i porti AdSp Mam

17 Jolly Vanadio a Ravenna

19 AdSp Livorno in prima linea sul lavoro portuale

21 Nuova governance Autorità dello Stretto

22 De Micheli destina 45 mld agli interporti

Msc Sixin a Gioia Tauro maxi cellulare da 26.600 teu mai nave più grande era attraccata nei porti italiani

GIOIA TAURO – Maiden call della nave 'Msc Sixin' a Gioia Tauro, primo porto del Mediterraneo scalato dalla ultra large container vessel della flotta Mediterranen Shipping Company.
Come avevamo già annunciato in una intervista del 22 Maggio al commissario Agostinelli, la Sixin Msc ha fatto il suo ingresso nel Mediterraneo, toccando per la prima volta il porto di Gioia Tauro. Per celebrare l'evento, nel piazzale antistante l'Autorità portuale di Gioia Tauro, si è tenuta la cerimonia di maiden call della nave, per onorare la sua "prima toccata" nel Mediterraneo, con lo scambio dei Crest fra il comandante della nave Amil Kumar Menon, il commissario straordinario, Andrea Agostinelli, e Paolo Maccarini, direttore di Terminal Investment Limited Group (TIL Group), società controllata da Msc, oggi a capo di Medcenter Container Terminal.
Tra gli ospiti presenti alla cerimonia, organizzata nel pieno rispetto delle Linee Guide definite dal Protocollo anti Covid-19, il prefetto di Reggio Calabria, Massimo Mariani, e la governatrice della Regione Calabria, Jole Santelli, oltre alle Autorità civili e militari.
Entrata in porto alle prime ore dell'alba, la Msc Sixin, tra le portacontainer più grandi al mondo, è la più grande mai attraccata alle banchine dello scalo calabrese e all'interno del circuito portuale italiano. Un gigante del mare di 400 metri di lunghezza e 61 di larghezza, costruito nel 2019 e battente bandiera panamense, con una capacità di trasporto pari a 26,656 teu.
Sono numeri importanti che rimandano, nel contempo, a quelli dell'infrastruttura portuale calabrese, chiamata a stare, a pieno titolo, tra i porti più strategici che uniscono le principali e più trafficate linee internazionali dei traffici mondiali, da e per il Far East.
Del resto, a sottolineare l'attenzione che Msc rivolge a Gioia Tauro è, anche, la decisione di inserire il porto di Gioia Tauro tra gli scali di linea della sua ultra-large. La Sixin Msc tornerà, infatti, a Gioia Tauro il prossimo 5 Giugno per poi fare ritorno dopo 60 giorni, e così di seguito con cadenza regolare.
Grande è stata la soddisfazione manifestata dal commissario straordinario, Andrea Agostinelli, che ha accompagnato le fasi di rilancio della scalo, che oggi si lascia spalle anche il ricordo della passata crisi.
Nel suo intervento durante la cerimonia, il commissario straordinario Andrea Agostinelli, dopo i ringraziamenti di rito ha detto di voler "condividere un momento molto importante, quasi una rappresentazione plastica di quello che è oggi, dopo il buio di una lunga notte, il porto di Gioia Tauro".
Quindi ha riassunto le tappe fondamentali dello scalo iniziando dal 1975, quando Giulio Andreotti pose la prima pietra per la costruzione del porto.
"Oggi, ha detto Agostinelli festeggiamo la giornata dell'orgoglio della comunità portuale gioiese. Il rilancio del porto è nei fatti, è rappresentato da quella nave portacontenitori, la Sixin, che appartiene ad una classe di 11 navi dell'armatore Msc , le più grandi, le più capienti del mondo, nella capacità di trasporto dei containers, potendone stivare fino a 23.600. Ne sono arrivate 79 negli ultimi 12 mesi, questa è l'ultima e la più grande in assoluto! Per la prima volta in un porto della Repubblica. E non sono stati accosti occasionali, noi rappresentiamo una call di linee intercontinentali. Ma il fenomeno del gigantismo navale ha un rovescio della medaglia. Pochi porti al mondo sono capaci di lavorare navi come la Sixin, in Italia pochissimi, per la vetustà delle infrastrutture, l'insufficienza dei fondali, le immense difficoltà burocratiche dei dragaggi portuali. Al prezzo di costosissime manutenzioni del canale, invece noi oggi possiamo affermare con legittimo orgoglio" Gioia Tauro come Rotterdam e Anversa, come Ningbo e Shanghai in Cina, come King Abdullah Port, come Tangeri, i più grandi terminal contenitori del pianeta!
Tutti insieme abbiamo dato un senso a questi durissimi quattro anni in trincea per la rinascita di questo porto. Oggi finalmente possiamo iniziare ad ipotizzare un maggior gettito fiscale sulle merci sbarcate per la prima volta in un porto comunitario, possiamo ipotizzare che attraverso la ferrovia, parte di queste merci sia indirizzata ai mercati meridionali e del centro nord, possiamo iniziare ad ipotizzare che una parte di questi contenitori sia aperta nelle aree retro portuali. Questa diventa una concreta prospettiva di sviluppo del porto, e con la Zes dell'intera area territoriale e regionale, il risultato del nostro lavoro, di cui andiamo orgogliosi". Agostinelli è quindi passato ad alcuni "doverosi ringraziamenti", rivolgendosi al terminalista armatore, all'Autorità marittima, alle maestranze, alle Forze di Polizia.

La "Msc Sixin" ormeggiata a Gioia Tauro

Senza rinunciare ha togliersi qualche sassolino dalle scarpe: "voglio infine ricordare la solitudine che mi ha accompagnato al mio arrivo a Gioia Tauro in questo incarico, 4 anni or sono. Oggi, apprendo dalle cronache, sarebbero decine coloro che si sono candidati alla guida, dopo di me, di questa Autorità Portuale, e avete forse letto di professionalità di altissimo profilo. Questa è la dimostrazione tangibile che Gioia Tauro non è più la Cenerentola, non è più ai margini, non si è fermata, e non si fermerà, e dunque oggi è lecito festeggiare".
"Da domani, ci sarà tempo per affrontare altri punti nodali fra cui la gestione del gateway ferroviario portuale, un asset strategico per il nostro porto come dirò più avanti, che dopo un faticoso travaglio posso annunciare essere finalmente in dirittura di arrivo, lo snodo ferroviario di Rosarno, un argomento caro alla Presidente Santelli e per noi decisivo, e Le spiegherò il perché, Presidente. A questo proposito vorrei essere chiaro.
C'è un Accordo Quadro di Programma datato 2010 inerente il Polo logistico Intermodale di Gioia Tauro. Questo APQ ha stanziato 285 milioni di euro per l'adeguamento delle linee ferroviarie Gioia Tauro – Battipaglia e Sibari – Metaponto – Taranto – Bari, di cui Rfi è l'Ente attuatore individuato dal Mit.
La Commissione Europea aveva espressamente condizionato tale stanziamento alla realizzazione del gateway ferroviario nel porto ed alla definizione della gestione del raccordo San Ferdinando – Rosarno."
"Tanto è vero, che con una nota del Giugno 2014, la Commissione europea minacciava il ritiro del progetto sulla linea ferroviaria tirrenica e jonica se il bando di gara per la realizzazione del gateway non fosse stato finalizzato entro due mesi da quella data. Noi abbiamo adempiuto a quella condizione entro i termini, ed oggi il gateway è stato progettato, realizzato e collaudato, in soli 3 anni e mezzo ed è costato 19 mln. di euro di contribuzione pubblica. Ora tocca a Rfi, tocca al Mit, tocca alla Regione Calabria.
E ancora: Il bacino di carenaggio, che non è un disegnino sulla carta ma un progetto ambiziosissimo che va avanti e darà lustro al porto del futuro, al porto 2.0, l'annosa questione del retro porto che affronteremo a tempo debito con la Regione, e che qualche " mente eccelsa" avrebbe voluto che io avessi trasformato con un tocco di bacchetta magica in una Las Vegas produttiva, i rapporti infine con la Città Metropolitana del Sindaco Falcomata', che saluto e che ringrazio, la cui circoscrizione, è bene ricordarlo, non annovera solo lo Stretto di Messina, ma anche un porto oggi di rilievo mondiale!".
"Non è importante chi farà queste cose, sarà invece decisivo che questi nodi vengano affrontati da domani con la stessa determinazione e con quella passione che l'importanza di questa infrastruttura portuale ha sin qui richiesto e che questa Autorità Portuale rivendica nei fatti, non nelle chiacchiere, nelle isteresi amministrative, nella burocrazia che non decide mai. Per me, e lo dico con un orgoglio che oggi condivido con gli splendidi collaboratori della mia Autorità – sono stati i 4 anni più intensi ed entusiasmanti della mia lunga carriera".

Di Caterina: siamo amareggiati il rilancio del trasporto non è priorità del Governo

Marcello Di Caterina

ROMA – Alis: il rilancio del trasporto non è priorità del Governo. "Un settore strategico ed essenziale come quello del trasporto e della logistica, che non si è mai fermato durante l'emergenza e che sta affrontando notevoli criticità dovute alla crisi socio-economica, ha bisogno di interventi immediati e strutturali, non solo di ringraziamenti.
Lo abbiamo più volte sottolineato e, anche adesso dopo le bozze del Decreto Rilancio circolate nelle ultime ore, lo ribadiamo con ancor più forza.
Ci aspettavamo dal Governo misure straordinarie di sostegno alle aziende e ai lavoratori del comparto, soprattutto considerando l'importanza fondamentale dei servizi svolti per la vita quotidiana del popolo italiano".
Così Marcello Di Caterina, direttore generale di Alis, commenta il Decreto Rilancio, con particolare riferimento alle misure per i trasporti.
"Come Alis ci siamo fatti portatori di proposte costruttive nell'interesse del cluster del trasporto marittimo, stradale e ferroviario – aggiunge Marcello Di Caterina -producendo qualificati contributi tecnici per superare l'emergenza e passare al rilancio dell'intero settore e del Paese. Il nostro popolo prende atto che ad oggi purtroppo le priorità del Governo sono state altre, non certo il nostro settore ed il suo rilancio, nonostante lo spirito eroico con il quale le nostre imprese ed i nostri lavoratori hanno affrontato l'emergenza nell'interesse del Paese".
"In tutta Europa sono stati introdotti regimi e dati aiuti ai settori del trasporto e della logistica, non a singole imprese, mentre in Italia pare si stia scegliendo di fare il contrario, con la conseguenza di aumentare il gap concorrenziale e le difficoltà degli autotrasportatori e di tutti gli operatori logistici".
"Al rifinanziamento delle misure incentivanti Marebonus e Ferrobonus, si è aggiunto poco altro. Alis aveva proposto l'istituzione di uno specifico credito di imposta per le imprese del settore, – prosegue il direttore di Alis – ma anche misure rapide per risolvere il problema della liquidità e della tassazione sul lavoro, come la decontribuzione per il 2020 o la premialità per le imprese che non hanno usufruito di cassa integrazione e che hanno mantenuto i livelli occupazionali pre-emergenza.
Avevamo inoltre proposto, ad esempio, il pagamento immediato delle risorse già stanziate a favore dell'autotrasporto negli anni precedenti e non ancora erogate alle aziende".
"Niente di tutto ciò ha trovato spazio nelle bozze del Decreto Rilancio al quale sta lavorando il Governo, – conclude il direttore Di Caterina – che, anziché supportare l'intero settore, si è invece preoccupato del sostegno ad una singola azienda in crisi, Tirrenia, che ha ricevuto milioni di aiuti pubblici negli anni e che, pur non avendo adempiuto agli obblighi contrattuali di pagamento assunti nei confronti della stessa Amministrazione pubblica, potrà così continuare a riceverli, grazie ad una proroga fino a 12 mesi dalla cessazione dello stato di emergenza della convenzione di imminente scadenza.
Alis rappresenta oltre 1500 aziende che, con le proprie forze e senza sussidi pubblici, ogni giorno forniscono servizi essenziali al Paese: questa è l'Italia che deve essere rilanciata se vogliamo continuare a competere sui mercati europei e mondiali e ad assicurare crescita e benessere a tanti e non solo a qualcuno"

La preoccupazione di Confitarma per il mancato accoglimento delle proposte nel Decreto Rilancio

ROMA – Confitarma esprime forte preoccupazione e delusione per il mancato accoglimento delle sue istanze nelle bozze del Decreto Rilancio circolate su alcuni organi di stampa "Non è stato dato nulla a chi ha dato tanto in questo periodo – afferma Mario Mattioli, presidente di Confitarma – Siamo considerati un servizio essenziale quando è necessario assicurare i collegamenti marittimi ma poi veniamo dimenticati quando bisogna sostenere le imprese di navigazione".
In particolare, la Confederazione Italiana Armatori sottolinea che le sue istanze non sono state accolte mentre sono state trovate risorse ingenti per Tirrenia e per Alitalia.
"Non vorremmo che la proroga della convenzione Tirrenia per altri 12 mesi, con un esborso per lo Stati di ulteriori 72 milioni di euro, nonostante la Commissione europea si sia chiaramente espressa contro qualsiasi proroga, sia la causa della difficoltà del Governo nel reperire le risorse per il nostro settore".

Mario Mattioli

"Abbiamo chiesto la riduzione temporanea del costo del lavoro – aggiunge Mattioli – per tutte quelle imprese marittime con unità iscritte nelle matricole nazionali che, a causa delle restrizioni imposte dall'emergenza Covid-19, stanno subendo notevoli cali di fatturato pur continuando ad assicurare quotidianamente servizi strategici ed essenziali per il Paese come la continuità territoriale e i rifornimenti energetici".
"Non abbiamo letto neanche della previsione di misure richieste da Confitarma per la riduzione dei costi di approdo delle navi nei porti, mentre diversi Stati membri dell'Ue, anticipando le indicazioni della Commissione europea, le hanno già introdotte".
Mattioli, conclude il suo intervento con un auspicio: "che nel Decreto siano accolte le richieste di Confitarma, incluse quelle a costo zero, come ad esempio la possibilità di effettuare crociere anche solo tra porti nazionali, così come già si sta programmando in altri Paesi dell'Unione europea, per contribuire al rilancio del turismo".

Il nostro network, il vostro successo.

Efficienza, flessibilità e velocità.

Con un proprio network di porti e centri intermodali, T.O. Delta è in grado di coprire tutte le fasi della catena logistica: trasporto, stoccaggio e distribuzione delle merci ovunque nel mondo.

I sistemi innovativi dedicati alle specificità di ciascun cliente, fanno di T.O. Delta il partner logistico ideale per l'operatore che desidera migliorare i propri risultati.

T.O.DELTA
OUR NETWORK YOUR SUCCESS

T.O. Delta spa Terminal Operator

Piazza Casali 1, 34134 Trieste, Italy
tel. / fax +39 040 6702 200 / 222
info@todelta.it – www.todelta.it

Ivano Russo presenta proposte emendative sul Dl Rilancio

ROMA – Dl Rilancio proposte di emendamenti. Riportiamo il commento del direttore generale di Confetra Ivano Russo
"Queste le nostre poche e mirate proposte per rendere il Dl Rilancio più aderente alle necessità del mercato" ha commentato il direttore di Confetra Ivano Russo, presentando le proposte emendative messe a punto dai gruppi dirigenti della Confederazione.
"Vi è un grande tema politico trasportistico, e riguarda il ruolo che alla portualità tale Provvedimento vorrà riconoscere. Non abbiamo contestato i miliardi o le centinaia di

Ivano Russo

milioni messi a disposizione di Alitalia e Ferrovie, ma non possiamo tollerare che le oltre 200 imprese terminalistiche portuali vengano indennizzate con appena 16 milioni di riduzione dei canoni concessori, a fronte di una riduzione media dei volumi del 40% o, come nel caso dei terminal crociere, con i fatturati praticamente azzerati.
Non vogliamo incidere sui saldi del Provvedimento, ma almeno si lascino libere le AdSp che hanno avanzi di bilancio di poter ristorare i propri concessionari seppur entro un limite massimo di 10 milioni per ogni Autorità. Non complessivi. E soprattutto sia la Conferenza nazionale della portualità a dettare, di intesa con il Mit, linee guida di applicazione omogene per tutti gli scali" ha concluso Russo.
"Torniamo poi sul tema di una maggiore tutela operativa per i corrieri che consegnano beni di prima necessità, sui necessari congelamenti dei versamenti dovuti dal settore ad ART e AgCom, su un più realistico criterio di accesso ai benefici del Ferrobonus coerente con la devastazione di volumi e fatturati imposta dalla pandemia.
Infine, va meglio declinata la norma per il sostegno al settore aeroportuale: si a tutele maggiori per il personale delle Compagnie, ma senza norme equivoche che potrebbero essere poi imposte anche ad altre attività logistiche – che riguardano le merci – e che si svolgono in ambiti aeroportuali.
Queste sono le richieste correttive che Confetra sta presentando al Governo e in audizione alle Commissioni e ai Gruppi parlamentari". Va da sé che "questo Decreto rappresenta un buon strumento per provare a far sopravvivere le nostre imprese. Per parlare tuttavia di vero "rilancio" occorrerà puntare a coraggiose semplificazioni e a una riduzione strutturale e importante del cuneo fiscale.
Soprattutto per questo secondo aspetto, parliamo di svariati miliardi di euro. Speriamo che la partita sul Recovery Found vada a buon fine, e che entro l'estate si possa riprendere il tema in vista della Manovra di Settembre".

Luigi Merlo presidente Federlogistica

Merlo: le crociere dimenticate

ROMA – Intervenire urgentemente nel settore crocieristico. L'ha sostenuto con determinazione Confcommercio, nell'audizione sul Turismo al Senato, evidenziando la necessità del supporto del Governo per la ripartenza delle crociere, consapevole del fondamentale apporto che il settore porta al turismo e al commercio di moltissime città italiane.
Lo ribadisce il presidente di Federlogistica–Conftrasporto Luigi Merlo, che invoca l'apertura di un tavolo per discutere il rilancio del settore crocieristico che occupa 120mila persone e fornisce significative commesse all'eccellenza nazionale della cantieristica navale che sarebbe, pertanto, gravemente penalizzata da una sua ritardata ripartenza.
"Il settore è totalmente ignorato seppure buona parte del destino della cantieristica navale italiana sia legato proprio a questo comparto – dichiara Merlo – Non ci sono sostegni dal ministero del Turismo e neppure da quello dei Trasporti".
"Le compagnie si stanno organizzando con significativi investimenti per garantire crociere sicure e innovative – fa presente il presidente di Federlogistica – ma hanno bisogno di risposte, a partire dalla necessità di confrontarsi al più presto per condividere il protocollo per la ripartenza.
L'unico provvedimento che poteva essere utile era quello relativo all'azzeramento dei canoni demaniali del terminal crociere, ma è una misura destinata a rimanere inattuata se non sarà modificata. Infatti gli oneri vengono scaricati sui bilanci delle Autorità di Sistema portuale (AdSp) che nella maggior parte dei casi non hanno le coperture necessarie".
"Quest'anno in Italia sarebbero dovuti arrivare 13 milioni di passeggeri – ricorda Merlo – Inoltre, ci sono economie di alcune citta`, come Civitavecchia, che vivono di crocierismo e oggi sono in ginocchio.
Come ha ricordato Confcommercio, è prioritario, pertanto: garantire un forte sostegno al settore da parte di Sace per le costruzioni navali; prevedere misure a sostegno anche del turismo crocieristico; istituire urgentemente un tavolo con i Ministeri dei Trasporti e dello Sviluppo economico per avviare, prima possibile, la ripartenza del settore. Vi e` la possibilita` infatti, di far partire, con nuove formule e in assoluta sicurezza, le attivita` per offrire un positivo contributo al riavvio di tutta la filiera turistica ricettiva del Paese".

Cargo Compass s.p.a.
Spedizioni Internazionali
agenti IATA
SERVIZI GROUPAGES PER:
USA - CANADA - SUD AFRICA - SUD AMERICA (Messico, Brasile, Ecuador, Perù, Cile, Colombia) - HONG KONG - SHANGHAI
LIVORNO/PISA - tel. +39 050 643111 - fax +39 050 642273 - e-mail: cargocompass@cargocompass.it
MILANO - tel. +39 02 6154161 - fax +39 02 6630 5404 - e-mail: milano@cargocompass.it
BOLOGNA - tel. +39 051 6650372 - fax +39 051 6654981 - e-mail: bologna@cargocompass.it
VENEZIA - tel. +39 041 5952744 - fax +39 041 5956437 - e-mail: venezia@cargocompass.it
PADOVA - tel. +39 049 632703 - fax +39 049 8985705 - e-mail: padova@cargocompass.it -
TORINO - tel. +39 346 2434615 - e-mail: torino@cargocompass.it - GENOVA - tel. +39 348 6289206 - ANCONA - tel. +39 071 2210115
MODENA - tel. +39 059 8630857 - VICENZA - tel. +39 0424 1901950 - fax +39 0424 281870 - VERONA - tel. +39 045 2050420 - fax +39 045 2050428

1921 Ignazio Messina & C.

SERVIZI REGOLARI DI LINEA

CONTENITORI, ROTABILI, CARICHI CONVENZIONALI

PARTENZE DA: **GENOVA** e **SALERNO** per:

LIBIA	TRIPOLI MISURATA	decadale
MALTA	MALTA	settimanale
ALGERIA	ALGERI	decadale
TUNISIA	TUNISI	settimanale
LEVANTE	ALEXANDRIA - BEIRUT	decadale
ARABIA SAUDITA	JEDDAH	settimanale
MAR ROSSO	AQABA GIBUTI	quattordicinale decadale
*serviti via "feeder" Jeddah	PORT SUDAN* MASSAWA* HODEIDAH* ADEN*	settimanale
GOLFO ARABICO **INDIA** **PAKISTAN**	BANDAR ABBAS ABU DHABI JEBEL ALI DAMMAM* KUWAIT* BAHRAIN* MUSCAT* DOHA* KARACHI* UMM QASR* NHAVA SHEVA** MUNDRA** AL JUBAIL* BUSCHER* KHORAMMSHAR* BANDAR IMAN KHOMENI*	quattordicinale
* serviti via "feeder" Jebel Ali ** serviti via "feeder" Abu Dhabi		
AFRICA OCCIDENTALE	DAKAR ABIDJAN LAGOS TAKORADI TEMA	quindicinale
EST - SUD AFRICA	MOMBASA DAR ES SALAM MAPUTO DURBAN NACALA * CAPE TOWN ** MOGADISCIO*	quindicinale
* serviti via "feeder" Jebel Alì serviti via "feeder" Durban		

PER I PORTI DI ALGERIA E AFRICA OCCIDENTALE SERVIZIO FEEDER VIA GENOVA

Per le date di partenza ed ulteriori informazioni consultare il sito INTERNET:
www.messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
GENOVA:
Tel. 010 53961
Fax 010 5396264
info@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
MODENA:
Tel. 059 351381
Fax 059 357719
modena@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
NAPOLI:
Tel. 081 963461
Fax 081 9634699
napoli@messinaline.it

1921 1935 1968 1986

La partenza della nuova Alitalia pare andare già "fuoripista"

Aeroplano della compagnia Alitalia

ROMA – "Alitalia, siamo già fuoripista". Nel fine settimana è circolata la prima bozza del Dl "Rilancio" e il presidente di Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione aerea di Fedespedi e aderente a Confetra), Alessandro Albertini, rimarca come la partenza della nuova Alitalia pare andare, purtroppo, nel solco del passato.
"Come Anama non siamo entrati nel dibattito sull'opportunità del salvataggio di Alitalia, nella convinzione che tali decisioni debbano essere prese dalla politica. Nel momento in cui si è optato per il suo salvataggio, abbiamo rimarcato il peso che una compagnia di bandiera ha per il settore del trasporto aereo merci. Perché tale ruolo possa esplicitarsi occorre come prima condizione che la nuova compagnia sia, banalmente, efficace ed efficiente."
"Alitalia è costata fino ad ora circa 10 miliardi di euro agli italiani", aggiunge Albertini. Il Dl "Rilancio" destina alla new co. altri 3 miliardi di euro, ovvero più del 5% delle risorse stanziate. Il Governo con questo atto assume su di sé e sulla nuova Alitalia una responsabilità grandissima poiché, nel corso di una crisi senza precedenti, distoglie risorse preziose che potevano essere destinate, ad esempio, alle imprese in sofferenza che non sanno ancora cosa riceveranno con questo decreto."
"Un simile atto – prosegue Albertini – dovrebbe essere accompagnato da un rilancio in grande stile della compagnia di bandiera che parta anzitutto da una analisi profonda di cosa non ha funzionato in questi anni. Invece, nella stessa bozza di decreto all'art. 207 si vincolano le imprese del settore aereo al rispetto del contratto di lavoro di Alitalia in maniera acritica, dimenticando che la competizione nel settore è mondiale e che le altre compagnie aeree con cui la nuova Alitalia si dovrà confrontare provengono da tutto il mondo.
Si conferma, dunque, un contratto che dovrebbe essere verificato nella sua sostenibilità e lo si vuole imporre all'intera filiera del settore aereo.
Se si vogliono tutelare i lavoratori, cosa che condividiamo, mettendo fuori gioco i cosiddetti "contratti di lavoro pirata", occorre semplicemente optare per l'applicazione di contratti collettivi sottoscritti dalle organizzazioni datoriali e sindacali più rappresentative e piuttosto che imporre a tutta una filiera un contratto di lavoro che in questi anni ha irrigidito Alitalia." Il presidente Albertini conclude: "Auspichiamo che il Governo corregga questa norma già prima della emanazione del Dl "Rilancio" e che abbia consapevolezza della grande responsabilità che si è assunto destinando importanti risorse alla nuova Alitalia: non si può più sbagliare!"

Lo afferma Anama: Alitalia sia vettore nazionale a 360°

MILANO – "Alitalia sia vettore nazionale a 360°. Lo afferma Alessandro Albertini, presidente di Anama, (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione aerea di Fedespedi e aderente a Confetra) che commenta la decisione di sospendere il collegamento Roma-New York operato da Alitalia.
"Qualche giorno fa abbiamo lanciato un appello affinché Alitalia svolgesse anche una funzione di vettore merci. La decisione di cancellare il volo Roma-New York in questa fase di ripartenza della produzione dimostra come il vettore nazionale non riesca a discostarsi da una visione del trasporto aereo focalizzata solo sui passeggeri."
"Se è vero, infatti, che una linea in grave perdita può essere sospesa, aggiunge Albertini, non capiamo perché prima di prendere una simile decisione non si valutino tutte le opzioni a disposizione, prendendo in considerazione una visione più ampia sul futuro.
In questo periodo molti vettori hanno riconvertito gli aerei passeggeri al trasporto di merci. Non lo fanno perché sono masochisti ma perché guardano al trasporto aereo nella sua interezza cercando di ricavare la migliore soluzione in un momento difficile come questo, mettendosi anche a disposizione del proprio Paese. Sebbene, infatti, il trasporto di persone rappresenti la componente principale di ogni compagnia aerea tradizionale, i vettori tradizionali non dimenticano le merci, che garantiscono importanti ricavi soprattutto oggi in cui, per ovvie ragioni, i passeggeri non volano."
Prosegue Albertini: "A nostro avviso Alitalia dovrebbe mantenere il volo dedicandolo al trasporto aereo merci. Alcuni dei vettori maggiori hanno mantenuto i voli sulle linee principali: perché Alitalia non dovrebbe fare lo stesso? Lo ribadiamo, in un momento come questo di ripresa dell'attività produttiva, sarebbe importante mantenere attivo questo collegamento che, tra l'altro, serve la principale destinazione dell'export italiano via aerea."
Se ciò non avverrà, conclude il presidente Albertini, le merci troveranno ovviamente altre strade per raggiungere i mercati di destinazione, magari utilizzando gli altri aeroporti europei. Sarà inutile, quindi, lamentare la minore competitività delle nostre merci e del sistema aeroportuale italiano!"

Alessandro Albertini

Ingresso notturno dei giganti del mare a Gioia Tauro all'ormeggio Msc Oliver e Morten Maersk da 20mila teu

GIOIA TAURO – Ingresso notturno dei giganti del mare a Gioia Tauro. Nella notte appena trascorsa, la Msc Oliver, tra le portacontainer più grandi al mondo, ha attraccato alle banchine dello scalo calabrese. Lunga 400 metri e 59 di larghezza, ha una capacità di trasporto di circa 20mila teu. Dopo appena qualche ora, un'altra ultralarge, la Morten Maesk, di uguale stazza, ha fatto il suo ingresso nel canale portuale.
I due giganti del mare, attraccati contemporaneamente alle banchine dello scalo calabrese, hanno lasciato il porto dopo 20 ore di lavoro grazie all'alta capacità infrastrutturale di Gioia Tauro e alla professionalità delle sue maestranze. Si è proceduto nell0 stesso turno di lavorazione, alle operazioni di imbarco e sbarco dei containers, a conferma della leadership del porto nel circuito internazionale del transhipment.
Si inaugura, così, l'operazione decisa dall'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, in piena sinergia con l'Autorità marittima e i servizi tecnico-nautici, di aprire lo scalo alle mega portacontainer anche di notte.
Si è giunti a questo risultato dopo la decisione dell'Ente di installare, al fine di migliorare la sicurezza della navigazione anche nelle ore notturne, un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e alle condizioni meteorologiche. Le successive operazioni di sperimentazione dell'intero sistema, portate a termine con successo dalla Capitaneria di porto di Gioia Tauro e dalla Corporazione dei piloti dello Stretto di Messina, hanno così dato il via libera all'apertura del canale 24 ore su 24.
Risponde a questo complessivo progetto di rilancio, anche, il programma triennale di manutenzione ordinaria dei fondali marini, messo in atto dall'Ente per spianare le dune sottomarine, causate dalle eliche delle navi lungo il canale portuale.
L'obiettivo è quello di mantenere costante i suoi livelli di profondità, per permettere l'attracco delle portacontainer di ultima generazione in piena sicurezza, garantendone, nel contempo, la relativa movimentazione dei containers in tempi brevi. Si tratta di un'operazione adottata, anche, per rispondere all'esigenza manifestata dal terminalista di avere la disponibilità delle più avanzate strumentazioni, al fine di aumentare le performances dello scalo, che punta a posizionarsi in vetta alle classifiche internazionali dei traffici marittimi.

La "Msc Oliver" e la "Morten Maersk" a Gioia Tauro

Petroliera venduta "in remoto" L'e-closing anche nello shipping

La nave petroliera "Rolls I"

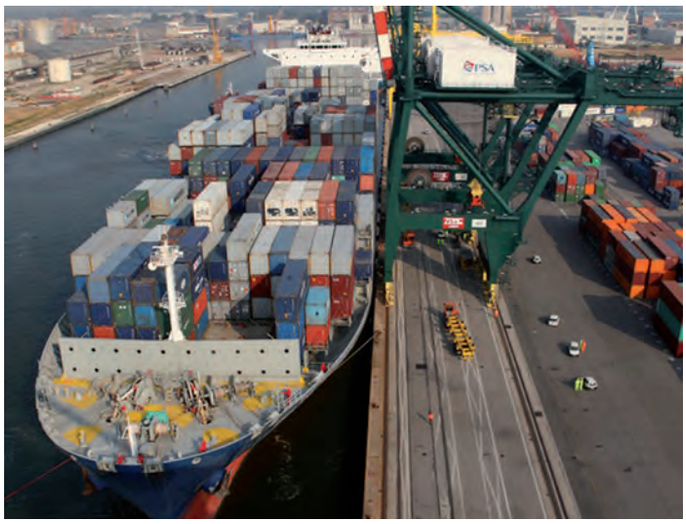
GENOVA – Si chiamava "Cape Beira", è stata ribattezzata "Rolls I". Ed è probabilmente la prima nave petroliera, una tanker da 40.000 tonnellate a passare di mano "in remoto": il closing, o meglio, l'E-closing per la vendita di questa nave petroliera, oggi sotto le insegne della Sea World Management di Montecarlo che la gestisce per conto di un gruppo di investitori, è infatti avvenuto totalmente in video conferenza, con rilascio in rete, in tempo reale di tutta la documentazione incluso lo scambio delle garanzie, i pagamenti e la conferma degli stessi.
Il Covid-19 e le sue conseguenze sulle normali procedure operative hanno fatto quindi irruzione anche nel mondo dello shipping andando a modificare uno dei momenti più delicati della vita di una nave, la transazione per il cambio di proprietà. Attraverso il sistema Zoom sono rimasti interconnessi per ore il venditore (in collegamento da Singapore) il compratore (nel Principato di Monaco), la banca del compratore in Svizzera e quella del venditore ad Amburgo; inoltre i legali specializzati in shipfinancing, Marco Manzone partner di Dardani studio legale a Genova per il compratore e lo studio Allen&Gledill a Singapore per i venditori. La "Rolls I" che ora è gestita dalla Sea World Management, è passata in consegna a Gibilterra, ed è stata subito noleggiata time-charter per un anno con opzione per un secondo, e con operatività prevalente nelle aree del Mediterraneo e del Nord Europa.
Sea World Management che è guidata da Roberto Corvetta, anche alla luce della crescita in atto del business sulle tre tipologie di navi che gestisce, le tanker handysize, le drybulk e le unità posa cavi, ha ulteriormente rafforzato in questi giorni il suo team, specializzato nello shipmanagement in questi tre mercati di riferimento.

Federagenti: dallo Stato solo promesse per Venezia lo sblocco delle infrastrutture è diventata emergenza

VENEZIA – Secondo il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, Venezia è una sorta di laboratorio nazionale, essa infatti rappresenta il simbolo di ciò che va fatto urgentemente, ma che avrebbe dovuto essere realizzato già da tempo.
Il 13 Febbraio, proprio alla vigilia dell'emergenza Covid-19 e quando le prime contraddittorie notizie incominciavano a rimbalzare dalla Cina, Venezia, città già duramente colpita dall'acqua alta, con una manifestazione che aveva unito su iniziativa di Federagenti, impresa, lavoro e istituzioni, aveva lanciato un segnale forte e chiaro sintetizzandolo in un manifesto programmatico.
Il giorno stesso il Governo aveva dichiarato con soddisfazione di aver risolto definitivamente il problema del cosiddetto 'protocollo fanghi', fatto questo che avrebbe dovuto così dare il via a tutta una serie di lavori di escavi vitali per il porto.
Questo non è successo e oggi scopriamo che in realtà il protocollo è ancora dentro qualche cassetto ministeriale e non certamente per colpa del virus che nel frattempo ha sconvolto il nostro Paese ed il mondo intero.
Quel nostro manifesto che oggi potrebbe suonare profetico e al quale ha fatto seguito in questi giorni anche la sfida "Rimbalzaitalia" lanciata dal sindaco Brugnaro, riaccreditava e, oggi proprio sotto la pressione del virus, convalida ulteriormente due considerazioni di fondo: che i danni di un'operazione di snaturamento storico, specie delle città marittime che hanno svolto funzioni di emporio, porto e capolinea di commerci, possono diventare fatali se non si pianifica in queste realtà una convivenza fra funzioni e vocazioni economiche; che Venezia proprio per le sue caratteristiche mercantili e per la crescente consacrazione turistica, può e deve diventare il laboratorio nazionale per un ripensamento globale della struttura economica e sociale di una fascia straordinariamente importante di città italiane.

Secondo Federagenti è venuto il momento di trarre le conclusioni da alcune lezioni che la storia ci sta impartendo:
1) le città la cui economia è basata su di una monocultura (nel caso di Venezia, il turismo diventato una risorsa essenziale, ma da gestire e ripensare) rischiano di essere annientate da emergenze globali;
2) senza investimenti immediati e da sbloccare a ogni costo, finalizzati a interventi infrastrutturali (nel caso del porto di Venezia spiccano i dragaggi dei canali attraverso i quali transitano le navi) anche il tessuto economico apparentemente più sano può facilmente disgregarsi e sgretolarsi;
3) l'unico fattore strategico vincente che consente anche di affrontare "il cigno nero" di emergenze globali è la logistica, quella supply chain della quale i porti sono elemento essenziale e irrinunciabile.

A meno di due mesi, lunghi anni con gran parte della popolazione italiana ancora "reclusa" e con l'incubo virus ancora attivo, quel messaggio lanciato da Federagenti, e condiviso da altre categorie imprenditoriali oltre che dal sindaco di Venezia, non solo conserva intatta la sua validità, ma assume oggi le caratteristiche di una scelta obbligata, in assenza della quale, "la politica si assumerà precise responsabilità nel declino del Paese".
"Le monoculture economiche – afferma il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci – mettono a nudo tutta la fragilità intrinseca di comunità locali che si rivelano del tutto incapaci di affrontare le emergenze, mentre la logistica, la supply chain, e quindi porti, aeroporti, ferrovia, centri merce, si sono rivelati e si confermano come l'unico strumento in mano a sistemi economici nazionali anche nel quadro di una globalizzazione rivelatasi ad alto rischio, in grado di contrastare gli effetti negativi più devastanti delle crisi e di favorire una convivenza fra vocazioni economiche e culturali differenti".
"Venezia è per noi, ma potrebbe diventare per tutti – prosegue Duci – il simbolo di ciò che non va perseguito, di ciò che va fatto urgentemente e di ciò che avrebbe dovuto essere realizzato per tempo".
Federagenti, in collaborazione con le istituzioni veneziane costrette oggi a fronteggiare una crisi senza precedenti, intende fare proprio di Venezia il simbolo e il laboratorio nazionale da utilizzare contro la burocrazia, lo stallo decisionale su infrastrutture strategiche, i tempi infiniti per la loro realizzazione: una delle più note e splendide città del mondo trasformata in una ghost town e abbandonata persino da quelle navi da crociera che erano considerate alla stregua di nemici sistemici. Tutta colpa 'solamente' del virus?
Secondo la Federazione Italiana degli Agenti Marittimi la storia e le esperienze devono insegnare qualcosa persino alla politica meno acuta. E da ciò discende una scelta: rilanciare immediatamente il manifesto per Venezia, responsabilmente congelato in questi ultimi mesi di piena emergenza e pretendere una concreta azione delle Istituzioni. Venezia, ma forse l'Italia intera, non possono più attendere.



Una veduta del porto di Venezia

Tecnici della distribuzione
per gomma naturale e lattice
S·INT·A SRL
TRADE AND DISTRIBUTION
OF RUBBER'S
INDUSTRY PRODUCTS
AZIENDA CERTIFICATA
COMPANY CERTIFICATED
UNI EN ISO 9001:2015
OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO
AUTHORISED ECONOMIC OPERATOR (AEO)
57123 LIVORNO - Scali D'Azeglio, 20
Tel. 0586 888718 ric. aut. - Fax 0586 899121
e-mail: sinta@sinta.trade - web: www.sinta.trade

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI s.r.l.

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it - Telefax 0586 248200

mediterranean msc shipping company

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER — NAVE — VOY — DA

1

E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it

USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Norfolk, Charleston, Savannah (e prosecuzioni interne). Bermuda, Hamilton via New York. - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"

NAVE	VOY	LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	AN	TS
MSC PINA	ME023W	17-6	-	11-6	14-6	19-6	vedi servizio 3	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
CPO HAMBURG	ME024W	24-6	-	18-6	21-6	26-6					
MAERSK KLEVEN	ME025W	1-7	-	25-6	28-6	3-7					

2

E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it

USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - Via Nord Europa (Rotterdam)

NAVE	VOY	LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	AN	TS
MSC ASYA	IP021R		vedi servizio 5	8-6	vedi servizio 5		vedi servizio 3	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
LE HAVRE	IP022R			15-6							
APL NEW YORK	OEG7RW			22-6							

3

E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it

USA GOLFO - Servizio diretto - *Houston, Port Everglades,New Orleans.Servizio via Freeport per Jacksonville Servizio via Altamira per Mobile* **I. CARAIBICHE** - (Servizio via Freeport) *St kitts: Basseterre, Nevis: Charlestown, Montserrat: Plymouth, Ra Dominica, Rio Haina, Bahamas:Nassau,Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain)* - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"

E-mail prenotazioni:sa.bkg06@mscspadoni.it

MESSICO - Servizio diretto - *Vera Cruz, Altamira* (e prosecuzioni interne), *Puerto Morelos (via P. Everglades)* **CANADA** - da Napoli (sevizio via Valencia) - *Montreal* (e prosecuzioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"

NAVE	VOY	LI	SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS
MSC CHARLESTON	MF022W		1-6	27-5	29-5	vedi servizio 3	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
MSC VITTORIA	MF023W		8-6	3-6	5-5					
ASTRID SCHULTE	024W		15-6	10-6	12-6					
MSC BEIJING	MF025W		22-6	17-6	19-6					
SEALAND MICHIGAN	026W		29-6	24-6	26-6					

4

E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it

USA WEST COAST - Servizio diretto - *Long Beach, Oakland, Seattle,* (e prosecuzioni interne)
CAICEDO Diretto - Servizio via Caicedo to Rio Haina, San juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown Servizio via Caicedo: Kingston via Philipsburg, Roseau, Castries, St. Georges **I. CARAIBICHE** - (Servizio via Cristobal): Trinidad: Port of Spain, Rep. Dom: Rio Haina, Cuba: Mariel

E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it

CANADA WEST COAST - Servizio diretto - *Vancouver* (e prosecuzioni interne) **MESSICO WEST COAST** - *Manzanillo, Mazatlan* (via Balboa) - Acc. Reefer in "Cold Treatment"

NAVE	VOY	LI	SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS
MSC ARBATAX	MC022A		2-6	29-5	-	31-5	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
MSC SILVIA	MC023A		9-6	5-6	-	7-6				
MSC ALGHERO	MC024A		16-6	12-6	-	14-6				
MSC ANTALYA	MC025A		23-6	19-6	-	21-6				

5

E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it

NORD EUROPA - Inghilterra: *Felixstowe*, Irlanda, Francia, Belgio, Olanda, Danimarca, Norvegia, Svezia, Finlandia, Russia, Polonia, Lituania, Lettonia, Estonia, Spagna: *Bilbao, Vigo* (e prosecuzioni interne)

NAVE	VOY	LI	SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS
MSC MADELEINE	NL022R		12-6		11-6		vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
MSC INES	NL023R		19-6		18-6					
ER VANCOUVER	NL024R		26-6		25-5					

6

E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it

CANADA - Montreal servizio diretto(e prosecuzioni interne)

NAVE	VOY	GIT	LI	GE
MSC NURIA	CX024A	10-6	14-6	15-6
MSC MARTINA	CX025A	17-6	21-6	22-6
MSC ELA	CX026A	24-6	28-6	29-6
MSC FABIENNE	CX027A	1-7	5-7	6-7

7

E-mail prenotazioni: bkg02@livorno.mscgva.ch

MAR ROSSO - King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Hodeidah, Aden (e prosecuzioni interne)
EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera
INDIA - Nhava Sheva, Mumbai via Nhava Sheva, Mundra, (e prosecuzioni interne), Chennai (e prosecuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam
PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (PICT)
BANGALADESH - Chittagong
SRI LANKA - Colombo - **MALDIVE** - Malè

NAVE	VOY	SP	GE	GIT	NA	CIV	VE	RA	AN	TS
Week 22	-	vedi ser 12	vedi ser 8	-	-	vedi servizio 3	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
MSC SIXIN	FJ023E	-	-	6-6	-					
MSC CLAUDIA	YY022R	-	-	-	3-6					
Week 22	-	vedi ser 12	vedi ser 8	-	-					
MSC GULSUN	FJ024E	-	-	13-6	-					
MSC CLAUDIA	YY023R	-	-	-	10-6					

8

E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it

BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde
URUGUAY - Montevideo
PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi Asuncion, Terport,Caacupemi
ARGENTINA - Buenos Aires (e prosecuzioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas.

NAVE	VOY	LI	GIT	GE	NA	PA	VE	RA	AN	TS
MSC JEONGMIN	MM022A	1-6	3-6	31-5	-					
CSAV TRAIGUEN	MM023A	8-6	10-6	7-6	-					
MSC MAXINE	MM024A	15-6	17-6	14-6	-					
MSC CLAUDIA	YY022R	-	-	-	3-6					
MSC CLAUDIA	YY023R	-	-	-	10-6					

9

E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it

CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosecuzioni interne) **PERU'** - Callao, Paita **ECUADOR** - Guayaquil
COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena **VENEZUELA** - Puerto Cabello, La Guayra (e prosecuzioni interne)
COSTARICA - Moin, Puerto Caldera **GUATEMALA** - Puerto Barrios, Puerto Quetzal **HONDURAS** - Puerto Cortes
PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosecuzioni interne) **EL SALVADOR** - Acajutla **NICARAQUA** - Corinto

NAVE	VOY	CIV	SP	GIT	NA	PA	RA	AN	TS
MSC ARBATAX	MC022A	31-5	2-6	29-5	-				
MSC SILVIA	MC023A	7-6	9-6	5-6	-				
MSC ALGHERO	MC024A	14-6	16-6	12-6	-				
MSC ANTALYA	MC025A	21-6	23-6	19-6	-				

10

E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it

SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne)
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau **ANGOLA** - Luanda, Lobito, Namibe **MAURITANIA** - Nouackchott, Nouadibou **CAPO VERDE** - Praia, Mindelo. vedi Serv.9

NAVE	VOY	LI	SP	GE	NA	GIT	AN	CIV	VE	RA	TS
MSC SHAULA	MW022A	31-5		2-6		29-5					
MSC SANDRA	MW023A	7-6	vedi serv. 9	9-6	vedi serv. 3	5-6	vedi serv. 18	vedi serv. 11	vedi serv. 18	vedi serv. 18	vedi serv. 18
MSC MONTEREY	MW024A	14-6		16-6		12-6					
TBN	MW025A	21-6		23-6		19-6					

11

E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it

SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne)
WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau **ANGOLA** - Luanda, Lobito, Namibe **MAURITANIA** - Nouackchott, Nouadibou **CAPO VERDE** - Praia, Mindelo **(vedi servizio 9)**

NAVE	VOY	CIV	SP	GIT	NA	AN
MSC ARBATAX	MC022A	31-5	2-6	29-5	-	-
MSC SILVA	MC023A	7-6	9-6	5-6	-	-
MSC ALGHERO	MC024A	14-6	16-6	12-6	-	-
MSC ANTALYA	MC025A	21-6	23-6	19-6	-	-

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI s.r.l.

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it - Telefax 0586 248200

mediterranean msc shipping company

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER — **NAVE** — **VOY** — **DA**

12

E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it

AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne) **N. ZELANDA** - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne) **N. CALEDONIA** - Noumea. Indian Ocean **REUNION** - Pointe des Galets **MADAGASCAR** - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga **MAURITIUS** - Port Louis **MAYOTTE** - Longoni. (DIRECT SERVICE) Acc. Reefer in "Cold Treatment"

		SP	GT	GE	NA	AN	CIV	VE	RA	TS
MSC RACHELE	MA020A	4-6	6-6	5-6		vedi servizio 18	vedi serv. 3 via LSP	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
MSC ROMA	MA021A	11-6	13-6	service closed						
APL DETROIT	ONN7JE	18-6	20-6	service closed						
E.R. TOKYO	MA022A	25-6	27-6	service closed						

12 Bis

E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it

AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne) **N. ZELANDA** - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne) **N. CALEDONIA** - Noumea. Indian Ocean **REUNION** - Pointe des Galets **MADAGASCAR** - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga **MAURITIUS** - Port Louis **MAYOTTE** - Longoni. (DIRECT SERVICE) Acc. Reefer in "Cold Treatment"

		SP	GT	GE	NA	PA	CIV	VE	RA	TS
MSC CLAUDIA	YY021R				27-5					
MSC CLAUDIA	YY022R				3-6					
MSC CLAUDIA	YY023R				10-6					
MSC CLAUDIA	YY024R				17-6					

13

E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it

GOLFO PERSICO - Dubai, **Destinazioni via Dubai:** Abu Dhabi, Sharjah, Ajman, Uhm Al Quwain, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosecuzioni interne) **IRAQ** - Umm Qasr **ESTREMO ORIENTE, CINA** - Tanjungpelepass, Busan, Xiamen, Quingdao (via Kac), Nansha, Tianjin, Xingang, Dalian **JAPAN** - **Via Busan** - Hakata, Kobe, Osaka

		LI	SP	NA	GIT	GE	VE	RA	AN	TS
MSC SIXIN	FJ023E		-	vedi servizio 16	5-6	vedi servizio 15	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
MSC GULSUN	FJ024E		-		12-6					
MSC ANNA	FJ025E		-		19-6					

13 Bis

E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it

MEDIO ORIENTE - Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar) **ESTREMO ORIENTE CINA** - Singapore, Fuzhou (via Sin), Shanghai, Shekou, Ningbo Yantian, Hong Kong (via Sin) **SUD EST ASIATICO** - **Via Singapore** - Jakarta, Surabaya, Semerang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok, (Sahathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Minh, Haiphong (via Shekou) **JAPAN** **Via Singapore** - Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya

		LI	SP	NA	GIT	GE	VE	RA	AN	TS
new routing to be confirmed	-		vedi servizio 15	vedi servizio 16	-	vedi servizio 17	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18	vedi servizio 18
new routing to be confirmed	-				-					
new routing to be confirmed	-				-					
new routing to be confirmed	-				-					

14

E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it

ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaja, Annaba

		LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO
VEGA EPSILON	YA023A		4-6		vedi servizio 2		vedi servizio 3	vedi servizio 18
JSP LEVANTE	YA024A		11-6					
VEGA EPSILON	YA025A		18-6					
JSP LEVANTE	YA026A		25-6					

15

E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it

MAROCCO - Casablanca

		LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO
MSC AMERICA	YM023A		6-6		vedi servizio 1		vedi servizio 3	vedi servizio 18
MSC FEDERICA	YM024A		13-6					
MSC AMERICA	YM025A		20-6					
MSC FEDERICA	YM026A		27-6					

16

E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it

TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO LIBANO - TUNISIA - LYBIA - via Gioia Tauro

		LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS
			vedi servizio 12	vedi servizio 7 e 8		vedi servizio 12 bis				

17

E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it

ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura

		LI	SP	GE	NA	GIT	VE	RA	AN	TS
MSC SHAULA	MW022A	31-5		2-6		-				
MSC SANDRA	MW023A	7-6	vedi servizio 9	9-6	vedi servizio 1	-				
MSC MONTEREY	MW024A	14-6		16-6		-				
TBN	MW025A	21-6		23-6		-				

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18

E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it

NAVE	VOY	BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER:
MSC MARYLENA	AE022A		2-6	1-6			30-5			Haifa , Ashdod (sa.bkg04mscspadoni.it)
MSC ADRIANA	AE023A		9-6	8-6			6-6			
MSC MARYLENA	AE024A		16-6	15-6			13-6			
MSC LARA	AC023A	5-6						7-6		Genova, Gioia Tauro, Thessaloniki, Evyap, Tekirdag, Constanza, Novorossiysk, Gebze, Istanbul, Gemlik (sa.bkg04mscspadoni.it)
MSC SENA	AC024A	12-6						14-6		
MSC ELEONORA	AC025A	19-6						21-6		
MSC MASHA 3	AA023A		7-6	6-6	-		9-6			Pireo, Limassol, Alexandria O.P. Beirut, Iskenderun - Mersin Alexandria (AICT) (sa.bkg04mscspadoni.it)
SPIRIT OF TOKYO	AA024A		14-6	13-6	-		16-6			
MSC RHIANNON	AA025A		21-6	20-6	-		23-6			
LUCIE SCHULTE	AB023A		1-6	3-6	4-6		6-6	8-6		Alexandria (AICT), Port Said West, Mersin, Beirut, Limassol (sa.bkg04mscspadoni.it)
MSC ANAHITA	AB024A		8-6	10-6	11-6		13-6	16-6		
MSC JEMINA	AB025A		15-6	17-6	18-6		20-6	23-6		
MSC TIA	AH023A							6-6		Bar, Rijeka, Ploce (Croatia) (sa.bkg04mscspadoni.it)
MSC TIA	AH024A							13-6		
MAERSK HAMBURG	022E						2-6			Salalah, Singapore, Busan, Xingang, Shekou, Dalian, Ningbo, Shanghai (sa.bkg05@mscspadoni.com)
MAERSK HAVANA	023E						9-6			
MAERSK HALIFAX	024E						16-6			
SPIRIT OF CHENNAI	AI023R							1-6		Duress (Albania) (sa.bkg04mscspadoni.it)
SPIRIT OF CHENNAI	AI024A							8-6		
LUEBECK	AY023R	3-6				5-6		6-6	1-6	Catania, Bari, Pozzallo, Gioia Tauro (sa.bkg04mscspadoni.it)
LUEBECK	AY024R	10-6				-		13-6	8-6	
MANDO	AS023A		3-6	5-6			2-6			Izmir, Gemlik, Gebze, Istanbul, Tekirdag (sa.bkg04mscspadoni.it)
MICHIGAN	AS024A		10-6	12-6			9-6			
MANDO	AS025A		17-6	19-6			19-6			
										Izmir

Lo scalo calabro ha registrato spiccata crescita dei traffici

GIOIA TAURO – Il porto di Gioia Tauro ha registrato una spiccata crescita dei traffici, nonostante la crisi mondiale, generata dalla pandemia da Covid-19. Nei primi quattro mesi dell'anno, sono stati movimentati 1.007.938 teu, che hanno determinato un aumento dei traffici portuali superiore al 52,5%. Si tratta di un vigoroso incremento che, comunque, per una corretta lettura del trend, giunge a seguito della forte crisi del 2019, ormai decisamente superata.
Per dare atto del risultato raggiunto, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha inviato una lettera di ringraziamento al patron di Msc, Gianluigi Aponte, che, esattamente un anno fa, in occasione del suo insediamento nel board di MedCenter Terminal Container, aveva prospettato l'attuale tendenza positiva, al fine di riportare lo scalo calabrese in vetta alle classifiche internazionali.
A distanza di appena un anno, il terminalista ha avviato il suo piano d'investimento in piena sinergia con l'Autorità portuale di Gioia Tauro. Ma questo è stato, anche, l'anno in cui il mondo è stato investito dalla diffusione di un nuovo Coronavirus, che ha generato una conseguente crisi economica e, quindi, una contrazione dei traffici. Lo scalo calabrese, come testimoniano i suoi ottimi risultati, è stato pienamente operativo, per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese, nel pieno rispetto delle rigide Linee Guida indicate dall'Ente, al fine di ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico nell'area portuale, a tutela della salute delle maestranze.
La perfetta tenuta del porto, determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, è stata accompagnata dalla determinazione del terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali, comunque messi a disposizione dal Governo.
Si tratta di elementi importanti che il commissario Agostinelli ha voluto evidenziare nella sua missiva, dove ha altresì sottolineato l'esigenza, manifestata vivamente dall'intera comunità portuale e da alcune sigle sindacali, di procedere alla riassunzione di quei lavoratori rimasti iscritti nell'elenco dell'Agenzia portuale, quale ulteriore segno di attenzione verso il territorio calabrese, a cui si è aggiunta, anche, la disponibilità ad inviare un'unità marittima da destinare a presidio sanitario. Immediata è stata la risposta del comandante Aponte che ha inviato una propria lettera al commissario Agostinelli per confermare quanto inizialmente promesso, in merito agli investimenti e alle riassunzioni delle maestranze, e per assicurare che continuerà ad assumere altro personale.
"A tale riguardo – ha scritto Aponte – le confermo la nostra intenzione di reintegrare le poche persone che attualmente sono inserite nella Gioia Tauro Port Agency".

Gianluigi Aponte incontra il commissario Agostinelli

Il patron di Msc ha, altresì, manifestato grande apprezzamento nei confronti dei lavoratori portuali, quando ha sottolineato che la buona resa del porto è stata raggiunta grazie alle maestranze, "cosa che ci dà la fiducia – ha aggiunto Aponte – per continuare ad indirizzare sempre più volumi su Gioia Tauro e per far diventare Gioia Tauro il porto più importante del Mediterraneo".
A distanza di un solo anno dall'insediamento di Msc, tramite la sua controllata TIL, lo scalo è stato protagonista di un vigoroso piano di investimento, che ha interessato il rinnovo del parco macchine, operanti nel piazzale portuale. Tra gli altri mezzi, sono giunte a Gioia Tauro, direttamente dalla Cina, le tre gru a cavalletto, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teu con un braccio d'estensione che copre ben 24 file di containers.
Dal canto suo, l'Autorità portuale di Gioia Tauro, al fine di garantire il livello di profondità del canale e di permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, nel Marzo 2019, ha dato avvio ad uno specifico programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali, del valore complessivo di 5 milioni di euro. Al fine, inoltre, di migliorare la sicurezza della navigazione, anche, nelle ore notturne, l'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha disposto l'installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e ai dati metereologici.
"Sono molto contento – ha concluso Aponte – dei continui investimenti sui dragaggi, indispensabili per l'ormeggio delle '23.000 teu'.
Sono inoltre molto contento dell'investimento fatto dalla Sua organizzazione nell'acquistare il correntometro, strumento molto importante per i piloti ed i comandanti per l'impostazione della manovra nelle ore notturne".
A breve, si procederà all'estensione temporanea dell'area portuale in concessione ad Mct, richiesta dal terminalista per poter depositare circa 40 mila container, che andranno così a sommarsi ai crescenti risultati già conquistati in questi mesi.

Nuove norme sull'uso di aree demaniali a Gioia Tauro

GIOIA TAURO – Regolamento aree demaniali a Gioia Tauro. L'autorità portuale ha adottato nuove norme d'uso delle aree demaniali marittime, che rientrano nella propria circoscrizione (Gioia Tauro, Palmi, Crotone e Corigliano Calabro).
Nonostante si tratti di uno strumento di competenza delle Autorità di Sistema portuale, ancora non istituita nello scalo calabro, l'Ente, guidato da Andrea Agostinelli, ha deciso di offrire una semplificazione delle relative procedure burocratiche, per andare incontro alle esigenze dell'utenza.
Si avrà, così, la disponibilità di un unico testo regolamentare, che mette ordine e snellisce una materia risultata, spesso, complessa. Le molteplici normative che disciplinano l'uso del demanio marittimo, attualmente disperse tra fonti eterogenee di produzione primaria, regolamentare, prassi amministrativa contenuta in circolari, causa di disagi per l'utenza costretta alla consultazione di una materia troppo articolata, sono state così recepite in un testo unico.
In un'ottica di trasparenza e semplificazione della Pubblica Amministrazione, l'obiettivo è quello di permettere la veloce consultazione degli atti per poi procedere, in modo più chiaro, veloce e agevole, all'inoltro della propria istanza. Nel contempo, si risponde all'esigenza di digitalizzazione della Pubblica Amministrazione che, nel prevedere percorsi più agili a sostegno dell'efficacia e dell'efficienza dei servizi pubblici, mette in atto, anche, percorsi di tutela della trasparenza.
La nuova normativa, infatti, permette la standardizzazione della modulistica, prevista dal Sid (Sistema di interscambio flussi dati), adottato dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e aggiornato attraverso il sito online "Sid – Il portale del mare".
Si tratta di uno strumento dedicato allo scambio di flussi dati con amministrazioni, società, enti e ditte individuali in modalità automatizzata e nel rispetto di uno specifico sistema di regole, con lo scopo di incrementare il catasto demaniale marittimo, anche a scopi fiscali.
Il regolamento, consultabile al link:
https://autoritaportualedigioiatauro.contrasparenza.it/trasparenza/contenuto/2145/regolamento-duso-delle-aree-demaniali-marittime, rientra tra le misure previste dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, delibera numero 57/2018 del 30/5/2018, che introduce, altresì, i criteri di preferenza in caso di concorrenza tra più domande di concessione per lo stesso bene.

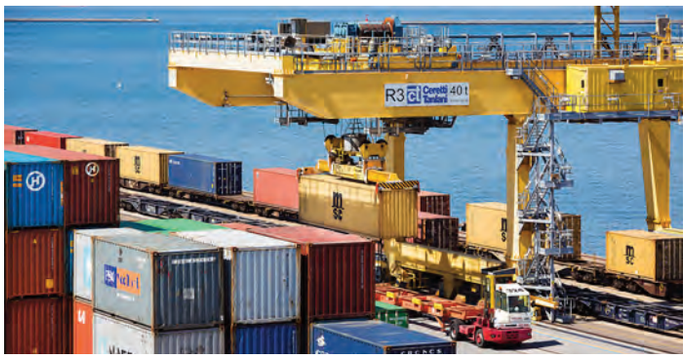
Andrea Agostinelli

Trieste: sulla adesione alla Belt & Road della Cina indispensabile sforzo congiunto per il Porto Franco

TRIESTE – L'evoluzione anche geo-politica dello scenario internazionale, accelerata anche dall'emergenza virus, sta rilanciando prepotentemente il ruolo di Trieste come grande hub internazionale per le merci e sta tornando a sollevare forti interrogativi sulla firma che il Governo italiano, unico fra tutti i governi europei, ha apposto sul programma della Belt & Road Initiative, parte integrante del programma strategico della Repubblica popolare cinese.
Un dibattito televisivo a Trieste (porto sul quale si è focalizzato l'interesse di Pechino e scalo considerato la porta preferenziale di accesso ai mercati dell'est europeo accreditati di maggiori potenzialità di crescita economica e produttiva) ha acceso i riflettori su queste tematiche, facendo emergere dal confronto fra esperti di geo-

Zeno D'Agostino

politica, traffici marittimi, operatori portuali e intermodali e Autorità di sistema, alcune indicazioni importanti di prospettiva.
Il fatto che Trieste rappresenti un unicum nazionale anche dal punto di vista dei traffici è emerso con decisione evidenziando, nel confronto con gli altri porti nazionali, la forte preminenza di traffico internazionale. I competitors per Trieste – è stato evidenziato – non sono quindi i porti nazionali, ma i grandi scali del Nord Europa e i vicini porti esteri di Koper e di Rijeka.
Ma a fronte di questo ruolo, l'atteggiamento dello Stato nei confronti del porto di Trieste resta quello di cronica sottovalutazione: ed è paradossale visto che lo Stato da anni, grazie al porto, incassa tasse, diritti portuali, Iva sulle merci, ovvero un flusso e un beneficio per l'erario che mai potrebbe spostarsi su altri scali nazionali ma andrebbe a totale beneficio di porti e Stati esteri.
Il dibattito, al quale hanno partecipato fra gli altri l'economista Giulio Sapelli, Zeno D'Agostino (presidente dell'Autorità di Sistema portuale), Davide Burani (direttore public affairs dell'American Chamber of Commerce in Italia), Cesare Moscati (direttore della Camera di Commercio Italia-Israele) oltre a Fabrizio Zerbini (chairman del Trieste Marine Terminal), Enrico Samer (presidente dell'omonimo Gruppo) e Angelo Aulicino (direttore generale di Alpe Adria), si è focalizzato quindi sul ruolo di totale autonomia che Trieste dovrà tutelare, rifiutando la prospettiva (forse anche allettante in tema di investimenti) di svolgere un ruolo analogo a quello del Pireo, porto greco ormai colonia della Cina. La discussione ha quindi affrontato il tema dell'apertura commerciale a qualsiasi operatore che sia in grado di sfruttare anche la grande prospettiva di collegamento fra le economie dell'Est Europeo e un Medio Oriente che nei prossimi mesi dovrà affrontare l'emergenza connessa con la ricostruzione di interi Paesi distrutti dagli eventi bellici. Si è parlato in particolare di un netto rafforzamento dei traffici con Israele ed Egitto, anche ma non solo per l'agroalimentare.
Un ruolo strategico centrale – come emerso dal dibattito – sarà quello di TMT Trieste Marine Terminal, che è oggi il principale hub container dell'alto



Panoramica molo VII del porto di Trieste

Adriatico e che ha davanti a sé una importante prospettiva di ampliamento della sua capacità, diventando l'anello principale di un asse di penetrazione supportato dai diversi operatori ferroviari, nazionali, europei già operanti nel porto di Trieste e da Alpe Adria, da e per i Paesi dell'Europa Orientale e le ricche aree del Sud Germania e dell'Austria.
Nel corso del confronto, che ha fatto perno anche su un'analisi degli equilibri geopolitici in Mediterraneo, incluso il ruolo degli Stati Uniti anche a Trieste, sono riemerse con forza le potenzialità dello scalo giuliano a patto che mantenga la sua autonomia e quindi la vocazione storica di porto aperto al mondo come la storia della città ha dimostrato nei secoli con politiche di accoglienza mantenendo un'identità indipendente e particolare.
Ovviamente dal dibattito non poteva restare fuori il tema storico e quasi cronico del porto di Trieste: il Porto Franco Internazionale, affrontato anche di recente dal Propeller Club locale. Proprio l'emergenza potrebbe favorire un'accelerazione e uno sblocco nell'utilizzo di questo strumento che potrebbe consentire a Trieste un'applicazione molto estesa. Gli interrogativi riguardano ora la possibilità di sviluppo di attività manifatturiere di trasformazione delle merci movimentate dal porto con un valore aggiunto e ricadute economiche e occupazionali sul territorio. Il progetto, al quale stanno lavorando congiuntamente tutte le associazioni di categoria, gli operatori e il coinvolgimento di almeno un'ampia parte delle istituzioni e della politica locale, ha oggi un obiettivo preciso: l'applicazione totale dello status di Porto Franco Internazionale.

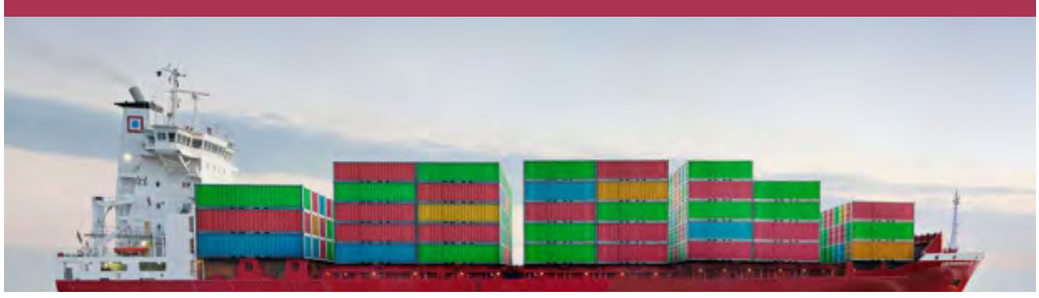
SPEED TRANSPORT SERVICE ITALIANA srl

CENTRO AMERICA: LA GUAYRA - PUERTO CABELLO - BARRANQUILLA CARTAGENA - BUENAVENTURA - RIO HAINA P.LIMON - COLON - ST.THOMAS DE CASTILLA
MESSICO: VERA CRUZ - ALTAMIRA
SUD ATLANTICO: BUENOS AIRES - SANTOS- MONTEVIDEO
NORD AMERICA: BOSTON - MIAMI

MILANO - TEL. 02 376761 - FAX 02 33220540
email: info@speedtransport.it
www.speedtransport.it

AGENZIE: LIVORNO - GENOVA - SAVONA VADO - NAPOLI - LA SPEZIA

SERVIZIO DI LINEE REGOLARI CONTENITORI COMPLETI E GROUPAGES



L'emergenza Covid non ferma l'attività nei porti AdSp mar Adriatico meridionale

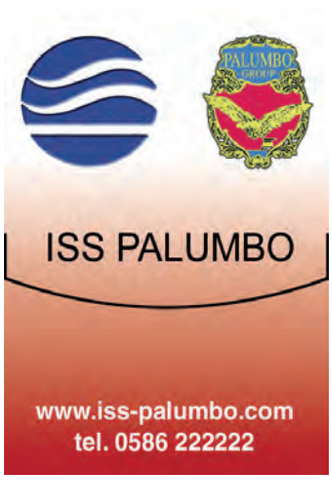
Ugo Patroni Griffi

BARI – La AdSp Mam non ferma i lavori!. Nei mesi di Marzo e di Aprile, l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale, non ostante la crisi sanitaria e le conseguenti misure restrittive, ha continuato senza alcuna interruzione la propria attività amministrativa sia per garantire l'operosità dei porti, snodi strategici della catena logistica nella movimentazione delle merci, sia per predisporre tutte le procedure prodromiche, indispensabili per l'avvio delle opere di infrastrutturazione già programmate.
Disponendo, pertanto, di una serie di procedure amministrative concluse e contrattualizzate, l'Ente portuale sta già iniziando i lavori pianificati, atteso che le recenti disposizioni governative consentono il riavvio dei cantieri.
Nonostante il lock-down, infatti, l'AdSp Mam ha sottoscritto da remoto 12 contratti con altrettanti appaltatori per un valore complessivo che sfiora i 15 milioni di euro. Importo che si somma a quanto già stanziato per gli accordi quadro manutenzioni delle infrastrutture civili e degli impianti già in essere.
Tutto l'intricato e complesso iter procedurale è stato eseguito da remoto, attraverso l'utilizzo di piattaforme tecnologiche che hanno consentito di esperire le diverse fasi delle gare d'appalto.
"Pur di fronte alle difficoltà oggettive – commenta il presidente Ugo Patroni Griffi – non abbiamo mai lesinato sforzi e impegno. Non abbiamo mai inteso perdere un solo istante, con l'obiettivo di farci trovare prontissimi, ai nastri di partenza, al riavvio delle attività".
"Per tentare di parare gli innumerevoli contraccolpi economici legati alla pandemia, infatti, – conclude Patroni Griffi- è necessario riaccendere i motori produttivi del Paese. Il riavvio delle attività cantieristiche nei nostri porti vuole essere un significativo contributo finalizzato alla ripresa economica nei nostri territori.
Le opere appaltate (24) riguardano il porto di Bari con impianto fotovoltaico nella stazione marittima, torri faro sui piazzali della darsena di Levante, manutenzione delle strutture di controllo Pif, progetto terminal passeggeri sulla banchian 10 del porto barese, rimodulazione varchi carrabili e pedonali molo San Vito, servizi igienici stazione marittima San Vito, posa fibra ottica nella tratta varco Pizzoli-varco della Vittoria.
Nel porto di Brindisi lavori nella stazione marittima lato mare, concessione servizio di rifornimento idrico alle navi, servizio pulizia e smaltimento rifiuti negli uffici dell'Authority, servizi ambientali nell'area Sant' Apollinare, costa Morena e punta delle Terrrare, opere di completamento accosti navi traghetto, accosti navi traghetto e ro-ro, completamento caratterizzazione ambientale Sant'Apollinare, costa Morena e punta delle Terrare, banchinamento colmata tra Petrolchimico e costa Morena est, fondali all'imboccatura e area commerciale del porto.
Per Monopoli, raccolta e gestione rifiuti prodotti dalle navi, fondali del porto, realizzazione prefabbricati ad infopoint nei porti di Manfredonia, Monopoli e Barletta,e per Manfredonia e Barletta manutenzione e tenuta in esercizio porti.
Nei cinque porti del sistema, inoltre, sono previsti:servizi di comunicazione e marketing del progetto Themis, accordo quadro per lavori di manutenzione e tenuta in esercizio degli impianti tecnologici degli immobili negli ambiti demaniali.

Sottoscrizione di un accordo AdSp Mam e Agenzia Dogane

Panoramica del porto di Brindisi

BARI – Un accordo per la definizione del progetto "Digitalizzazione delle procedure doganali nei porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli" è stato sottoscritto a valle di una web conference, dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, e dal direttore generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna.
Attraverso il documento, l'AdSp MAM intende estendere anche ai porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli le soluzioni già avviate nel porto di Bari con il progetto "PROG0101 Digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Bari", volte ad ottimizzare il ciclo portuale, logistico e doganale delle merci, razionalizzando gli scambi di informazioni e promuovendo l'introduzione di soluzioni innovative.
Utilizzando tecnologie avveniristiche, sarà possibile estendere i servizi di cooperazione applicativa tra il port community system GAIA e il sistema informativo doganale AIDA ai porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Un "dialogo" attivo ed efficace tra i due sistemi che consentirà la digitalizzazione delle procedure di imbarco/sbarco e di ingresso/uscita dai nodi portuali; di tracciare lo stato della merce all'interno dello spazio portuale e, non ultimo, di informatizzare i pagamenti delle tasse portuali.
Tra i numerosi benefici attesi per il comparto della logistica vi sono:
facilitazione del passaggio delle merci nei nodi logistici portuali; velocizzazione del processo di accertamento delle merci all'interno dello spazio doganale; semplificazione e digitalizzazione dei procedimenti amministrativi doganali; certezza della conclusione delle operazioni di controllo doganale per le merci in uscita dai nodi; disponibilità di informazioni sulle tasse portuali incassate dall'Agenzia delle Dogane; disponibilità di dati statistici su natura, origine e destinazione finale delle merci.
Il progetto, che si incardina nell'imponente opera di infrastrutturazione tecnologica avviata dall'Ente portuale nei cinque porti del sistema, interessa l'Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano ed è coerente con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (completamento sportello unico dei controlli, digitalizzazione della catena logistica), con la Direttiva Europea 40/2010 ITS Action Plan (Continuità dei servizi Its di gestione del traffico e del trasporto merci) e con il piano d'azione nazionale Its (favorire l'uso degli Its per la gestione multimodale dei trasporti e della logistica, secondo piattaforme aperte e interoperabili).
L'attività dell'AdSp mare Adriatico meridionale sarà finanziata nell'ambito del progetto Interreg Italia-Croazia PROMARES "Promoting maritime and multimodal freight transport in the Adriatic Sea."



Jolly Vanadio a Ravenna per un trasporto eccezionale è la nave più grande entrata nello scalo romagnolo

RAVENNA – Jolly Vanadio a Ravenna per un trasporto eccezionale.
E' arrivata e ormeggiata alla banchina del Terminal Nord, Società del Gruppo Sapir. La Jolly Vanadio, con i suoi 239 metri di lunghezza (280 con la rampa di poppa estesa) e 37,5 metri di larghezza, è la nave più grande entrata nello scalo romagnolo.
La ro-ro portacontenitori, che appartiene alla flotta della Ignazio Messina di Genova, storica compagnia di navigazione che collega con i suoi servizi di linea 40 Paesi e che è rappresentata a Ravenna dall'agenzia marittima Italteam Shipping, ha imbarcato con destinazione Iraq un carico eccezionale costituito da 30 sottostazioni elettriche prodotte a Lodi (si tratta di trailer di peso variabile tra le 30 e le 80 tonnellate). E da altri 20 colli, tra cui due presse prodotte dalla Sacmi di Imola, da 125 tonnellate di peso ciascuna.
Le operazioni di imbarco si sono svolte con modalità ro-ro utilizzando carrelli della Compagnia Portuale. L'imbarco è stato possibile grazie alle particolari caratteristiche della nave e alla sua grande versatilità nel trasportare qualsiasi tipologia di merce e in particolare alla rampa poppiera, che ha una portata di 350 tons. e una larghezza massima di 12,5 metri.
L'operazione si giova della collaborazione della Società Traghetti & Crociere, che ha messo a disposizione le proprie aree per lo stoccaggio temporaneo dei colli da imbarcare.
"La movimentazione di carichi eccezionali, projectcargo, come questo – commenta Daniele Rossi, presidente dell'Autorità di Sistema portuale di Ravenna – è una operazione portuale di indubbia complessità, non solo per le dimensioni non convenzionali ma anche per la tipologia ed il valore dei materiali che si trasportano.
Il porto di Ravenna è storicamente in grado di effettuare questo genere di operazioni in assoluta sicurezza sia per le merci che per i lavoratori. E oggi dimostra di esserlo anche in questo momento, a riprova della capacità dei porti di mantenere la propria operatività ed essere in grado di tutelare la salute pubblica e continuare a garantire la massima sicurezza dei lavoratori e delle operazioni portuali, così come è stato fatto a Ravenna sin dall'inizio dell'emergenza sanitaria legata al Covid-19.
Ciò è possibile perché nel porto di Ravenna si dispone di mezzi, tecnologie e soprattutto maestranze specializzate che hanno raggiunto un livello di competenza e professionalità nello svolgimento, anche di questo tipo di movimentazioni, del quale dobbiamo andare orgogliosi. Credo che l'arrivo della Jolly Vanadio e le attività che si svolgeranno prossimamente, con più di 30 lavoratori impiegati e oltre 20 aziende coinvolte, sia un bel segnale per il sistema portuale ravennate nel suo insieme e possa rappresentare in futuro la ripresa economica di questo territorio",
A seguire il presidente Daniele Rossi ha informato di un finanziamento di 48 milioni per il potenziamento dello scalo ferroviario merci.
"Questo finanziamento, afferma il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, ci consentirà di completare il disegno complessivo del Progetto di Hub portuale con la realizzazione di due fondamentali stazioni ferroviarie dedicate alle merci movimentate nel porto dell'Emilia Romagna.
Tra un mese circa dovremmo aver individuato il vincitore del bando di gara per l'attuazione degli interventi infrastrutturali che il Progetto prevede e che consistono nell'escavo dei fondali, nella costruzione di nuove banchine e nella realizzazione di 200 ettari di aree per la logistica.
Grazie ai due nuovi scali merci ed al by pass che ci consentirà di collegare direttamente il porto alla rete ferroviaria nazionale, saremo in grado di aumentare ulteriormente il traffico su ferro con un guadagno sia in termini di competitività dello scalo che in termini di impatto ambientale".

Un momento dell'imbarco sulla "Jolly Vanadio"

Venezia-Chioggia: canoni demaniali sospesi

VENEZIA – Venezia e Chioggia sospendono canoni demaniali. L'Autorità di Sistema portuale ha emanato una circolare comunicando la possibilità di sospendere i canoni demaniali previsti per il periodo dal 17 Marzo al 31 Luglio 2020 con l'opportunità di saldarli entro il 30 Settembre, come previsto dall'articolo 92 comma 2 del D.L. 18/2020.
Destinatarie del provvedimento sono le concessioni demaniali marittime rilasciate ex articolo 36 del Codice della Navigazione, ossia tutte le aziende operanti in area portuale a Venezia e Chioggia e non solo i terminal portuali (ex articolo 18), che erano già stati interessati da un precedente e simile provvedimento emanato dell'AdSp veneziana a fine Marzo.
La misura, che mira a risollevare il comparto colpito duramente dai rovesci della crisi conseguente all'emergenza sanitaria, si somma a quella varata nei giorni scorsi e dedicata alle società cosiddette articolo 17 che, in questo caso, si identificano nella Nuova compagnia lavoratori portuali di Venezia e nella Serviport Compagnia lavoratori portuali di Chioggia.
Nei confronti di queste società cooperative, principali fornitrici di manodopera per i porti lagunari, l'Autorità ha avviato l'iter per un intervento finanziario a sostegno dei salari di chi in questa fase non lavora o sta lavorando molto poco.
"Abbiamo scelto fin dall'inizio di questa difficile situazione di rimanere vicino alle imprese e ai lavoratori dei nostri porti" dichiara il presidente Pino Musolino "attivando, tra i primi in Italia, tutti gli strumenti a nostra disposizione e liberando la necessaria liquidità per compensare, almeno in parte, i mancati guadagni dovuti alla flessione dei traffici e le spese aggiuntive sostenute dalle aziende per adottare misure di sicurezza straordinarie, così come per sostenere i lavoratori che con la loro professionalità ed esperienza sono un risorsa essenziale per la ripartenza.

MELFI MARINE CORP. S.A.
LA HABANA
LINEA FULL CONTAINERS
con partenze dai porti di:
NAPOLI, LIVORNO e GENOVA
per i porti di: HALIFAX e MARIEL
(con prosecuzioni per TORONTO e MONTREAL)
e con feeder da MARIEL per:
Santiago de Cuba, Veracruz, Altamira, P.to Progreso, Cartagena (Colombia), Colon (Panama), Rio Haina (Rep. Dominicana)
Per ulteriori informazioni, noli, etc. Vi preghiamo contattare:
GASTALDI Genova tel. 010 59991 fax 010 584558
GASTALDI Livorno tel. 0586 274430 fax 0586 274460 livorno.gc@gastaldi.it
GASTALDI Napoli tel. 081 4206511 fax 081 4206520 napoli.gc@gastaldi.it

COSCO SHIPPING DIAMOND LINE

SERVICE AEM1- SERVIZIO EXPORT da LA SPEZIA LSCT & GENOVA VTE		
LA SPEZIA 12/6/2020 GENOVA 14/6/2020	**Mv. COSCO PRIDE** voy 056E	*per/da:* **FOS - VALENCIA - PIREO COLOMBO - SINGAPORE HONG KONG - QINGDAO SHANGHAI (Yangshan) - NINGBO KAOHSIUNG - YANTIAN**
LA SPEZIA 19/6/2020 GENOVA 21/6/2020	**Mv. COSCO GLOTY** voy 055E	
SERVICE AEM2- SERVIZIO EXPORT da GENOVA VTE		
GENOVA 8/6/2020	**Mv. OOCL FRANCE** voy 028E	*per/da:* **MALTA - BEIRUT - JEDDAH JEBEL ALI - PORT KELANG XIAMEN - QINGDAO BUSAN - SHANGHAI (Yangshan) NINGBO - NANSHA**
SERVICE AEM6- SERVIZIO EXPORT da TRIESTE TMT & VENEZIA VECON		
TRIESTE 1/6/2020	**Mv. APL AUSTRIA** voy 6EE1MA	*per/da:* **PORT SAID (West Trml) - JEDDAH PORT KELANG - SHEKOU SHANGHAI (Yangshan) - NINGBO BUSAN**
TRIESTE 15/6/2020	**Mv. APL CALIFORNIA** voy 6IE1MA	
SERVICE MINA - SERVIZIO EXPORT DA SPEZIA LSCT E GENOVA SECH PER MIDDLE EAST		
GENOVA 10/6/2020	**Mv. XIN SHANGHAI** voy 121E	*per/da:* **MALTA - DAMIETTA - AQABA JEDDAH - HAMAD - JEBEL ALI KARACHI (Sapt) - NHAVA SHEVA MUNDRA**
GENOVA 17/6/2020	**Mv. CSAV TINDALL** voy 2018E	
SERVICE PVS/AGT - SERVIZIO EXPORT da VENEZIA VECON per INTRAMED & FAR EAST		
VENEZIA 11/6/2020	**Mv. A. OBELIX** voy 052E	*per/da:* **PIREO**
VENEZIA 18/6/2020	**Mv. AS ROSALIA** voy 034E	
SERVICE MFS - SERVIZIO EXPORT da GENOVA GPT per ISRAELE		
GENOVA 11/6/2020	**Mv. TROUPER** voy 098E	*per/da:* **ASHDOD - HAIFA**
GENOVA 16/6/2020	**Mv. ASIATIC ISLAND** voy 057E	
SERVICE AGX - EXPORT da TRIESTE Tmt e VENEZIA Vecon & RAVENNA Setramar Int. & FAR EAST		
VENEZIA 5/6/2020 RAVENNA 7/6/2020 TRIESTE 8/6/2020	**Mv. YANKI A** voy 017E	*per/da:* **PIREO - LIMASSOL ALEXANDRIA (El Dekheala), BEIRUT - IZMIR**
SERVICE MAF1 - SERVIZIO EXPORT da GENOVA MESSINA TRML per WEST AFRICA		
GENOVA 10/6/2020	**Mv. CSCL MONTEVIDEO** voy 058S	*per/da:* **CASTELLON - VALENCIA - ALGECIRAS DAKAR - TINCAN IS. TEMA - ABIDJAN**
SERVICE MENA - SERVIZIO EXPORT da GENOVA VTE & LA SPEZIA LSCT per USA		
GENOVA 10/6/2020 LA SPEZIA 13/6/2020	**Mv. CHICAGO EXPRESS** voy 091W	*per/da:* **NEW YORK - NORFOLK SAVANNAH - MIAMI**
GENOVA 17/6/2020 LA SPEZIA 20/6/2020	**Mv. CMA CGM TOSCA** voy 5XW1MA	
SERVICE EMA - SERVIZIO EXPORT da PIREO (conn. con Napoli ed Adriatico) & GENOVA VTE per USA		
PIREO 5/6/2020 GENOVA 8/6/2020	**Mv. YM EXPRESS** voy 050W	*per/da:* **NEW YORK - NORFOLK SAVANNAH - MIAMI**

Per informazioni, noli, ecc. rivorlgersi a: **COSCO SHIPPING LINES ITALY SRL**

16126 GENOVA - **Ponte Morosini, 41** - *Tel. 010 27071* - *e-mail: commercial.ge@coscoshipping.it*
20090 MILANO - **Piazza Centro Commerciale, 44 S. FELICE SEGRATE** - *Tel. 02 7030681* - *e-mail: milano@coscoshipping.it*
80133 NAPOLI - **Via De Gasperi, 55** - *Tel. 081 4233557* - *e-mail: commercial.na@coscoshipping.it*
57123 LIVORNO - **c/o Argosy - via Da Vinci, 5** - *Tel. 0586 421030* - *e-mail: info@argosagent.com*

www.coscoshipping.it

AdSp Livorno in prima linea sul lavoro portuale il primo passo è il Piano risanamento dell'Alp

LIVORNO – Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale ha espresso parere favorevole sul Piano di risanamento predisposto dall'Alp, l'Agenzia autorizzata ai sensi dell'art. 17 a fornire manodopera in porto.
Sulla base di quanto previsto dall'art. 17, comma 15-bis della legge n. 84/94, l'AdSp può infatti destinare risorse,comunque non eccedenti il 15% delle entrate derivanti dalle tasse a carico delle merci, per implementare misure a sostegno dell'Azienda.
Il piano di risanamento prevede che siano destinati all'Alp 607 mila euro per consentirle, anche attraverso il previsto ingresso di nuovi soci, di far fronte al momento di crisi economica che sta attraversando da un anno a questa parte e che si è andato acuendo a causa della contrazione della domanda di trasporto marittimo innescata dal Coronavirus.
E' in un primo momento prevista l'erogazione di 297 mila euro per il ripianamento della perdita contabilizzata nel bilancio di esercizio del 2019 (297 mila euro). Sono inoltre previsti

Stefano Corsini

sino a un massimo di 56 mila euro per il ripianamento di eventuali perdite nel bilancio di esercizio del 2020, una volta che questo sarà stato approvato.
A fronte di Piani di dettaglio da approvare da parte dell'AdSp per il risanamento, altri 80 mila euro sono destinati al ricollocamento professionale e all'incentivazione all'esodo, mentre fino a 175 mila euro sono previsti per sovvenzionare il programma formativo della azienda.
"L'Alp – ha dichiarato il presidente Stefano Corsini – è un elemento imprescindibile nell'odierno schema della dinamica portuale e deve essere tutelata con interventi mirati ed efficaci. Nell'ambito di questi, le professionalità presenti all'interno dell'azienda devono essere valorizzate attraverso un processo di crescita che le pari a sostenere un futuro percorribile all'insegna di un nuovo equilibrio. L'AdSp comunque, sarà sempre in prima linea nel sostenere i traffici e l'occupazione che da essi deriva, pilastri dell'interesse pubblico da tutelare".
La società Alp Srl è stata costituita nel 2013 da parte di alcuni operatori portuali attraverso l'affitto e successivo acquisto di azienda dal precedente fornitore autorizzato Agelp Srl in liquidazione. Nel 2014, a seguito della messa in liquidazione della società, l'Autorità Portuale di Livorno è entrata nella compagine sociale acquistando ad un prezzo simbolico il 49% delle quote.
L'andamento della società è stato in sostanziale equilibrio sino al 2018 e l'AdSp ha ridotto la propria partecipazione dal 49% al 5,5%. Attualmente, Alp impiega 65 dipendenti.

Investiti 49 milioni nel sistema Livorno-Piombino impegnati per realizzare e manutenere infrastrutture

LIVORNO – Investiti 49 milioni di euro nei porti del sistema mar Tirreno settentrionale. Tanto ha impegnato, nel 2019, l'AdSp per realizzare e manutenere le infrastrutture dei suoi porti. Il quadro contabile che emerge dal bilancio consuntivo presentato nel Comitato di Gestione offre una visione confortante in termini di accountability dell'attività della Port Authority.
Nel 2019 sono stati impegnati 73 milioni di euro, di cui 49 per interventi infrastrutturali e manutentivi, e 24 per altre spese correnti. Sul fronte delle entrate, invece, l'anno passato l'AdSp ha incamerato 84 mln di euro, di cui 26,5 dalle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate, di ancoraggio ed erariali, con un incremento rispetto al 2018 di 5,5 mln di euro, a dimostrazione del crescente flusso dei traffici e delle navi che hanno attraccato nei porti nell'ultimo triennio prima dell'emergenza Covid. Sono stati inoltre incassati 18 milioni da proventi relativi alla riscossione dei canoni demaniali (tra concessioni, occupazione temporanea e accosti pubblici) e 29 milioni da trasferimenti di risorse da Stato e Regione.
Nel suo complesso l'Autorità di Sistema presenta al 31 Dicembre scorso un avanzo di amministrazione di esercizio pari a 11 milioni, che incrementa l'avanzo di amministrazione complessivo a 102,5 milioni di euro, di cui una parte vincolata per quasi 43,5 milioni, e un saldo finale di cassa di oltre 191 milioni di euro. Infine, la situazione economica presenta un utile di esercizio, al netto delle imposte, di 9,5 milioni di euro.
"Siamo contenti dei risultati del 2019, ha dichiarato il presidente dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale, Stefano Corsini. Voglio ringraziare gli uffici che hanno lavorato alacremente per rispettare i termini originari di presentazione del bilancio, recentemente prorogati a Giugno".
Per Corsini, quello approvato è "un bilancio in crescita, solido, che consente di avere a disposizione notevoli risorse da impiegare in infrastrutture, a fronte di un parco progetti che negli ultimi due anni è cresciuto enormemente e ci consentirà di accedere a ulteriori risorse e, a breve, di dare finalmente avvio a numerosi interventi che attendono da molto tempo".
Sono risorse "che ci consentono anche di affrontare al meglio la situazione congiunturale, e di sostenere, laddove possibile, le imprese e i lavoratori nei tempi difficili che ci aspettano".

CTN
COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION
Agenzia Marittima Austral (Società Trasporti Combinati s.r.l.)
Servizio bisettimanale diretto da Livorno
per Tunisi (Rades)
Rotabili - Containers - Merce varia su Mafis
Rese su Sousse - Sfax ed altre destinazioni interne della Tunisia
Per informazioni e noli rivolgersi
LIVORNO - Via del Forte San Pietro, 6 - Tel. 0586 883566 - Fax 0586 892387 - www.austral.it - e-mail:austral@austral.it

Kestrel

WWW.KESTREL-LINER.COM

Tropical SHIPPING

SOUTH AMERICAN INDEPENDENT LINE

Servizio Full Containers 20' e 40' box, HC, reefer

Prossime partenze per CARAIBI e CENTRO AMERICA

via MIAMI - *Maersk*	MSC VITTORIA	SEALAND ILLINOIS	MSC BEIJING	SEALAND MICHIGAN
LIVORNO	5-6	12-6	19-6	26-6
GENOVA	6-6	13-6	20-6	27-6
NAPOLI	7-6	14-6	21-6	28-6
ABACO: Marsh Harbour - Bahamas	6-7	13-7	20-7	27-7
BAHAMAS: Freeport	8-7	15-7	22-7	29-7
BAHAMAS: Nassau	8-7	15-7	22-7	29-7
GRAND CAYMAN: Georgetown	7-7	14-7	21-7	28-7
MEXICO: Port Morelos	5-7	12-7	19-7	26-7
TURKS & CAICOS: Grand Turk	7-7	14-7	21-7	28-7
TURKS & CAICOS: Providenciales	7-7	14-7	21-7	28-7

via CAUCEDO - *Hapag Lloyd*	OAKLAND EXPRESS	KOBE EXPRESS	TOKYO EXPRESS	HALIFAX EXPRESS
LIVORNO	5-6	12-6	19-6	26-6
GENOVA	6-6	14-6	21-6	28-6
ANGUILLA: Road Bay	3-7	11-7	18-7	25-7
ANTIGUA: St. John's	7-7	15-7	22-7	29-7
BARBADOS: Bridgetown	9-7	17-7	24-7	31-7
DOMINICA: Rosseau	11-7	19-7	26-7	2-8
GRENADA: St. Georges	13-7	21-7	28-7	4-8
GUYANA: Georgetown	15-7	23-7	30-7	6-8
NEVIS: Charlestown	17-7	25-7	1-8	8-8
ST. BARTHS: Gustavia	19-7	27-7	3-8	10-8
ST. CROIX: Hess Port	21-7	29-7	5-8	12-8
ST. KITTS: Basseterres	23-7	31-7	7-8	14-8
ST. JOHN: St. John Usvi	25-7	2-8	9-8	16-8
ST. LUCIA: Castries	27-7	4-8	11-8	18-8
ST. MARTEEN: Phillippsburg	29-7	6-8	13-8	20-8
ST. THOMAS: Charlotte Amalien	31-7	8-8	15-8	22-8
ST. VINCENT: Kingstown	2-8	10-8	17-8	24-8
TORTOLA: Road Town	4-8	12-8	19-8	26-8
VIRGIN ISLAND: Virgin Gorda	6-8	14-8	21-8	28-8

GROUPAGE settimanale per le destinazioni sopracitate e per:
Puertorico, Martinica, Guadalupe, Aruba, Curacao, Jamaica, Guyana, Costarica, El Salvador, Panama, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Suriname, Venezuela

centri di raccolta per merci groupage:

MILANO - CSA - Strada Nuova Paullese km. 10 - Caleppio di Settala (MI) - ***GENOVA -*** Euro Comm. Italia - Via Sardorella, 10 R
LIVORNO - CT TRANSPORT - Via Corrado Gambacciani (Pontedera) - ***NAPOLI -*** Mecfond - Via Emanuele Gianturco, 23

CSA Gruppo Centralfin spa

Agenti generali per l'Italia: Central Shipping Agency spa
MILANO - Tel. 02 334111 - Fax 02 3083672 e-mail:kestrel.lclmilano@csaspa.com
GENOVA - Tel. 010 65441Fax 010 6591433
LIVORNO - Tel. 0586 82631Fax 0586 882455

SINCERT Q.01.125B

Il presidente Mega ha completato con un importante tassello la nuova governance dell'Autorità dello Stretto

MESSINA – Il presidente Mario Mega ha completato con un importantissimo tassello, la nuova governance dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto.
Con il decreto n. 73 infatti è stato nominato il Comitato di gestione dell'AdSp, organo che in base alle normativa affiancherà il presidente nei prossimi quattro anni con competenze strategiche in materia di pianificazione, bilancio e amministrazione dei porti dello Stretto.
Componenti del Comitato saranno il dott. Alberto Porcelli, designato dalla Presidente della Regione Calabria, il prof. avv. Mario Caldarera e l'On. Domenico Donato Battaglia, indicati rispettivamente dai sindaci delle Città metropolitane di Messina e di Reggio Calabria ed il Direttore Marittimo della Sicilia Orientale, contrammiraglio Giancarlo Russo. Ad essi si aggiungeranno, in ordine a temi specifici che verranno trattati in relazione agli ambiti di rispettiva competenza, i Comandanti dei porti di Messina, Milazzo e Reggio Calabria.
Il Comitato di gestione inizierà immediatamente ad operare, nel pieno dei propri poteri così come stabilito dall'art. 9 della Legge n.84/1994, perché numerosi sono i progetti e gli atti di programmazione che il presidente Mega intende avviare per dare piena attuazione all'AdSp dello Stretto.
L'unico componente non ancora nominato, quello di designazione del presidente della Regione Siciliana, potrà comunque in qualsiasi momento essere aggregato alla nuova governance.
Il Comitato di gestione sostituisce pertanto da oggi il Comitato portuale della soppressa Autorità portuale di Messina, che ha concluso il suo mandato nella seduta del 22 Aprile scorso con l'approvazione del Rendiconto finanziario 2019, al

Mario Paolo Mega

quale vanno i ringraziamenti di Mega per l'impegno profuso e il lavoro svolto in questi anni.
"Sono molto soddisfatto della composizione del Comitato di Gestione, che annovera al suo interno professionisti con elevate competenze amministrative e gestionali e che possiedono una profonda conoscenza dei territori dell'Area dello Stretto e delle sue dinamiche economiche" dichiara il presidente Mario Mega. "Ringrazio, pertanto, la governatrice Jole Santelli ed i sindaci metropolitani Cateno De Luca e Giuseppe Falcomatà per aver indicato persone di così alto profilo, a cui rivolgo i migliori auguri di buon lavoro. Non meno importante sarà il contributo che potranno fornire i rappresentanti dell'Autorità Marittima con cui già in questi primi mesi di mandato ho avuto modo di operare in totale sinergia. Sono certo che grazie a questa squadra, che spero presto verrà completata con la designazione del rappresentante della Regione Siciliana, i porti dello Stretto potranno conoscere una nuova stagione di sviluppo e dimostrare l'importanza ed i benefici della presenza di una autonoma Autorità di Sistema portuale".

Vado Gateway lancia "APTM TERMPoint Appointmens" per facilitare accesso a Reefer e Container Terminal

VADO LIGURE – Vado Gateway lancia "APMT TERMPoint Appointments", una nuova app per mobile a disposizione degli autotrasportatori per facilitare l'accesso a reefer e container terminals.
Velocizzazione dei tempi di ingresso ai terminals, maggiore flessibilità e autonomia nella gestione degli orari, con possibilità di modificare in tempo reale il proprio appuntamento in qualsiasi momento e da qualsiasi luogo a seconda delle proprie necessità e riduzione dell'interazione con il personale al gate di accesso, sono i vantaggi principali per gli autotrasportatori diretti a Vado Gateway – l'infrastruttura portuale di Vado Ligure che comprende il nuovo container terminal e il Reefer Terminal.
Tramite la nuova app le aziende di trasporto hanno la possibilità di visualizzare e di modificare l'orario dei propri appuntamenti e, in particolare, controllare gli incarichi assegnati, inserire tutte le informazioni sul container richieste prima dell'arrivo, modificare eventualmente la finestra oraria dell'appuntamento, inserire il sigillo del container e visualizzare le informazioni dei terminals.
Un'opzione importante per i trasportatori che utilizzano più mezzi è inoltre la possibilità di cambiare direttamente all'interno dell'applicazione il numero di targa, in modo da poter visualizzare in tempo reale gli appuntamenti corrispondenti a ciascun mezzo di trasporto utilizzato.
L'utilizzo della nuova app riduce inoltre l'interazione tra le persone al gate di accesso, caratteristica di particolare rilevanza in questo momento di emergenza sanitaria.
L'applicazione, scaricabile gratuitamente dal Play Store e dall'Apple Store, é disponibile in italiano, inglese e spagnolo e ha lo scopo di facilitare l'interazione con i terminals di Vado Gateway sensibili alle esigenze dell'autotrasporto.
Con 700 metri di banchina e fondali fino a 17,25 mt, un'altezza di ben 4,5 metri sopra il livello del mare, il nuovo container terminal può accogliere ed operare senza limitazioni anche le grandi navi di ultima generazione (Ulcs – Ultra Large Container Ships).

Centro Internazionale Spedizioni S.p.A.
CASA DI SPEDIZIONI
OPERAZIONI PORTUALI
NOLEGGI
ASSICURAZIONI
57122 LIVORNO
VIA DELLE CATERATTE, 66
ph 0586 887121 serie
web: www.cislivorno.it
e-mail:cislivorno@cislivorno.it

Mega nave al Terminal Spinelli

GENOVA – Si è concluso con successo l'accosto sperimentale al ponte Etiopia del terminal Spinelli, nel porto di Genova, della portacontenitori liberiana "Agios Minas" che, con una lunghezza di 300 metri, una larghezza di 40 e un tonnellaggio lordo di 73.000 tonnellate è in assoluto la nave di dimensioni maggiori mai entrata nel canale di Sampierdarena.
L'unicità della manovra, studiata a fondo dai Piloti del porto di Genova con l'utilizzo di un simulatore di manovra e preparata nei minimi dettagli, si può intuire considerando che la lunghezza dell'unità supera del 50% la larghezza del canale in cui viene effettuata e che, quindi, per ovvie ragioni deve avvenire sempre in abbrivio controllato senza arrestare mai il moto.
A compiere la manovra di accosto al terminal Spinelli, il capo pilota Fabricatore Irace, i colleghi Marino e Scotto di Covella. A bordo anche gli ufficiali della Capitaneria di porto C.C. Berardi, S.T.V. Florio e il Nostromo del porto Castigliego.
Considerando poi il momento particolare che stiamo vivendo, il tutto acquisisce un valore aggiunto ed infonde speranza per una futura ripresa.

Venezia riattiva ufficio automotive con la Romania

VENEZIA – Buone notizie dal porto di Venezia con la ripresa del traffico automotive. Il terminal delle Autostrade del mare di Fusina vede riattivarsi uno dei settori di più recente acquisizione per lo scalo veneziano, quello del trasporto di automezzi, che nel 2019 ha registrato movimentazione portuale equivalente a circa 38 mila ton- nellate, di cui oltre 20 mila imbarcate e circa 18 mila allo sbarco.
Dopo lo stop dovuto all'emergenza pandemica, l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale annuncia l'arrivo odierno al terminal veneziano di un convoglio ferroviario carico di 240 automobili provenienti dallo stabilimento di un'importante casa automobilistica in Romania .
Con questo treno arrivano così anche i primi segnali di ripresa del comparto automotive nel terminal che negli anni passati ha registrato un trend di crescita costante. Grazie anche al buon lavoro della società Venice Ro-Port MoS Scpa che gestisce in concessione la piattaforma logistica di Fusina.
I mezzi saranno in questo caso riservati al mercato interno ed ai mercati vicini e concluderanno il loro tragitto via terra, mentre in altri casi il terminal garantisce l'intermodalità completa, in collegamento con i porti italiani e con gli altri Paesi che si affacciano sule sponde del Mediterraneo.
Via ferrovia nel 2019 sono arrivate a Marghera circa 33 mila tonnellate di automobili soprattutto da Romania e Slovacchia.
Di questa cifra solo una parte è destinata all'imbarco su nave.
Il collegamento con la Romania ritroverà cadenza bisettimanale da sabato 30 Maggio e l'auspicio è che questo servizio segni l'inizio di una ripresa dei traffici commerciali anche in altri settori.
Il terminal di Fusina si estende su una superficie di 150.000 metri quadrati scoperti, oltre a 30.000 metri quadrati coperti per le operazioni i logistica; 18.000 mq per uffici per attività portuali e di logistica e 12.000 mq adibiti ad uffici, con oltre 1.250 metri lineari di banchine.

Una veduta dell'Interporto Campano

De Micheli destina 45 milioni agli interporti primo passo per la valorizzazione della rete

ROMA – Il Mit ha annunciato un bando per 45 milioni di euro destinati a completare la rete degli interporti. "L'annuncio del ministero dei Trasporti della prossima pubblicazione di un bando per il finanziamento di interventi di completamento della rete nazionale degli Interporti, con particolare riferimento al Mezzogiorno, è certamente un fatto positivo. Rappresenta il segnale importante di una attenzione convinta del Ministero guidato dall'on. Paola De Micheli ed è un primo passo per una valorizzazione della rete interportuale italiana, quale asset fondamentale del Paese".
Lo sottolinea Matteo Gasparato, presidente della Uir (Unione Interporti Riuniti), l'associazione che riunisce tutti i 23 interporti italiani, in relazione all'annuncio che il Mit ha avviato le procedure per la predisposizione di un bando pubblico per complessivi 45 milioni di euro.
Le risorse messe a disposizione dal Fondo per gli investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese (2018-2022) sono destinate al completamento della rete nazionale degli interporti, con particolare riferimento al Mezzogiorno. Si tratta di una misura del cofinanziamento a fondo perduto o con finanza di progetto, tenuto conto che il contributo dello Stato (ai sensi di quanto previsto dall'art. 6 co. 5, punto d) della legge n. 204/1995 conversione del DL 98/1995) non può superare il 60% dell'importo per l'intervento.
Nell'assegnazione delle risorse si terrà conto, tra l'altro, della: coerenza dell'intervento con gli strumenti di pianificazione ("Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture"); effetti dell'intervento sotto l'aspetto della sostenibilità ambientale-energetica e dell'intermodalità finalizzata all'eliminazione di "colli di bottiglia" e allo sviluppo della retroportualità; opere stradali e ferroviarie finalizzate al potenziamento dell'interconnessione fra hub portuali e interporti, nell'ambito dell'area interportuale; fattibilità tecnico economica dell'intervento; connessione alla rete Ten-T (Trans-European Networks – Transportation); attuabilità del progetto in tempi certi, connessa al grado di maturità e condivisione del progetto (cantierabilità); adeguamento fasci di arrivo/partenza, presa/consegna e carico/scarico agli standard europei e conseguente ampliamento dei piazzali, secondo tempistiche coerenti con l'upgrade delle linee afferenti al nodo; elettrificazione di raccordi e/o binari di presa/consegna; interventi sul segnalamento per velocizzare la manovra.
Nei giorni scorsi il presidente degli interporti italiani, Matteo Gasparato, nonché presidente dell'Interporto di Verona, aveva inviato una lettera alla ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, in cui aveva chiesto "di mettere mano presto alla Legge di riordino degli interporti, la cui regolamentazione risale a oltre 30 anni fa, anche per non perdere il vantaggio competitivo rispetto agli altri paesi europei", ed evidenziato anche che "se in piena "pandemia" il sistema della circolazione delle merci non ha collassato lo si deve anche perchè è stato "puntellato" dal network delle strutture intermodali ed interportuali che hanno continuato a garantire l'operatività".
Oggi, gli interporti italiani complessivamente dispongono di circa 32 milioni di mq di aree e magazzini al servizio della logistica.
Circa 65 milioni sono le tonnellate movimentate, oltre 46.000 i treni partiti/arrivati all'anno. Pur potendo esprimere ancora notevoli potenzialità, la rete interportuale rappresenta oggi in Italia circa il 40% del valore aggiunto rispetto a quello attivato da tutte reti nazionali della logistica, compreso il mare.

MARFRET
Compagnie Maritime
MARSIGLIA
Servizi diretti per:
POINT A PITRE (Guadalupa)
FORT DE FRANCE (Martinica)
LA GUAIRA (Venezuela)
CARTAGENA (Colombia)
MANZANILLO (Panama)
PUERTO MOIN (Costa Rica)
TURBO (Colombia) PORT AU PRINCE (Haiti)
BARRANQUILLA (Colombia)
PUERTO CABELLO (Venezuela)
PAPEETE (Polinesia Francese)
NOUMEA (Nuova Caledonia)
SERVIZIO CONTAINER REEFER DA
CARTAGENA - PANAMA - PUERTO MOIN - TURBO
Per informazioni rivolgersi a:
AEM
AGENZIE EUROPEE MARITTIME
Sede di Genova: 16121 GENOVA
Via C.R. Ceccardi, 1/9
Tel. 010 57670.1 - Fax 010 5761006

Un'eccellenza marittima
internazionale
a Genova

Agenzia Marittima
LE NAVI

Genova Headoffice
Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma • Napoli • Gioia Tauro
Bari • Palermo • Pozzallo • Catania • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste

Agenzia Marittima Le Navi S.p.A.
Via Balleydier, 7N - 16149 Genova
Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail lenavi_itgoa@msclenavi.it

www.msc.com/ita

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification
N° IT237225

CDC si orienta verso le nuove risorse energetiche

Il nuovo logo Green Compass CDC disegna una bussola, in cui i punti cardinali, nord, ovest, est, sud diventano le parole chiave che identificano la missione del brand *"New Wind and Solar Energy"*.

La scelta di rafforzare l'iniziativa CDC nell'ambito delle energie rinnovabili è una scelta etica tesa a contribuire, per quanto ci è possibile, alla salvaguardia del pianeta, mirata alla lotta contro le emissioni nocive e l'implementazione dell'uso delle energie alternative. Si tratta di un impegno che CDC ha fatto proprio e rafforzato con la decisione di installare a copertura sul tetto della propria sede dei pannelli fotovoltaici di ultima generazione, orgogliosi di aver effettuato un investimento importante che ci gratifica nel pensare che l'energia per inviare una semplice mail è stata prodotta dal sole.

Nel progetto a seguire è anche prevista la verifica delle tecnologie connesse ai mini camini eolici e alle pavimentazioni che si attivano al passaggio dei mezzi all'interno dei magazzini. Tutte soluzioni che vanno nella direzione indicata dal Green Compass, qualcosa di più di un indirizzo di marcia, una vera e propria filosofia di brand che è nostro impegno espanderte a qualsiasi livello in qualsiasi direzione.

CDC Green Compass
vento e sole per gestire e spedire le vostre merci

CDC S.p.A. Head Office Livorno via Paleocapa, 1/5 - 57125 Livorno (Italy)
tel: +39 0586 241111 - fax: +39 0586 895216 / 896291 / 241200
Milano - Roma - Genova - San Juan - Montreal - Toronto
www.**cdc**italia.it **cdc.livorno**@cdcitalia.it

CDC
INTERNATIONAL
FREIGHT FORWARDERS