



**confetra**

Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica

# **RASSEGNA STAMPA**

Marzo 2020

CORONAVIRUS, **CONFETRA**: TRASPORTI NEL CAOS, SERVE UNA TASK FORCE  
AGENZIA RADIOCOR  
SEZIONE ECONOMIA  
CORONAVIRUS, **CONFETRA**: TRASPORTI NEL CAOS, SERVE UNA TASK FORCE

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 02 mar - 'Il settore dei trasporti sta vivendo una fase di totale caos, non serve e non basta una episodica riunione serve una task force permanente di reciproco ascolto e coordinamento strutturato'. E' quanto ha dichiarato il presidente di **Confetra**, Guido Nicolini al termine dell'incontro con la ministra Paola De Micheli sull'impatto del Coronavirus per il settore della logistica.

'La merce in giacenza presso gli hub sta assumendo dimensioni da collasso operativo, con centinaia di migliaia di pratiche in giacenza. L'incertezza regna sovrana: dai dispositivi di sicurezza obbligatori per i lavoratori alle minacciate Ordinanze di singole Regioni volte ad interdire al traffico veicolare merci pezzi di territorio, ove mai i vettori abbiano transitato in Zona Rossa. Una follia', ha detto Nicolini. 'Oggi sono state soppresse ben 11 coppie di treni. Siamo il Settore che, almeno nell'immediato, piu' sta subendo i contraccolpi dell'emergenza', ha concluso il presidente di **Confetra**.

La Confederazione ha illustrato alla ministra anche il proprio Documento di proposte per chiedere al Governo misure compensative in vista dell'attuale crollo dei volumi e, ancor di piu', della fase recessiva che rischia di aprirsi nei prossimi mesi e che viene quotata dagli analisti tra i 15 ed i 25 miliardi di euro di Pil.  
com - edt

CORONAVIRUS: **CONFETRA**, TRASPORTI E LOGISTICA VIVONO NEL CAOS  
AGENZIA KRONOS  
SEZIONE ECONOMIA  
CORONAVIRUS: **CONFETRA**, TRASPORTI E LOGISTICA VIVONO NEL CAOS =

Roma, 2 mar. (Adnkronos) - "Abbiamo rappresentato alla Ministra Paola De Micheli, il totale caos nel quale sta vi-vendo il nostro settore". A dichiararlo è Guido Nicolini, presidente di **Confetra**, al termine dell'incontro con la ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli. La confederazione ha illustrato il proprio documento di proposte per chiedere al Governo misure compensative in vista dell'attuale crollo dei volumi e, ancor di più, della fase recessiva che rischia di aprirsi nei prossimi mesi e che viene quotata dagli analisti tra i 15 ed i 25 mld di euro di pil.

"Il personale Usmaf - dice Nicolini - presso Porti ed Aeroporti è praticamente dimezzato, essendo stati funzionari e medici distaccati ai controlli su passeggeri ed equipaggi. La merce in giacenza presso gli hub sta assumendo dimensioni da collasso operativo, con centinaia di migliaia di pratiche in giacenza. L'incertezza regna sovrana: dai dispositivi di sicu-rezza obbligatori per i lavoratori - penso in particolare a quelli dei magazzini ed all'autotrasporto - alle minacciate Ordinanze di singole Regioni volte ad interdire al traffico veicolare merci pezzi di territorio, ove mai i vettori abbiano transitato in Zona Rossa. Una follia.

"Oggi sono state soppresse ben 11 coppie di treni. Siamo il Settore che, almeno nell'immediato, più sta subendo i contraccolpi dell'emergenza Coronavirus. Questo in-contro deve trasformarsi in una Task Force permanente di reciproco ascolto e coordinamento strutturato, non serve e non basta una episodica riunione". Con Nicolini, presente la Vice Presidente Vicario Silvia Moretto ed i rappresentanti di alcune delle Federazioni aderenti a **Confetra**: Fedespedi, Fedit, Assologistica, Assi-terminal, Fercargo, Assoferr, Anama, Assopostale, Assohandlers.

(Mcc/AdnKronos)

ISSN 2465 - 1222  
02-MAR-20 19:21

NNNN

CORONAVIRUS, **CONFETRA**: TRASPORTI E LOGISTICA SONO NEL CAOS TOTALE  
AGENZIA ASKANNEWS  
SEZIONE ECONOMIA  
MERCE IN GIACENZA È IN COLLASSO OPERATIVO

Roma, 2 mar. (askanews) - Trasporti e logistica vivono nel "totale caos". Questo l'appello lanciato da **Confetra** dopo l'incontro con la ministra Paola De Micheli cui ha partecipato il presidente Guido Nicolini.

Il personale Usmaf presso Porti ed Aeroporti è praticamente dimezzato, essendo stati funzionari e medici distaccati ai controlli su passeggeri ed equipaggi. La merce in giacenza presso gli hub sta assumendo dimensioni da collasso operativo, con centinaia di migliaia di pratiche in giacenza.

"L'incertezza regna sovrana: dai dispositivi di sicurezza obbligatori per i lavoratori, penso in particolare a quelli dei magazzini ed all'autotrasporto, alle minacciate ordinanze di singole Regioni volte ad interdire al traffico veicolare merci pezzi di territorio, ove mai i vettori abbiano transitato in Zona Rossa. Una follia", ha evidenziato Nicolini.

Oggi sono state soppresse ben 11 coppie di treni. "Siamo il Settore che, almeno nell'immediato, più sta subendo i contraccolpi dell'emergenza coronavirus. Questo incontro deve trasformarsi in una Task force permanente di reciproco ascolto e coordinamento strutturato, non serve e non basta una episodica riunione". **Confetra** ha chiesto al Governo misure compensative in vista dell'attuale crollo dei volumi e, ancor di più, della fase recessiva che rischia di aprirsi nei prossimi mesi e che viene quotata dagli analisti tra i 15 ed i 25 mld di euro di Pil".

Rbr

CORONAVIRUS: CONFETRA A MIT, TRASPORTI E LOGISTICA NEL CAOS

AGENZIA

AGI

SEZIONE

ECONOMIA

(AGI) - Roma, 2 mar. - Il settore dei trasporti e della logistica sta operando "nel totale caos". Lo ha dichiarato Guido Nicolini, presidente di Confetra, al termine dell'incontro delle associazioni di categoria con la ministra dei Trasporti Paola De Micheli.

"Il personale Usmaf presso porti ed aeroporti - ha spiegato Nicolini - e' praticamente dimezzato, essendo stati funzionari e medici distaccati ai controlli su passeggeri ed equipaggi. La merce in giacenza presso gli hub sta assumendo dimensioni da collasso operativo, con centinaia di migliaia di pratiche in giacenza. L'incertezza regna sovrana: dai dispositivi di sicurezza obbligatori per i lavoratori - in particolare a quelli dei magazzini ed all'autotrasporto - alle minacciate ordinanze di singole Regioni volte ad interdire al traffico veicolare merci pezzi di territorio, ove mai i vettori abbiano transitato in zona rossa. Una follia".

"Oggi - ha proseguito - sono state soppresse ben 11 coppie di treni. Siamo il settore che, almeno nell'immediato, piu' sta subendo i contraccolpi dell'emergenza Coronavirus". secondo Nicolini, serve "una task force permanente di reciproco ascolto e coordinamento strutturato, non serve e non basta una episodica riunione".

La confederazione ha illustrato alla ministra il proprio Documento di proposte per chiedere al Governo "misure compensative in vista dell'attuale crollo dei volumi e, ancor di piu', della fase recessiva che rischia di aprirsi nei prossimi mesi e che viene quotata dagli analisti tra i 15 ed i 25 mld di euro di Pil". (AGI)

Ing

021829 MAR 20

NNNN

## Coronavirus, Cnel e Confetra attivano gruppo di lavoro su logistica

(Teleborsa) - Cnel e Confetra, la principale associazione del settore Trasporti e Logistica, hanno attivato un gruppo di lavoro sul settore della logistica per raccogliere le istanze degli operatori ed elaborare un documento di proposte utile a supportare le scelte del Governo e il lavoro della task force che Confetra ha chiesto di attivare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'obiettivo, si legge in una nota, è "ricondurre ad omogeneità e coordinamento i tanti attori istituzionali che operano lungo la filiera del trasporto merci, così da avere disposizioni e comportamenti coerenti su tutta la rete - stradale e ferroviaria - e tutti i nodi - portuali e aeroportuali - nazionali", come ha scritto il presidente di Confetra Guido Nicolini alla Ministra Paola De Micheli.

Il gruppo di lavoro svilupperà in pochi giorni un ciclo di audizioni per raccogliere le esigenze degli operatori del settore, necessarie a fronteggiare l'emergenza e individuare le azioni concrete da mettere in campo.

"La logistica è uno dei settori maggiormente penalizzati dalle misure di contenimento della diffusione del Coronavirus imposte a livello nazionale e internazionale. Terminal portuali, interporti, centri di distribuzione, autotrasportatori, spedizionieri, operatori del cargo ferroviario e del cargo aereo stanno fronteggiando blocchi operativi ed ostacoli amministrativi enormi", sottolinea ancora la nota.

Il settore, ricorda Confetra, conta 100mila imprese e un milione e mezzo di addetti e produce 85 miliardi di euro di fatturato.

"Le misure imposte per contenere la diffusione del Coronavirus hanno aumentato le criticità già evidenziate nei mesi scorsi dal CNEL nelle tre proposte di legge presentate alla Camera (C. 2086, C. 2087, C. 2088) per la semplificazione normativa del sistema della logistica italiana, che oggi rappresenta il 10% del prodotto interno lordo", conclude la nota in cui si sottolineano come "le inefficienze nelle procedure operative interne del sistema comportino una perdita annua di oltre 30 miliardi di euro". © RIPRODUZIONE RISERVATA

## Coronavirus, Cnel e Confetra attivano gruppo di lavoro su logistica



Cnel e Confetra, la principale associazione del settore Trasporti e Logistica, hanno attivato un gruppo di lavoro sul settore della logistica per raccogliere le istanze degli operatori ed elaborare un documento di proposte utile a supportare le scelte del Governo e il lavoro della task force che Confetra ha chiesto di attivare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'obiettivo, si legge in una nota, è "ricondurre ad omogeneità e coordinamento i tanti attori istituzionali che operano lungo la filiera del trasporto merci, così da avere disposizioni e comportamenti coerenti su tutta la rete - stradale e ferroviaria - e tutti i nodi - portuali e aeroportuali - nazionali", come ha scritto il presidente di Confetra Guido Nicolini alla Ministra Paola De Micheli.

Il gruppo di lavoro svilupperà in pochi giorni un ciclo di audizioni per raccogliere le esigenze degli operatori del settore, necessarie a fronteggiare l'emergenza e individuare le azioni concrete da mettere in campo.

"La logistica è uno dei settori maggiormente penalizzati dalle misure di contenimento della diffusione del Coronavirus imposte a livello nazionale e internazionale. Terminal portuali, interporti, centri di distribuzione, autotrasportatori, spedizionieri, operatori del cargo ferroviario e del cargo aereo stanno fronteggiando blocchi operativi ed ostacoli amministrativi enormi", sottolinea ancora la nota.

Il settore, ricorda Confetra, conta 100mila imprese e un milione e mezzo di addetti e produce 85 miliardi di euro di fatturato.

"Le misure imposte per contenere la diffusione del Coronavirus hanno aumentato le criticità già evidenziate nei mesi scorsi dal CNEL nelle tre proposte di legge presentate alla Camera (C. 2086, C. 2087, C. 2088) per la semplificazione normativa del sistema della logistica italiana, che oggi rappresenta il 10% del prodotto interno lordo", conclude la nota in cui si sottolineano come "le inefficienze nelle procedure operative interne del sistema comportino una perdita annua di oltre 30 miliardi di euro".

## Coronavirus, Cnel e Confetra attivano gruppo di lavoro su logistica



Cnel e Confetra, la principale associazione del settore Trasporti e Logistica, hanno attivato un gruppo di lavoro sul settore della logistica per raccogliere le istanze degli operatori ed elaborare un documento di proposte utile a supportare le scelte del Governo e il lavoro della task force che Confetra ha chiesto di attivare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'obiettivo, si legge in una nota, è "riconduurre ad omogeneità e coordinamento i tanti attori istituzionali che operano lungo la filiera del trasporto merci, così da avere disposizioni e comportamenti coerenti su tutta la rete - stradale e ferroviaria - e tutti i nodi - portuali e aeroportuali - nazionali", come ha scritto il presidente di Confetra Guido Nicolini alla Ministra Paola De Micheli.

Il gruppo di lavoro svilupperà in pochi giorni un ciclo di audizioni per raccogliere le esigenze degli operatori del settore, necessarie a fronteggiare l'emergenza e individuare le azioni concrete da mettere in campo.

"La logistica è uno dei settori maggiormente penalizzati dalle misure di contenimento della diffusione del Coronavirus imposte a livello nazionale e internazionale. Terminal portuali, interporti, centri di distribuzione, autotrasportatori, spedizionieri, operatori del cargo ferroviario e del cargo aereo stanno fronteggiando blocchi operativi ed ostacoli amministrativi enormi", sottolinea ancora la nota.

Il settore, ricorda Confetra, conta 100mila imprese e un milione e mezzo di addetti e produce 85 miliardi di euro di fatturato.

"Le misure imposte per contenere la diffusione del Coronavirus hanno aumentato le criticità già evidenziate nei mesi scorsi dal Cnel nelle tre proposte di legge presentate alla Camera (C. 2086, C. 2087, C. 2088) per la semplificazione normativa del sistema della logistica italiana, che oggi rappresenta il 10% del prodotto interno lordo", conclude la nota in cui si sottolineano come "le inefficienze nelle procedure operative interne del sistema comportino una perdita annua di oltre 30 miliardi di euro".

## **Confetra avverte il governo: “Trasporti nel caos totale”**

Roma – “Trasporti e logistica vivono nel totale caos”. Sono le parole a caldo pronunciate da Guido Nicolini, presidente di **Confetra**, dopo l'incontro di oggi con la ministra dei Trasporti Paola De Micheli. I numeri, ricorda Nicolini dicono che “il personale Usmaf presso porti ed aeroporti è praticamente dimezzato, essendo stati funzionari e medici distaccati ai controlli su passeggeri ed equipaggi. La merce in giacenza presso gli hub sta assumendo dimensioni da collasso operativo, con centinaia di migliaia di pratiche in giacenza. L'incertezza regna sovrana: dai dispositivi di sicurezza obbligatori per i lavoratori – penso in particolare a quelli dei magazzini ed all'autotrasporto – alle minacciate ordinanze di singole regioni volte ad interdire al traffico veicolare merci pezzi di territorio, ove mai i vettori abbiano transitato in zona rossa. Una follia”.

Nicolini rincara la dose: “Oggi sono state soppresse ben 11 coppie di treni. Siamo il settore che, almeno nell'immediato, più sta subendo i contraccolpi dell'emergenza Coronavirus. Questo incontro deve trasformarsi in una task force permanente di reciproco ascolto e coordinamento strutturato, non serve e non basta una episodica riunione”. Con Nicolini, era presente la vice presidente vicario Silvia Moretto ed i rappresentanti di alcune delle federazioni aderenti a **Confetra**: **Fedespediti**, Fedit, Assologistica, Assiterminal, Fercargo, Assoferr, Anama, Assopostale, Assohandlers. La confederazione ha illustrato alla ministra anche il proprio Documento di proposte per chiedere al Governo misure compensative in vista dell'attuale crollo dei volumi e, ancor di più, della fase recessiva che rischia di aprirsi nei prossimi mesi e che viene quotata dagli analisti tra i 15 ed i 25 miliardi di euro di Pil.

## Coronavirus: CNEL e Confetra attivano gruppo di lavoro per piano di emergenza

[ship2shore.it/it/logistica/coronavirus-cn-el-e-confetra-attivano-gruppo-di-lavoro-per-piano-di-emergenza](http://ship2shore.it/it/logistica/coronavirus-cn-el-e-confetra-attivano-gruppo-di-lavoro-per-piano-di-emergenza)

Logistica

02/03/20 09:13

Indispensabili omogeneità e coordinamento di tutti gli attori coinvolti



== CONFETRA INFORMA ==

Il Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro (in accordo con Confetra, la principale associazione di categoria) ha attivato un gruppo di lavoro sul settore della logistica per raccogliere le istanze degli operatori ed elaborare un documento di proposte utile a supportare le scelte del Governo ed il lavoro della task force che Confetra ha chiesto di attivare presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, "per ricondurre ad omogeneità e coordinamento i tanti attori istituzionali che operano lungo la filiera del trasporto merci, così da avere disposizioni e comportamenti coerenti su tutta la rete - stradale e ferroviaria - e tutti i nodi - portuali e aeroportuali - nazionali", come ha scritto il presidente di Confetra Nicolini alla Ministra De Micheli.

Il gruppo di lavoro composto da consiglieri del CNEL e organizzazioni maggiormente rappresentative ai sensi della legge 936 del 1986, svilupperà in pochi giorni un ciclo di audizioni con l'obiettivo di raccogliere le esigenze degli operatori del settore necessarie a fronteggiare l'emergenza e individuare le azioni concrete da mettere in campo legate a fattori strutturali onde evitare il blocco del sistema.

1/2

La logistica è uno dei settori maggiormente penalizzati dalle misure di contenimento della diffusione del Coronavirus imposte a livello nazionale e internazionale. Terminal portuali, interporti, centri di distribuzione, autotrasportatori, spedizionieri, operatori del cargo ferroviario e del cargo aereo “stanno fronteggiando blocchi operativi ed ostacoli amministrativi enormi”. Con 100mila imprese e un milione e mezzo di addetti produce 85 miliardi di euro di fatturato e rappresenta, nelle sue diverse espressioni, a livello nazionale e locale, il raccordo tra manifattura e commercio.

Le misure imposte per contenere la diffusione del Coronavirus hanno aumentato le criticità già evidenziate nei mesi scorsi dal CNEL nelle tre proposte di legge presentate alla Camera (C. 2086, C. 2087, C. 2088 ) per la semplificazione normativa del sistema della logistica italiana. La logistica oggi rappresenta il 10% del Prodotto interno lordo. Le inefficienze nelle procedure operative all'interno del sistema comportano una perdita annua di oltre 30 miliardi di euro, si tratta di un gap che penalizza gli operatori nazionali nel confronto con i competitors esteri.

## Coronavirus: “Tempistiche insostenibili, la logistica rischia di andare ko”

L'allarme di Silvia Moretto (Fedespedi): “Lasciamo alla Sanità Marittima i controlli sulle merci, le ASL si occupino dei passeggeri”

Tempistiche dei controlli sulle merci in arrivo da Paesi extra Ue che hanno raggiunto livelli insostenibili, blocco della produzione in Cina, uno dei principali fornitori dell'Italia, e una supply chain logistica che rischia il collasso. È la denuncia che arriva da Fedespedi (Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali) per voce del suo Presidente Silvia Moretto, che lancia un ulteriore allarme sull'impatto che l'emergenza Coronavirus sta avendo (e potrà avere nelle prossime settimane) sull'economia italiana, etichettando come 'fondamentale' la richiesta di Confetra di creare una task force al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Attacca Moretto: “Le tempistiche dei controlli sulle merci in import da Paesi extra UE, non solo dalla Cina, hanno raggiunto livelli insostenibili. Basti pensare al caso denunciato dalle nostre imprese a Genova: l'attesa media di completamento dei controlli sulle merci in ingresso è passata da due a otto giorni e situazioni simili si riscontrano in molti porti e aeroporti del nostro Paese. Questa situazione si aggiunge al blocco della produzione in Cina, uno dei principali Paesi fornitori dell'Italia e dell'Europa, che mette a rischio gli approvvigionamenti per persone e imprese. Sempre a Genova sono già oltre 50 i collegamenti via mare cancellati con la Cina. Dramma-



Silvia Moretto

tico anche il calo dei volumi in import in Veneto, soprattutto via aerea. Le scorte iniziano a scarseggiare e quando finiranno si interromperanno intere filiere produttive. Federmeccanica, per fare un esempio, ha dichiarato che avranno seri problemi se gli approvvigionamenti non riprenderanno entro metà marzo, tra due settimane”.

Per questo Fedespedi 'sposa' la proposta di Confetra: “No a psicosi e a soluzioni locali, prese in ordine sparso e senza ascoltare la voce degli operatori economici. L'emergenza Coronavirus impone di accendere i riflettori sulla logistica che è vitale per la sopravvivenza dell'economia del Paese. Se la zona rossa di interdizione al traffico si allargasse dal lodigiano alle province di Milano, Bergamo o Brescia,

ad esempio, si andrebbe a bloccare la prima economia del Paese, e con essa una buona fetta dell'export italiano e dei flussi di merci dei principali scali del Nord Italia. Occorre che le istituzioni e il Governo prendano una volta per tutte coscienza della strategicità del nostro settore: senza produzione e senza logistica, senza import ed export, la nostra economia – già prevista in crescita solo dello “zero virgola” – rischia la recessione nel 2020. Non ce lo possiamo permettere”, aggiunge Moretto.

Secondo l'associazione, una soluzione immediata per normalizzare i flussi di merci potrebbe essere quella di sgravare gli Uffici di Sanità Marittima (USMAF), già gravemente sotto organico e in difficoltà prima della crisi Coronavirus, dei controlli sui passeggeri, affidando questi ultimi ad altri enti pubblici sul territorio, come le ASL. “La situazione in continua evoluzione, inoltre, richiede valutazioni attente che non penalizzino il Sistema Italia. Occorre monitorare le iniziative prese da altri Paesi (UE e non) nei nostri confronti: ora che il virus ha diffusione anche in Italia, il nostro Paese rischia l'isolamento. La politica faccia sentire la sua voce con fermezza contro decisioni ingiustificate e contrarie alla libera circolazione di persone e merci in area Shengen”, conclude Moretto.

## **Confetra dopo l'incontro a Roma: “Trasporti e logistica nel caos”**



Terminato l'incontro delle associazioni di categoria con la ministra dei trasporti Paola De Micheli, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica ha diramato una nota nella quale il presidente Guido Ncoli afferma: “Abbiamo rappresentato alla Ministra Paola De Micheli il totale caos nel quale sta vivendo il nostro settore”.

**Confetra** spiega che “il personale Usmaf presso porti e aeroporti è praticamente dimezzato, essendo stati funzionari e medici distaccati ai controlli su passeggeri ed equipaggi. La merce in giacenza presso gli hub sta assumendo dimensioni da collasso operativo, con centinaia di migliaia di pratiche in giacenza. L'incertezza regna sovrana: dai dispositivi di sicurezza obbligatori per i lavoratori – penso in particolare a quelli dei magazzini ed all'autotrasporto – alle minacciate ordinanze di singole Regioni volte a interdire al traffico veicolare merci pezzi di territorio, ove mai i vettori abbiano transitato in Zona Rossa. Una follia”.

Sempre la confederazione informa che oggi sono state soppresse ben 11 coppie di treni merci. “Siamo il Settore che, almeno nell'immediato, più sta subendo i contraccolpi dell'emergenza Coronavirus. Questo incontro deve trasformarsi in una task force permanente di reciproco ascolto e coordinamento strutturato, non serve e non basta una episodica riunione” ha concluso Nicolini.

Con lui era presente la vicepresidente vicaria Silvia Moretto e i rappresentanti di alcune delle federazioni aderenti a **Confetra**: **Fedespedi**, Fedit, Assologistica, Assiterminal, Fercargo, Assoferr, Anama, Assopostale e Assohandlers.

La Confederazione ha illustrato alla Ministra anche il proprio Documento di proposte “per chiedere al Governo misure compensative in vista dell'attuale crollo dei volumi e, ancor di più, della fase recessiva che rischia di aprirsi nei prossimi mesi e che viene quotata dagli analisti tra i 15 e i 25 miliardi di euro di Pil”.

È notizia sempre di oggi che il Cnel – Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro (in accordo con **Confetra**) ha attivato un gruppo di lavoro sul settore della logistica per raccogliere le istanze degli operatori ed elaborare un documento di proposte utile a supportare le scelte del Governo e il lavoro della task force che è stato chiesto di attivare presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Questo al fine di “ricostituire un'omogeneità e coordinamento i tanti

attori istituzionali che operano lungo la filiera del trasporto merci, così da avere disposizioni e comportamenti coerenti su tutta la rete, stradale e ferroviaria e tutti i nodi nazionali portuali e aeroportuali”.

Il gruppo di lavoro, composto da consiglieri del CNEL e organizzazioni maggiormente rappresentative ai sensi della legge 936 del 1986, svilupperà in pochi giorni un ciclo di audizioni con l’obiettivo di raccogliere le esigenze degli operatori del settore necessarie a fronteggiare l’emergenza e individuare le azioni concrete da mettere in campo legate a fattori strutturali onde evitare il blocco del sistema.

## **Confetra , il nostro settore sta vivendo nel totale caos a causa dell'emergenza coronavirus**

2 marzo 2020 La Confederazione chiede al governo una task force permanente di reciproco ascolto e coordinamento strutturato

Al termine dell'incontro odierno al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per esaminare l'impatto sul comparto del trasporto e della logistica dell'emergenza coronavirus, il presidente della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (**Confetra**), Guido Nicolini, ha reso noto che l'organizzazione ha «rappresentato alla ministra Paola De Micheli il totale caos nel quale sta vivendo il nostro settore». Nello specifico, **Confetra** ha denunciato che il personale degli Uffici di sanità marittima, aerea e di frontiera (USMAF) presso porti ed aeroporti «è praticamente dimezzato, essendo funzionari e medici stati distaccati ai controlli su passeggeri ed equipaggi. Inoltre la merce in giacenza presso gli hub sta assumendo dimensioni da collasso operativo, con centinaia di migliaia di pratiche in giacenza».

«L'incertezza - ha sottolineato il presidente di **Confetra** - regna sovrana: dai dispositivi di sicurezza obbligatori per i lavoratori, penso in particolare a quelli dei magazzini ed all'autotrasporto, alle minacciate ordinanze di singole Regioni volte ad interdire al traffico veicolare merci pezzi di territorio, ove mai i vettori abbiano transitato in Zona Rossa. Una follia».

«Oggi - ha rilevato Nicolini - sono state soppresse ben 11 coppie di treni. Siamo il settore che, almeno nell'immediato, più sta subendo i contraccolpi dell'emergenza coronavirus. Questo incontro deve trasformarsi in una task force permanente di reciproco ascolto e coordinamento strutturato, non serve e non basta una episodica riunione».

**Confetra** ha illustrato alla ministra anche il proprio documento di proposte per chiedere al governo misure compensative in vista dell'attuale crollo dei volumi e - ha precisato la Confederazione - ancor di più, della fase recessiva che rischia di aprirsi nei prossimi mesi e che viene quotata dagli analisti tra i 15 ed i 25 miliardi di euro di PIL.

Per **Confetra** , alla riunione odierna hanno partecipato, oltre al presidente Nicolini, la vice presidente vicario Silvia Moretto ed i rappresentanti di alcune delle federazioni aderenti alla Confederazione: **Fedespedi**, Fedit, Assologistica, Assiterminal, Fercargo, Assoferr, Anama,

Assopostale, Assohandlers.

Trasporti, Logistica

Roma  
02 Marzo 2020

## Coronavirus. Confetra: "Situazione nei porti pesantissima. Urgono interventi"

Confetra incontra la ministra De Micheli. Le richieste di Assologistica e Assoporti



02 Marzo 2020 - Roma - Terminato l'incontro delle associazioni di categoria con la ministra Paola De Micheli. "Abbiamo rappresentato alla ministra Paola De Micheli il totale caos nel quale sta vivendo il nostro settore" ha dichiarato Guido Nicolini, presidente di Confetra, uscendo dal ministero".

Il personale Usmaf presso i porti e gli aeroporti è praticamente dimezzato, essendo stati distaccati funzionari e medici ai controlli su passeggeri ed equipaggi. La merce in giacenza presso gli hub sta assumendo dimensioni da collasso operativo, con centinaia di migliaia di pratiche in giacenza. L'incertezza regna sovrana: dai dispositivi di sicurezza obbligatori per i lavoratori – penso in particolare a quelli dei magazzini e all'autotrasporto – alle minacciate ordinanze di singole Regioni volte a interdire al traffico veicolare merci dei pezzi di territorio, se mai i vettori fossero transitati in Zona Rossa. Una follia.

Oggi sono state soppresse ben 11 coppie di treni. Siamo il settore che, almeno nell'immediato, sta subendo di più i contraccolpi dell'emergenza Coronavirus. Questo incontro deve trasformarsi in una Task Force permanente di reciproco ascolto e coordinamento strutturato, non serve e non basta una episodica riunione".

Con Nicolini, presente la vice presidente vicario Silvia Moretto e i rappresentanti di alcune delle Federazioni aderenti a Confetra: Fedespedi, Fedit, Assologistica, Assiterminal, Fercargo, Assoferr, Anama, Assopostale, Assohandlers.

La Confederazione ha illustrato alla Ministra anche il proprio documento di proposte per chiedere al Governo misure compensative in vista dell'attuale crollo dei volumi e, ancor di più, della fase recessiva che rischia di aprirsi nei prossimi mesi e che viene quotata dagli analisti tra i 15 ed i 25 mld di euro di PIL.

Daniele Rossi, presidente di Assoporti: "Con il prof. Walter Ricciardi, docente dell'Università

Cattolica e consulente del ministro Speranza per l'emergenza coronavirus, abbiamo concordato di fargli avere proposte per la gestione della situazione con procedure sanitarie univoche per tutti i porti. Nell'incontro di oggi, la ministra ha raccolto le richieste delle categorie, prevalentemente di tipo economico e finanziario, tra cui la sospensione dei versamenti di imposte e simili per recuperare liquidità alle imprese. Entro 36 ore le categorie possono mandare proposte dettagliate che saranno filtrate al MIT e poi portate in CdM mercoledì. Assoportori insisterà sulla richiesta di incremento del personale Usmaf".

Andrea Gentile, presidente di Assologistica, nell'interesse dei terminalisti, ha chiesto "uno sconto sulle concessioni demaniali, l'annullamento delle maggiorazioni Ires e la sospensione per 12 mesi delle accise sui carburanti per i mezzi operativi portuali". 

© copyright Porto Ravenna News



## Coronavirus: gruppo di lavoro sulla logistica presso il CNEL per definire un piano per gestire l'emergenza

2 marzo 2020

Il Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro (CNEL) ha attivato un **gruppo di lavoro sul settore della logistica** per raccogliere le **istanze degli operatori** ed **elaborare un documento di proposte** utile a supportare le scelte del Governo e il lavoro della task force che Confetra ha chiesto di attivare presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, «per **ricondurre ad omogeneità e coordinamento i tanti attori istituzionali** che operano lungo la filiera del trasporto merci, così da avere disposizioni e comportamenti **coerenti su tutta la rete** – stradale e ferroviaria – e tutti i nodi – portuali e aeroportuali – nazionali», come ha scritto il presidente di Confetra **Guido Nicolini** alla ministra **Paola De Micheli**. Tutto lascia presupporre, quindi, che la creazione di questo gruppo di lavoro sia uno degli argomenti in [discussione oggi pomeriggio all'incontro convocato al ministero con tutte le confederazioni](#) della logistica.

Lo scopo del gruppo di lavoro – composto da consiglieri del CNEL e delle organizzazioni maggiormente rappresentative ai sensi della legge 936 del 1986 – sarà quello di **sviluppare in tempi brevissimi un ciclo di audizioni** al fine di raccogliere istanze degli operatori del settore utili a fronteggiare

l'emergenza e di individuare le azioni concrete da mettere in campo per evitare il blocco del sistema.

Le misure imposte per contenere la diffusione del Coronavirus hanno aumentato le criticità già evidenziate nei mesi scorsi dal CNEL nelle **tre proposte di legge** presentate alla Camera (C. 2086, C. 2087, C. 2088) **per la semplificazione normativa del sistema della logistica italiana**. La logistica oggi rappresenta il **10% del Prodotto interno lordo** e viene gestita da **100mila imprese e un milione e mezzo di addetti** che producono **85 miliardi di euro di fatturato**. Le **inefficienze** nelle procedure operative all'interno del sistema comportano una **perdita annua di oltre 30 miliardi** di euro, si tratta di un gap che penalizza gli operatori nazionali nel confronto con i competitors esteri.

Vuoi restare aggiornato sulle ultime notizie in tema di trasporti e logistica? Iscriviti alla newsletter di Uomini e Trasporti. È gratuita e la riceverai via mail.

## EFFETTI DEL CORONAVIRUS, DE MICHELI INCONTRA LE ASSOCIAZIONI

Terminato l'incontro delle associazioni di categoria con la ministra Paola De Micheli. "Abbiamo rappresentato a De Micheli il totale caos nel quale sta vivendo il nostro settore" ha dichiarato Guido Nicolini, presidente di **Confetra**, uscendo dal ministero. Il personale Usmaf presso i porti e gli aeroporti è praticamente dimezzato, essendo stati distaccati funzionari e medici ai controlli su passeggeri ed equipaggi. "La merce in giacenza presso gli hub sta assumendo dimensioni da collasso operativo, con centinaia di migliaia di pratiche in giacenza - continua Nicolini- L'incertezza regna sovrana: dai dispositivi di sicurezza obbligatori per i lavoratori – penso in particolare a quelli dei magazzini e all'autotrasporto – alle minacciate ordinanze di singole Regioni volte a interdire al traffico veicolare merci dei pezzi di territorio, se mai i vettori fossero transitati in zona rossa. Una follia. Oggi sono state soppresse ben 11 coppie di treni. Siamo il settore che, almeno nell'immediato, sta subendo di più i contraccolpi dell'emergenza Coronavirus. Questo incontro deve trasformarsi in una task force permanente di reciproco ascolto e coordinamento strutturato, non serve e non basta una episodica riunione".

Con Nicolini, presente la vice presidente vicario Silvia Moretto e i rappresentanti di alcune delle federazioni aderenti a **Confetra: Fedespedi, Fedit, Assologistica, Assiterminal, Fercargo, Assoferr, Anama, Assopostale, Assohandlers**. La Confederazione ha illustrato alla ministra anche il proprio documento di proposte per chiedere al Governo misure compensative in vista dell'attuale crollo dei volumi e, ancor di più, della fase recessiva che rischia di aprirsi nei prossimi mesi e che viene quotata dagli analisti tra i 15 ed i 25 miliardi di euro di PIL.

## La logistica cerca di affrontare il caos coronavirus

2020-03-02 21:03:15 Michele Latorre

Dopo una settimana difficile per il trasporto merci e la logistica a causa della diffusione della Covid-19 in Lombardia, Emilia Romagna e Veneto, finalmente il 2 marzo 2020 i rappresentanti del settore sono riusciti a parlare con la ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, per fare il punto della situazione. Il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha sintetizzato così l'incontro: "Abbiamo rappresentato alla ministra Paola De Micheli, il **totale caos nel quale sta vivendo il nostro settore**". Il panorama presentato dalla confederazione del trasporto mostra un'enorme incertezza: "Dai dispositivi di sicurezza obbligatori per i lavoratori – penso in particolare a quelli dei magazzini e all'autotrasporto – alle minacciate ordinanze di singole Regioni volte a interdire al traffico veicolare merci dei pezzi di territorio, se mai i vettori fossero transitati in Zona Rossa. Una follia".

Nicolini ha illustrato anche specifiche situazioni, come il **personale dell'Usmaf per i controlli alle merci** in porti e aeroporti praticamente dimezzato, perché una parte consistente è stata distaccata ai controlli sui passeggeri e gli equipaggi. Quindi, la merce in giacenza negli hub sta "assumendo dimensioni da collasso operativo, con centinaia di migliaia di pratiche in giacenza". Nel trasporto ferroviario, solo il 2 marzo sono state soppresse undici coppie di treni. "Questo incontro deve trasformarsi in una Task Force permanente di reciproco ascolto e coordinamento strutturato, non serve e non basta una episodica riunione", conclude Nicolini.

La delegazione di Confrtrasporto ha chiesto alla ministra dei Trasporti **"l'adozione di linee-guida chiare, omogenee, coordinate a livello centrale**, oltre al sostegno al lavoro in termini contributivi e di ammortizzatori sociali, anche per le cooperative oltre che per le piccole e medie imprese". In una nota, la confederazione apprezza la disponibilità e l'impegno della ministra aggiungendo che "ovviamente è necessario che alle dichiarazioni seguano presto interventi concreti".

**Nell'autotrasporto, Confrtrasporto chiede** di considerare nel sostegno alle imprese anche quelle che operano fuori dalle zone rosse "perché sono già molte le aziende di autotrasporto che non riescono a lavorare, o lavorano fra mille difficoltà e senza la certezza di poter raggiungere le zone di destinazione". In termini di provvedimenti concreti, la confederazione chiede di prolungare di almeno quattro mesi le domande per il super-ammortamento e la proroga dei corsi per la Carta di qualificazione del conducente.

**Nel trasporto marittimo al primo posto** c'è il forte calo dei traffici container da e per l'Asia: "Il quadro diventerà più nitido solo a partire dalla primavera, anche se i porti dell'Alto Adriatico, da Trieste a Venezia, già registrano un sensibile calo di arrivi dei container dalla Cina. Un'onda lunga che avrà effetti pesanti sia sul piano crocieristico che del trasporto merci, toccando il punto peggiore nel mese di maggio", spiega Confrtrasporto. Un calo che porterà conseguenze anche alle casse dello Stato, per la riduzione degli incassi sui dazi causati dal trasferimento delle rotte su porti esteri. La prima misura chiesta dalla confederazione è la riduzione della tassa di ancoraggio e dei canoni di concessione.

Confrtrasporto ha spiegato alla ministra dei Trasporti che **tra le imprese più colpite ci sono quelle della logistica**, soprattutto in Lombardia e Veneto. "Ci sono siti di stoccaggio da cui dipende il funzionamento di tutta la filiera distributiva, che si trovano all'esterno delle zone rosse, e che, in ragione di questo, dovrebbero essere operativi". dichiara il segretario generale di Confrtrasporto Pasquale Russo. "Ma in diversi casi i dipendenti risiedono nelle zone rosse, dalle quali non possono uscire per recarsi al lavoro. Stiamo parlando di centinaia di lavoratori. Dire che quei depositi stanno lavorando a ranghi ridotti è un eufemismo: il tasso di assenteismo stimato è del 30-40%".

Russo conclude affermando che "Stiamo parlando di una **catena di lavoro che non opera per segmenti**. C'è un'interdipendenza tra i siti di stoccaggio e i trasporti, così come c'è tra gli stabilimenti produttivi e i trasporti, e se si fermano i magazzini, gli stabilimenti (alcuni hanno chiuso perché in zone rosse) e i trasporti si ferma tutto".

Al termine dell'incontro, le **reazioni ufficiali di alcuni partecipanti sono state di delusione**. Da parte della ministra De Micheli non sono arrivate proposte concrete, mentre gli operatori chiedono provvedimenti mirati al settore e non quelli generici finora prospettati, tra cui la cassa integrazione oppure ristori che riceveranno chissà quando. Chiedono anche indicazioni operative precise per l'intera filiera, soprattutto per l'autotrasporto che nei giorni scorsi ha visto casi di veicoli cui è stato impedito l'ingresso in piazzali o di autisti cui sono chieste certificazioni o informazioni sugli spostamenti pregressi. In questa fase, però, la ministra si è limitata a chiedere alle associazioni proposte entro 36 ore, che saranno portate al Consiglio dei ministri del 4 marzo.

## “Trasporti e logistica nel caos in Italia”



Terminato l'incontro delle associazioni di categoria con la ministra dei trasporti Paola De Micheli, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica ha diramato una nota nella quale il presidente Guido Ncoli afferma: “Abbiamo rappresentato alla Ministra Paola De Micheli il totale caos nel quale sta vivendo il nostro settore”.

**Confetra** spiega che “il personale Usmaf presso porti e aeroporti è praticamente dimezzato, essendo stati funzionari e medici distaccati ai controlli su passeggeri ed equipaggi. La merce in giacenza presso gli hub sta assumendo dimensioni da collasso operativo, con centinaia di migliaia di pratiche in giacenza. L'incertezza regna sovrana: dai dispositivi di sicurezza obbligatori per i lavoratori – penso in particolare a quelli dei magazzini ed all'autotrasporto – alle minacciate ordinanze di singole Regioni volte a interdire al traffico veicolare merci pezzi di territorio, ove mai i vettori abbiano transitato in Zona Rossa. Una follia”.

Sempre la confederazione informa che oggi sono state soppresse ben 11 coppie di treni merci. “Siamo il Settore che, almeno nell'immediato, più sta subendo i contraccolpi dell'emergenza Coronavirus. Questo incontro deve trasformarsi in una task force permanente di reciproco ascolto e coordinamento strutturato, non serve e non basta una episodica riunione” ha concluso Nicolini.

Con lui era presente la vicepresidente vicaria Silvia Moretto e i rappresentanti di alcune delle federazioni aderenti a **Confetra**: **Fedespediti**, Fedit, Assologistica, Assiterminal, Fercargo, Assoferr, Anama, Assopostale e Assohandlers.

La Confederazione ha illustrato alla Ministra anche il proprio Documento di proposte “per chiedere al Governo misure compensative in vista dell'attuale crollo dei volumi e, ancor di più, della fase recessiva che rischia di aprirsi nei prossimi mesi e che viene quotata dagli analisti tra i 15 e i 25 miliardi di euro di Pil”.

È notizia sempre di oggi che il Cnel – Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro (in accordo con **Confetra**) ha attivato un gruppo di lavoro sul settore della logistica per raccogliere le istanze degli operatori ed elaborare un documento di proposte utile a supportare le scelte del Governo e il lavoro della task force che è stato chiesto di attivare presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Questo al fine di “ricondurre a omogeneità e coordinamento i tanti attori istituzionali che operano lungo la filiera del trasporto merci, così da avere disposizioni e comportamenti coerenti su tutta la rete, stradale e ferroviaria e tutti i nodi nazionali portuali e aeroportuali”.

Il gruppo di lavoro, composto da consiglieri del CNEL e organizzazioni maggiormente rappresentative ai sensi della legge 936 del 1986, svilupperà in pochi giorni un ciclo di audizioni con l'obiettivo di raccogliere le esigenze degli operatori del settore necessarie a fronteggiare l'emergenza e individuare le azioni concrete da mettere in campo legate a fattori strutturali onde evitare il blocco del sistema.

## Con il Coronavirus triplicano le tempistiche dell'import, la denuncia di Fedespedi

Fedespedi, la **Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni internazionali**, non gira tanto intorno al problema: il Coronavirus – e le paure che si porta dietro, più o meno giustificate – stanno **paralizzando il sistema di import-export** da e per i Paesi extra europei.

Senza contare l'**effetto boomerang** che l'esaltazione del problema contagi in Italia sta avendo anche riguardo il nostro stesso Paese e le sue attività.

Fedespedi e Confetra hanno chiesto al Ministero dei Trasporti di istituire una **task force** perché, almeno sul territorio italiano, siano condivise prassi e procedure, cercando di gestire l'emergenza senza trasformarla in una paralisi che sarebbe soffocante per l'economia nazionale.

### Supply chain logistica a rischio collasso

A parlare è Silvia Moretto, Presidente di Fedespedi:

*le tempistiche dei controlli sulle merci in import da Paesi extra UE (non solo dalla Cina) hanno raggiunto livelli insostenibili. Basti pensare al caso denunciato dalle nostre imprese a Genova: l'attesa media di completamento dei controlli sulle merci in ingresso è passata da due a otto giorni e situazioni simili si riscontrano in molti porti e aeroporti del nostro Paese. Questa situazione si aggiunge al blocco della produzione in Cina, uno dei principali Paesi fornitori dell'Italia e dell'Europa, che mette a rischio gli approvvigionamenti per persone e imprese. Sempre a Genova sono già oltre 50 i collegamenti via mare cancellati con la Cina. Drammatico anche il calo dei volumi in import in Veneto, soprattutto via aerea. Le scorte iniziano a scarseggiare (Federmeccanica, per fare un esempio, ha dichiarato che avranno seri problemi se gli approvvigionamenti non riprenderanno entro metà*

marzo, tra due settimane) e quando finiranno si interromperanno intere filiere produttive



## Richiesta una task force al MIT

«Fedespediti aderisce pienamente all'iniziativa di Confetra, che ha chiesto al Ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, di istituire una task force per monitorare in tempo reale gli impatti del Coronavirus sulla logistica e gestire questa crisi garantendo un coordinamento a livello centrale e disposizioni omogenee su tutto il territorio nazionale. No a psicosi e a soluzioni locali, prese in ordine sparso e senza ascoltare la voce degli operatori economici» ha aggiunto il Presidente Moretto «L'emergenza Coronavirus impone di accendere i riflettori sulla logistica che è vitale per la sopravvivenza dell'economia del Paese. Se la zona rossa di interdizione al traffico si allargasse dal lodigiano alle province di Milano, Bergamo o Brescia, ad esempio, si andrebbe a bloccare la prima economia del Paese, e con essa una buona fetta dell'export italiano e dei flussi di merci dei principali scali del Nord Italia. Occorre che le istituzioni e il Governo prendano una volta per tutte coscienza della strategicità del nostro settore: senza produzione e senza logistica, senza import ed export, la nostra economia – già prevista in crescita solo dello "zero virgola" – rischia la recessione nel 2020. Non ce lo possiamo permettere».

## Una soluzione: sgravare gli uffici di sanità marittima

Pur comprendendo e condividendo la priorità del Ministero della Salute di salvaguardia della salute pubblica, l'attività produttiva e logistica del Nord, locomotiva dell'economia italiana, non può essere bloccata: *"Una possibile soluzione immediata per normalizzare i flussi di merce che ancora resistono potrebbe essere quella di sgravare gli Uffici di Sanità Marittima (USMAF), già gravemente sotto organico e in difficoltà prima della crisi Coronavirus, dei controlli sui passeggeri, affidando questi ultimi ad altri enti pubblici sul territorio, come le ASL"* propone il Presidente Moretto *"Lo scorso 8 gennaio, prima dell'emergenza, abbiamo incontrato insieme a Confetra il Ministero della Salute per segnalare la grave carenza di medici addetti al controllo delle merci. Ora che questi pochi medici sono stati spostati ai controlli sulle persone, i servizi alla merce sono paralizzati e questo non è accettabile. La nostra logistica così rischia il KO tecnico"*.

*"La situazione in continua evoluzione, inoltre"* conclude Moretto *"richiede valutazioni attente che non penalizzino il Sistema Italia. Occorre monitorare le iniziative prese da altri Paesi (UE e non) nei nostri confronti: ora che il virus ha diffusione anche in Italia, il nostro Paese rischia l'isolamento. La politica faccia sentire la sua voce con fermezza contro decisioni ingiustificate e contrarie alla libera circolazione di persone e merci in area Shengen"*.

## Camera: audizione di Pivetti (ASSOFERR) e Legnani (FERCARGO) su contratto programma RFI

(FERPRESS) – Roma, 3 MAR – Audizione in Commissione Trasporti della Camera del presidente di ASSOFERR, Irene Pivetti, e del presidente di FERCARGO, Luigi Legnani, nell'ambito dell'esame dello schema di aggiornamento 2018-2019 del contratto di programma 2017-2021 – Parte investimenti tra il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa. All'audizione ha partecipato anche **CONFETRA**, che ha lasciato spazio alle due associazioni rappresentative di imprese del settore che aderiscono alla confederazione.

**L'articolo è leggibile solo dagli abbonati.**

L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo €250,00 + iva.

Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario.

Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: [segreteria@ferpress.it](mailto:segreteria@ferpress.it)

Publicato da RED il: 3/3/2020 h 16:36 - Riproduzione riservata

## Confetra sull'incontro con ministra Paola De Micheli su effetti Coronavirus



Logistica

Nicolini: "Trasporti e logistica vivono nel totale caos"



== **CONFETRA** INFORMA ==

"Abbiamo rappresentato alla Ministra Paola De Micheli, il totale caos nel quale sta vivendo il nostro settore" ha dichiarato Guido Nicolini, presidente di **Confetra**, al termine dell'incontro delle associazioni di categoria con la ministra Paola De Micheli.

Il personale Usmaf presso Porti ed Aeroporti è praticamente dimezzato, essendo stati funzionari e medici distaccati ai controlli su passeggeri ed equipaggi. La merce in giacenza presso gli hub sta assumendo dimensioni da collasso operativo, con centinaia di migliaia di pratiche in giacenza. L'incertezza regna sovrana: dai dispositivi di sicurezza obbligatori per i lavoratori – penso in particolare a quelli dei magazzini ed all'autotrasporto – alle minacciate Ordinanze di singole Regioni volte ad interdire al traffico veicolare merci pezzi di territorio, ove mai i vettori abbiano transitato in Zona Rossa. Una follia.

Oggi sono state soppresse ben 11 coppie di treni. Siamo il Settore che, almeno nell'immediato, più sta subendo i contraccolpi dell'emergenza Coronavirus. Questo incontro deve trasformarsi in una Task Force permanente di reciproco ascolto e coordinamento strutturato, non serve e non basta una episodica riunione".

Con Nicolini, presente la Vice Presidente Vicario Silvia Moretto ed i rappresentanti di alcune delle Federazioni aderenti a **Confetra**: **Fedespedi**, Fedit, Assologistica, Assiterminal, Fercargo, Assoferr, Anama, Assopostale, Assohandlers.

La Confederazione ha illustrato alla Ministra anche il proprio Documento di proposte per chiedere al Governo misure compensative in vista dell'attuale crollo dei volumi e, ancor di più, della fase recessiva che rischia di aprirsi nei prossimi mesi e che viene quotata dagli analisti tra i 15 ed i 25 mld di euro di PIL.



## Ecco le richieste di trasporto e logistica per far fronte alla difficoltà prodotte dal coronavirus

3 marzo 2020

Le difficoltà provocate dall'emergenza coronavirus al mondo dell'autotrasporto e della logistica sono state tante. E giustamente il governo intende affrontarle. A questo scopo ieri pomeriggio la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Paola De Micheli**, ha convocato al ministero i **rappresentanti delle principali confederazioni** che raccolgono aziende attive in qualche ambito di trasporto allo scopo di raccogliere in tempi brevi (36 ore circa) **proposte da portare poi al Consiglio dei ministri del 4 marzo** in cui, dopo le disposizioni dei giorni scorsi dettate soprattutto dalla necessità di porre un freno sanitario al diffondersi del virus, si dovrebbero prendere **decisioni di natura economica** per cercare di evitare che la situazione creata si mette in crisi troppe aziende.

### Analisi e richieste di Confetra

La prima necessità emersa dall'incontro è stata rilevata da **Confetra** il cui presidente, **Guido Nicolini**, ha parlato del «**totale caos** nel quale sta vivendo il settore». E per argomentare tale condizione critica ha fatto riferimento al **dimezzamento del personale Usmaf presente nei porti e negli aeroporti**, in quanto funzionari e medici sono stati spostati a eseguire controlli

su passeggeri ed equipaggi. In questo modo **la merce in giacenza presso gli hub aumenta a dismisura** «assumendo dimensioni da collasso operativo, con **centinaia di migliaia di pratiche in giacenza**». E poi l'**incertezza** che attraversa trasversalmente tanti momenti, da quella sui **dispositivi di sicurezza obbligatori per i lavoratori**, fino alle minacciate ordinanze di singole Regioni - definite da Confetra «una follia!» - volte a interdire al traffico veicolare merci dei pezzi di territorio, se soltanto i vettori fossero transitati in Zona Rossa.

Ecco perché Confetra (presente insieme a Fedespediti, Fedit, Assologistica, Assiterminal, Fercargo, Assoferr, Anama, Assopostale, Assohandlers) ha di fatto **chiesto che l'incontro di ieri si trasformi in una «Task Force permanente** di reciproco ascolto e coordinamento strutturato», in quanto una riunione episodica sarebbe insufficiente e inutile.

Sul fronte economica, invece, la Confederazione ha chiesto al Governo **misure compensative in vista dell'attuale crollo dei volumi** e, ancor di più, della fase recessiva che rischia di aprirsi nei prossimi mesi, quantificata dagli analisti tra i 15 e i 25 miliardi di euro di PIL.

### **Analisi e proposte di Conftrasporto**

Conftrasporto-Confcommercio ha avanzato alla ministra De Micheli l'adozione di linee-guida chiare, omogenee, coordinate a livello centrale, oltre al **sostegno al lavoro in termini contributivi e di ammortizzatori sociali**, da riconoscere anche alle **cooperative oltre che alle piccole e medie imprese**.

Il segretario generale **Pasquale Russo** (insieme ai rappresentanti di Federlogistica, Fai, Federagenti, AssArmatori e Assocostieri) ha seguito nell'analisi la falsa riga di Nicolini, tracciando un **quadro della situazione drammatico anche al di fuori dalle zone rosse**, «con ordinanze e iniziative estemporanee che al momento viaggiano in ordine sparso».

Passando poi all'esame dei singoli comparti, sul **fronte marittimo** si attende la primavera per avere un quadro più nitido, anche se i porti dell'Alto Adriatico, da Trieste a Venezia, già registrano un sensibile calo di arrivi dei container dalla Cina e il **momento più critico è previsto per il mese di maggio**. Peraltro, se i porti italiani saranno sostituiti da quelli esteri, questo potrebbe creare **ammanchi anche nelle finanze dello Stato sotto forma di mancato incasso dei dazi**. Considerato che questi ammontano a **13 miliardi di euro** all'anno, se anche solo il 10% delle navi venisse 'dirottato' in scali diversi dai nostri la perdita **sarebbe di 1 miliardo e 300mila euro**.

Ecco perché la proposta di Conftrasporto è di **ridurre da subito la tassa di ancoraggio e i canoni di concessione, di effettuare i controlli nel porto di partenza** e stabilire un 'protocollo' unitario a livello istituzionale.

In **ambito logistico**, invece, Russo ha riferito che esistono «siti di stoccaggio da cui dipende il funzionamento di tutta la filiera distributiva, che si trovano

all'esterno delle zone rosse e che, in ragione di questo, dovrebbero essere operativi. Ma in diversi casi i dipendenti risiedono nelle zone rosse, dalle quali non possono uscire per recarsi al lavoro». Ne deriva un **tasso di assenteismo stimato tra il 30 e il 40% che costringe di fatto a un'operatività decisamente ridotta.**

**Rispetto invece all'autotrasporto** Conftrasporto chiede di **includere tra le imprese destinatarie del sostegno anche quelle che operano al di fuori delle zone rosse** perché sono già molte le aziende di autotrasporto che non riescono a lavorare o lavorano fra mille difficoltà e senza la certezza di poter raggiungere le zone di destinazione. Altre proposte concrete sono quella di **allungare di almeno 4 mesi le domande per il superammortamento** e quella di **prorogare tramite decreto dirigenziale i corsi obbligatori per il conseguimento e il rinnovo della patente per condurre camion (CQC).**

Infine, altra richiesta di aiuto è stata avanzata al fine di limitare possibili criticità sulla filiera per **l'approvvigionamento del GNL** (Gas Naturale Liquefatto), fortemente dipendente da Francia e Spagna.

## **Analisi e proposte di Confartigianato**

Le varie federazioni di categoria raccolte in **Confartigianato** per bozza del presidente di Confartigianato Trasporti, **Amedeo Genedani**, ha posto l'accento sulla necessità che, oltre agli **interventi per la tutela dei dipendenti quali la cassa integrazione in deroga** per le piccole imprese, «si faccia fronte con **misure specifiche alle scadenze degli imprenditori mantenendo loro la liquidità** nei prossimi fondamentali mesi».

La Ministra De Micheli a tal proposito si è impegnata a una consultazione costante con le rappresentanze e a prevedere nei prossimi **decreti urgenti interventi mirati al mantenimento della liquidità di cassa delle aziende di alcune filiere che subiranno una riduzione drastica del fatturato** in rapporto all'anno precedente, affinché possano far fronte alle spese correnti.



## [Il mondo dei trasporti incontra la De Micheli](#)

ROMA – Incontro delle associazioni di categoria con la ministra **Paola De Micheli**. “Abbiamo rappresentato alla ministrarai, il totale caos nel quale sta vivendo il nostro settore” ha dichiarato **Guido Nicolini**, presidente di [Confetra](#), uscendo dal ministero “.

“Il personale Usmaf nei porti ed aeroporti è praticamente dimezzato, essendo

stati funzionari e medici distaccati ai controlli su passeggeri ed equipaggi. La merce in giacenza negli hub sta assumendo dimensioni da collasso operativo, con centinaia di migliaia di pratiche in giacenza. L'incertezza regna sovrana: dai dispositivi di sicurezza obbligatori per i lavoratori – penso in particolare a quelli dei magazzini ed all'autotrasporto – alle minacciate ordinanze di singole Regioni volte ad interdire al traffico veicolare merci pezzi di territorio, ove mai i vettori abbiano transitato in Zona Rossa. Una follia.

Sono state soppresse, continua Nicolini, ben 11 coppie di treni. Siamo il settore che, almeno nell'immediato, più sta subendo i contraccolpi dell'emergenza Coronavirus. Questo incontro deve trasformarsi in una Task Force permanente di reciproco ascolto e coordinamento strutturato, non serve e non basta una episodica riunione”.

Con Nicolini, erano presenti alla riunione la vice presidente vicario **Silvia Moretto** ed i rappresentanti di alcune delle Federazioni aderenti a Confetra: Fedespediti, Fedit, Assologistica, Assiterminal, Fercargo, Assoferr, Anama, Assopostale, Assohandlers.

La Confederazione ha illustrato alla ministra anche il proprio Documento di proposte per chiedere al Governo misure compensative in vista dell'attuale crollo dei volumi e, ancor di più, della fase recessiva che rischia di aprirsi nei prossimi mesi e che viene quotata dagli analisti tra i 15 ed i 25 mld di euro di Pil.

Alla riunione anche rappresentanti di Conftrasporto-Concommercio: “il mondo dei trasporti chiede l'adozione di linee-guida chiare, omogenee, coordinate a livello centrale, oltre al sostegno al lavoro in termini contributivi e di ammortizzatori sociali (anche per le cooperative oltre che per le piccole e medie imprese). “Apprezziamo la disponibilità e l'impegno della ministra De Micheli. Ovviamente è necessario che alle dichiarazioni seguano presto interventi concreti”.

La delegazione era presente con tutti i settori associati, dal trasporto su gomma a quello marittimo: oltre al segretario generale di [Conftrasporto](#) **Pasquale Russo** e al responsabile del settore Infrastrutture e Trasporti di Concommercio **Enrico Zavi**, c'erano il presidente di Federlogistica **Luigi Merlo**, per le crociere il direttore nazionale Clia Italy **Francesco Galietti**, il segretario generale della Fai (autotrasportatori) **Andrea Manfron**, il segretario generale di Federagenti **Marco Paifelman**, il direttore generale AssArmatori **Alberto Rossi** e la responsabile tecnica di Assocostieri **Eleonora Capaccioli**.

Conftrasporto-Confcommercio (30mila imprese della logistica e dei trasporti rappresentate) ha tracciato un quadro della situazione che è già drammatico anche al di fuori dalle zone rosse, con ordinanze e iniziative estemporanee che al momento viaggiano in ordine sparso.

Sul fronte marittimo il quadro diventerà più nitido solo a partire dalla primavera, anche se i porti dell'Alto Adriatico, da Trieste a Venezia, già registrano un sensibile calo di arrivi dei container dalla Cina. Un'onda lunga che avrà effetti pesanti sia sul piano crocieristico – dove già si registra una discesa di prenotazioni del 50% – che del trasporto merci, toccando il punto peggiore nel mese di maggio.

Il calo dei traffici potrebbe impattare anche sulle finanze dello Stato poiché i porti italiani potrebbero essere sostituiti con quelli esteri, con un conseguente mancato incasso dei dazi. Considerato che questi ammontano a 13 miliardi di euro all'anno, se anche solo il 10% delle navi venisse 'dirottato' in scali diversi dai nostri la perdita sarebbe di 1 miliardo e 300mila euro.

Anche alla luce di questo, Conftrasporto-Confcommercio chiede come prime misure una riduzione della tassa di ancoraggio e dei canoni di concessione. In particolare Clia (associazione che riunisce il comparto crocieristico) chiede che le procedure sanitarie siano omogenee in tutte e 15 le Autorità di Sistema portuale. Sul fatto che invece molti Paesi stranieri stiano vietando lo sbarco dei turisti italiani, Clia sollecita il coinvolgimento della Farnesina.

Tra le imprese più colpite della filiera dei trasporti ci sono quelle della logistica, soprattutto nelle regioni della Lombardia e del Veneto. "Ci sono siti di stoccaggio da cui dipende il funzionamento di tutta la filiera distributiva, che si trovano all'esterno delle zone rosse, e che, in ragione di questo, dovrebbero essere operativi – spiega il segretario generale di Conftrasporto Pasquale Russo – Ma in diversi casi i dipendenti risiedono nelle zone rosse, dalle quali non possono uscire per recarsi al lavoro. Stiamo parlando di centinaia di lavoratori. Dire che quei depositi stanno lavorando a ranghi ridotti è un eufemismo: il tasso di assenteismo stimato è del 30-40%".

Conftrasporto-Confcommercio chiede di considerare, in tema di sostegno alle imprese del settore, anche quelle che operano al di fuori delle zone rosse perché sono già molte le aziende di autotrasporto che non riescono a lavorare, o lavorano fra mille difficoltà e senza la certezza di poter raggiungere le zone di destinazione. Conftrasporto-Confcommercio propone da

un lato di allungare di almeno 4 mesi le domande per il super ammortamento; dall'altro che il governo specifichi con un decreto dirigenziale che anche i corsi obbligatori per il conseguimento e il rinnovo della patente per condurre camion (la cosiddetta CQC) siano oggetto di proroga. Infine, occorre che il governo valuti in anticipo eventuali azioni volte a limitare possibili criticità sulla filiera per l'approvvigionamento del GNL (Il Gas Naturale Liquefatto), fortemente dipendente dalla Francia e dalla Spagna. "Qui stiamo parlando di una catena di lavoro che non opera per segmenti. C'è un'interdipendenza tra i siti di stoccaggio e i trasporti, così come c'è tra gli stabilimenti produttivi e i trasporti, e se si fermano i magazzini, gli stabilimenti (alcuni hanno chiuso perché in zone rosse) e i trasporti si ferma tutto", conclude il segretario generale di Conftrasporto-Confcommercio.

CONSEGUENZE DEL CORONAVIRUS SUI TRASPORTI: AL CNEL TAVOLO TECNICO

# Logistica e Covid-19

*Le compagnie di movimentazione chiedono di approntare un piano di emergenza e una cabina di regia. Per Mauro Nicosia (Confetra Sicilia) serve sottrarre all'intervento delle singole realtà territoriali scelte che avranno effetti su tutti*

DI CARLO LO RE

Il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, in accordo con Confetra, la principale associazione di categoria che rappresenta le compagnie di movimentazione delle merci, ha attivato un gruppo di lavoro sul settore della logistica. Obiettivo, raccogliere le istanze degli operatori ed elaborare un documento di proposte che possa in qualche modo essere utile a supportare le scelte del governo centrale e il lavoro della task force che Confetra ha chiesto di attivare presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, «per ricondurre a omogeneità e coordinamento i tanti attori istituzionali che operano lungo la filiera del trasporto merci, così da avere disposizioni e comportamenti coerenti su tutta la rete - stradale e ferroviaria - e tutti i nodi - portuali e aeroportuali - nazionali», come ha scritto al ministro Paola De Micheli Guido Nicolini, dallo scorso luglio presidente di Confetra.

Il gruppo di lavoro, composto da consiglieri del Cnel e organizzazioni maggiormente rappresentative dovrebbe sviluppare in pochi giorni un ciclo di audizioni con l'obiettivo di raccogliere le esigenze degli operatori del comparto, necessarie a fronteggiare l'emergenza e individuare le azioni concrete da mettere in campo legate a fattori struttu-

rali, anche per evitare il blocco dell'intero sistema.

La logistica è uno dei settori maggiormente penalizzati dalle misure di contenimento della diffusione del Covid-19 imposte a livello sia nazionale che internazionale. Terminal portuali, interporti, centri di distribuzione, autotrasportatori, spedizionieri, operatori del cargo ferroviario e del cargo aereo «stanno fronteggiando blocchi operativi e ostacoli amministrativi enormi», ha spiegato Nicolini, «con 100 mila imprese e un milione e mezzo di addetti, la logistica italiana produce 85 miliardi di euro di fatturato e rappresenta, nelle sue svariate espressioni, a livello nazionale e locale, il raccordo tra manifattura e commercio».

In Sicilia, come già per il turismo, anche per la logistica la difficile congiuntura sta andando a frenare un settore in forte ascesa, grazie anche alla sempre minore produttività dell'Isola, che impone di far giungere merci per ogni necessità, dei consumatori come delle imprese. Le misure imposte per contenere la diffusione del cosiddetto coronavirus hanno però aumentato le criticità già evidenziate nei mesi scorsi dal Cnel nelle tre proposte di legge presentate alla Camera per la semplificazione normativa del sistema della logistica italiana, che rappresenta il 10% del prodotto interno lordo. Le inefficienze nelle procedure operative all'interno del sistema comportano una perdita annua

di oltre 30 miliardi di euro: si tratta di un gap che penalizza gli operatori nazionali nel confronto con i competitor esteri.

Ovviamente, nell'Isola la penalizzazione, come sempre, è maggiore. *MF Sicilia* ne ha discusso con Mauro Nicosia, che di Confetra è il presidente regionale. «In questo momento l'interesse di stampa nazionale e internazionale e del governo è focalizzato sulla cosiddetta "zona rossa", come se il problema riguardasse solo quell'area», ha evidenziato Nicosia, «ma, in una economia profondamente interconnessa come l'attuale, vi sono effetti a caduta di un problema su tutti i territori. Basti pensare al blocco in corso dei viaggi delle navi cinesi. Chiaro come anche in Sicilia una situazione del genere possa provocare ricadute stimabili in diversi punti percentuali di pil. E, prima ancora, in diversi punti di tonnellaggio di importazioni e di esportazioni».

Non bisogna infatti dimenticare come una bella fetta di agroalimentare siciliano sia destinata alle aree oggetto di blocco. Che cosa serve, dunque, per uscire dall'impasse? «Abbiamo innanzitutto bisogno di una cabina di regia nazionale», ha chiarito Mauro Nicosia, «e serve sottrarre all'intervento delle singole realtà territoriali, come le Regioni, scelte che sicuramente avranno un effetto a 360° su tutto il Paese. È proprio questo che Confetra sta chie-

dendo al ministero competente, per cercare di governare il processo in corso con razionalità. Insomma, l'obiettivo è quello di avere un coordinamento omogeneo di tutti gli attori chiamati in causa. Bene ha fatto il presidente della Regione Siciliana, Nello Musumeci, a chiedere che tutti gli strumenti pensati per le aree rosse (tipo la cassa integrazione) vengano allargati al resto d'Italia».

Il rischio che le economie locali più deboli non reggano l'urto dell'emergenza è concreto. «Qualora dovesse nascere l'esigenza, e non è difficile prevedere che accada», ha proseguito Nicosia, «è bene ipotizzare strumenti straordinari anche per la Sicilia, quali, appunto, la cassa integrazione. In termini assoluti non abbiamo ancora elaborato calcoli e stime sui danni che patirà il nostro comparto in Sicilia, ma è indubbio che vi saranno e non leggeri. I nostri sono danni di riflesso, perché la Sicilia è un'area che non ha linee dirette dalla Repubblica popolare, ma è anche vero che la comunità imprenditoriale cinese nell'Isola è numerosa e attivissima. Al di là di questo, gran parte dell'import a Catania o a Palermo è di provenienza cinese (semilavorati e prodotti finiti). La merce che non è partita per le diverse centinaia di navi non salpate dalla Cina mancherà sul nostro mercato, con effetti negativi per varie filiere». (riproduzione riservata)

## **Confetra: al via Tavoli Operativi per la Logistica MIT-Protezione Civile. Primo punto garantire controlli sulle merci**

**Author** : com

**Date** : 4 Marzo 2020

(FERPRESS) - Roma, 4 MAR - Oggi alle 11.30 prima riunione, si lavora sulle proposte delle Associazioni di categoria.

Il presidente di Confetra Guido Nicolini ha dichiarato: "È la nostra prima richiesta, quella ribadita in tutti i documenti che, in questi giorni, ci hanno sollecitato Governo e Parlamento nei numerosi incontri istituzionali che stiamo avendo.

Abbiamo illustrato la questione alla Ministra De Micheli, e nelle settimane precedenti abbiamo tenuto diversi Tavoli Tecnici con le Direzioni Generali del Ministro Speranza.

In questi giorni abbiamo rappresentato il tema anche a una vasta platea di Parlamentari mostratisi sensibili alle istanze del mondo della Logistica.

Sguarnire gli Uffici di Sanità Marittima e Frontaliera spostando il personale dai controlli sulle merci a quelli su passeggeri ed equipaggi si sta rivelando fatale per il nostro settore. I tempi di attesa per un Nulla Osta Sanitario sono passati da 2 a 10 giorni nel Porto di Genova, da 2 a 8 alla Cargo City di Malpensa. Intasare gli hub logistici e distributivi di merce in giacenza, significa tra l'altro paralizzare poi l'intera catena di distribuzione, con il rischio di non poter più rifornire né le imprese manifatturiere né i consumatori finali. E in molti casi ci sono anche problemi di sicurezza, per merci facilmente deperibili o molto sofisticate: penso ai prodotti del settore agrifood e ai farmaci.

"Siamo disponibili - ha concluso Nicolini - a dare una mano, ovviamente, nella ricerca di soluzioni sostenibili. Chiederemmo, ad esempio, che dopo tre anni divenisse finalmente operativo lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli, istituito con il Dlgs 169 /2016, ma in attesa del DPCM attuativo. Semplificare i controlli e digitalizzarsi può essere la prima risposta.

Confidiamo che la Ministra voglia spendersi a supporto della prima e fondante esigenza del sistema logistico: che la merce, 450 milioni di tonnellate all'anno, possa entrare e uscire dal Paese. Ne va dei nostri consumi, dei nostri acquisti quotidiani, della produzione industriale, dell'import / export della nostra economia".

---

**CON UN GRUPPO DI LAVORO CONGIUNTO**

---

# CNEL e Confetra: emergenza Covid

## L'impegno per ricondurre all'omogeneità e coordinamento gli attori istituzionali

ROMA – Il Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro, in accordo con Confetra, la principale associazione di categoria, ha attivato un gruppo di lavoro sul settore della logistica per raccogliere le istanze degli operatori ed elaborare un documento di proposte utile a supportare le scelte del Governo e il lavoro della task force che Confetra ha chiesto di attivare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, "per ricondurre ad omogeneità e coordinamento i tanti attori istituzionali che operano lungo la filiera del trasporto merci, così da avere disposizioni e comportamenti coerenti su tutta la rete - stradale e ferroviaria - e tutti i nodi - portuali e aeroportuali - nazionali", come ha scritto il presidente di Confetra Guido Nicolini alla Ministra Paola De Micheli.

Il gruppo di lavoro composto da consiglieri del CNEL e organizzazioni maggiormente rappresentative ai sensi della legge 936 del 1986, svilupperà in pochi giorni un ciclo di audizioni con l'obiettivo di raccogliere le esigenze degli operatori del settore, necessarie a fronteggiare l'emergenza e individuare le azioni concrete da mettere in campo legate a fattori strutturali al fine di evitare il blocco del sistema.

La logistica è uno dei settori maggiormente penalizzati dalle misure di contenimento della diffusione del coronavirus imposte a livello nazionale e internazionale. Terminal portuali, interporti, centri di distribuzione, autotrasportatori, spedizionieri, operatori del cargo ferroviario e del cargo aereo "stanno fronteggiando blocchi operativi ed ostacoli amministrativi enor-

mi". Con 100mila imprese e un milione e mezzo di addetti produce 85 miliardi di euro di fatturato e rappresenta, nelle sue diverse espressioni, a livello nazionale e locale, il raccordo tra manifattura e commercio.

Le misure imposte per contenere la diffusione del coronavirus hanno aumentato le criticità già evidenziate nei mesi scorsi dal CNEL nelle tre proposte di legge presentate alla Camera (C. 2086, C. 2087, C. 2088) per la semplificazione normativa del sistema della logistica italiana, che oggi rappresenta il 10% del prodotto interno lordo. Le inefficienze nelle procedure operative all'interno del sistema comportano una perdita annua di oltre 30 miliardi di euro, si tratta di un gap che penalizza gli operatori nazionali nel confronto con i competitors esteri.



## Confetra: incontro propositivo al tavolo Mit-Protezione Civile

ROMA – Confetra informa di una riunione molto propositiva e concreta del tavolo Mit – Protezione Civile con le associazioni della logistica.

“La richiesta unanime di chiarire la mancanza di rischio contagio tramite la merce sarà recepita con linee guida che dovranno essere emanate dall’apposito

Comitato tecnico scientifico che opera a supporto del ministero della Salute” ha spiegato il direttore generale di Confetra Ivano Russo.

Parallelamente ci sarà una sorta di vademecum per i comportamenti da tenere nei luoghi di lavoro al fine di tranquillizzare le imprese sui corretti adempimenti che abbiano un fondamento scientifico e non siano solo dettati dal panico.

Saranno inoltre migliorate le norme che riguardano l’entrata e l’uscita delle merci dalla così detta zona rossa, anche al fine di semplificare le procedure autorizzative necessarie.

Confetra – nell’esprimere soddisfazione per l’istituzione di un Tavolo che è un braccio operativo dove le istanze degli operatori del trasporto merci possono trovare pronta risposta – ha richiamato la situazione emergenziale per i controlli merci in import – export da porti e aeroporti sottolineando come la situazione fosse già particolarmente delicata anche per l’entrata in vigore del nuovo Regolamento comunitario sui controlli di cui mancano i decreti operativi.

“Confetra ha sottolineato come in una situazione di emergenza straordinaria come quella attuale anche gli iter legislativi per l’emanazione di quei provvedimenti devono seguire una strada d’emergenza” ha concluso Russo.

CORONAVIRUS: CONFETRA, 'CHIARIRE MANCANZA RISCHIO CONTAGIO TRAMITE MERCI'

AGENZIA KRONOS SEZIONE ECONOMIA

CORONAVIRUS: CONFETRA, 'CHIARIRE MANCANZA RISCHIO CONTAGIO TRAMITE MERCI' =

Roma, 4 mar. (Adnkronos) - "La richiesta unanime di chiarire la mancanza di rischio contagio tramite la merce sarà recepita con Linee Guida che dovranno essere emanate dall'apposito Comitato Tecnico Scientifico che opera a supporto del Ministero della Salute". Lo ha sottolineato il direttore generale di Confetra Ivano Russo, al termine della riunione odierna al tavolo Mit/Protezione Civile con le associazioni della logistica.

"Parallelamente ci sarà una sorta di vademecum per i comportamenti da tenere nei luoghi di lavoro al fine di tranquillizzare le imprese sui corretti adempimenti che abbiano un fondamento scientifico e non siano solo dettati dal panico -continua Russo-. Saranno inoltre migliorate le norme che riguardano l'entrata e l'uscita delle merci dalla cd zona rossa, anche al fine di semplificare le procedure autorizzative necessarie". (segue)

(Rem/AdnKronos)

ISSN 2465 - 1222

04-MAR-20 15:11

NNNN

CORONAVIRUS: CONFETRA, 'CHIARIRE MANCANZA RISCHIO CONTAGIO TRAMITE MERCI' (2)

AGENZIA

KRONOS

SEZIONE

ECONOMIA

CORONAVIRUS: CONFETRA, 'CHIARIRE MANCANZA RISCHIO CONTAGIO TRAMITE MERCI' (2) =

(Adnkronos) - Confetra, nell'esprimere "soddisfazione per l'istituzione di un Tavolo che è un braccio operativo dove le istanze degli operatori del trasporto merci possono trovare pronta risposta - ha richiamato la situazione emergenziale per i controlli merci in import - export da porti e aeroporti sottolineando come la situazione fosse già particolarmente delicata anche per l'entrata in vigore del nuovo Regolamento Comunitario sui Controlli di cui mancano i decreti operativi".

" **Confetra** ha sottolineato come in una situazione di emergenza straordinaria come quella attuale anche gli iter legislativi per l'emanazione di quei provvedimenti devono seguire una strada d'emergenza", ha concluso Russo.

(Rem/AdnKronos)

ISSN 2465 - 1222  
04-MAR-20 15:11

NNNN

CORONAVIRUS: CONFETRA, LINEE GUIDA CHIARIRANNO NO RISCHI MERCE

AGENZIA

ANSA-A

SEZIONE

ECONOMIA

Istituito tavolo per istanze operatori trasporto

(ANSA) - ROMA, 4 MAR - «La richiesta unanime di chiarire la mancanza di rischio contagio tramite la merce sarà recepita con Linee Guida che dovranno essere emanate dall'apposito Comitato Tecnico Scientifico che opera a supporto del Ministero della Salute». Lo riferisce il direttore generale di Confetra Ivano Russo, al termine della riunione con la Protezione Civile con le associazioni di trasporto.

Parallelamente - si legge in una nota di Confetra - ci sarà una sorta di vademecum per i comportamenti da tenere nei luoghi di lavoro al fine di tranquillizzare le imprese sui corretti adempimenti che abbiano un fondamento scientifico e non siano solo dettati dal panico. Saranno inoltre migliorate le norme che riguardano l'entrata e l'uscita delle merci dalla cosiddetta zona rossa, anche al fine di semplificare le procedure autorizzative necessarie.

Confetra, che esprime «soddisfazione per l'istituzione di un tavolo che è un braccio operativo dove le istanze degli operatori del trasporto merci possono trovare pronta risposta», ha richiamato «la situazione emergenziale per i controlli merci in import-export da porti e aeroporti sottolineando come la situazione fosse già particolarmente delicata anche per l'entrata in vigore del nuovo Regolamento Comunitario sui Controlli di cui mancano i decreti operativi». «Confetra - conclude Russo - ha sottolineato come in una situazione di emergenza straordinaria come quella attuale anche gli iter legislativi per l'emanazione di quei provvedimenti devono seguire una strada d'emergenza» ha concluso Russo.  
(ANSA).

PVN-COM

04-MAR-20 15:01 NNNN

# Il Coronavirus attacca le vie aeree

di Marco Casale

Il Coronavirus ha contagiato il traffico merci aereo. Se non verrà trovato l'antidoto alla diminuzione degli scambi commerciali, soprattutto con la Cina, il settore potrebbe trovarsi ad attraversare non poche turbolenze legate all'esplosione dell'epidemia in Italia.

Dall'Associazione Nazionale degli Agenti Merci Aerei ([ANAMA](#)) si dicono preoccupati per quello che sta accadendo. Nessun facile allarmismo, per carità, ma secondo le prime stime il settore potrebbe archiviare febbraio con un calo del 7% sullo stesso mese dell'anno precedente: si tratterebbe di 5,4 mila tonnellate di merce in meno rispetto alle 77,4 mila movimentate a febbraio 2019.

Per l'Anama è un segnale di allarme evidente. Il Traffico cargo aereo rappresenta soltanto il 2% del volume delle merci scambiate nazionalmente e internazionalmente in tutte le modalità di trasporto ma si tratta per lo più di prodotti ad altissimo valore economico. Nel 2019 sono state movimentate 1,1 milioni di tonnellate di merce, con un decremento del 3,2% rispetto all'anno precedente. E il 2020 potrebbe a questo punto chiudersi con una nuova flessione.

I voli cancellati da e per l'Italia da due piccole compagnie aeree come Bulgaria Air e

Kuwait Airways la dicono lunga sull'impatto che il Covid-19 sta avendo sulla logistica italiana. E se il presidente degli USA, Donald Trump, dovesse decidere di fare altrettanto con i voli provenienti e diretti verso il Bel Paese, la situazione potrebbe addirittura precipitare.

Gli Stati Uniti rappresentano infatti la prima destinazione delle nostre esportazioni extra UE, con un *market share* superiore al 20%. La seconda destinazione è la Cina con oltre il 10%. Nel complesso i principali quattro Paesi asiatici (Cina, Giappone, Hong Kong e Corea del Sud) rappresentano più del 30% dell'export via aereo nazionale.

«L'attuale situazione complica notevolmente il nostro lavoro, e ciò non soltanto a causa del calo del traffico che pure si sta già cominciando a registrare ma anche per via del contesto di alta incertezza che si è venuto a creare» ha dichiarato a Port News il presidente dell'Anama, Alessandro Albertini.

«Il cargo aereo è uno strumento fondamentale per sostenere lo sviluppo del nostro Paese nell'ambito della competizione globale: la filiera del settore ha bisogno di misure concrete per affrontare questa emergenza», ha concluso.

## Logistica, tavolo Mit-Associazioni. Confetra: serve una via straordinaria per i provvedimenti



Riunito oggi il tavolo Mit/Protezione Civile con **le associazioni della logistica tra cui Confetra**. La richiesta unanime di **chiarire la mancanza di rischio contagio** tramite la merce sarà recepita con **Linee Guida** che dovranno essere emanate dall'apposito Comitato Tecnico Scientifico che opera a supporto del Ministero della Salute, ha spiegato **il direttore**

Parallelamente ci sarà una sorta di **vademecum** per i comportamenti da tenere nei luoghi di lavoro al fine di tranquillizzare le imprese sui corretti adempimenti che abbiano un fondamento scientifico e non siano solo dettati dal panico.

Saranno inoltre migliorate le norme che riguardano **l'entrata e l'uscita delle merci** dalla **zona rossa**, anche al fine di **semplificare le procedure autorizzative necessarie**.

Confetra - nell'esprimere soddisfazione per l'istituzione di un Tavolo che è un braccio operativo dove le istanze degli operatori del trasporto merci possono trovare pronta risposta – ha richiamato la situazione emergenziale per **i controlli merci in import – export** da porti e aeroporti sottolineando come la situazione fosse già particolarmente delicata anche per l'entrata in vigore del nuovo Regolamento Comunitario sui Controlli di cui mancano i decreti operativi.

“Confetra ha sottolineato come in una situazione di **emergenza straordinaria** come quella attuale anche gli iter legislativi per l'emanazione di quei provvedimenti devono seguire una strada d'emergenza” ha concluso Russo.

## Tavolo tecnico al ministero Trasporti sul coronavirus

2020-03-04 08:03:22 Michele Latorre

Dopo il primo incontro interlocutorio del 2 marzo con le confederazioni del trasporto merci e della logistica, la ministra dei Trasporti avvia i Tavoli tecnici, che hanno funzioni operative. La prima riunione è indetta alle 11.30 del 4 marzo 2020 nella sede della Protezione Civile. L'ordine del giorno, come spiega una nota ministeriale è "affrontare le questioni legate alle **procedure tecnico-sanitarie e organizzative**, eventualmente anche da sottoporre al comitato tecnico scientifico della Protezione civile e al ministero della Salute per l'adozione di linee guida".

Alla vigilia dell'incontro, il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha dichiarato che la prima richiesta delle confederazione è **garantire il controllo delle merci**: "Sguarnire gli Uffici di Sanità Marittima e Frontaliera spostando il personale dai controlli sulle merci a quelli su passeggeri ed equipaggi si sta rivelando fatale per il nostro settore. I tempi di attesa per un Nulla Osta Sanitario sono passati da due a dieci giorni nel porto di Genova, da due a otto alla cargocity di Malpensa".

Nicolini spiega che "**intasare gli hub logistici e distributivi di merce in giacenza** significa tra l'altro paralizzare poi l'intera catena di distribuzione, con il rischio di non poter più rifornire né le imprese manifatturiere né i consumatori finali. E in molti casi ci sono anche problemi di sicurezza, per merci facilmente deperibili o molto sofisticate: penso ai prodotti del settore agrifood e ai farmaci". Confetra si rende disponibile a trovare soluzioni sostenibili.

Il presidente della confederazione conclude ricordando che "chiederemmo, ad esempio, che dopo tre anni divenisse finalmente **operativo lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli**, istituito con il Dlgs 169 /2016, ma in attesa del DPCM attuativo. Semplificare i controlli e digitalizzarsi può essere la prima risposta. Confidiamo che la ministra voglia spendersi a supporto della prima e fondante esigenza del sistema logistico: che la merce, 450 milioni di tonnellate all'anno, possa entrare e uscire dal Paese. Ne va dei nostri consumi, dei nostri acquisti quotidiani, della produzione industriale, dell'import / export della nostra economia".

## I SETTORI COLPITI

# Turismo, moda e trasporti: sarà un anno nero

di Giulia Crivelli, Alessia Maccaferri, Enrico Netti

**U**n effetto domino che ha finito per mettere in ginocchio il turismo. La pandemia di Covid-19 finirà con il pesare tantissimo sui conti di quella che è la prima industria italiana. Non solo: è quella che per prima ha iniziato a subire le conseguenze della pandemia e che molto probabilmente impiegherà più tempo per uscire dalla crisi.

Soprattutto si dovrà lavorare per fare dimenticare all'estero che l'Italia è

stata la prima nazione colpita in Europa dalla pandemia tanto da diventare una meta sconsigliata da Usa, Russia, Israele e molti altri paesi del mondo. Un pesante danno reputazionale difficile da quantificare.

A partire dal mese di gennaio albergatori, ristoratori, agenzie di viaggio e tour operator con il relativo indotto hanno iniziato a sopportare le prime avvisaglie della crisi a partire dal blocco dei voli diretti dalla Cina. Ecco la perdita di decine di migliaia di ospiti pronti a partire in occasione del capo-

L'IMPATTO SULL'ECONOMIA



danno cinese per visitare il Belpaese. L'arrivo della pandemia ha poi dato la spallata finale e oggi, a detta degli addetti ai lavori, il comparto si prepara ad affrontare un periodo analogo se non peggiore all'11 settembre o alle due guerre del Golfo.

Fare una stima dei danni causati dalla pandemia al sistema paese non è facile. Secondo i ricercatori di Ref Ricerche si arriverà a una perdita complessiva per l'intera economia italiana nel primo semestre 2020 tra i 9 e i 27 miliardi. Di certo c'è che il turismo in Ita-

lia vale circa il 13% del Pil, ha un giro d'affari di oltre 145 miliardi, conta quasi 216mila strutture ricettive e 12mila agenzie di viaggio.

**Turismo, pioggia di disdette**

Dei danni ne sanno qualche cosa gli albergatori alle prese con una pioggia di disdette tra il 70 e il 90%. È il caso delle grandi città perni del classico percorso turistico Milano, Venezia, Firenze e Roma tra arte, moda e storia venduto in tutto il mondo. Ci sono poi i contraccolpi del turismo business, dei viaggi

**Trasporti ko.**

Dalle metropolitane agli aerei il settore dei trasporti è tra i più penalizzati. Gli aeroporti sono deserti

di lavoro, convegni, eventi e le fiere. Rinunce arrivano anche alle strutture ricettive lontane dalle zone più colpite dal virus come, per esempio, quelle sparse lungo l'arco alpino dal Piemonte al Friuli in quello che è il periodo *clou* delle settimane bianche dopo una stagione invernale che finora era considerata la migliore dell'ultimo decennio. In affanno anche gli agriturismo, i B&B e il mondo degli affitti brevi dove le disdette oscillano nel breve periodo tra il 60-70% e il 30% se si guarda al periodo estivo.

Le cose vanno peggio nel mondo della ristorazione dove ai mancati arrivi dall'estero si aggiungono il rallentamento dell'attività lavorativa, importante fascia di clientela e ricavi. C'è poi l'exploit dello smart working e gli effetti delle ordinanze emesse dalle regioni che hanno causato una forte flessione dell'attività legata alla pausa pranzo e l'economia dell'happy hour, in parte mitigato dalle limitazioni alle restrizioni sull'orario di chiusura per bar e pub che prevedono servizio al tavolo nel rispetto del vincolo del numero massimo di coperti previsti. Secondo le stime della Federazione italiana pubblici esercizi (Fipe) a causa del Covid-19 in alcune province si è arrivati ad un calo dell'80% degli incassi. Così nel primo quadrimestre ci sarebbero a rischio 20 mila posti di lavoro e 2 miliardi di fatturato.

Guardando ai mezzi di trasporti la scorsa settimana Alitalia ha chiesto la Cigs per quasi 4 mila dipendenti per altri sette mesi. Sulla richiesta pesa l'emergenza sanitaria che si va a som-

mare alla lunga crisi del vettore. Si preannuncia un anno difficile per l'industria delle crociere dove l'Italia è presente con Costa e Msc. Le immagini delle grandi navi in quarantena o respinte dai porti hanno fatto il giro del mondo. «Nel breve le prenotazioni potranno risentire di alcune oscillazioni e rallentamenti, ma siamo fiduciosi del fatto che l'emergenza possa risolversi in tempi brevi» è il commento di Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere. Ko anche per i taxi che nel milanese registrano un calo degli incassi che arriva fino al 50 per cento.

Al collasso anche il settore delle gite scolastiche e dei viaggi d'istruzione: il ministero dell'Istruzione ha sospeso tutte le attività fino al prossimo 15 marzo, in funzione degli sviluppi della situazione epidemiologica. In caso di viaggio cancellato a causa del virus le famiglie hanno diritto al rimborso. In base al decreto approvato lo scorso venerdì dal Consiglio dei ministri le gite scolastiche e i comuni pacchetti turistici e di viaggio non effettuati per l'emergenza potranno essere rimborsati anche con dei voucher.

Inaugurazioni rimandate per i 230 parchi a tema d'Italia. Un comparto che su base annua genera un giro d'affari, compreso l'indotto, di un miliardo di euro e da lavoro tra occupati diretti, indiretti e indotto a poco più di 85 mila persone.

Allarme anche dal Sindacato italiano balneari-Fipe Confcommercio, preoccupato per l'ormai prossima stagione estiva e le conseguenze che

le disdette avranno soprattutto in quelle regioni tradizionalmente meta degli ospiti stranieri. Il timore è che ombrelloni e lettini rimangano deserti.

### **Moda, stagione persa**

Sul tessile-moda-abbigliamento e sul lusso made in Italy il coronavirus avrà effetti multipli. In primis sulla domanda: è dall'inizio di gennaio che i consumi di beni di alta gamma calano nella Greater China perché i negozi sono chiusi e le persone non possono viaggiare, né all'interno né all'esterno del paese. Agli acquisti in patria vanno aggiunti quelli all'estero, a loro volta quasi azzerati dall'inizio dell'anno: la Cina vale il 30% del mercato globale del lusso e i marchi del made in Italy sono esposti per percentuali che vanno dal 10% in su. Calerà anche la domanda altrove, visto che l'epidemia è arrivata in Europa e in altri continenti. Ma per la filiera italiana l'effetto sarà negativo pure per i produttori: Claudio Marenzi, presidente di Confindustria Moda e di Pitti Immagine, ha spiegato che gli ordini dall'estero sono praticamente bloccati, come segnalano moltissime piccole, medie e grandi imprese, al momento soprattutto della parte a monte della filiera (tessile e beni intermedi). Marenzi è la persona che in questo momento ha la visione più completa della filiera: Confindustria Moda è una federazione che rappresenta oltre 65 mila aziende del tessile, pelle, pelletteria, abbigliamento, calzature e dei settori collegati (gioielli, bigiotteria, cosmesi

e occhiali). Un'industria da oltre 90 miliardi di fatturato e che dà lavoro, direttamente, a più di 620 mila persone e da molti anni è trainata dall'export, che nel 2019 è cresciuto del 6,2% a 71,5 miliardi. Ci sono infine le difficoltà di chi produce in Cina per poi riesportare o vendere in loco e di chi importa materie prime dalla Cina. È l'intera catena del valore, per il tessile-moda come per altri settori, a rischiare un blocco e c'è poco tempo per invertire la tendenza. Sempre Marenzi ha confermato che la filiera cinese Cina ha fatto passi avanti, ma che non è ancora al livello italiano e comunque resta al momento azzoppata dallo stop forzato di gennaio e parte di febbraio. Turchia, Vietnam e Pakistan hanno filiere tessili, ma non c'è confronto con quella italiana. L'oggettivo vantaggio competitivo offre una finestra temporale ma molte aziende di piccole dimensioni non potrebbero reggere la situazione per più di un semestre.

### **Musei, chiusure pesanti**

Musei, teatri, sale da concerto, cinema: nella sei regioni italiane (Lombardia, Piemonte, Veneto, Emilia-Romagna, Liguria, Friuli-Venezia Giulia) in cui è scattato il provvedimento in seguito a casi di coronavirus sono rimasti chiusi 133 tra musei, parchi archeologici, abbazie, chiese e templi chiusi, di cui 75 a pagamento che nel 2018 hanno registrato l'ingresso di oltre 8 milioni di visitatori e 30,8 milioni di euro di introiti lordi. Ma le conseguenze complessive sono maggiori: «L'im-

## Viaggiare è difficile

Viaggiare è sempre più difficile. La Farnesina avverte che vanno evitate le mete dove il virus è particolarmente diffuso: Cina, Hong Kong, Macao, Taiwan, Corea del Sud, Iran.

Ma naturalmente lo stesso atteggiamento viene riservato all'Italia da molti paesi. Sono in aumento quelli che prevedono un vero e proprio divieto di ingresso agli italiani, così come quelli che hanno introdotto l'obbligo di quarantena.

**Divieto.** Arabia Saudita, Kuwait, Salvador, Israele, Giordania, Libano, Territori Palestinesi, Bahrein, Georgia, El Salvador, Mauritius, Turkmenistan, Iraq, Capo Verde, Kuwait, Seychelles e Madagascar impediscono del tutto l'ingresso dei cittadini italiani. Santo Domingo ha sospeso i voli dall'Italia.

**Quarantena di 14 giorni.** India, Kazakistan, Eritrea, Tunisia, Kenya, Colombia, Estonia, Russia, Messico, Irlanda, Germania, Francia e Romania (per le regioni Veneto e Lombardia) prevedono forme di quarantena volontaria o consigliata, ma a volte anche obbligatoria.

La Germania registra i cittadini in arrivo dai Paesi colpiti dal coronavirus, quindi anche dall'Italia: bisogna indicare le località di provenienza. Gli Stati Uniti hanno aggiornato al livello 2 (su 3) il livellodi allerta per chi viaggia verso l'Italia. Per ora niente resitrizioni per chi arriva negli Usa.

Numerosi i Paesi che sconsigliano i viaggi in Italia, come India, Qatar, Serbia, Croazia, Irlanda e Usa. In molti casi, gli avvisi riguardano solo le zone focolaio del Veneto e della Lombardia: è questa la scelta fatta dal governo britannico, dalla Francia, dalla Bulgaria e dall'Australia. La Spagna ha inserito tra le «aree a rischio» oltre a Veneto e Lombardia anche Piemonte, Emilia Romagna e Lazio, compresa Roma. Screening e misure rafforzate per chi arriva dal nostro Paese nella Repubblica Ceca.

**I rischi.** In Italia chi viola la quarantena obbligatoria rischia le sanzioni dell'art. 650 Codice penale (arresto fino a tre mesi o ammenda fino a 206 euro).

Ecco i siti istituzionali  
[www.viaggiare Sicuri.it](http://www.viaggiare Sicuri.it)  
[www.who.int](http://www.who.int). Oms  
[www.ecdc.europa.eu](http://www.ecdc.europa.eu)

patto è importante sia per la sospensione delle gite scolastiche sia per un turismo internazionale legato al nostro straordinario patrimonio culturale - spiega Andrea Cancellato, presidente di Federculture, che associa comuni, musei, istituzioni -. Purtroppo molti nostri associati confermano che in tutto il Paese i luoghi della cultura sono deserti o semideserti.

Si stima che i soli musei statali pesino l'1,6% del Pil, con una quota di 27 miliardi di euro. Ripercussioni ancora peggiori per le istituzioni non statali che non possono godere della certezza delle risorse. «Questa settimana tra ricavi diretti e indiretti abbiamo perso 500mila euro, a fronte di uscite costanti: i restauri proseguono, le spese per impiantistica sono fisse» spiega il direttore Christian Greco. C'è poi un effetto di fiducia di lungo periodo che pesa sul turismo culturale. Il rischio è che gli stranieri, abituati a prenotare con largo anticipo le vacanze estive, prediligano quest'anno mete più tranquille e sicure.

### Logistica in sofferenza

Centri logistici e trasporto merci sotto pressione. Dalle imprese italiane arrivano molte istanze tra cui il varo di misure che consentano il normale svolgimento delle attività in tutta Italia. Da Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, è arrivato un primo allarme perché il rallentamento dovuto ai controlli sanitari sui container in arrivo nei porti aumentano i costi. Nel caso del solo porto di Genova è stata calcolata una

perdita di 100mila euro al giorno. Una situazione vicina al collasso per Guido Nicolini, presidente Confetra, che aggiunge: «Magazzini, terminal portuali, centri di distribuzione, autotrasportatori, spedizionieri, operatori del cargo aereo e ferroviario stanno fronteggiando blocchi operativi e ostacoli amministrativi enormi». Inevitabilmente i tempi si allungano. «Per i controlli sulle merci in arrivo non solo dalla Cina ma da tutte le parti del mondo ci vogliono 6-7 giorni nel caso delle spedizioni aeree e fino a dieci per i container trasportati via mare o terra» sottolinea il presidente Confetra. Costi pesanti perché il fermo in banchina di un container, lunghezza standard nelle spedizioni intercontinentali, costa 100 euro al giorno per container.

Ad essere in sofferenza è la logistica mondiale e le conseguenze potrebbero continuare a vedersi per molti mesi a venire. Il blocco della produzione cinese ha portato a un crollo del trasporto merci via mare con il fermo di navi portacontainer con una capacità equivalente a oltre 2 milioni di Teu. Un Teu è un container con un ingombro totale di 38 metri cubi.

Lo stop dei voli deciso da una quarantina di compagnie su molte rotte a medio e lungo raggio finisce con il pesare anche sul traffico merci che viaggia nelle stive degli aeromobili. Le rate dei noli praticate nel giro di un mese hanno sfiorato il raddoppio arrivando a 6,7 dollari per chilogrammo trasportato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Coronavirus: tavolo Mit-Protezione Civile con associazioni trasporto

MF-Dow Jones News

04/03/2020 18:06 ROMA (MF-DJ)--Linee guida univoche e uniformi per semplificare lamovimentazione logistica e assicurare, con le dovute garanzie sanitarie,la continuita' delle attivita' produttive: sono queste, si legge in uncomunicato, le istanze emerse oggi al tavolo comune Mit-Protezione Civile,coordinato dal direttore Emergenza della Protezione civile Luigi D'Angeloassieme al capo di gabinetto del Mit e il dipartimento della prevenzionedel Ministero della Salute, con una rappresentanza di associazioni dellalogistica e del trasporto. La richiesta unanime delle associazioni e' quella di semplificare leprocedure autorizzative e velocizzare i passaggi amministrativi: un metododi lavoro condiviso che porti a misure organizzative e sanitarie efficaci per gli addetti ai lavori e che allo stesso tempo siano in linea con lescelte di contenimento fin qui adottate dal Governo. "Soddisfazione sia per la tempestivita' con cui si e' insediato iltavolo, sia per la concretezza che l'ha caratterizzato", dichiaraGiuseppina Della Pepa di Anita. Pasquale Russo di Conftrasporto ha parlatodi un incontro "particolarmente utile per affrontare le criticita' chesono emerse nell'applicazione di alcuni disposizioni presenti nei Dpcmemanati per l'emergenza coronavirus". "Ottimo avvio dei tavoli tecnici proposti dalla ministra alleassociazioni di categoria. Dobbiamo giungere a procedure ordinariestandard che diano certezze agli operatori", ha spiegi il direttore generale di **Confetra** Ivano Russo. Per Confindustria "l'incontro e' statomolto positivo. Abbiamo constatato attenzione e disponibilita' del Mit edella Protezione Civile e ricevuto rassicurazioni sulla risoluzione deiproblemi operativi attuali e futuri, che stanno producendo gia' ora dannirilevanti alla produzione e ai servizi". "Apprezziamo la sensibilita'della ministra De Micheli - afferma il segretario nazionale diConfartigianato Trasporti Sergio Lo Monte - con cui abbiamo discusso lemodalita' per gestire al meglio la drammatica situazione che si e' venutaa creare, anche al di fuori della zona rossa".com/rov(fine)MF-DJ NEWS



## Il porto di Venezia resta aperto «Ma ora ci lascino consegnare le merci in arrivo alle aziende»

**VENEZIA** La buona notizia: «I porti di Venezia e Chioggia sono pienamente operativi e funzionanti. Siamo aperti e stiamo lavorando nonostante la crisi, pur essendo il primo sistema portuale ad essere entrato in zona rossa», dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale Pino Musolino. Poi i problemi: «Stiamo chiedendo al governo di poter continuare a trasferire le merci ai magazzini anche dopo mercoledì (oggi, ndr), evitando il blocco almeno della parte logistica delle aziende che dovranno chiudere», dicono Paolo Salvato, presidente di Confetra Nord Est, e Andrea Scarpa, presidente di Assosped Venezia. Gianni Satini, presidente veneto di Fai (autotrasportatori) guarda oltre: «E' difficile lavorare quando gli altri non lavorano più, il vero problema arriverà tra qualche giorno quando esploderà il tema dei pagamenti».

Perché se fino ad oggi seppur con difficoltà e sacrificio degli operatori (spesso co-

**Il quadro  
Bene a  
febbraio  
«Ma ora  
cambia  
tutto  
Rischi  
sui pa-  
gamenti»**

stretti a lavorare senza tutti i dispositivi di protezione individuale) la filiera che parte dal porto ha garantito la tenuta complessiva del tessuto economico del territorio, oltre che le consegne alla grande distribuzione, ai supermercati e alla filiera biomedicale, da domani tutto viene messo in discussione. Dice il presidente di Assoagenti Alessandro Santi: «Nei primi giorni di marzo ci sono state solo una quindicina di toccate in meno, rispetto alle 120 avute fino ad oggi, concentrate soprattutto nel traffico petrolifero e di prodotti chimici». E' chiaro però che se molte aziende saranno costrette a chiudere per il decreto del presidente del consiglio che vuole limitare

contatti e contagi, si rischia di creare una sorta di «overbooking». Le merci cioè arriveranno al porto (perché le navi sono partite anche tre/quattro settimane fa), e lì dovranno rimanere se i trasportatori non sapranno dove consegnarle. Per questo Alessandro Becce, nuovo responsabile del terminal Vecon, auspica un «coordinamento con le istituzioni e tra i singoli attori della filiera». Il rischio ad esempio è che i piazzali si riempiano di container «parcheeggiati» a discapito di quelli (alimentari e medicali) che invece devono essere movimentati.

La crisi potrebbe così colpire tutti con il più caratteristico effetto domino: «Poi non sarà più come prima, sarà quindi



**Presidente**  
Pino  
Musolino

necessario cambiare l'approccio economico e la visione del lavoro», concordano tutti. E se da una parte Musolino sottolinea il ruolo determinante della logistica «per mantenere la qualità di vita dei nostri territori», il rappresentante dell'ente zona industriale di Porto Marghera, Gianluca Palma ha espresso la preoccupazione per «la mancanza di consumo a valle di prodotti petroliferi e il conseguente aumento degli stoccaggi», oltre alle situazioni «critiche» di grandi realtà come Fincantieri e Pilkington.

Stime sulle ripercussioni ancora non ce ne sono, soprattutto in ambito locale (il sistema portuale di Venezia a febbraio stava guadagnando oltre il 4 per cento ma a marzo si sono fatti sentire i primi contraccolpi): i primi tre mesi dell'anno difficili (soprattutto in Cina dove è stato registrato un -11) portano a prevedere oltre 80 milioni di Teu in meno nel 2020.

**Francesco Bottazzo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Imprese e lavoratori chiedono sostegni per affrontare il coronavirus

Il pomeriggio del 4 marzo 2020, ventiquattro associazioni delle imprese di trasporto e logistica e i sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno annunciato un accordo per chiedere al Governo e ai ministeri competenti di attivare politiche di sostegno al settore per affrontare l'emergenza causata dall'epidemia di Covid-19. In particolare, si legge in una nota comune, hanno concordato di chiedere la possibilità di accedere agli ammortizzatori sociali "per garantire la stabilità occupazionale in questa fase critica" e "misure di sostegno per le imprese al fine di attenuare il pesante impatto negativo che l'emergenza sanitaria sta producendo sull'intera economia del Paese e garantire il lavoro".

Le associazioni che hanno firmato la richiesta sono quelle che hanno siglato il rinnovo del contratto nazionale Logistica, Trasporto Merci e Spedizione del 3 dicembre 2017: Agci Servizi, Aite, Aiti, Assoespressi, Assologistica, Assotir, Cllai, Cna Fita, Confartigianato Trasporti, Confocooperative Lavoro e Servizi, **Confetra**, Conftrasporto, Fai, Fedrelogistica, Federtraslochi, **Fedespedi**, Fedit, Fiap Autotrasporti, Fisi, Legacoop Produzione e Servizi, Sna Casartigiani, Trasportounito Fiap e Unitai.

## Lo spedizioniere aereo in tempo di crisi

[messengeromarittimo.it/lo-spedizioniere-aereo-in-tempo-di-crisi](https://messengeromarittimo.it/lo-spedizioniere-aereo-in-tempo-di-crisi)

Massimo Belli, Redazione, Redazione, Massimo Belli

5 marzo  
2020



MILANO - Il presidente di Anama, Alessandro Albertini, traccia un primo bilancio dell'attività dello spedizioniere aereo in questi giorni. Siamo costantemente aggiornati dai media - sottolinea Albertini - sugli effetti dell'epidemia da coronavirus in Italia, effetti particolarmente drammatici per il trasporto aereo dei passeggeri ma anche per quello merci. La programmazione della propria attività risulta difficile a causa della possibilità di cancellazione di voli prenotati. *"Lo sforzo delle nostre imprese e del nostro personale in questo grave momento è encomiabile"*, spiega il presidente dell'Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione aerea di Fedespedi e aderente a Confetra. *"Alcune compagnie aeree hanno cancellato i voli passeggeri da e per l'Italia per tempi più o meno lunghi. Altre valutano di volta in volta se confermare o meno il volo a seconda delle percentuali di riempimento dell'aeromobile"*. In ...

## LOGISTICA

# Tir regolari, ostacoli per i treni merci

**Russo (Confetra): Toscana e Abruzzo impongono la quarantena ai macchinisti**

**Marco Morino**  
MILANO

Tratto urbano della A4, ore 13,15, tra l'entrata di Sesto San Giovanni e l'uscita di Milano viale Certosa. Otto chilometri di autostrada a nord di Milano tra le più intasate d'Europa e arteria fondamentale per garantire gli spostamenti di merci e persone lungo l'asse Est-Ovest del Paese. I Tir in circolazione su entrambe le carreggiate, sia in direzione Torino sia in direzione Venezia, sono molto numerosi, segno che il trasporto merci è in piena attività. I timori che il nuovo decreto del governo conducesse al blocco dei trasporti e della logistica, che a sua volta avrebbe determinato il black out dell'Italia, sono stati superati: tutte le merci possono circolare liberamente in entrata, uscita e transito nell'intera Lombardia e nelle altre province di Emilia Romagna, Piemonte, Veneto e Marche interessate dalle misure contenute nell'ul-



**Logistica.** Il vicepresidente di Confrtrasporto-Confrcommercio, Paolo Uggè

timo Dpcm. Dice Thomas Baumgartner, presidente di Anita (le imprese di autotrasporto merci e logistica aderenti a Confindustria): «Le merci possono circolare liberamente non essendo portatrici del coronavirus. Ovviamente anche gli autisti, per le comprovate ragioni lavorative, non possono né devono subire restrizioni nella guida dei mezzi, mentre in fase di scarico/carico delle merci devono adottare tutte le precauzioni che sono impartite alle persone fisiche».

Assolombarda, contattata dal Sole 24 Ore, fa sapere che le imprese associate non segnalano criticità riguardo al trasporto delle merci. Anche il vicepresidente di Confrtrasporto-Confrcommercio, Paolo Uggè, assicura che la circolazione delle merci su strada procede in modo regolare, zone rosse comprese, nel rispetto dei decreti nazionali. Confrtrasporto offre la propria collaborazione per distribuire, attraverso le sedi territoriali della Fai (la Federazione degli autotrasportatori italiani) le mascherine alle imprese che ne dovessero fare richiesta. «Qualora le istituzioni ritenessero di poterci fornire i dispositivi in questione, ci mettiamo a disposizione fin da ora

per consentire agli autisti di ottemperare in sicurezza alle norme stabilite dal Dpcm», precisa Uggè. «A oggi gli autisti viaggiano indossando i dispositivi prescritti, dalle mascherine ai guanti monouso per la consegna della merce e della documentazione necessaria - spiega Uggè -. Ma le scorte, soprattutto per quanto riguarda le mascherine, sono quasi esaurite».

Ivano Russo, direttore generale di Confetra, segnala invece qualche ostacolo, nella giornata di ieri, sul fronte del trasporto merci ferroviario in alcune aree del Centro-Sud (in particolare nei terminal intermodali di Toscana e Abruzzo), a cause di ordinanze regionali che impongono la quarantena ai macchinisti che rientrano dalle zone a rischio del Nord. «Ci auguriamo - dice Russo al telefono con Il Sole 24 Ore - che presto queste difficoltà siano superate». Un problema che merita una ulteriore riflessione riguarda la consegna delle merci. «Chiediamo - prosegue Russo - a ministero del Lavoro e ministero dei Trasporti di varare un dispositivo unitario per disciplinare la fase delicata della consegna. Oggi le imprese dell'autotrasporto cercano di evitare ogni tipo di contatto tra l'auto-

sta e il ricevente della merce. Sarebbe utile avere delle linee guida da parte del governo». Un problema molto sentito anche dai corrieri espressi (Dhl, FedEx e così via). In linea generale al momento gli autisti non possono scendere dai mezzi e devono essere muniti di dispositivi medici di protezione e prevenzione quali mascherine, guanti monouso ecc. Se il carico/scarico richiede la discesa dal mezzo deve essere mantenuta la distanza di sicurezza (1 metro).

Sul versante dei trasporti internazionali si sta profilando una situazione difficile con pesanti ricadute sul settore dell'export, che rischia la paralisi. Al Brennero, il Governo austriaco ha deciso di effettuare controlli a campione sugli autisti e si prevedono possibili lunghe attese e incolonnamenti al confine, in uscita dall'Italia. «Sarebbe utile - conclude Anita - che, almeno in questa situazione di emergenza, il Tirolo rinunciassi a tutte le misure contro il traffico di transito per permettere ai vettori italiani di portare le merci destinate al mercato del Nord Europa, senza ulteriori impedimenti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Virus: aziende e sindacati della logistica chiedono la cassa

Roma - Le associazioni datoriali e le segreterie nazionali dei sindacati confederali stipulanti il Ccnl Logistica hanno condiviso un avviso comune per le politiche attive a sostegno di lavoratrici, lavoratori e imprese Roma - Le associazioni datoriali Agci Servizi, Aite, Aiti, Anita, Assoespressi, Assologistica, Assotir, Clai, Cna Fita, Confartigianato Trasporti, Confcooperative Lavoro e Servizi, **Confetra**, Confrasperto, Fai, Federlogistica, Federtraslochi, **Fedespedi**, Fedit, Fiap Autotrasporti, Fisi, Legacoop Produzione e Servizi, Sna Casartigiani, Trasportounito Fiap, Unitai e le segreterie nazionali di Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti stipulanti il contratto collettivo nazionale di lavoro Logistica, trasporto merci e spedizione del 3 dicembre 2017, hanno condiviso un avviso comune per le politiche attive a sostegno delle lavoratrici, dei lavoratori e delle imprese del settore per affrontare l'emergenza derivante dal Covid-19.

In particolare hanno concordato di richiedere al governo e ai ministeri competenti di consentire, su tutto il territorio nazionale e per tutto il personale del settore, la possibilità di accedere agli ammortizzatori sociali per garantire la stabilità occupazionale in questa fase critica.

## Cargo aereo, Albertini (Anema): "Lavoriamo il triplo con meno merce"

Il presidente dell'associazione degli "agenti aerei" ringrazia i lavoratori del settore, da cui transita un quarto delle esportazioni italiane extra Ue «Si lavora il doppio, se non il triplo per fare meno spedizioni, ma in questo momento tutti devono fare la loro parte e per questo voglio ringraziare tutte le lavoratrici e i lavoratori del nostro settore che con grande senso di responsabilità si impegnano a garantire un servizio essenziale per il Paese poiché, come noto, per via aerea viaggia oltre il 26 per cento delle esportazioni italiane extra UE, in valore». Così Alessandro Albertini, presidente dell'Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree (ANEMA), sezione aerea di **Fedespedi** aderente a **Confetra**.

«Lo sforzo delle nostre imprese - continua Albertini - e del nostro personale in questo grave momento è encomiabile. Alcune compagnie aeree hanno cancellato i voli passeggeri da e per l'Italia per tempi più o meno lunghi. Altre valutano di volta in volta se confermare o meno il volo a seconda delle percentuali di riempimento dell'aeromobile. In questo contesto, stiamo lavorando molto di più per garantire alla clientela il servizio, tenendola costantemente aggiornata e riallocando la merce in caso di cancellazioni dei voli. Giova ribadire - conclude Albertini - che, seppure con difficoltà, la via aerea e gli aeroporti italiani non sono chiusi, funzionano e garantiscono il servizio. Per questo invitiamo la clientela a restare costantemente aggiornata ed in contatto con il proprio spedizioniere augurandoci che questa emergenza duri il meno possibile».

## #Coronavirus: ANAMA, il difficile lavoro dello spedizioniere aereo in tempo di crisi

(FERPRESS) – Roma, 5 MAR – Il presidente di ANAMA, Alessandro Albertini: “Voglio ringraziare tutte le lavoratrici e i lavoratori del nostro settore che con grande senso di responsabilità si impegnano a garantire un servizio essenziale per il paese. Per via aerea viaggia oltre il 26% delle esportazioni italiane extra Ue, in valore”.

## “Encomiabile il lavoro degli spedizionieri aerei”



Alessandro Albertini, presidente di Anama (Associazione nazionale agenti merci aeree), ha voluto ringraziare pubblicamente le lavoratrici e i lavoratori del settore per il grande senso di responsabilità messo in campo in questi giorni, difficili per il paese ma anche per tutte le attività di spedizione.

“Lo sforzo delle nostre imprese e del nostro personale in questo grave momento è encomiabile” ha aggiunto Albertini, ricordando che per via aerea viaggia oltre il 26% (in valore) dell’export italiano verso paesi extra UE. Per il settore la situazione è resa complicata dalla difficoltà di programmare le attività: “Alcune compagnie aeree hanno cancellato i voli passeggeri da e per l’Italia per tempi più o meno lunghi. Altre valutano di volta in volta se confermare o meno il volo a seconda delle percentuali di riempimento dell’aeromobile”.

In questo contesto, gli spedizionieri stanno lavorando più del solito per garantire alla clientela il servizio, tenendola costantemente aggiornata e riallocando la merce in caso di cancellazioni dei voli. “Purtroppo, si lavora il doppio se non il triplo per fare meno spedizioni ma in questo momento tutti devono fare la loro parte e per questo voglio ringraziare tutte le lavoratrici e i lavoratori del nostro settore che con grande senso di responsabilità si impegnano a garantire un servizio essenziale per il Paese”.

Il presidente di Anama ha concluso il suo messaggio ricordando come, “seppure con difficoltà, la via aerea e gli aeroporti italiani non sono chiusi, funzionano e garantiscono il servizio”, invitando la clientela a restare costantemente aggiornata ed in contatto con il proprio spedizioniere di riferimento.

CORONAVIRUS: **CONFETRA**, DPCM NON BLOCCA MERCI, RASSICURAZIONI DA GOVERNO

AGENZIA

KRONOS

SEZIONE

ECONOMIA

CORONAVIRUS: **CONFETRA**, DPCM NON BLOCCA MERCI, RASSICURAZIONI DA GOVERNO =

Roma, 8 mar. (Adnkronos) - "Il Dpcm adottato questa notte non blocca né trasporti né produzione". Lo dichiara Guido Nicolini, presidente di **Confetra**, in contatto da questa notte con Palazzo Chigi e con i ministri che hanno competenza in materia di Coronavirus.

"È chiaro che tra le 'comprovate esigenze lavorative' rientrano le attività di imprese non gestibili in remoto o in smart working. Vale per il trasporto merci, le attività logistiche, ma anche per la produzione manifatturiera. Tutto il Governo, da Palazzo Chigi a Mit e Mise, ci hanno dato garanzia in tal senso" spiega Nicolini. "Restiamo tuttavia convinti che, anche per tranquillizzare i clienti internazionali, una circolare ulteriormente esplicativa e una dichiarazione pubblica diretta della nostra Ministra o del Governo tutto, sarebbero di grande aiuto in queste ore di vero e proprio panico commerciale".

(Mcc/AdnKronos)

ISSN 2465 - 1222

08-MAR-20 17:05

NNNN

>>>ANSA/ MERCI E DIPENDENTI POSSONO CIRCOLARE, FABBRICHE APERTE

AGENZIA

ANSA-A

SEZIONE

ECONOMIA

Governo rassicura aziende. Logistica e trasporti, no a blocchi  
(di Andrea D'Ortenzio)

(ANSA) - ROMA, 8 MAR - Merci e logistica non si fermano nelle zone chiuse e i lavoratori, almeno quelli che non possono usare lo smart working da casa, potranno muoversi seppure per lo stretto necessario, in modo da non bloccare fabbriche e impianti. Dopo i primi dubbi al decreto 'notturnò del governo contro il coronavirus che interessa il cuore produttivo del paese, l'esecutivo ha chiarito a imprese e mondo economico che sarà assicurata la circolazione, necessaria per assicurare l'approvvigionamento alimentare a negozi e supermercati e non interrompere il ciclo produttivo delle fabbriche. Una paralisi che manderebbe definitivamente k.o. una produzione industriale già in affanno nelle ultime settimane. Per il momento comunque non vi sono problemi alle scorte alimentari malgrado molti abbiano fatto incetta in questi giorni. «Non vi è nell'immediato il rischio di non reperire prodotti alimentari e i nostri lavoratori stanno garantendo questo servizio essenziale» spiega Donatella Prampolini, vicepresidente di Confcommercio. Quindi possono recarsi al lavoro entrando anche nelle zone 'chiusè operai, autisti, tecnici e altri lavoratori indispensabili al funzionamento dell'azienda mentre presumibilmente i 'colletti bianchi o altre figure sarebbe meglio che lavorino davanti al computer o lo smartphone di casa. Va detto che moltissimi settori come fiere, convegni, spettacoli, eventi sono comunque fermi da giorni ed altri, quali la ristorazione o il turismo gravemente intaccati. Certo sono ancora da chiarire diversi aspetti sulla documentazione da esibire alle forze dell'ordine e sulle procedure da adottare per minimizzare i rischi di contagio e di quarantena e sulla movimentazione delle merci ma il governo ha sancito, con una nota esplicativa in linea generale che «il personale che conduce i mezzi di trasporto può entrare e uscire dai territori interessati e spostarsi all'interno degli stessi, limitatamente alle esigenze di consegna o prelievo delle merci». Rassicurazioni ai dubbi arrivati sia dai presidenti di Lombardia e Veneto sia da Confindustria con Vincenzo Boccia che aveva rilevato come «se si fermano le merci» e le fabbriche «ci sarà un effetto collaterale negativo acceleratore sull'economia». Un appello raccolto appunto dal governo, sottolinea Viale dell'Astronomia.

Assolombarda, l'associazione che riunisce le imprese di Milano, Lodi e Monza (nell'epicentro quindi dell'epidemia) sottolinea come «le attività continuano e quindi il tragitto casa lavoro è consentito». «Nel termine »comprovate« esigenze lavorative (previsto dal decreto ndr) si intendono attività non ovviabili ricorrendo a lavoro agile, e che richiedono la presenza dei lavoratori su luogo di lavoro e, in questo caso,

con l'adozione da parte delle imprese delle misure di cautela e prevenzione».

A chiedere chiarimenti ulteriori sono sia i consumatori che le aziende della logistica e dei trasporti come TrasportoUnito o Confetra. Il Freight Leaders Council, associazione che riunisce i maggiori player della logistica nazionale, sottolinea come «tra gli aspetti più critici da tenere in considerazione» «c'è l'eventuale quarantena degli autisti che attraversano i confini della zona rossa: se non si elabora un protocollo che eviti questa misura di prevenzione, l'autotrasporto tra pochi giorni non avrà più autisti disponibili». E infine i sindacati bancari chiedono agli istituti di credito quali siano le misure di sicurezza per i dipendenti e i clienti e avvisano che ogni spostamento non necessario nelle zone 'chiusè non sarà tollerato.

DOA

08-MAR-20 20:09 NNNN



CORONAVIRUS: CONFETRA, MERCI NON BLOCCATE MA SERVE CIRCOLARE

AGENZIA

AGI

SEZIONE

ECONOMIA

(AGI) - Roma, 8 mar. - "Il Dpcm adottato questa notte non blocca ne' trasporti ne' produzione". Lo dichiara Guido Nicolini, presidente di Confetra, sottolineando che tra le 'comprovate esigenze lavorative', citate dal decreto "rientrano le attività di imprese non gestibili in remoto o in smart working. Vale per il trasporto merci, le attività logistiche, ma anche per la produzione manifatturiera". "Tutto il Governo, da Palazzo Chigi a Mit e Mise, ci hanno dato garanzia in tal senso", spiega Nicolini.

"Restiamo tuttavia convinti che, anche per tranquillizzare i clienti internazionali, una circolare ulteriormente esplicativa e una dichiarazione pubblica diretta della nostra ministra o del Governo tutto, sarebbero di grande aiuto in queste ore di vero e proprio panico commerciale".(AGI)

Ing

081600 MAR 20

NNNN

# Abi-imprese, estese le moratorie sui prestiti

## Si potrà chiedere per i crediti contratti fino a fine gennaio. Plausi alla mossa di Intesa Sanpaolo

Il mondo bancario si schiera con le imprese per evitare una crisi di liquidità per le aziende bloccate per l'emergenza coronavirus. Ieri l'Abi ha esteso l'ambito della moratoria sui prestiti: la possibilità di chiedere la sospensione di interessi e restituzione del capitale, fino a un anno, o l'allungamento del prestito stesso fino al 100% della durata residua è estesa anche a quelli accesi fino al 31 gennaio 2020. La moratoria è riferita ai finanziamenti alle imprese danneggiate per il Covid-19,

### Gli aiuti

● Per evitare che le aziende vadano in crisi di liquidità per l'emergenza coronavirus, l'Abi ha esteso a un anno la moratoria sui prestiti, compresi quelli accesi a gennaio 2020

specifica l'associazione presieduta da Antonio Patuelli, che ha raggiunto l'accordo con Alleanza cooperative italiane (Agci, Confcooperative, Lega-coop) Cia, Claii, Coldiretti, Confagricoltura, Confapi, Confedilizia, Confetra, Confimi, Confindustria e Rete imprese Italia.

Unicredit ha alzato a 530 milioni il plafond per gli anticipi ai fornitori di Esselunga. Ma banche e imprese chiedono al governo anche il potenziamento dei fondi di garanzia per le

Pmi e «misure aggiuntive per agevolare l'accesso al credito». È un tema che il ceo di Intesa Sanpaolo, Carlo Messina, ha sollevato ieri nell'intervista al *Corriere della Sera*: oltre a donare 100 milioni per ospedali e cure, Intesa Sanpaolo avvia un plafond di 5 miliardi per le imprese in difficoltà, ma per quelle non finanziabili serve una garanzia dello Stato. Il governo potrebbe estendere la garanzia e consentire l'afflusso di nuova finanza alle imprese che già la usano. Intanto la mossa di



**Su Corriere.it**

Sul sito [www.corriere.it](http://www.corriere.it) le novità sulle decisioni economiche per aiutare il Paese a uscire dall'emergenza

Messina riscuote plauso bipartisan, con apprezzamenti dai governatori Luca Zaia (Veneto), Stefano Bonaccini (Emilia Romagna), Alberto Cirio (Piemonte), dal sindaco di Milano Giuseppe Sala. Altri si affiancano: Pirelli raccoglie fondi per l'ospedale Sacco di Milano, ha detto il ceo Marco Tronchetti Provera. «È ammirevole l'iniziativa lanciata da Messina» ha dichiarato Luigi Gubitosi, amministratore delegato di Tim.

**Fabrizio Massaro**  
© RIPRODUZIONE RISERVATA

## ACCORDO SUI FINANZIAMENTI

# Abi e imprese, moratoria di un anno alle Pmi

Sospensione per i prestiti fino al gennaio 2020. Boccia: «iniziativa apprezzata».

**Laura Serafini**

L'economia italiana minaccia di essere un paziente gravemente ammalato molto più pericoloso del coronavirus. Le misure di contenimento del Covid-19 tolgono ossigeno alle imprese così come il virus genera insufficienza respiratoria nei malati più indifesi. Consapevoli dei rischi Abi, Alleanza delle Cooperative, Cia Agricoltori Italiani, Claa, Coldiretti, Confagricoltura, Confapi, Confedilizia, Confetra, Confindustria, Conimi Industria, Confindustria e Rete Imprese Italia (Confersercenti, Casartigiani, Cna, Confartigianato, Confcommercio) hanno deciso di ampliare la portata delle misure già previste dall'accordo del novembre 2018 sulla possibilità di sospendere le rate dei finanziamenti.

Il risultato è l'intesa raggiunta ieri mattina e contenuta in un Addendum all'accordo per il credito 2019. Con essa



**La morsa degli Npl.** Il comitato esecutivo Abi, presieduto da Antonio Pautelli, ha chiesto a Bce e autorità italiane di rivedere la tempistica degli accantonamenti automatici a fronte dei crediti deteriorati

viene estesa ai prestiti al 31 gennaio 2020 la possibilità di chiedere la sospensione o l'allungamento. La moratoria è riferita ai finanziamenti alle micro, piccole e medie imprese danneggiate dall'emergenza coronavirus. La sospensione del pagamento della quota capitale delle rate dei finanziamenti può essere chiesta fino a un anno. Essa è applicabile ai finanziamenti a medio lungo termine, anche perfezionati tramite il rilascio di cambiali agrarie e alle operazioni di leasing. In questo secondo caso, la sospensione riguarda la quota capitale implicita dei canoni di leasing. Per le operazioni di allungamento, è invece previsto che l'estensione della durata del finanziamento può arrivare fino al 100% della durata residua dell'ammortamento.

Alle banche - che in verità avevano cominciato a muoversi in maniera autonoma con l'estensione all'emergenza coronavirus delle misure adottate per i casi di calamità e terremoto - è lasciata facoltà di applicare misure di maggior favore per le imprese rispetto a quelle previste nell'accordo stesso auspicando che si accelerino le

procedure di istruttoria.

Abi e Associazioni delle imprese si impegnano a promuovere, presso le Autorità europee e nazionali, una modifica delle attuali disposizioni di vigilanza riguardo le moratorie (cosiddette forbearance), necessaria in una situazione emergenziale, come quella attuale. Chiedono, inoltre, di ampliare l'operatività del Fondo di garanzia per le Pmi (gestito da Mcc) e misure aggiuntive per agevolare l'accesso al credito. «Come Confindustria apprezziamo molto l'iniziativa di Intesa Sanpaolo (si veda articolo in pagina) che si aggiunge all'accordo sul credito raggiunto con l'Abi» ha commentato il presidente Vincenzo Boccia. «L'attivazione di questi nuovi strumenti - aggiunge Boccia - generano senso e spirito di comunità. Speriamo siano l'inizio di un percorso da condividere con tutti i protagonisti dell'economia del Paese. L'accordo annunciato ieri «è un tassello fondamentale della strategia per sostenere le imprese italiane danneggiate dall'emergenza del Covid-19 - ha commentato il presidente del gruppo tecnico credito e finanza di

Confindustria, Matteo Zanetti -. Si tratta di un primo intervento essenziale per sostenere la liquidità delle imprese colpite da un'emergenza che non riguarda solo la cosiddetta zona rossa, ma che ha un forte impatto sulle imprese di tutto il territorio nazionale, incidendo con particolare intensità su alcuni settori che sono oggi seriamente penalizzati dal crollo della domanda domestica e internazionale».

A questa misura, ha però messo in guardia Zanetti, «dovranno necessariamente abbinarsi altri interventi per sostenere, anche grazie alla garanzia dello Stato e alla copertura degli interessi, la liquidità delle imprese attraverso l'accesso agevolato a linee di credito a breve termine». Il comitato Abi del 28 febbraio aveva anche chiesto ad autorità europee e italiane un allentamento delle misure sugli Npl, con la sospensione fino a un anno dell'applicazione delle definizioni di default per l'individuazione dei crediti scaduti e di rivedere la tempistica degli accantonamenti automatici a fronte dei crediti deteriorati.



**Vincenzo Boccia.**

«Come Confindustria apprezziamo molto l'iniziativa di Intesa e l'accordo sul credito con l'Abi che generano senso e spirito di comunità. Seriano siano l'inizio di un percorso da condividere con tutti i protagonisti dell'economia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Nessuna limitazione al trasporto delle merci

ROMA – “Nessuna limitazione o restrizione al transito delle merci e di tutta la filiera produttiva da e per i territori indicati dall’art. 1 del Dpcm 8 Marzo 2020. Così recita una nota del ministero dei Trasporti e della Logistica firmata dalla ministra Paola De Micheli.

In attesa di linee guida sulla movimentazione delle merci, il ministero chiarisce alcuni punti relativi ai transfrontalieri e alle merci.

Per i transfrontalieri le limitazioni introdotte non vietano gli spostamenti per comprovati motivi di lavoro. Pertanto, salvo che siano soggetti a quarantena o che siano risultati positivi al virus, i transfrontalieri potranno entrare e uscire dai territori interessati per raggiungere il posto di lavoro e tornare a casa.

Gli interessati potranno comprovare il motivo lavorativo dello spostamento con qualsiasi mezzo, inclusa una dichiarazione che potrà essere resa alle forze di polizia in caso di eventuali controlli.

Le merci possono entrare ed uscire dai territori interessati. L’attività degli operatori addetti al trasporto è un’esigenza lavorativa: il personale che conduce i mezzi di trasporto può quindi entrare e uscire dai territori interessati e spostarsi all’interno degli stessi, limitatamente alle esigenze di consegna o prelievo delle merci.

Alla nota ministeriale si è unita Confetra che ha inviato alla stampa una precisazione a firma del presidente Guido Nicolini.

“Il Dpcm adottato questa notte si legge “non blocca né trasporti né produzione”. Lo dichiara Guido Nicolini, presidente di Confetra, in contatto con Palazzo Chigi e con i ministri che hanno competenza in materia di Coronavirus.

“È chiaro che tra le comprovate esigenze lavorative rientrano le attività di imprese non gestibili in remoto o in smart working. Vale per il trasporto merci, le attività logistiche, ma anche per la produzione manifatturiera. Tutto il Governo, da Palazzo Chigi a ministero Trasporti e ministero Sviluppo Economico, ci hanno dato garanzia in tal senso” spiega Nicolini.

“Restiamo tuttavia convinti che, anche per tranquillizzare i clienti internazionali, una circolare ulteriormente esplicativa e una dichiarazione pubblica diretta della nostra ministra o del Governo tutto, sarebbero di grande aiuto in queste ore di vero e proprio panico commerciale”.

Da parte di Trasportounito si prende posizione.

“Il Governo precisi subito che le “esigenze lavorative”, indicate nel Dpcm di oggi, quali causa di deroga al divieto di qualsiasi movimento sia da e per le zone rosse, sia all’interno delle stesse, devono essere intese nel senso che le attività produttive e i trasporti connessi, anche in entrata ed in uscita da queste aree del Paese, devono necessariamente proseguire”.

Secondo il segretario nazionale di Trasportounito, Maurizio Longo, la chiarezza oggi è un obbligo e un dovere per evitare tutta la confusione provocata dalla mancata definizione del termine adottato dalla disposizione normativa.

L’appello di Longo, rivolto alle imprese ed ai loro conducenti, è quello di “non fermare il trasporto delle merci altrimenti non solo assisteremo al collasso dell’intera economia, ma soprattutto mancherebbero in alcune zone le materie prime necessarie e i prodotti finiti indispensabili per garantire la sopravvivenza delle comunità locali”.

Trasporti, Logistica

Roma  
08 Marzo 2020

## Confetra: "Il DPCM non blocca né trasporti né produzione"

Le interpretazioni di Palazzo Chigi e dei ministri

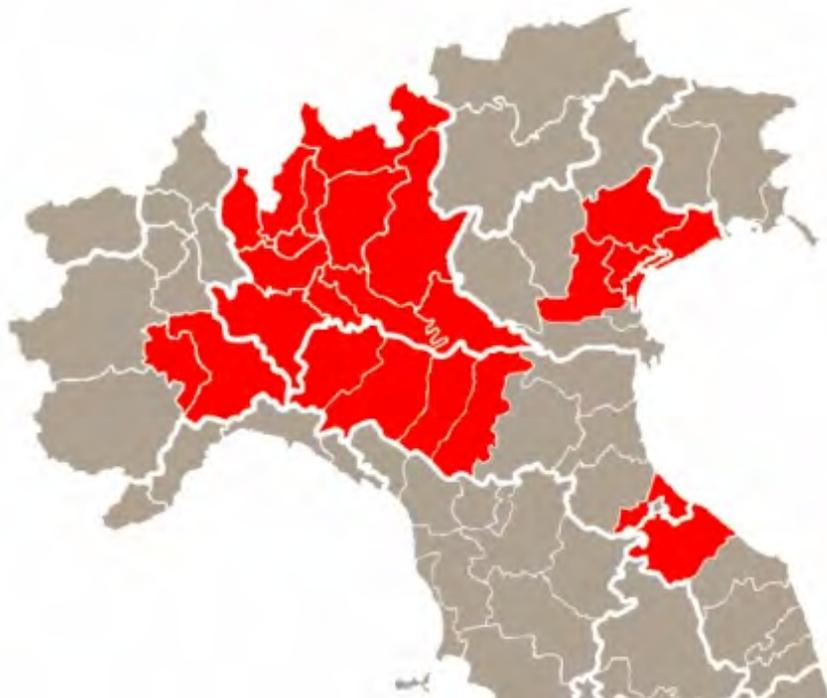


08 Marzo 2020 - Roma - "Il DPCM adottato questa notte non blocca né trasporti né produzione". Lo dichiara Guido Nicolini, presidente di Confetra, in contatto da questa notte con Palazzo Chigi e con i ministri che hanno competenza in materia di Coronavirus.

"È chiaro che tra le 'comprovate esigenze lavorative' rientrano le attività di imprese non gestibili in remoto o in smart working. Vale per il trasporto merci, le attività logistiche, ma anche per la produzione manifatturiera. Tutto il Governo, da Palazzo Chigi a MIT e MISE, ci hanno dato garanzia in tal senso" spiega Nicolini.

Restiamo tuttavia convinti che, anche per tranquillizzare i clienti internazionali, una circolare ulteriormente esplicativa e una dichiarazione pubblica diretta della nostra Ministra o del Governo tutto, sarebbero di grande aiuto in queste ore di vero e proprio panico commerciale. [P](#)

© copyright Porto Ravenna News



## Zona rossa in Lombardia e in 14 province: resta possibile il trasporto merci/AGGIORNAMENTO

8 marzo 2020

Tristissima festa della donna l'8 marzo di quest'anno. Questa notte (intorno alle 3,30) il presidente del consiglio, **Giuseppe Conte**, ha firmato un decreto con cui le zone rosse che fino a ieri interessavano soltanto una decina di comuni del logidiano e uno in Veneto (a Vo' Euganeo, che peraltro con oggi terminava la quarantena), vengono ora **allargate fino al 3 aprile prossimo all'intera Lombardia e a ben 14 province**, vale a dire Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena e Rimini in Emilia Romagna, Pesaro e Urbino nelle Marche, Alessandria, Asti, Novara, Verbania Cusio Ossola e Vercelli in Piemonte, Padova, Treviso e Venezia in Veneto.

Un provvedimento importante in termini sanitari, ma destinato ad avere pesanti risvolti anche a livello economico, perché di fatto all'interno della zona rossa finiscono le **aree più produttive del paese** e anche **tutti i principali centri logistici della penisola**. Per quanto riguarda il trasporto e la circolazione delle merci il decreto in vigore da oggi non dice nulla di esplicito, anche se all'articolo 1 lettera si prescrive di evitare ogni movimento in entrata e in

uscita, «**salvo che per gli spostamenti motivati da indifferibili esigenze lavorative**». Ma cosa vuol dire «indifferibili»? O, tanto per essere ancora più espliciti, **il trasporto merci può essere considerato uno spostamento indifferibile?** Una risposta ufficiale al momento ancora non esiste, malgrado sia attesa nelle prossime ore. Anche se ovviamente tutte le associazioni interessate a conoscere la risposta a tale interrogativo (sia perché in attesa di ritirare merci in consegna, sia perché impegnate contrattualmente a movimentarle verso una destinazione finale) hanno girato l'interrogativo ai rappresentanti del governo che ha già risposto, seppure non hanno ancora trascritto la risposta in un provvedimento scritto.

Una prima risposta è giunta dalle Marche dove è stato chiarito che non sarà applicata alcuna limitazione alla circolazione degli automezzi destinati al trasporto delle merci. Quindi, anche nella zona di Pesaro Urbino entrata nella zona rossa. Ciò significa che non essendoci divieti di circolazione ed **essendo i prefetti gli unici competenti a stabilirli**, dall'interno delle diverse prefetture tale eventualità è stata in generale esclusa.

Una posizione ribadita in maniera molto netta anche in Lombardia sia da **Confcommercio** sia da **Assolombarda** che già da stamattina, dopo che nei supermercati lombardi e piemontesi si erano create le prime code e le prime corse all'accaparramento, avevano precisato che **produzione e approvvigionamento saranno garantiti per tutta la settimana** e che saranno **incentivati servizi di consegna a domicilio**. Ma è ovvio che in questo caso si facesse esplicito riferimento al settore alimentare. A fornire una conferma che lo stesso ragionamento vale anche per gli altri settori è stata direttamente **Confindustria**, che riferisce di **aver ottenuto direttamente dal governo la rassicurazione** che il decreto istitutivo delle zone rosse non bloccherà le attività produttive e quelle lavorative, «**né tantomeno il blocco dei trasporti e della circolazione delle merci da e per le zone rosse**». Da Assolombarda, poi, è giunto qualche ulteriore dettaglio, specificando che le attività «comprovate» a cui fa riferimento l'articolo 1 lettera a) del decreto sono **tutte le attività «non ovviabili ricorrendo a lavoro agile e che richiedono la presenza dei lavoratori sul luogo di lavoro»** adottando ovviamente tutte le cautele del caso, ma anche **tutti gli spostamenti di merci e persone. Di conseguenza il trasporto merci non sarà bloccato**. Semmai – aggiunge l'associazione aderente a Confindustria – «è opportuno **adottare misure di prevenzione e di cautela nei confronti dei trasportatori**». Misure come il fatto di non fare scendere gli autisti dai mezzi e di munirli di dispositivi medici di protezione e prevenzione quali mascherine, guanti monouso ecc, oppure, laddove siano necessario scendere dal veicolo, che sia mantenuta la distanza di sicurezza (1 metro) o sia inviata in via telematica la documentazione di trasporto.

Infine, vengono inclusi tra gli spostamenti ammessi anche quelli che si consumano nel **tragitto casa-lavoro**.

Ulteriore rassicurazione arriva pura da **Confetra**, il cui presidente, **Guido Nicolini** ha ribadito che «tra le "comprovate esigenze lavorative" rientrano le attività di imprese non gestibili in remoto o in *smart working*. Vale per il

trasporto merci, le attività logistiche, ma anche per la produzione manifatturiera. Tutto il Governo, da Palazzo Chigi a MIT e MISE, ci hanno dato garanzia in tal senso».

Nelle stesse ore anche sulla scia di queste dichiarazioni arrivano anche le parole del presidente della Regione Lombardia, **Attilio Fontana**, raccolte dai microfoni di *Sky TG24*, che ha detto esplicitamente che **sarà possibile «spostarsi per lavoro e far viaggiare le merci»**. In seguito, da **Conftrasporto** hanno riferito di aver contattato lo stesso Fontana, il quale ha chiarito che, parlando con il Presidente del Consiglio Conte, ha ricevuto appunto assicurazioni rispetto al fatto che **per le imprese di trasporto e per i loro lavoratori non esistono limitazioni**.

Tutte queste indicazioni, però, riguardano ovviamente i **trasportatori italiani** che già da stasera in molti casi si devono mettere in marcia verso la destinazione da raggiungere domani mattina. Per quanto riguarda **le consegne di materiali in arrivo dall'estero la situazione potrebbe essere un po' più complessa**, per la semplice ragione che molti trasportatori si rifiutano di entrare nelle zone rosse (se non addirittura nella penisola), così come **le stesse aziende evitano di effettuare consegne verso l'Italia**. Attenzione, questo atteggiamento non deve essere letto come un pregiudizio o un'eccessiva precauzione da parte di colleghi stranieri, quanto come una **maniera per evitare conseguenze spiacevoli in termini lavoratori**, più che sanitari. Esistono infatti molti paesi europei, prima tra tutti la **Romania**, che ha previsto **la messa in quarantena per quindici giorni degli autisti che abbiano scaricato o carico nelle zone rosse italiane**, a prescindere dall'esistenza o meno di sintomi di contagi. In pratica, se un'azienda accetta di effettuare un viaggio in Lombardia o nelle altre 14 province **deve automaticamente mettere in conto di dover fare a meno di quell'autista per almeno un paio di settimane**. Quindi, si può discutere l'opportunità o meno del provvedimento a livello governativo, ma da parte delle aziende non c'è molta scelta.

## AGGIORNAMENTO ORE 16.30

Abbiamo avuto in anteprima il testo della nota esplicativa al DPCM 8 marzo 2020 di cui vi riportiamo direttamente il contenuto. DOPO CIRCA UN'ORA IL TESTO È APPARSO SUL SITO DEL MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI. LO PUBBLICHIAMO INTEGRALMENTE

*Con riferimento dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'8 marzo 2020, si precisa quanto segue:*

## TRASFRONTALIERI

Le limitazioni introdotte oggi **non vietano gli spostamenti per comprovati motivi di lavoro**. Salvo che siano soggetti a quarantena o che siano risultati positivi al virus, i trasfronterali **potranno quindi entrare e uscire dai territori interessati per raggiungere il posto di lavoro e tornare a casa**.

Gli interessati potranno comprovare il motivo lavorativo dello spostamento con qualsiasi mezzo, inclusa una dichiarazione che potrà essere resa alle forze di polizia in caso di eventuali controlli.

## MERCI

**Le merci possono entrare ed uscire dai territori interessati.** Il trasporto delle merci è considerato come **un'esigenza lavorativa**: il personale che conduce i mezzi di trasporto può quindi **entrare e uscire** dai territori interessati e **spostarsi** all'interno degli stessi, **limitatamente alle esigenze di consegna o prelievo delle merci.**

Vuoi restare aggiornato sulle ultime notizie in tema di trasporti e logistica? Iscriviti alla newsletter di Uomini e Trasporti. È gratuita e la riceverai via mail.

## Abi, attive nuove moratorie: adesione dal 90% delle banche



Nuove moratorie sottoscritte dall'Abi e dalle Associazioni di rappresentanza delle imprese, che permettono di chiedere la sospensione o l'allungamento di prestiti a piccole e medie imprese danneggiate dal coronavirus.

Lo rende noto l'Associazione Bancaria Italiana, ricordando che l'Addendum all'Accordo per il Credito 2019, pubblicato il 7 marzo e a cui aderiscono il 90% delle banche in tutta Italia, è immediatamente operativo.

In particolare, ricorda Abi, con le nuove moratorie, viene estesa ai prestiti contratti fino al 31 gennaio 2020 la possibilità di chiedere la sospensione o l'allungamento per i finanziamenti alle piccole e medie imprese danneggiate dall'emergenza COVID-19.

La sospensione del pagamento della quota capitale delle rate dei finanziamenti può essere chiesta fino a un anno. La sospensione è applicabile ai finanziamenti a medio lungo termine (mutui), anche perfezionati tramite il rilascio di cambiali agrarie, e alle operazioni di leasing, immobiliare o mobiliare. In questo ultimo caso, ricorda Abi, la sospensione riguarda la quota capitale implicita dei canoni di leasing.

Per le operazioni di allungamento dei mutui, il periodo massimo di estensione della scadenza del finanziamento può arrivare fino al 100% della durata residua dell'ammortamento. Per il credito a breve termine e il credito agrario di conduzione il periodo massimo di allungamento delle scadenze è pari rispettivamente a 270 giorni e a 120 giorni.

Nell'accordo è previsto che, ove possibile, le banche possono applicare misure di maggior favore per le imprese rispetto a quelle previste nell'Accordo stesso e si auspica che, al fine di assicurare massima tempestività nella risposta, si accelerino le procedure di istruttoria.

Restano ferme le altre condizioni previste dal citato Accordo. "Nell'Addendum, ABI, 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, Confesercenti) chiedono, inoltre, di ampliare l'operatività del Fondo di Garanzia per le PMI e misure aggiuntive per agevolare l'accesso al credito", si legge in una nota.

"Al fine di favorire la realizzazione delle operazioni di sospensione o allungamento delle scadenze dei finanziamenti, l'ABI e le Associazioni di rappresentanza delle imprese firmatarie si impegnano a promuovere, presso le competenti Autorità europee e nazionali, una modifica delle attuali disposizioni di vigilanza riguardo le misure di tolleranza (c.d. forbearance), necessaria in una situazione emergenziale, come quella attuale", chiarisce la nota.

## Laghezza: "Trasporti pienamente operativi da e per i porti liguri"



I porti liguri sono pienamente operativi e non c'è nessuna restrizione ai trasporti su gomma da e per gli scali di Savona, Genova e La Spezia. Lo assicura Alessandro Laghezza, presidente di **Confetra** Liguria, che intende spegnere ogni allarmismo relativo a un possibile blocco dei trasporti di merce post decreto su Coronavirus, anche perché la Liguria non è inclusa, a oggi, fra le aree ad alto impatto.

"È indispensabile e urgente – secondo Laghezza – non aggiungere danno al danno e allarme all'allarme. L'ordinanza di queste ore della Presidenza del Consiglio dei ministri a firma del capo del dipartimento della Protezione Civile ha, con ritardo, fatto chiarezza sul fatto che i trasporti di merce per la filiera produttiva e la distribuzione sono esclusi dai vincoli previsti per le persone fisiche. In considerazione del caos che si è già generato causa la mancata chiarezza del Dpcm iniziale, è ora indispensabile che dal governo giunga a tutte le Regioni e agli enti e autorità locali un ordine di servizio preciso: no, quindi – conclude Laghezza – a misure locali che possano aggravare una situazione già critica e imporre ulteriori restrizioni immotivate alla mobilità delle merci e quindi al lavoro dei trasportatori, ma anche di agenti marittimi, spedizionieri e operatori logistici, che stanno continuando ad alimentare e approvvigionare l'economia del Paese".

## LOGISTICA

# Tir regolari, ostacoli per i treni merci

**Russo (Confetra): Toscana e Abruzzo impongono la quarantena ai macchinisti**

**Marco Morino**

MILANO

Tratto urbano della A4, ore 13,15, tra l'entrata di Sesto San Giovanni e l'uscita di Milano viale Certosa. Otto chilometri di autostrada a nord di Milano tra le più intasate d'Europa e arteria fondamentale per garantire gli spostamenti di merci e persone lungo l'asse Est-Ovest del Paese. I Tir in circolazione su entrambe le carreggiate, sia in direzione Torino sia in direzione Venezia, sono molto numerosi, segno che il trasporto merci è in piena attività. I timori che il nuovo decreto del governo conducesse al blocco dei trasporti e della logistica, che a sua volta avrebbe determinato il black out dell'Italia, sono stati superati: tutte le merci possono circolare liberamente in entrata, uscita e transito nell'intera Lombardia e nelle altre province di Emilia Romagna, Piemonte, Veneto e Marche interessate dalle misure contenute nell'ul-

timo Dpcm. Dice Thomas Baumgartner, presidente di Anita (le imprese di autotrasporto merci e logistica aderenti a Confindustria): «Le merci possono circolare liberamente non essendo portatrici del coronavirus. Ovviamente anche gli autisti, per le comprovate ragioni lavorative, non possono né devono subire restrizioni nella guida dei mezzi, mentre in fase di scarico/carico delle merci devono adottare tutte le precauzioni che sono impartite alle persone fisiche».

Assolombarda, contattata dal Sole 24 Ore, fa sapere che le imprese associate non segnalano criticità riguardo al trasporto delle merci. Anche il vicepresidente di Confrtrasporto-Confrcommercio, Paolo Uggè, assicura che

la circolazione delle merci su strada procede in modo regolare, zone rosse comprese, nel rispetto dei decreti nazionali. Confrtrasporto offre la propria collaborazione per distribuire, attraverso le sedi territoriali della Fai (la Federazione degli autotrasportatori italiani) le mascherine alle imprese che ne dovessero fare richiesta. «Qualora le istituzioni ritenessero di poterci fornire i dispositivi in questione, ci mettiamo a disposizione fin da ora

per consentire agli autisti di ottemperare in sicurezza alle norme stabilite dal Dpcm», precisa Uggè. «A oggi gli autisti viaggiano indossando i dispositivi prescritti, dalle mascherine ai guanti monouso per la consegna della merce e della documentazione necessaria - spiega Uggè -. Ma le scorte, soprattutto per quanto riguarda le mascherine, sono quasi esaurite».

Ivano Russo, direttore generale di Confetra, segnala invece qualche ostacolo, nella giornata di ieri, sul fronte del trasporto merci ferroviario in alcune aree del Centro-Sud (in particolare nei terminal intermodali di Toscana e Abruzzo), a cause di ordinanze regionali che impongono la quarantena ai macchinisti che rientrano dalle zone a rischio del Nord. «Ci auguriamo - dice Russo al telefono con Il Sole 24 Ore - che presto queste difficoltà siano superate». Un problema che merita una ulteriore riflessione riguarda la consegna delle merci. «Chiediamo - prosegue Russo - a ministero del Lavoro e ministero dei Trasporti di varare un dispositivo unitario per disciplinare la fase delicata della consegna. Oggi le imprese dell'autotrasporto cercano di evitare ogni tipo di contatto tra l'auto-

sta e il ricevente della merce. Sarebbe utile avere delle linee guida da parte del governo». Un problema molto sentito anche dai corrieri espressi (Dhl,

## Tutta Italia in isolamento: circolazione merci solo con l'autocertificazioni degli autisti

SI [shippingitaly.it/2020/03/09/tutta-italia-in-isolamento-circolazione-merci-solo-con-lautocertificazioni-degli-](https://shippingitaly.it/2020/03/09/tutta-italia-in-isolamento-circolazione-merci-solo-con-lautocertificazioni-degli-)

9 marzo  
2020



Il Decreto del presidente del Consiglio dei Ministri con cui il Governo domenica ha isolato la Lombardia e 14 province del Centro-Nord Italia è stato esteso questa sera a tutto il territorio nazionale. A questo punto, dunque, in tutta la penisola da mezzanotte vige l'obbligo di isolamento delle persone che non possono lasciare le province in cui risiedono se non per "comprovate esigenze lavorative, situazioni di necessità, motivi di salute". Le merci potranno però continuare a essere trasportate.

L'ordinanza esplicativa del Dpcm firmata dal capo del dipartimento della Protezione Civile, Angelo Borrelli, testualmente recita: "Le merci possono entrare e uscire dai territori interessati. L'attività degli operatori addetti al trasporto è un'esigenza lavorativa: il personale che conduce i mezzi di trasporto può quindi entrare e uscire dai territori interessati e spostarsi all'interno degli stessi, limitatamente alle esigenze di consegna o prelievo delle merci". L'autocertificazione richiesta agli autisti dei mezzi che trasportano merci e che finora era necessaria per recarsi in Lombardia e nelle 14 province del Centro-Nord Italia isolate diventerà uno strumento necessario in tutto il territorio nazionale.

Ivano Russo, direttore generale di [Confetra](#), ha così commentato il provvedimento appena preso dal Governo e annunciato dal premier Conte: "Le imprese affronteranno con compostezza, impegno, sacrificio, l'estensione delle misure restrittive a tutto il

territorio nazionale. Proprio in queste ore, ci stavamo già attrezzando per offrire, nonostante tutto, servizi logistici adeguati ai nostri clienti: produzione, industria, consumatori. Ci assumiamo tutta la responsabilità di questa delicatissima fase della vita del Paese”.

## Malta, Nord Africa e Albania chiudono alle navi passeggeri, ok alle merci



A seguito delle misure di contenimento del contagio prese ieri sera dal premier Giuseppe Conte con un apposito Decreto, diversi paesi collegati via aerea e via mare con l'Italia hanno sospeso i trasporti delle persone mentre le merci continuano a poter essere imbarcate e sbarcate.

Malta è fra le nazioni che ha sospeso i collegamenti per i passeggeri con l'Italia, sia aerei che navali. La decisione, presa in conseguenza alle misure italiane, è stata comunicata nella notte dal primo ministro, Robert Abela, in una conferenza stampa. Secondo quanto si è appreso nella giornata odierna, però, la limitazione si applica solo alle navi che trasportano passeggeri mentre i ro-ro cargo possono attraccare, imbarcare e sbarcare merci. Vietata però la discesa a terra di marittimi o comunque personale proveniente dall'Italia. A Malta, dunque, non potranno ormeggiare i traghetti di Virtu Ferries provenienti dalla Sicilia mentre hanno l'ok a entrare nel porto di Valletta i ro-ro di Grimaldi e Tirrenia che collegano l'isola con il Sud e il Nord Italia.

Una misura simile a quella maltese è stata presa dalla Tunisia che ha anch'essa interrotto i collegamenti aerei e navali per il trasporto di passeggeri con l'Italia. Interessate dal provvedimento sono in questo caso Grimaldi Group, Grandi Navi Veloci e la tunisina Ctn. Quest'ultima ha un collegamento passeggeri settimanale che a questo punto è stato sospeso mentre può continuare a operare il servizio trisettimanale solo cargo servito da Genova con navi ro-ro. Idem dicasi per le navi di Grimaldi e di altre compagnie che trasportano container, break bulk o rotabili.

Discorso simile dovrebbe valere anche per i traghetti che collegano il nostro paese con il Marocco e viceversa. Il primo ministro marocchino, Saad Eddine el-Othmani, ha infatti annunciato la sospensione di tutti i collegamenti da e per l'Italia per contenere la diffusione del Coronavirus, facendo seguito alle misure annunciate ieri sera dal premier italiano. Sul suo account Twitter, il premier marocchino ha scritto: "A causa della diffusione del coronavirus in Italia, il governo del Marocco ha deciso di sospendere tutti i viaggi da e per l'Italia fino a ulteriore avviso". In questo caso la compagnia di navigazione maggiormente interessata dalle limitazioni è Grandi Navi Veloci.

Ieri, infine, era stata l'Albania a vietare i collegamenti via mare e via aerea con il Centro-Nord Italia per cui la misura aveva riguardato le linee traghetti fra Durazzo, Ancona e Trieste. Alla

luce dell'estensione delle misure previste dell'ultimo decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri a tutto il territorio nazionale l'Albania ha reso noto che "sono vietati tutti i movimenti di passeggeri da tutti i porti italiani verso l'Albania". Nello specifico è consentito trasportare passeggeri dall'Albania all'Italia, mentre non lo è il tragitto inverso. L'autorità marittima e portuale albanese ha spiegato che "i traghetti passeggeri saranno autorizzati a trasportare camion e merci dall'Italia senza limitazioni. Nei porti aperti della Repubblica d'Albania saranno inoltre autorizzate tutte le navi mercantili dall'Italia. Gli equipaggi e i conducenti saranno soggetti a severi controlli nei porti albanesi". Le linee servite fra i due paesi sono la Bari-Durazzo, la Brindisi – Valona e la Durazzo – Ancona – Trieste.

"Ci siamo preoccupati molto del movimento interno delle merci ma ora dobbiamo avere la garanzia della possibilità di avere il movimento internazionale, perché il nostro è un Paese che dipende molto dall'approvvigionamento internazionale" ha detto nelle scorse ore Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti. "Se abbiamo un problema di flotta italiana messa in crisi sulla possibilità di operare e di navi straniere che fanno storie a venire nei porti italiani o porti stranieri che impediscono l'attracco a navi che provengono dall'Italia, diventa un problema. Un problema – sottolinea Duci – che ha effetto diretto sulla vita del Paese. I fronti sono diversi e tra questi c'è quello della mobilità dei marittimi italiani".

Il presidente degli agenti marittimi italiani ha aggiunto alcuni dettagli anche sulle complicazioni che i marittimi italiani stanno incontrando in giro per il mondo. "Sta succedendo che debbano partire per imbarcarsi all'estero ma alcuni Paesi dell'Ue potrebbero non farli entrare. Poi c'è il fronte delle navi con l'Albania per esempio che ha chiuso i porti ai traghetti italiani. Stiamo assistendo alle prime navi straniere che nei porti nazionali non vogliono contatti con gli italiani preposti al controllo e all'assistenza" ha sottolineato Duci.

Anche Guido Nicolini, presidente di **Confetra**, in una lettera inviata al premier Conte e ai ministri competenti, ha scritto: "Stiamo combattendo, ma non possiamo essere perseguitati alle frontiere, ai transiti, ai controlli degli altri paesi, confinanti e non, come Austria, Slovacchia, Turchia, Malta e Albania. [...] Non possiamo combattere anche contro altri Stati, molti addirittura europei, che stanno letteralmente perseguitando l'industria logistica italiana e i suoi lavoratori: alle frontiere, nei transiti, nei controlli, nelle operazioni, negli sbarchi e negli imbarchi".

Nicola Capuzzo

## Coronavirus, CNEL: "Colmare organico ospedali con contratti lavoro autonomo"



Una possibile soluzione al problema della carenza di organico in ambito medico-sanitario "può rinvenirsi nell'assunzione con contratti di lavoro autonomo o di somministrazione, più che con il richiamo di personale in quiescenza". È quanto sostiene il Cnel nel documento di osservazioni e proposte, redatto, sentite le parti sociali, sul ddl di conversione in legge del decreto-legge 2 marzo "Misure urgenti di sostegno per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19", all'esame della V Commissione Bilancio del Senato.

"L'emergenza Coronavirus – scrive nel documento il presidente del Cnel, Tiziano Treu – deve essere affrontata tenendo conto di un orizzonte di lungo periodo, non soltanto attraverso l'introduzione di misure urgenti, che il Cnel condivide, intraprese durante la crisi epidemiologica. L'emergenza in corso mette in luce gli effetti drammatici di un processo di riduzione del finanziamento del sistema di investimenti pubblici durato molti anni e di una composizione della spesa pubblica inefficace". Nel dettaglio, per Treu, "l'assunzione di iniziative immediate e straordinarie non deve né può essere limitata ai Comuni e alle Regioni interessati dai focolai dell'infezione, in quanto i danni che lavoratori e imprese subiscono non sono, purtroppo, circoscrivibili a tali aree. L'emergenza epidemiologica, infatti, interviene in un contesto di blocco produttivo e ristagno di produttività che da anni continua a caratterizzare interi settori dell'economia italiana".

In tale scenario – si legge nel documento del Cnel – "l'impatto economico dell'emergenza sarà pertanto rilevante e duraturo, sui settori industriale, agricolo e dei servizi. Ciò rende necessari interventi sul fronte bancario (con la sospensione delle rate dei finanziamenti e agevolazione del credito), su quello lavoristico (con estensione degli ammortizzatori sociali alle microimprese e ai lavoratori autonomi) e tributario. L'emergenza impone, inoltre, di rivedere i vincoli generali (fiscal compact compreso) con decisioni tempestive, in un'ottica generale che va oltre l'emergenza in atto".

**PUBBLICO IMPIEGO** – In materia di pubblico impiego il Cnel condivide "la specificazione che il periodo di malattia o di quarantena con sorveglianza attiva venga equiparata al ricovero ospedaliero, senza quindi far decorrere le decurtazioni salariali previste in caso di malattia ordinaria, e che le assenze dovute a provvedimenti di contenimento del rischio di contagio vengano considerate sul piano retributivo come presenza a tutti gli effetti (ad eccezione dell'indennità sostitutiva di mensa). Si rileva – scrive il Cnel – come, con questo provvedimento, venga colmata una lacuna normativa relativa al caso di assenza forzata dal servizio per ordine della pubblica autorità".

**LAVORATORI AUTONOMI** — "Bene – sottolinea il Cnel – l' indennità mensile di 500 euro per

i lavoratori autonomi, i cococo e gli agenti rappresentanti, prevista dall'articolo 16, che appare come un primo intervento che può aprire un dibattito per una riforma strutturale ormai improcrastinabile". Nel documento vengono, tuttavia, espresse perplessità "sull'estensione generalizzata della tutela a tutte le professionalità della galassia del lavoro autonomo, senza tener conto delle differenze esistenti anche solo in termini di reddito e soprattutto senza alcuna relazione rispetto al reddito percepito nei mesi precedenti l'emergenza sopravvenuta".

#### CASSA INTEGRAZIONE IN DEROGA PER LOMBARDIA, VENETO ED

EMILIA-ROMAGNA – Sull' articolo 17 il Cnel ritiene "positiva la misura sul riconoscimento di trattamenti di cassa integrazione salariale in deroga per i casi di pregiudizio derivante dalle ordinanze emanate dal Ministero della salute. Tuttavia – si legge nel documento – tale strumento, con il quale si fornisce una risposta ad un'importante platea di lavoratori che rischiano di essere privi di ogni forma di garanzia reddituale non può limitarsi alle tre Regioni indicate nel provvedimento, né a un solo mese di durata. Sarebbe utile estenderne la misura a tutte le Regioni, e includere le società partecipate nonché le aziende speciali".

LOGISTICA – "La gravità e la lunghezza della crisi in corso – afferma il Cnel – avranno impatti determinanti nei settori del commercio, pubblici esercizi e trasporti. In accordo con **Confetra**, è stato costituito un gruppo di lavoro dedicato alla logistica, settore che con 100mila imprese e un milione e mezzo di addetti produce 85 miliardi di euro di fatturato e rappresenta, nelle sue diverse espressioni a livello nazionale e locale, il raccordo tra manifattura e commercio. Il gruppo di lavoro ha l'obiettivo non solo di contribuire a superare l'emergenza, ma di individuare le azioni concrete da introdurre per agire sui fattori strutturali ed evitare il blocco del sistema. Le misure imposte per contenere il contagio non possono, infatti, che potenziare le criticità già evidenziate nei mesi scorsi dal Cnel nelle tre proposte di legge presentate alla Camera (C. 2086, C. 2087, C. 2088) per la semplificazione normativa del sistema della logistica italiana" conclude il documento.

# Austria e Slovenia isolano l'Italia

**La stretta.** Offensiva del Tirolo: il governatore Platter annuncia la chiusura dei confini al valico del Brennero

**Il danno.** L'interscambio commerciale tra l'Italia e i Paesi dell'asse Scandinavo-Mediterraneo supera i 200 miliardi

Marco Morino  
MILANO

L'Austria si prepara a una stretta senza precedenti nei confronti dell'Italia, che colpirà duramente il nostro export verso l'Europa, già fortemente penalizzato dalle limitazioni imposte alla circolazione dei Tir dal Land Tirolo. Tocca proprio al governatore del Tirolo, Guenther Platter, il nemico pubblico numero uno dell'autotrasporto italiano, dare l'annuncio all'agenzia di stampa austriaca Aps: «Con l'estensione della zona protetta su tutta l'Italia, possiamo dire che saranno chiusi i confini» al Brennero, «a eccezione del traffico di rientro». Platter parla di «situazione drammatica in Italia» e sottolinea: «Orsare calma e prudenza». In serata anche la Slovenia annuncia la chiusura della frontiera con l'Italia per l'emergenza coronavirus. Una misura che interessa il valico di Trieste Lisert, dal quale transitano 3,3 milioni di Tir l'anno.

La mossa dell'Austria colpisce la mobilità delle persone e getta nel caos il trasporto merci, che dovrà cercare percorsi alternativi per valicare le Alpi. Tra questi c'è il valico friulano di Tarvisio, il valico svizzero del Gottardo, il Monte Bianco, il Gran San Bernardo. Il provvedimento del Tirolo, se confermato dal cancelliere austriaco Sebastian Kurz, mette a rischio una quota importante delle nostre esportazioni. Ma c'è ancora molta incertezza. Secondo le anticipazioni del cancelliere, il passaggio alle frontiere sarebbe autorizzato dietro presentazione di un certificato medico che esclude l'assenza d'infezione da Covid-19 e che tale misura non riguarderebbe gli austriaci di rientro dall'Italia. Ha poi aggiunto che potrebbero esserci eccezioni per il traffico merci, ma senza fornire alcun dettaglio di come saranno gestite.

L'interscambio commerciale tra l'Italia e i Paesi del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, di cui l'asse del Brennero è un segmento fondamentale, supera i 200 miliardi di euro l'anno. Queste merci, nel 93% dei casi, vengono trasportate su strada. L'asse del Brennero garantisce l'integrazione dell'Italia con il mercato unico europeo. È il principale valico alpino per volumi di merci in transito (oltre 40 milioni di tonnellate nel 2018), ed è percorso da oltre 7 milioni di Tir all'anno (fonte: Confetra) che non hanno come origine né destinazione l'Austria. Alternative alla strada per ora non ce ne sono: la risposta ferroviaria sarà attiva solo fra 10 anni, con il completamento del nuovo tunnel di base tra Fortezza e Innsbruck. Anche l'autostrada viaggianti, la RoLa, non risulta ancora come un'alternativa efficiente al trasporto su strada a causa dei tempi lunghi per le operazioni di carico e scarico.

Dice Tomas Baumgartner, presidente di Anita (imprese dell'autotrasporto e della logistica aderenti a Confindustria): «Non è ancora chiaro se le misure di controllo alle frontiere annunciate dall'Austria interesseranno anche il traffico merci da e per l'Italia e, dunque, gli autisti italiani impiegati in tali operazioni di trasporto. Se adottata anche per gli autisti dei mezzi pesanti - continua Baumgartner - significherebbe di fatto un impedimento per gli autisti italiani di effettuare trasporti con l'Austria, mentre gli autisti austriaci si ritroverebbero in una situazione privilegiata a entrare e uscire liberamente dall'Italia, eseguendo tutti i trasporti bilaterali senza alcuna limitazione».

Il presidente di Confetra, Guido Nicolini, si rivolge direttamente tramite lettera al premier Conte: «Il Paese sta combattendo, i cittadini stanno combattendo, le imprese stanno combattendo. Per quanto dura, ce la faremo. Ma non possiamo combattere - scrive il presidente di Confetra - anche contro altri Stati, molti addirittura europei, che stanno letteralmente perseguitando l'industria logistica italiana e i suoi lavoratori: alle frontiere, nei transiti, nei controlli, nelle operazioni, negli sbarchi e negli imbarchi. Austria, Slovacchia, Turchia, Malta e Albania gli ultimi dolorosi esempi. Ci affidiamo a Lei, ai ministri Di Maio e Amendola, al vice presidente Gentiloni: non lasciate che sia ulteriormente e immotivatamente colpita l'industria logistica italiana».

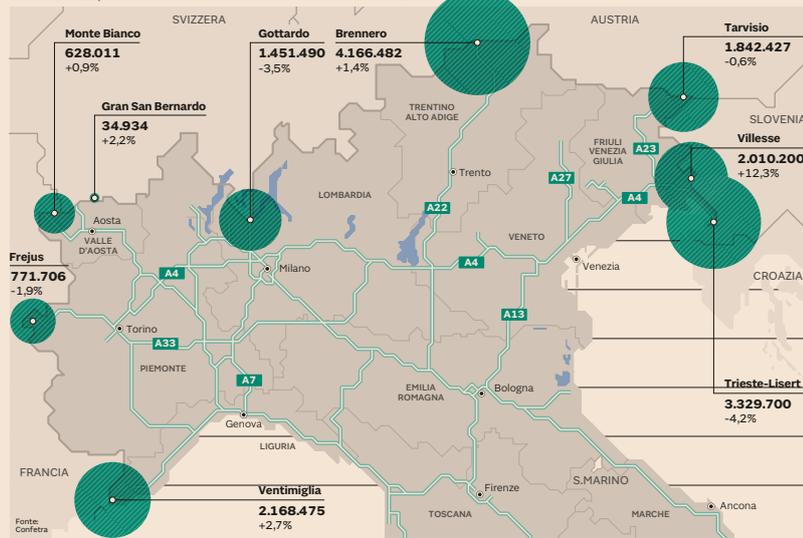
**Alternative alla strada per ora non ce ne sono: la risposta ferroviaria sarà attiva solo tra 10 anni**

**Appello di Confetra al premier Conte: non lasciate che sia colpita l'industria logistica italiana**

**Il bilancio ha chiuso con un utile netto di 245,2 milioni (in lieve calo rispetto a 246,2 milioni del 2018)**

## Il traffico dei Tir attraverso i valichi alpini

Transiti di mezzi pesanti in entrata e in uscita dall'Italia nel 2019 e var.% sul 2018



## Il porto di Genova al collasso: sospese le attività nel primo molo italiano. E Vienna alza un muro di tir al Brennero

Giornata da tregenda per la logistica. Lunghe code di camion alla frontiera dopo i controlli, retroporto alla Lanterna intasato e il terminal Vte-Psa si ferma. De Micheli in pressing su Vienna e Bruxelles: "Tornare subito alla normalità". Confetra avverte: "Se si ferma logistica, scaffali vuoti". Il Governo al lavoro sulle linee guida per lavoratori

By Claudio Paudice



HP tir

E' successo quello che si temeva e che si voleva evitare: una coda chilometrica di Tir al Brennero, un serpente infinito di mezzi pesanti bloccati al porto di Genova. Una giornata da tregenda per il settore della logistica italiana che si è conclusa peggio di come era iniziata. In serata il Terminal Vte-Psa ha deciso di sospendere le attività operative fino a data da destinarsi. E' un colpo al cuore del nord Italia: dal terminal Vte passa 1 milione e 200 mila container sui 2,2 milioni che arrivano nel capoluogo ligure per servire tutto il quadrante nord ovest. In altre parole, il "lockdown" industriale di Lombardia e Piemonte avverrà comunque, se non si rimedia alla svelta, perché senza trasporto non ci sono né merci né materie prime né semilavorati. Il Ministero dei Trasporti però rassicura: "A ore usciranno le linee guida per i lavoratori".

La lettera inviata dalla direzione commerciale del terminal genovese a spedizionieri, autotrasportatori e marittimi annuncia la sospensione di tutte le attività. Dalla mattina, come l'HuffPost ha documentato, tutta l'area del retroporto di Genova è stata invasa da una distesa di mezzi pesanti a perdita d'occhio. I sindacati ieri hanno chiesto di fornire ai lavoratori le autoprotezioni ma i terminalisti fanno fatica a trovarli sul mercato. Ma le

richieste dei sindacati sono andate ben oltre, chiedendo un'attività di sanificazione continua, a conclusione di ogni turno di lavoro. Si è quindi formata una coda senza fine a causa delle attività di sanificazione di mezzi e attrezzature, intasando il primo porto italiano.

Scena simile si è vista al Brennero, con una coda di 50 chilometri di mezzi pesanti. I controlli applicati in modo unilaterale e senza preavviso dall'Austria ai veicoli in entrata, pur esentando il trasporto merci, lo ha per forza di cose coinvolto causando un enorme ritardo nell'attraversamento della frontiera. Solo in serata si è visto un miglioramento del traffico, dopo che sono intervenuti vari ministri tra i quali Paola De Micheli e Luigi Di Maio in pressione su Vienna. Ma il modo di agire austriaco ha chiaramente superato il limite, anche perché l'impressione è che non sia affatto disinteressato, dal momento che da mesi applica limitazioni sulle emissioni che vanno a colpire il trasporto italiano sotto il paravento di un ambientalismo di facciata. Dal Brennero passano circa 90 miliardi di valore di merci destinate non solo all'Austria ma alla Germania, primo partner commerciale dell'Italia, e a Danimarca, Svezia, Norvegia e Finlandia, Polonia, Slovacchia e Repubblica Ceca.

Altri disagi sono stati registrati a Chiasso, allo scambio ferroviario tra Italia e Svizzera a causa di carenza di personale (in malattia), e stessa scena anche a Verona, al Terminal Quadrante Europa/Porta Vescovo. Al terminal Vecon del porto di Marghera, invece, chiunque volesse accedere è stato sottoposto a controlli della temperatura. Insomma, si va in ordine sparso.

Oggetto: Blocco delle attività operative.

Con la presente desideriamo informarvi che le operazioni sono state nuovamente sospese, senza preavviso alcuno, sulla base di ulteriore comunicato proveniente dalle RSU Aziendali.

Siamo spiacenti di comunicare che, al momento, non abbiamo previsioni sulla ripresa delle attività del Terminal.

Sarà nostra cura informarvi tempestivamente in caso di ripresa delle operazioni.

Cordiali saluti,

HP genova

“Purtroppo la supplychain logistica sta collassando”, denuncia Confetra che domani incontrerà De Micheli su questi temi. “Capiamo ed apprezziamo gli sforzi del Governo per cercare risposte a problemi del tutto nuovi ed in un contesto del tutto nuovo. Ma non basta. Il nostro è un settore labour intensive fatto da più di un milione tra autisti, autotrasportatori, corrieri, magazzinieri, lavoratori portuali che spesso condividono i mezzi, che operano in squadre, che hanno rapporti fisici con i destinatari delle merci. È ovvio che la logistica non può fermarsi, altrimenti si svuotano anche supermercati, ospedali e farmacie, e si ferma la produzione industriale. Servono delle linee guida”.

De Micheli ha fatto presente l'irritazione italiana per l'operato di Vienna al valico del Brennero. La ministra ha chiamato la sua omologa austriaca "chiedendo di ripristinare la normalità dei transiti sia ferroviari che su gomma, tenuto anche conto del fatto che la maggior parte dei carichi sono solo in transito in Austria, diretti in Germania e nei Paesi del Nord Europa". La ministra ha scritto inoltre alla Commissaria Ue ai Trasporti, Valean, "chiedendo l'intervento della Commissione Europea". Confrtrasporto-Confcommercio aveva inviato una lettera al Governo chiedendo di "intervenire con forza nei confronti di Vienna per tutelare gli interessi dell'Italia e soprattutto per cercare di rasserenare il clima già estremamente teso". "Il rischio concreto, abbiamo il dovere di evidenziarlo a maggior ragione in un momento così complicato, è di avere manifestazioni spontanee incontrollabili di protesta degli autotrasportatori, cosa che in questo momento sarebbe insostenibile per tutti noi compresi", ha messo in guardia il vicepresidente Paolo Uggé. Mentre Confindustria ha chiesto al Governo di attivarsi a Bruxelles per sanzionare l'Austria che ha adottato "misure che non hanno nulla a che fare con l'emergenza sanitaria e che appaiono palesemente dannose e discriminatorie".

Fonti del Mit fanno sapere all'HuffPost che domani la ministra De Micheli avrà un colloquio telefonico con l'omologo del Governo della Germania, principale destinataria dell'export italiano. Nel frattempo Vienna ha chiesto una differenziazione del traffico merci tra Trento e Tirolo, chiedendo di poter regolarizzare il traffico facendo sì che dal Brennero passi solo quello diretto in Baviera. In più hanno chiesto di consentire il traffico per far passare i mezzi anche sabato e domenica. Il Governo, sono i termini della "trattativa" tra Roma e Vienna, accetterà solo se il traffico sarà stabilizzato. Quanto a Genova e a tutti gli snodi merci dove i lavoratori sono giustamente in ansia per la loro salute, chiedendo anche la sanificazione a ogni turno, "contiamo di poter dare le garanzie di sicurezza che chiedono, con le linee guida che a breve usciranno". De Micheli ha mandato un messaggio a tutti i lavoratori: "Sono consapevole delle vostre preoccupazioni personali e familiari che, vi assicuro, sono anche le mie. Sono certa che tutti usciremo da questa esperienza grazie allo spirito di comunità. Ne usciremo più forti di prima".



Inadeguata e senza autocontrollo.  
Lagarde fallisce la prima vera prova

Tempesta perfetta

Mattarella striglia Lagarde e chi in  
Europa blocca i confini

Per l'Iss il virus al Sud si può ancora  
bloccare



Il padre del 23enne intubato per il  
Covid-19: "Ricoverato tardi. Mi sento  
responsabile"

Mattarella: da Europa venga  
solidarietà non ostacoli

## INFRASTRUTTURE

# Porto di Genova nel caos, la sanificazione blocca i Tir

**Al terminal Psa di Pra' si sono concentrati centinaia di camion**

Porto di Genova in affanno ieri, e traffico in tilt con lunghe file di Tir in entrata nel terminal Psa di Pra', per le sanificazioni in corso legate al coronavirus.

Tutti i terminal del primo scalo d'Italia stanno effettuando operazioni per combattere il Covid-19. Fra mercoledì e ieri, il lavoro è stato parzialmente sospeso per permettere di igienizzare mezzi e locali, oltre che al Psa, anche presso le altre banchine, dal terminal San Giorgio al Messina, dal Sech alle aree del gruppo Spinelli. La sanificazione è partita, ma l'emergenza ha messo in difficoltà il porto e stanno venendo al pettine nodi legati alla sicurezza dei lavoratori, che potrebbero portare anche a una limitazione delle merci caricate e scaricate.

Al Psa, da mercoledì si sono concentrate centinaia di Tir in attesa, con gli autisti, circa 600 persone, rimasti per tutta notte ad aspettare

che fosse completata la sanificazione e che i lavoratori portuali riprendessero il lavoro dopo la protesta per chiedere la disinfezione dei mezzi. Una situazione che si è protratta fino a ieri e provocato calche che certo aiutano il contenimento della diffusione del virus.

«La sanificazione - sottolinea Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportunito - è importante ma doveva essere programmata in modo che gli autotrasportatori non si presentassero al terminal. È irresponsabile che la disorganizzazione provochi un disagio come questo, con gli autisti bloccati senza servizi o un posto di ristoro, tanto che ha dovuto intervenire la Protezione civile per fornire generi di prima necessità. Non è accettabile che il primo porto d'Italia, di fronte all'emergenza, si faccia trovare in queste condizioni».

Secondo Guido Nicolini, presidente di Confetra, «servono disposizioni chiare e univocamente valide in tutta Italia. Per gli autisti dei Tir, i driver, i facchini dei magazzini, i portuali. A tutela della salute dei lavoratori, ma anche di un corretto ed etico modo di fare impresa. Ci so-

no state annunciate, a ore, dal Governo. Speriamo siano concretamente realizzabili».

I sindacati, a Genova, hanno chiesto anche di fornire ai lavoratori le autoprotezioni ma i terminalisti fanno fatica a trovarle sul mercato. E un documento comune per l'adozione di iniziative a sostegno dei lavoratori e delle imprese portuali è stato firmato da Assiterminal, Assologistica, Assopporti, e sindacati.

«È necessario - afferma Enrico Poggi, segretario della Filt-Cgil di Genova - che ci dicano qual è la merce essenziale che deve circolare e come attrezzarci per operare in sicurezza. In questo momento di emergenza non possiamo permetterci interpretazioni. Serve un'autorità che dica quali sono le merci di cui non si può fare a meno che devono circolare in questo periodo, siamo pronti a garantirne imbarco e sbarco. Il resto sta fermo. È necessaria una programmazione anche per evitare gli assembramenti di camionisti che vengono a ritirare merci inutili. È necessaria una codifica, una regola uguale per tutti».

—R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## CORONAVIRUS: CONFETRA, URGENTE VADEMECUM PER LOGISTICA

AGENZIA ANSA - SEZIONE ECONOMIA

(ANSA) - MILANO, 13 MAR - «Non vogliamo passare per allarmisti, né siamo interessati a rivendicare il ruolo dei profeti di sventura. Ma sono settimane che ripetiamo a Palazzo Chigi, inascoltati, che serve un disciplinare chiaro a tutela dei lavoratori del nostro settore. Il rischio è che il tanto temuto lock down totale possa avverarsi de facto. Ora la ministra Paola De Micheli ci ha garantito che, previo ulteriore rapido confronto con le parti sociali, il tema sarà affrontato e risolto nelle prossime ore». A riferirlo è il presidente di Confetra Guido Nicolini, dopo un incontro con De Micheli, spiegando che «anche con i ministri Amendola e Speranza si sta facendo un gran lavoro».

«Siamo il settore labour intensive per eccellenza - aggiunge - con 100.000 imprese per circa un milione e mezzo di lavoratori: autotrasportatori, macchinisti, driver, corrieri, portuali, handler, magazzinieri. Lavoratori che, per mestiere, spostano cose, trasferiscono merce, viaggiano. Spesso si lavora in squadre, come i portuali, o si entra e si esce da fabbriche, impianti, negozi, case per ritirare o consegnare merci. Mi pare intuitivo che, in un contesto di divieti e limitazioni draconiane alla mobilità, il nostro sia il settore più colpito e a rischio cortocircuito. E, infatti, sta avvenendo, in tutta Italia e in tutti i segmenti, con scioperi, blocchi, messe in malattia e disservizi vari che riguardano porti, consegne, magazzini, autotrasporto, cargo ferroviario». (ANSA).

CORONAVIRUS: CONFETRA, DA MIT RASSICURAZIONI PER AUTOTRASPORTO  
AGENZIA AGI SEZIONE ECONOMIA

(AGI) - Roma, 13 mar. - Serve un disciplinare chiaro a tutela degli autotrasportatori e dei lavoratori della logistica: lo afferma il presidente di Confetra Guido Nicolini, riferendo che la ministra dei Trasporti Paola De Micheli "ha garantito che, previo ulteriore rapido confronto con le parti sociali, il tema sarà affrontato e risolto nelle prossime ore".

Nicolini ringrazia Micheli "per la pronta convocazione dopo la 'giornata nera' di ieri" e sottolinea che "con il Mit, e anche con i ministri Amendola e Speranza, si sta facendo un gran lavoro per provare ad aggredire le enormi criticità del momento".(AGI)

Ing (Segue)

CORONAVIRUS: CONFETRA, DA MIT RASSICURAZIONI PER AUTOTRASPORTO (2)

AGENZIA AGI SEZIONE ECONOMIA

(AGI) - Roma, 13 mar. - "Non vogliamo passare per allarmisti, ne' siamo interessati a rivendicare il ruolo dei profeti di sventura - dichiara Nicolini - ma sono settimane che ripetiamo a Palazzo Chigi, inascoltati, che serve un disciplinare chiaro a tutela dei lavoratori del nostro settore. Siamo il settore labour intensive per eccellenza, con 100 mila imprese per circa un milione e mezzo di lavoratori: autotrasportatori, macchinisti, driver, corrieri, portuali, handler, magazzinieri. Lavoratori che, per mestiere, spostano cose, trasferiscono merce, viaggiano. Spesso si lavora in squadre, come i portuali, o si entra e si esce da fabbriche, impianti, negozi, case per ritirare o consegnare merci. Mi pare intuitivo che, in un contesto di divieti e limitazioni draconiane alla mobilità, il nostro sia il settore più colpito e a rischio cortocircuito. E, infatti, sta avvenendo, in tutta Italia e in tutti i segmenti, con scioperi, blocchi, messe in malattia e disservizi vari che riguardano porti, consegne, magazzini, autotrasporto, cargo ferroviario".

"Il rischio è che il tanto temuto lock down totale possa avverarsi de facto. La Ministra ci ha garantito che, previo ulteriore rapido confronto con le parti sociali, il tema sarà affrontato e risolto nelle prossime ore. Abbiamo anche ribadito alla ministra - conclude - che, nell'imminente Dpcm economico, la filiera della logistica e del trasporto merci deve assolutamente essere considerata tra quelle più colpite".(AGI)  
Ing

CORONAVIRUS: CONFETRA, INDICAZIONI CHIARE E AIUTI ALLA LOGISTICA

AGENZIA RADIOCOR SEZIONE ECONOMIA

CORONAVIRUS: CONFETRA, INDICAZIONI CHIARE E AIUTI ALLA LOGISTICA

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 13 mar - "Un disciplinare chiaro" per il settore del trasporto merci. E' quanto chiede il presidente di Confetra Guido Nicolini al termine dell'incontro tenuto oggi con la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli. "Mi pare intuitivo che in un contesto draconiano di limiti e divieti alla mobilita' il nostro sia il settore piu' colpito e a rischio cortocircuito", dice Nicolini. "E infatti - aggiunge - sta avvenendo con scioperi, blocchi, messe in malattia e disservizi vari che riguardano porti, consegne, magazzini, cargo ferroviario". Per Nicolini, "il rischio e' che il temuto lockdown possa avverarsi de facto". "La ministra - conclude il presidente di Confetra - ci ha garantito che previo ulteriore confronto con le parti sociali il tema sara' affrontato e risolto nelle prossime ore. Abbiamo anche ribadito alla ministra che, nell'imminente Dpcm economico, la filiera della logistica e del trasporto merci deve essere assolutamente considerata tra quelle più produttive.

## **Coronavirus: dal Mit entro domani linee guida per logistica e disponibilita' ad accordi locali**

Roma, 13 mar - (Nova) - Il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, dopo aver ascoltato per le vie brevi le esigenze provenienti dalla filiera della logistica, attraverso interlocuzioni con le associazioni di categoria e i sindacati, informa che entro domani saranno disponibili le linee guida relative alla sicurezza, che potranno garantire alle donne e agli uomini che lavorano nel settore logistico di operare in tutta la filiera. Lo riferisce una nota del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anche a seguito dei problemi che si sono verificati nei magazzini di alcuni territori, in alcuni porti e nelle consegne a domicilio, il Mit sara' disponibile ad agevolare anche accordi locali per consentire il prosieguo delle attivita'. La logistica e' ancora piu' strategica in questo momento cosi' delicato per il Paese, nel quale la garanzia degli approvvigionamenti e' vitale per le Comunita', soprattutto per quelle piu' colpite. (Com)

NNNN

## L'allarme globale

# «Vogliamo lavorare in sicurezza» La protesta manda in tilt i porti

Genova nel caos: camionisti bloccati per ore sui piazzali e momenti di tensione. Confetra: «Il reparto così non regge»

Matteo Dell'Antico / GENOVA

Clima rovente sui moli con l'emergenza coronavirus che rischia di mandare completamente in tilt non solo il porto di Genova ma anche gli altri scali italiani. Nel capoluogo ligure, a più riprese, i portuali hanno bloccato il lavoro in banchina e gli autotrasportatori, a centinaia, si sono ammassati ai varchi in attesa di entrare nei terminal per caricare e scaricare le merci.

La situazione più critica, sotto la Lanterna, è stata quella del terminal contenitori Psa di Pra' ma ore di tensione si sono vissute anche nel bacino di Sampierdarena, ai terminal Spinelli, Messina, San Giorgio e Sech. La protesta dei portuali dipendenti dei terminal e dei camioni della Culmv, a Genova, è scattata in mattinata ed è andata avanti a singhiozzo per tutta la giornata. I lavoratori, vista l'emergenza coronavirus, hanno incrociato le braccia chiedendo la sanificazione dei mezzi, dalle gru alle ralle. «Sono giorni che invitiamo terminale e autorità competenti a intervenire ma nulla si è mosso e questo è il risultato», dice

Davide Traverso, responsabile ligure dei porti della Fit-Cisl. «Qualcuno deve dirci come attrezzarci per operare in sicurezza, non è possibile operare in queste condizioni», aggiunge Enrico Poggi, segretario della Filt-Cgil di Genova.

Il fermo dei portuali, al terminal Psa, ha creato una coda di oltre 400 Tir in attesa di entrare in porto. Molti autisti sono rimasti per ore all'interno dello scalo senza poter caricare o scaricare la merce e si sono ammassati a decine davanti agli uffici del terminal senza che fossero rispettate le norme ministeriali sulla sicurezza previste per il coronavirus. A questo proposito le segreterie generali liguri di Cgil, Cisl e Uil hanno chiesto un intervento della Prefettura, l'assessore regionale allo Sviluppo, Andrea Benveduti, è intervenuto dicendo che portuali e autotrasportatori meritano maggiore rispetto mentre il consigliere regionale Pippo Rossetti (Pd) ha denunciato che nessun provvedimento è stato adottato per prevenire questa situazione.

Nella serata di ieri, il comitato di Igiene e sicurezza dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha dato nuove linee gui-

da da rispettare in banchina a partire dall'obbligo, per le aziende, di pulire i mezzi sui moli ma è probabile che già nelle prossime ore, da Palazzo San Giorgio, vengano date ulteriori direttive.

Situazione più tranquilla, invece, nei porti di Savona-Vado e La Spezia dove l'attività sta proseguendo in maniera regolare.

Nel frattempo, Confetra ha lanciato l'allarme sulla tenuta del comparto logistico nazionale chiedendo al governo linee guida per garantire la sicurezza a tutti i lavoratori che operano all'interno di un comparto che nonostante l'emergenza «non può fermarsi». E l'emergenza ricompatta le associazioni dello shipping: i presidenti di Assarmatori, Stefano Messina, di Confitarma, Mario Mattioli, e di Federagenti, Gian Enzo Duci, hanno inviato ai ministri delle Infrastrutture, degli Affari esteri e della Salute una lettera a firma congiunta per chiedere interventi urgenti per il settore marittimo colpito dall'emergenza e proponendo «l'urgente insediamento di un tavolo di analisi» per garantire l'operatività delle navi e la regolarità dei traffici». —

Foto: Immagine coordinata

## 400

i Tir incolonnati ieri per riuscire a entrare nello scalo genovese: «Maggiore rispetto»

Le associazioni di categoria si appellano al governo: «Sostegno economico alle imprese, ma anche regole certe»

## «Servono norme chiare, o la situazione peggiorerà»

### IL CASO

GENOVA

**I**l problema, ora, rischia di diventare sociale. Perché le scene vissute a Genova potrebbero replicarsi ovunque ci sia una piattaforma logistica, portuale ma non solo. Le associazioni di categoria ne erano certe anche prima di assistere alla delirante giornata di ieri.

«Temiamo di essere sconfitti due volte, nei bilanci e nei rapporti con il mondo del lavoro», confidava a tarda sera un operatore portuale. La situazione è di assoluta emergenza. Non è un caso che i rappresentanti di tutti i settori (Assiterminal, Assologistica, Assoport, Uniport, Cgil, Cisl e Uil) abbiano scelto la formula dell'«avviso comune» per appellarsi a governo e istituzioni. Otto le richieste recapitate a Roma, dalle «adeguate risorse per gli ammortizzatori sociali» alla «sospensione per almeno sei mesi dei termini per il versamento dei contributi previdenziali, assicurativi e assistenziali, delle imposte dirette e indirette e di tutti i tributi», dallo «sgravio contributivo alle imprese che mantengono i livelli occupazionali senza ricorrere agli ammortizzatori» all'«azzeramento per dodici mesi delle accise gravanti sui combustibili usati dai mezzi operativi portuali».

Ma, come ripetono gli operatori, l'urgenza non è solo di natura economica. Ieri Contrasporto ha diffuso l'immagine-choc di un cartello esposto da un'azienda nel Nord Italia: «A tutti i trasportatori: è vietato

l'ingresso nei locali aziendali, compresi bagni e distributori automatici». «Molti autisti, una volta caricata o scaricata la merce, non possono nemmeno andarsi a lavare le mani, che è una delle prime misure prescritte in questi tempi: i committenti non glielo consentono» denuncia il presidente Paolo Uggè. «C'è, poi, il problema delle mascherine. Abbiamo comunicato la nostra disponibilità ad acquistarle alla Protezione civile che, per evitare episodi di sciaccaggio, ne ha giustamente avocata a sé la gestione, e siamo in attesa di una risposta».

«Viviamo una situazione che non ha precedenti – dice Alessandro Ferrari, direttore di Assiterminal, l'associazione dei terminalisti – e comprendiamo le difficoltà di governo e istituzioni. Ma è evidente che ci troviamo di fronte a normative che ci espongono a grossi rischi. Non c'è ancora, per esempio, un'indicazione univoca sui dpi, i dispositivi di protezione individuali: la norma parla di «strumenti di protezione», ma chi si occupa di sicurezza sa che gli strumenti non sono dispositivi... E ancora: se la norma dice che la mascherina, oltre il metro di distanza, non serve a nulla, questa regola deve valere per tutti. Il nostro è un lavoro, per sua natura, promiscuo: ogni giorno si interagisce con molti soggetti, molti dei quali arrivano dall'estero. Se non abbiamo indicazioni chiare, tutto diventa più difficile».

E pericoloso, come si è dimostrato ieri a Genova. —

F. FE.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**ALESSANDRO FERRARI**  
DIRETTORE  
ASSITERMINAL

«Se non abbiamo indicazioni precise sulle nuove normative in vigore, tutto diventa più difficile»

## Un vademecum a tutela del lavoro, Confetra incontra il Mit

Il rischio, ha detto il presidente Nicolini, è che il tanto temuto lock down totale possa avverarsi de facto



La logistica incontra il Mit per affrontare l'emergenza e tutelare il lavoro. "Innanzitutto desidero ringraziare la ministra **Paola De Micheli** per la pronta convocazione dopo la 'giornata nera' di ieri. Con il Mit, e devo aggiungere anche con i ministri **Amendola** e **Speranza**, si sta facendo un gran lavoro per provare ad aggredire le enormi criticità del momento", ha dichiarato il presidente di Confetra **Guido Nicolini** dopo il confronto con la ministra De Micheli. "Non vogliamo passare per allarmisti, né siamo interessati a rivendicare il ruolo dei profeti di sventura. Ma sono settimane che ripetiamo a Palazzo Chigi, inascoltati, che serve un disciplinare chiaro a tutela dei lavoratori del nostro settore".

"Siamo il settore labour intensive per eccellenza – ha aggiunto Nicolini – con 100 mila imprese per circa un milione e mezzo di lavoratori: autotrasportatori, macchinisti, driver, corrieri, portuali, handler, magazzinieri. Lavoratori che, per mestiere, spostano cose, trasferiscono merce, viaggiano. Spesso si lavora in squadre, come i portuali, o si entra e si esce da fabbriche, impianti, negozi, case per ritirare o consegnare merci. Mi pare intuitivo che, in un contesto di divieti e limitazioni draconiane alla mobilità, il nostro sia il settore più colpito e a rischio cortocircuito. E, infatti, sta avvenendo, in tutta Italia e in tutti i segmenti, con scioperi, blocchi, messe in malattia e disservizi vari che riguardano porti, consegne, magazzini, autotrasporto, cargo ferroviario".

"Il rischio – ha concluso Nicolini – è che il tanto temuto lock down totale possa avverarsi de facto. La ministra ci ha garantito che, previo ulteriore rapido confronto con le parti sociali, il tema sarà affrontato e risolto nelle prossime ore. Abbiamo anche ribadito alla ministra che, nell'imminente DPCM economico, la filiera della logistica e del trasporto merci deve assolutamente essere considerata tra quelle più colpite".

## **Nicolini (Confetra): per affrontare l'emergenza virus serve un disciplinare chiaro a tutela dei lavoratori del nostro settore**

*Nell'imminente decreto governativo - ha sottolineato - la filiera della logistica e del trasporto merci deve assolutamente essere considerata tra quelle più colpite*

*inforMARE -*

La Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra) chiede al governo che, nell'ambito dei provvedimenti per affrontare l'emergenza per la diffusione del coronavirus, fornisca indicazioni chiare a salvaguardia dei lavoratori delle aziende che rappresenta. Al termine dell'incontro odierno con la ministra alle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ringraziando De Micheli per la pronta convocazione ed anche i ministri Amendola e Speranza, ha specificato che la Confederazione ha rinnovato la propria richiesta: «non vogliamo - ha specificato Nicolini - passare per allarmisti, né siamo interessati a rivendicare il ruolo dei profeti di sventura. Ma - ha aggiunto - sono settimane che ripetiamo a Palazzo Chigi, inascoltati, che serve un disciplinare chiaro a tutela dei lavoratori del nostro settore».

«Siamo - ha ricordato Nicolini - il settore labour intensive per eccellenza, con 100 mila imprese per circa un milione e mezzo di lavoratori: autotrasportatori, macchinisti, driver, corrieri, portuali, handler, magazzinieri. Lavoratori che, per mestiere, spostano cose, trasferiscono merce, viaggiano. Spesso si lavora in squadre, come i portuali, o si entra e si esce da fabbriche, impianti, negozi, case per ritirare o consegnare merci. Mi pare intuitivo che, in un contesto di divieti e limitazioni draconiane alla mobilità, il nostro sia il settore più colpito e a rischio cortocircuito. E, infatti, sta avvenendo, in tutta Italia e in tutti i segmenti, con scioperi, blocchi, messe in malattia e disservizi vari che riguardano porti, consegne, magazzini, autotrasporto, cargo ferroviario».

«Il rischio - ha sottolineato il presidente di Confetra - è che il tanto temuto lock down totale possa avverarsi de facto. La ministra ci ha garantito che, previo ulteriore rapido confronto con le parti sociali, il tema sarà affrontato e risolto nelle prossime ore. Abbiamo anche ribadito alla ministra che, nell'imminente decreto del presidente del Consiglio dei ministri economico, la filiera della logistica e del trasporto merci deve assolutamente essere considerata tra quelle più colpite».

*(inf)*

MISURE DEL GOVERNO E MAGGIORI CONTROLLI FRENANO L'OPERATIVITÀ

# La logistica è paralizzata

*Difficoltà anche nel reperire personale. Le criticità maggiori si registrano sulle navi passeggeri e nell'autotrasporto, che deve fare i conti con i confini chiusi*

PAGINA A CURA  
 DI NICOLA CAPUZZO

**N**onostante gli sforzi del Governo per limitare i disagi alla circolazione delle merci, anche la logistica in Italia sta subendo lo shock da Coronavirus. Protezione Civile e ministero dei Trasporti hanno ribadito che il trasporto merci non è oggetto di limitazioni e infatti porti e aeroporti sono aperti, ma l'isolamento dell'Italia da parte dei Paesi circostanti sta provocando forti rallentamenti al comparto. Basta vedere gli 80 km di coda di mezzi stradali registrati

alla frontiera con l'Austria... «I porti italiani sono pienamente operativi», ha assicurato in settimana Assoport. Albania, Croazia, Paesi del Nord Africa e Malta hanno però chiuso i collegamenti marittimi e aerei con l'Italia, impattando su linee aeree e traghetti. Per il momento continuano a lavorare regolarmente le navi che trasportano solo merci. «Stiamo combattendo, ma non possiamo essere perseguitati alle frontiere e ai transiti dai controlli degli altri Paesi, confinanti e non, come Austria, Slovacchia, Turchia, Malta e Albania», ha scritto Guido Nicolini, presidente di Confetra, in

una lettera al premier Giuseppe Conte. «Non possiamo combattere anche contro altri Stati, molti addirittura europei, che stanno letteralmente perseguitando l'industria logistica italiana alle frontiere, nei transiti, nei controlli, negli sbarchi e imbarchi». Ancora più complicata appare la situazione a bordo delle navi italiane secondo Confitarma e Assarmatori che segnalano «difficoltà operative legate alle restrizioni imposte da molti Paesi alle navi che hanno scalato porti italiani, al personale navigante e tecnico tricolore che deve imbarcare nei porti dei suddetti

Paesi nonché agli ispettori delle navi per il rilascio delle certificazioni obbligatorie». Diverse navi, specie di Costa Crociere, trovano sempre più difficoltà a ormeggiare in giro per il mondo. La compagna genovese, che ha quattro navi ferme in Giappone, ha sospeso tutti gli itinerari nel Mediterraneo. Anche Msc, Viking e Princess Cruises hanno annunciato di aver in parte o del tutto sospeso l'attività nelle prossime settimane. È la prima volta che navi da crociera vengano messe in disarmo temporaneo. Tornando agli effetti sulle merci D.B. Group, casa di spedizioni di Treviso guidata da Silvia Morretto (che è anche presidente di Fedespedi) ha reso noto che «a seguito del Dpcm dell'8/3/2020 anche l'operatività riguardante le spedizioni in arrivo e in partenza dall'Italia sta subendo rallentamenti per l'aumento di controlli e misure di sicurezza. Anche per quanto riguarda le spedizioni via mare si segnalano difficoltà nel reperimento di autisti per i posizionamenti dei container, il che potrebbe ritardare ritiri e consegne. E anche nei trasporti via terra stiamo verificando rallentamenti per i maggiori controlli ai confini di Austria e Slovenia e per la difficoltà di reperire autisti e mezzi disponibili». Anche Jas, altra casa di spedizioni italiana, ha fatto sapere che «in export dalla Cina e Hong Kong le cancellazioni di linee marittime sono diminuite ma non terminate. Ci si attende una ripresa al 90% da fine marzo». Più complicata la situazione in import verso il Far East perché «la capacità di stiva e di container è bassa sempre a causa delle cancellazioni e per l'aumento delle tariffe da parte dei vettori marittimi». Anche Ja rileva una situazione critica per l'export da Milano e Lombardia. Per quanto riguarda infine le spedizioni via aerea D.B. Group ha precisato che «l'operatività degli scali di Venezia e Milano è fortemente impattata da cancellazione dei voli da parte di diverse compagnie. I nostri team stanno costantemente monitorando disponibilità di spazi e livello tariffario, anche da e verso altri hub europei e cercando di riproteggere la merce su soluzioni (di aerei) cargo». (riproduzione riservata)

## Nicolini (Confetra): per affrontare l'emergenza virus serve un disciplinare chiaro a tutela dei lavoratori del nostro settore

*Nell'imminente decreto governativo - ha sottolineato - la filiera della logistica e del trasporto merci deve assolutamente essere considerata tra quelle più colpite*

*inforMARE -*

La Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra) chiede al governo che, nell'ambito dei provvedimenti per affrontare l'emergenza per la diffusione del coronavirus, fornisca indicazioni chiare a salvaguardia dei lavoratori delle aziende che rappresenta. Al termine dell'incontro odierno con la ministra alle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ringraziando De Micheli per la pronta convocazione ed anche i ministri Amendola e Speranza, ha specificato che la Confederazione ha rinnovato la propria richiesta: «non vogliamo - ha specificato Nicolini - passare per allarmisti, né siamo interessati a rivendicare il ruolo dei profeti di sventura. Ma - ha aggiunto - sono settimane che ripetiamo a Palazzo Chigi, inascoltati, che serve un disciplinare chiaro a tutela dei lavoratori del nostro settore».

«Siamo - ha ricordato Nicolini - il settore labour intensive per eccellenza, con 100 mila imprese per circa un milione e mezzo di lavoratori: autotrasportatori, macchinisti, driver, corrieri, portuali, handler, magazzinieri. Lavoratori che, per mestiere, spostano cose, trasferiscono merce, viaggiano. Spesso si lavora in squadre, come i portuali, o si entra e si esce da fabbriche, impianti, negozi, case per ritirare o consegnare merci. Mi pare intuitivo che, in un contesto di divieti e limitazioni draconiane alla mobilità, il nostro sia il settore più colpito e a rischio cortocircuito. E, infatti, sta avvenendo, in tutta Italia e in tutti i segmenti, con scioperi, blocchi, messe in malattia e disservizi vari che riguardano porti, consegne, magazzini, autotrasporto, cargo ferroviario».

«Il rischio - ha sottolineato il presidente di Confetra - è che il tanto temuto lock down totale possa avverarsi de facto. La ministra ci ha garantito che, previo ulteriore rapido confronto con le parti sociali, il tema sarà affrontato e risolto nelle prossime ore. Abbiamo anche ribadito alla ministra che, nell'imminente decreto del presidente del Consiglio dei ministri economico, la filiera della logistica e del trasporto merci deve assolutamente essere considerata tra quelle più colpite».

*(inf)*

## **Disservizi nella logistica, incontro De Micheli-Confetra**

Roma - "La ministra ci ha garantito che, previo ulteriore rapido confronto con le parti sociali, il tema sarà affrontato e risolto nelle prossime ore" così il presidente di Confetra, Guido Nicolini

Roma - "Innanzitutto desidero ringraziare la ministra Paola De Micheli per la pronta convocazione dopo la "giornata nera" di ieri. Con il MIT, e devo aggiungere anche con i mini-stri Amendola e Speranza, si sta facendo un gran lavoro per provare ad aggredire le enormi criticità del momento" ha dichiarato il presidente di Confetra Guido Nicolini dopo il confronto con la ministra De Micheli. "Non vogliamo passare per allarmisti, né siamo interessati a rivendicare il ruolo dei profeti di sventura. Ma sono settimane che ripetiamo a Palazzo Chigi, inascoltati, che serve un disciplinare chiaro a tutela dei lavoratori del nostro settore. Siamo il settore labour intensive per eccellenza, con 100 mila imprese per circa un milione e mezzo di lavoratori: autotrasportatori, macchinisti, driver, corrieri, portuali, handler, magazzinieri. Lavoratori che, per mestiere, spostano cose, trasferiscono merce, viaggiano. Spesso si lavora in squadre, come i portuali, o si entra e si esce da fabbriche, impianti, negozi, case per ritirare o consegnare merci. Mi pare intuitivo che, in un contesto di divieti e limitazioni draconiane alla mobilità, il nostro sia il settore più colpito e a rischio cortocircuito. E, infatti, sta avvenendo, in tutta Italia e in tutti i segmenti, con scioperi, blocchi, messe in malattia e disservizi vari che riguardano porti, consegne, magazzini, autotrasporto, cargo ferroviario. Il rischio è che il tanto temuto lock down totale possa avverarsi de facto. La Ministra ci ha garantito che, previo ulteriore rapido confronto con le parti sociali, il tema sarà affrontato e risolto nelle prossime ore. Abbiamo anche ribadito alla ministra che, nell'imminente DPCM economico, la filiera della logistica e del trasporto merci deve assolutamente essere considerata tra quelle più colpite".

# Coronavirus: dal MIT entro domani linee guida per logistica e disponibilità ad accordi locali

All'industria logistica serve subito un vademecum a tutela del lavoro



La ministra delle Infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, dopo aver ascoltato per le vie brevi le esigenze provenienti dalla filiera della logistica, attraverso interlocuzioni con le associazioni di categoria e i sindacati, ha reso noto che entro domani saranno disponibili le linee guida relative alla sicurezza, che potranno garantire alle donne e agli uomini che lavorano nel settore logistico di operare in tutta la filiera. Anche a seguito dei problemi che si sono verificati nei magazzini di alcuni territori, in alcuni porti e nelle consegne a domicilio, il MIT sarà disponibile ad agevolare anche accordi locali per consentire il prosieguo delle attività. La logistica è ancora più strategica in questo momento così delicato per il Paese, nel quale la garanzia degli approvvigionamenti è vitale per le Comunità, soprattutto per quelle più colpite. Innanzitutto desidero ringraziare la ministra Paola De Micheli per la pronta convocazione dopo la "giornata nera" di ieri. Con il MIT, e devo aggiungere anche con i ministri Amendola e Speranza, si sta facendo un gran lavoro per provare ad aggredire le enormi criticità del momento" ha dichiarato il presidente di Confetra Guido Nicolini dopo il confronto con la ministra De Micheli. "Non vogliamo passare per allarmisti, né siamo interessati a rivendicare il ruolo dei profeti di sventura. Ma sono settimane che ripetiamo a Palazzo Chigi, inascoltati, che serve un disciplinare chiaro a tutela dei lavoratori del nostro settore. Siamo il settore labour intensive per eccellenza, con 100 mila imprese per circa un milione e mezzo di lavoratori: autotrasportatori, macchinisti, driver, corrieri, portuali, handler, magazzinieri. Lavoratori che, per mestiere, spostano cose, trasferiscono merce, viaggiano. Spesso si lavora in squadre, come i portuali, o si entra e si esce da fabbriche, impianti, negozi, case per ritirare o consegnare merci. Mi pare intuitivo che, in un contesto di divieti e limitazioni draconiane alla mobilità, il nostro sia il settore più colpito e a rischio cortocircuito. E, infatti, sta avvenendo, in tutta Italia e in tutti i segmenti, con scioperi, blocchi, messe in malattia e disservizi vari che riguardano porti, consegne, magazzini, autotrasporto, cargo ferroviario. Il rischio è che il tanto temuto lock down totale possa avverarsi de facto. La Ministra ci ha garantito che, previo ulteriore rapido confronto con le parti sociali, il tema sarà affrontato e risolto nelle prossime ore. Abbiamo anche ribadito alla ministra che, nell'imminente DPCM economico, la filiera della logistica e del trasporto merci deve assolutamente essere considerata tra quelle più colpite".

## Il cluster portuale in coro: “Subito risorse e misure a sostegno dei lavoratori”

Roma – Avviso comune per l’adozione di iniziative a sostegno delle lavoratrici, dei lavoratori e delle imprese del settore dell’handling portuale merci e passeggeri in occasione degli eventi epidemiologici eccezionali relativi a Covid-19. associazioni datoriali (**Assologistica, Assisterminal, Assoporti, Fise-Uniport**) e i sindacati confederali (**Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti**) che hanno sottoscritto il Ccnl Lavoratori dei porti – preso atto dei provvedimenti di legge e amministrativi sinora emanati per affrontare l’emergenza conseguente al diffondersi dell’epidemia Covid-19, hanno ribadito la necessità affinché siano implementati gli interventi di carattere nazionale, oltre quelli previsti per la cosiddetta “zona rossa”, dedicando adeguata e particolare attenzione alle ricadute negative che la diffusione dell’epidemia ha prodotto e produrrà a livello nazionale sulle diverse attività economiche riguardanti il nostro comparto.



## [Confetra a colloquio con De Micheli](#)

ROMA – Proficuo colloquio tra il presidente di Confetra, Guido Nicolini e la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli. Tema dell'incontro chiesto da Confetra, la necessità di una vademecum a tutela del lavoro, in caso contrario il lock down avverrà di fatto.

“Innanzitutto desidero ringraziare la ministra Paola De Micheli per la pronta convocazione dopo la “giornata nera” di ieri. Con il [Mit](#), e devo aggiungere

anche con i ministri Amendola e Speranza, si sta facendo un gran lavoro per provare ad aggredire le enormi criticità del momento” ha dichiarato il presidente di Confetra Guido Nicolini dopo il colloquio con la ministra De Micheli.

“Non vogliamo passare per allarmisti, né siamo interessati a rivendicare il ruolo dei profeti di sventura. Ma sono settimane che ripetiamo a Palazzo Chigi, inascoltati, che serve un disciplinare chiaro a tutela dei lavoratori del nostro settore. Siamo il settore labour intensive per eccellenza, con 100 mila imprese per circa un milione e mezzo di lavoratori: autotrasportatori, macchinisti, driver, corrieri, portuali, handler, magazzinieri. Lavoratori che, per mestiere, spostano cose, trasferiscono merce, viaggiano. Spesso si lavora in squadre, come i portuali, o si entra e si esce da fabbriche, impianti, negozi, case per ritirare o consegnare merci.

Mi pare intuitivo che, in un contesto di divieti e limitazioni draconiane alla mobilità, il nostro sia il settore più colpito e a rischio cortocircuito. E, infatti, sta avvenendo, in tutta Italia e in tutti i segmenti, con scioperi, blocchi, messe in malattia e disservizi vari che riguardano porti, consegne, magazzini, autotrasporto, cargo ferroviario.

Il rischio è che il tanto temuto lock down totale possa avverarsi *de facto*. La ministra ci ha garantito che, previo ulteriore rapido confronto con le parti sociali, il tema sarà affrontato e risolto nelle prossime ore. Abbiamo anche ribadito alla ministra che, nell'imminente Dpcm economico, la filiera della logistica e del trasporto merci deve assolutamente essere considerata tra quelle più colpite”.

## Confetra mette in guardia su blocco della logistica

2020-03-13 19:03:47 Michele Latorre

Da parecchi giorni il mondo della logistica chiede al Governo, e in particolare alla ministra dei Trasporti Paola De Micheli, le linee guida da adottare nell'intera filiera della logistica per tutelare il lavoro degli operatori. La ministra aveva annunciato che tali indicazioni sarebbero uscite entro domenica 8 marzo, ma per l'intera settimana successiva non si sono viste. Il 13 marzo, il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha ribadito la richiesta durante l'incontro con la ministra.

Dopo l'incontro, Nicolini ha ricordato che "siamo il settore labour intensive per eccellenza, con **100mila imprese per circa un milione e mezzo di lavoratori**: autotrasportatori, macchinisti, driver, corrieri, portuali, handler, magazzinieri. Lavoratori che, per mestiere, spostano cose, trasferiscono merce, viaggiano. Spesso si lavora in squadre, come i portuali, o si entra e si esce da fabbriche, impianti, negozi, case per ritirare o consegnare merci", aggiungendo che "sono settimane che ripetiamo a Palazzo Chigi, inascoltati, che serve un disciplinare chiaro a tutela dei lavoratori del nostro settore".

Durante l'incontro, Nicolini spiega che il settore della **logistica è il settore più colpito** "e a rischio cortocircuito" dalle misure restrittive attuate dal Governo. "E, infatti, sta avvenendo, in tutta Italia e in tutti i segmenti, con scioperi, blocchi, messe in malattia e disservizi vari che riguardano porti, consegne, magazzini, autotrasporto, cargo ferroviario. Il rischio è che il tanto temuto lock down totale possa avverarsi de facto".

La ministra ha assicurato che "previo ulteriore rapido confronto con le parti sociali, **il tema sarà affrontato e risolto nelle prossime ore**". Confetra ha anche chiesto alla ministra d'inserire la filiera della logistica e del trasporto merci tra le attività più colpite dall'emergenza del coronavirus e d'inserirle nel prossimo Decreto del Presidente del Consiglio che stabilirà nuove misure economiche.



## La denuncia di Confetra e Trasportounito: «Il trasporto è sotto stress, fermo un camion su quattro»

14 marzo 2020

**Trasporto e logistica stanno soffrendo e sono sull'orlo di una crisi di nervi.** Segnali in tal senso provengono da più parti, anche molto diverse tra loro. «Non vogliamo passare per allarmisti, né siamo interessati a rivendicare il ruolo dei profeti di sventura – ha dichiarato il **presidente di Confetra, Guido Nicolini**, convocato proprio ieri sera dalla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Paola De Micheli** - ma sono settimane che ripetiamo a Palazzo Chigi, inascoltati, che **serve un disciplinare chiaro a tutela dei lavoratori del nostro settore**». Parliamo in sostanza di «100 mila imprese per circa un milione e mezzo di lavoratori: autotrasportatori, macchinisti, driver, corrieri, portuali, handler, magazzinieri. Lavoratori che, **per mestiere, spostano cose, trasferiscono merce, viaggiano**. Spesso si lavora in squadre, come i portuali, o si entra e si esce da fabbriche, impianti, negozi, case per ritirare o consegnare merci». Secondo Nicolini, è intuitivo che, **«in un contesto di divieti e limitazioni draconiane alla mobilità, il nostro sia il settore più**

**colpito e a rischio cortocircuito.** E, infatti, sta avvenendo, in tutta Italia e in tutti i segmenti, con **scioperi, blocchi, messe in malattia e disservizi vari che riguardano porti, consegne, magazzini, autotrasporto, cargo ferroviario.** Il rischio è che il tanto temuto *lock down* totale possa avverarsi *de facto*».

Il messaggio di speranza del presidente di Confetra è giusticato dalla garanzia, fornita dalla ministra, di affrontare e **risolvere il tema nelle prossime ore**, anche se Nicolini ha ribadito a proposito anche la necessità di **considerare la filiera della logistica e del trasporto, all'interno dell'imminente DPCM economico, tra quelle più colpite.**

Se Nicolini parla di rischio di cortocircuito e lo argomenta con gli scioperi, i blocchi e i disservizi registrati in tutto il settore, **Maurizio Longo, segretario di Transportounito**, prefigura invece una sorta di un probabile «**fermo tecnico del settore, che bloccherebbe l'intera catena logistica e distributiva del Paese**, non certo per colpa o responsabilità dell'autotrasporto». Anche in questo caso gli argomenti a sostegno di tale previsione guardano al **rallentamento del settore**, già attualmente constatabile, visto che «**il 25%, ovvero un camion su quattro, della flotta italiana di mezzi pesanti è ferma nei piazzali**». Come si giunge a tale percentuale? In pratica in conseguenza del fatto che **molti conducenti si rifiutano di eseguire i servizi per timore dei contagi o per scarsa disponibilità dei necessari servizi di base, porti e centri di carico/scarico sono inaccessibili** e con attese di ore, alcuni **confini (come Austria e Slovenia) sono ormai un incubo**, l'impossibilità di scaricare i camion a causa di **scioperi improvvisi o per mancanza di protezioni.** **Riusciranno le Linee Guida che il ministero ha promesso** di pubblicare entro la giornata di oggi a risolvere almeno in parte queste criticità?

## L'ACCORDO ABI-IMPRESE

# Moratoria, l'adesione è al 98%

Oltre il 98% (in termini di totale attivo) delle banche in Italia aderisce alle nuove moratorie sottoscritte da Abi e dalle Associazioni di rappresentanza di impresa. Lo sottolinea l'Abi, spiegando in una nota che le nuove moratorie, «già operative per tutta l'Italia», estendono ai prestiti concessi fino al 31 gennaio la possibilità di chiedere la sospensione o l'allungamento.

La moratoria è riferita ai finanziamenti alle micro, piccole e medie imprese danneggiate dall'emergenza coronavirus. La sospensione del pagamento della quota capitale delle rate dei finanziamenti può essere chiesta fino a un anno. La sospensione è applicabile ai finanziamenti a medio



**Banche e imprese.** il 98% delle banche (per attivi) ha aderito alla moratoria sulle rate dei finanziamenti decisa da Abi e associazioni degli imprenditori

lungo termine (mutui), anche perfezionati tramite il rilascio di cambiali agrarie, e alle operazioni di leasing, immobiliare o mobiliare. In questo ultimo caso, specifica ancora l'Abi, la sospensione riguarda la quota capitale implicita dei canoni di leasing.

Per le operazioni di allungamento dei mutui, il periodo massimo di estensione della scadenza del finanziamento può arrivare fino al 100% della durata residua dell'ammortamento. Per il credito a breve termine e il credito agrario di conduzione il periodo massimo di allungamento delle scadenze è pari rispettivamente a 270 giorni e a 120 giorni. Nell'accordo è previsto che, quando possibile, le banche possono applicare misure di

maggior favore per le imprese rispetto a quelle previste nell'Accordo stesso e si auspica che, al fine di assicurare massima tempestività nella risposta, si accelerino le procedure di istruttoria. L'accordo è stato sottoscritto da Abi, Alleanza delle Cooperative Italiane (Agci, Confcooperative, Legacoop), Cia, Clai, Coldiretti, Confagricoltura, Confapi, Confedilizia, Confetra, Confimi Industria, Confindustria e Rete Imprese Italia (Casartigiani, Cna, Confartigianato, Confcommercio, Confesercenti) che chiedono, inoltre, di ampliare l'operatività del Fondo di Garanzia per le Pmi e misure aggiuntive per agevolare l'accesso al credito.

—R.Fi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## **Nel decreto Cura Italia anche misure per il trasporto merci. Confetra: «Impegni rispettati»**

16 marzo 2020

Il Consiglio dei ministri ha approvato oggi il **decreto Cura-Italia** che contiene le **misure economiche** necessarie a contenere e fronteggiare gli effetti negativi dell'**emergenza coronavirus**. Il provvedimento stanziava complessivamente **circa 25 miliardi di sostegno all'economia** (compresi aiuti per medici, lavoratori, famiglie e imprese) e mobilita **altri finanziamenti per 350 miliardi**.

In attesa della pubblicazione sulla **Gazzetta Ufficiale**, possiamo anticipare che si tratta di **misure** che dovrebbero avere un **impatto positivo sul trasporto merci**, specie per quanto riguarda il **comparto marittimo**.

**Quattro i provvedimenti** che sono stati inseriti nella legge e cioè:

1) **Sospensione versamenti di ritenute e contributi** - La misura, valida fino al **31 maggio**, interessa **16 filiere**, compreso il **trasporto merci** (inserito alla fine tra quelle indicate nell'articolo 58) e riguarda i **versamenti di ritenute, contributi previdenziali e assistenziali e dell'Iva di marzo**. Tale sospensione interessa tutti i contribuenti a **prescindere dal tetto di**

**fatturato di 2 milioni di euro** previsto per imprese, autonomi e professionisti di altri settori. La ripresa dei versamenti, poi, potrà avvenire in un'unica soluzione o in cinque rate.

2) **Sospensione pagamento canoni lavori portuali** – Per affrontare l'improvvisa riduzione dei traffici marittimi del trasporto merci, è **sospeso il pagamento dei canoni relativi a terminalisti, imprese portuali e fornitori di manodopera temporanea** (artt. 16, 17 e 18 legge 1994/84), riguardo operazioni e servizi portuali effettuati tra **la data di entrata in vigore del decreto e il 31 luglio 2020**. Il pagamento dei canoni sospesi andrà effettuato **entro e non oltre il 31 dicembre 2020**, anche mediante **rateazione e senza applicazione di interesse**, secondo le modalità stabilite da ciascuna Autorità di Sistema Portuale.

3) **Pagamento differito dei diritti doganali** - Sempre per mitigare gli effetti economici del contagio, i **pagamenti dei diritti doganali**, in scadenza **tra la data di entrata in vigore della disposizione ed il 30 aprile 2020**, sono **differiti automaticamente di ulteriori 30 giorni**, senza applicazione di interessi.

4) **Proroga circolazione veicoli in prova, da regolarizzare o revisionare entro fine luglio 2020** - Sempre in considerazione dello stato di emergenza nazionale, sono infine **autorizzati a circolare fino al 31 ottobre 2020** i veicoli da sottoporre **entro il 31 luglio 2020** alle **attività di visita e prova** di cui agli art. 75 e 78 del Codice della Strada («accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione» e «omologazione e modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, aggiornamento della carta di circolazione») ovvero alle **attività di revisione** di cui all'art. 80 CdS.

Altre decisioni che dovrebbero essere entrate nel decreto riguardano:

- il **rinvio a tutto ottobre dei contributi delle imprese** per il funzionamento dell'**Autorità di regolazione dei trasporti**, dell'**Autorità garante della concorrenza e del mercato** e dell'**Autorità per le garanzie nelle comunicazioni**;

- l'incremento del **Fondo di garanzia per le Pmi** che dovrebbe salire **da 1 a 1,2 miliardi**, rendendo peraltro **gratuito l'accesso per 9 mesi**. La garanzia diretta viene fornita fino a una **percentuale massima di copertura dell'80%** (90% per controgaranzia dei Confidi) per importi massimi garantiti per singola impresa di **1,5 milioni**. Oltre tale soglia e fino a 5 milioni, la percentuale di copertura del finanziamento si baserà sul modello di rating alla base del funzionamento del Fondo;

- la **nomina di commissari straordinari** dotati di particolari poteri per la realizzazione di una serie di **21 opere infrastrutturali fra strade, ferrovie, dighe e bacini idrici** (accompagnata da misure urgenti per la riduzione dei tempi di realizzazione dei progetti di lavori pubblici);

- il **potenziamento**, in aggiunta a quanto deciso in legge di bilancio, di **marebonus (40 milioni per il 2020 e 20 per il 2021)** e **ferrobonus (rispettivamente 26 e 15 milioni per le due annate)**.

In questi due ultimi casi il problema è quello di trovare la copertura finanziaria.

Infine, riguarda un po' le imprese di tutti i settore **lo slittamento al 30 giugno 2020 della dichiarazione Iva 2020, per il 2019, in scadenza il 30 aprile.** Non cambiano invece gli obblighi rispetto alla fatturazione elettronica e ai corrispettivi telematici. Per il **saldo Iva 2019**, invece, il cui termine ordinario è scaduto il **16 marzo, ma che è comunque versabile entro il 20 marzo**, i contribuenti privi di qualsiasi beneficio in termini di sospensione, anche perché nel 2019 hanno raccolto ricavi o compensi superiori a 2 milioni di euro, **possono eseguire il pagamento entro il 30 giugno 2020**, versando una maggiorazione dello 0,40% per ogni mese o frazione di mese successiva al 16 marzo. Lo slittamento può scivolare anche **fino al 30 luglio 2020, ma la maggiorazione sale di un ulteriore 0,40%.**

Positivo il commento del presidente di **Confetra, Guido Nicolini** «Aspettiamo di leggere i testi consolidati, ma il ministro Gualtieri è stato chiaro: **la filiera logistica e del trasporto merci rientra tra i settori più immediatamente colpiti dall'emergenza.** Quindi beneficerà delle misure compensative, fiscali e amministrative e degli strumenti agevolativi previsti dal Decreto. La ministra De Micheli ha rispettato gli impegni politici assunti con le categorie. È importante, soprattutto, nel dramma che stiamo vivendo, aver affermato il principio che **la logistica e il trasporto merci sono una priorità vitale del Paese e del suo sistema produttivo**».

## Covid-19: arriva il decreto Cura Italia, misure anche per trasporti e logistica



Il **Presidente del Consiglio Conte** ha illustrato i contenuti del **decreto legge "Cura Italia"**, con nuove misure sanitarie ed economiche a sostegno di famiglie, lavoratori e imprese colpite dall'**emergenza**

Il provvedimento interviene in diversi ambiti con misure di rilevante interesse anche per il settore trasporti, in questa prima fase, volte a salvaguardare la liquidità delle imprese e a disciplinare lo svolgimento del rapporto di lavoro per il perdurare dell'emergenza.

La manovra da 25 miliardi di euro stanziava 3,5 miliardi per **sanità e Protezione civile**, 10 miliardi a sostegno di **occupazione e lavoratori** con l'aggiunta di una cospicua previsione di spesa fino al 2023 per far fronte alla sospensione dell'obbligo di versamenti per oneri e contributi. A ciò si aggiunge un'iniezione di liquidità per il sistema del credito che permetterà la sospensione di rate di mutui e prestiti e l'estensione dei finanziamenti.

Sostegno anche per il **comparto dei trasporti e della logistica**, inserito tra le filiere previste dall'art.58 beneficiarie della sospensione dell'obbligo di versamenti di iva, ritenute fiscali e contributi previdenziali, fino al 31 maggio.

Nel "Cura Italia" previsti anche altri interventi per il settore del **trasporto stradale**, come la proroga per i veicoli in scadenza di revisione, e per il trasporto marittimo.

Il presidente di **Confetra, Guido Nicolini**, ha commentato: "Ovviamente aspettiamo di leggere i testi consolidati, ma il Ministro Gualtieri è stato chiaro: la filiera logistica e del trasporto merci rientra tra i settori più immediatamente colpiti dall'emergenza. Quindi beneficerà delle misure compensative, fiscali ed amministrative, e degli strumenti agevolativi previsti dal Decreto.

Decisiva era anche l'estensione ai nostri settori della Cassa Integrazione: vogliamo superare questa drammatica crisi senza licenziare un solo dipendente. Ho letto poi altri interventi anche a sostegno della portualità e di una più flessibile e funzionale organizzazione dell'autotrasporto.

La Ministra De Micheli ha rispettato gli impegni politici assunti con le categorie. Sia chiaro, si tratta di **prime misure per non affogare**. La pagina della ripresa e dello sviluppo è ancora tutta da scrivere. Ma è importante, nel dramma che stiamo vivendo, aver affermato un principio che è di politica e cultura industriale : **la logistica ed il trasporto merci** sono una priorità vitale del Paese e del suo sistema produttivo".

## Covid-19, Assologistica: troppi interventi e caos interpretazioni rischiano di mandare il sistema in tilt



Stop al proliferare di disposizioni e maggior

Il presidente, Andrea Gentile, sollecita una sorta di regia per mitigare l'eccesso di interventi normativi la cui frammentazione disorienta gli operatori economici: "Il momento è difficile e complicato, oltre che drammatico: lo sappiamo e nessuno lo nega. Ma la cura altalenante e con eccesso di interventi con cui si sta affrontando l'emergenza in atto rischia di **mandare ancora di più in tilt il sistema**, creando confusione e

disorientamento tra gli operatori economici, tra i quali si annoverano anche gli operatori della logistica e dei trasporti", scrive Gentile riferendosi "alle diverse disposizioni, ordinanze e divieti a livello centrale, regionale e provinciale, per non parlare poi del caos delle interpretazioni da parte di enti e associazioni susseguenti alle suddette disposizioni, ordinanze e divieti".

TRASPORTI & LOGISTICA

# La Sicilia chiude: bloccati treni, aerei e navi

**Garantito il traffico merci  
Misure di contenimento  
nel porto di Gioia Tauro**

**Marco Morino**  
MILANO

Dopo la Sardegna si blindano anche la Sicilia. Il costante aumento dei contagi da coronavirus e gli ultimi pericolosi esodi dal nord verso il sud hanno costretto le autorità siciliane a isolare totalmente l'isola dal resto del Paese. A darne notizia è il ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, su richiesta del presidente della Regione Sicilia Nello Musumeci. Da ieri sono ufficialmente sospesi quasi tutti i collegamenti aerei nazionali e internazionali (eccetto due voli al giorno tra Roma e Palermo/Catania), tutti i servizi automobilistici interregionali e anche i servizi marittimi per il trasporto di passeggeri. Sarà garantito solo il trasporto merci.

Stando alle parole di Musumeci, saranno consentiti gli spostamenti da Villa San Giovanni e Reggio Calabria a Messina (e viceversa) solo per comprovate esigenze di lavoro e salute (che successivamente saranno verificate dalle forze dell'ordine). Con Roma sarà consentito un solo treno Intercity al giorno. Il governatore ha chiesto anche al ministro della Salute, Roberto Speranza, i necessari controlli sanitari alla partenza sia per i passeggeri sia per i conducenti di mezzi di trasporto merci. Il danno, tuttavia, è già stato commesso nei giorni scorsi durante i precedenti esodi che preoccupano non poco Musumeci: «Siamo preoccupati - dice il governatore - dalle oltre 30 mila persone giunte in Sicilia e autoregistrate negli ultimi dieci giorni. Ma quante altre migliaia sono entrate sull'isola senza avvertire la stessa responsabilità e la stessa prudenza? È chiaro che, insieme al nostro personale sanitario e ai volontari, agli arrivi nei porti, negli aeroporti e nello Stretto di Messina serve avere anche uomini in

divisa». Il tempo di durata delle misure restrittive ai trasporti, chiarisce la De Micheli, dipenderà dalla durata dell'emergenza, da come si svilupperà in Sicilia e da come saranno le evoluzioni dal punto di vista sanitario.

**Gioia Tauro non si ferma**  
L'Autorità portuale di Gioia Tauro ha



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



**NELLO MUSUMECI**  
Presidente della  
Regione Siciliana

adottato le "Linee guida" per il contenimento dell'emergenza Covid-19. L'obiettivo è quello di garantire la continuità operativa dei porti, che ricadono nella propria circoscrizione (Gioia Tauro, Corigliano Calabro e Crotone), e di ridurre, attraverso azioni precauzionali, i rischi di contagio tra i lavoratori. Nel contempo, l'ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, sta mettendo in atto ogni possibile azione per reperire, nel modo più tempestivo, l'approvvigionamento dei dispositivi di protezione individuale, da consegnare alle imprese portuali e, così, ai relativi lavoratori. «Con le Linee guida, abbiamo sintetizzato le misure, talvolta stringenti, adottando le quali le attività portuali, necessarie ad assicurare la indispensabile catena logistica di rifornimento, potranno proseguire nei porti di Gioia Tauro, Crotone e Corigliano. - spiega il commissario straordinario Andrea Agostinelli -. Abbiamo chiesto ai terminalisti, e agli operatori portuali in

genere, pesanti sacrifici in termini di produttività, ma tale rallentamento è necessario se vogliamo coniugare la prosecuzione delle attività di rifornimento delle merci al Paese, con la prioritaria esigenza di tutela della salute delle maestranze portuali».

Intanto il presidente di Confetra, Guido Nicolini, commenta i primi riscontri annunciati dal premier Conte e dal ministro Gualtieri su Di Cura Italia: «Ovviamente - dice Nicolini - aspettiamo di leggere i testi consolidati, ma il ministro Gualtieri è stato chiaro: la filiera logistica e del trasporto merci rientra tra i settori più immediatamente colpiti dall'emergenza. Quindi beneficerà delle misure compensative, fiscali e amministrative, e degli strumenti agevolativi previsti dal decreto. Decisiva era anche l'estensione ai nostri settori della cassa integrazione: vogliamo superare questa drammatica crisi senza licenziare un solo dipendente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**L'allarme dei trasportatori****Con le frontiere chiuse  
presto problemi sulle merci**

Lenzi a pagina 9

**L'INTERVISTA**

L'allarme: «In molti casi stiamo lavorando in perdita pur di non bloccare l'approvvigionamento»

**«Con le frontiere chiuse  
presto problemi di merci»***Il presidente di Confetra: «Bisogna farle transitare regolarmente  
Già oggi alcune filiere produttive stanno andando in difficoltà»***MASSIMILIANO LENZI**

••• Un paese in quarantena per virus ha comunque bisogno che gli arrivino le merci essenziali per i bisogni primari dei propri cittadini: cibo, farmaci, acqua, bevande e il resto. Noi per capire come stanno andando la distribuzione e gli approvvigionamenti necessari alla sopravvivenza degli italiani - in tempi di coronavirus - abbiamo intervistato Guido Nicolini, presidente di Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica.

**I trasporti, anche nell'era social, sono indispensabili: come vanno le cose nell'emergenza da coronavirus?**

«Con immensa fatica, ma per ora vanno. La logistica, per definizione, è una catena di distribuzione (supply chain). Una catena del valore fatta di interscambio organizzato, di modalità vettoriali e informazioni.

Non si può spezzare e non si può procedere a singhiozzo. In questa fase è tremendamente faticoso tra code ai valichi, indeterminatezza sulla libera circolazione alle frontiere, porti congestionati, aeroporti chiusi, drastiche riduzioni delle presenze fisiche del personale viaggiante».

**Quanto può reggere il sistema in questa situazione di quarantena nazionale?**

«Bella domanda... La risposta non dipende solo da noi. Se tutti i soggetti istituzionali, amministrativi, aziende e lavoratori coopereranno con spirito costruttivo, noi ci impegniamo a fare in modo che il Paese non si fermi. È chiaro che occorre spingere al massimo le semplificazioni lungo tutta la filiera dei controlli sulla merce, ad esempio, per recuperare in competitività del time to transfert dei carichi. Quindi Agenzia delle Dogane, gli uffici di Sanità Marittima e frontaliere, le Autorità di Sistema Por-

tuale, le Società di Gestione di Aeroporti, il Gestore della infrastruttura ferroviaria: in questa fase tutti sono coinvolti e tutti devono agevolare l'industria logistica nazionale. Dal canto nostro, le imprese ce la metteranno tutta, come solito».

**Cosa c'è che non va e cosa chiedete al governo?**

«Il Governo sta mettendo in campo uno sforzo generoso.

In particolare i Ministri con cui più ci interfacciamo - De Micheli, Amendola, Di Maio, Speranza - stanno dando tutto pur di agevolare trasporti, merce e logistica. Finalmente ci sentiamo considerati come una tra le filiere produttive più strategiche per l'economia nazionale. Ma anche uno dei settori più esposti e colpiti da questa emergenza. Abbiamo bisogno di essere sostenuti in questo drammatico passaggio dove ormai tra code, blocchi, se-

questri all'estero di merci e personale per quarantene immovitate, sbilanciamenti dei carichi e carenze di personale ope-

rativo, stiamo lavorando in perdita pur di non bloccare l'Italia, i supermercati, le farmacie, gli approvvigionamenti delle fabbriche».

**I trasportatori sono preoccupati, temete scioperi?**

«Stanno già avvenendo forme di spontanea agitazione. Nella maggior parte dei casi affondano radici nei comprensibili timori dei lavoratori di mettere a repentaglio la propria salute. Abbiamo aderito ai contenuti del Protocollo voluto dal premier Conte per aumentare la sicurezza sul lavoro, e stiamo lavorando ad uno specifico addendum per il nostro persona-

le viaggiante e per gli operatori della logistica. Speriamo basti a rasserenare il clima. La situazione è oggettivamente nuova e difficile da decifrare per tutti, ma al primo posto deve esserci la salute di dipendenti, personale tutto, manager, funzionari, collaboratori. Chiediamo al Sindacato di farsi carico, insieme a noi, di questi passaggi delicati. Scrivere alle aziende dicendo "o da domani fai così, o siamo in agitazione" francamente non serve. **Confetra** è stata la prima organizzazione di settore ad invocare linee guida per la sicurezza degli operativi, ed auspichiamo che la Mi-

nistra De Micheli sappia trovare la giusta sintesi tra le esigenze in campo. Ma occorre buon senso e realismo. Inutile porre, ad esempio, la questione dell'obbligatorietà assoluta delle mascherine, se la carenza di queste oggi rappresenta un'emergenza nazionale an-

che per gli ospedali ed i medici di base. Adottiamo invece, come suggerito da ISS ed OMS, il vincolo rigido del metro di distanza, e solo laddove ciò sia impossibile adottiamo l'obbligo di mascherina. Altrimenti è intellettualmente più onesto dire: fermiamo tutto. È una opzione, per carità. Ma non sarebbe coerente con lo sforzo fatto da Confindustria, CGIL, CISL e UIL per tenere aperte fabbriche e impianti».

**Con i blocchi alle frontiere avremo problemi per certi tipi di approvvigionamento?**

«In prospettiva temo di sì, soprattutto se non si afferma il principio, ribadito ancora ieri dalla Commissione, che qualsiasi chiusura delle frontiere o limitazioni di Schengen, non dovrà comunque mai riguardare le merci. Alcune filiere produttive stanno già andando in sofferenza perché l'economia di oggi è iperconnessa a livello globale. Lei pensi che un semplice smartphone viene prodotto con una combinazione di processi, fasi, attività che riguardano USA, Germania, Cina, poi distribuito in Italia, Francia, Olanda, eccetera. Può immaginare, quindi, cosa questa pandemia stia provocando all'industria mondiale e conseguentemente al trasporto merci».

©RIPRODUZIONE RISERVATA



**Guido Nicolini**  
È il presidente di **Confetra**, la Confederazione Generale italiana dei trasporti e della logistica

# Logistica, intesa sulla sicurezza per camionisti e corrieri

## EMERGENZA COVID-19

In arrivo il protocollo con le linee guida per imprese e lavoratori

Pacchi a terra fuori dalla porta, non verrà richiesta la firma del cliente

**Marco Morino**  
MILANO

L'atteso vademecum a tutela dei lavoratori del settore logistico è alle battute finali. A ore il testo, messo a punto dalla ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, dopo un ampio e serrato confronto con associazioni di categoria e sindacati vedrà la luce. Ivano Russo, direttore generale di Confetra, contattato dal Sole 24 Ore, ne commenta i punti salienti. «Confermo che sembrerebbe si sia al rush finale, almeno per la parte che riguarda le merci. Stiamo parlando di un addendum - spiega Russo - al protocollo di sicurezza nei luoghi di lavoro firmato lo scorso 14 marzo a Palazzo Chigi. Nel protocollo venivano individuate le misure di precauzione da adottare per evitare i contagi, in particolare nelle fabbriche. Il protocollo del 14 marzo era carente per la parte che riguarda, per esempio, il personale viaggiante, autisti e corrieri e, più in ge-

nerale, per le attività del nostro settore. Nell'addendum abbiamo provato quindi a evidenziare le condizioni di sicurezza per gli autotrasportatori ed i corrieri, categorie fondamentali per assicurare la catena degli approvvigionamenti in questa fase di crisi acutissima dovuta all'emergenza coronavirus. Non dimentichiamo che oltre l'80% delle merci viaggia su strada».

La logistica, ricorda Confetra, è il settore labour intensive per eccellenza, con 100 mila imprese per circa un milione e mezzo di lavoratori: autotrasportatori, macchinisti ferroviari, driver, corrieri, portuali, handlers, magazzinieri. Lavoratori che, per mestiere, spostano cose, trasferiscono merce, viaggiano. Spesso si lavora in squadre, come i portuali, o si entra e si esce da fabbriche, impianti, negozi, case per ritirare o consegnare merci. «È intuitivo - osserva Russo - che, in un contesto di divieti e limitazioni alla mobilità, il nostro sia il settore più colpito e a rischio cortocircuito». Il vademecum vuole garantire sia le imprese sia i lavoratori e ridurre al minimo il rischio di scioperi, blocchi, messe in malattia e disservizi vari che potrebbero colpire porti, consegne, magazzini, autotrasporto, cargo ferroviario. Con ripercussioni molto gravi per la vita del Paese.

Prosegue Russo: «Per l'autotrasporto, gli aspetti chiave sui quali ci siamo confrontati sono due: il primo riguarda gli autotrasportatori, i quali devono poter scendere il meno possi-

bile dalla cabina di guida, salvo per ragioni indifferibili. Inoltre è ribadito l'obbligo di mantenere la distanza di un metro dagli altri operatori presenti sul piazzale, ed ove non sia possibile è ovviamente previsto l'uso della mascherina». La carenza di guanti e ma-



**IVANO RUSSO**  
Segretario generale di Confetra (Imprese di trasporti e logistica)

## TORINO-LIONE

### Turni ridotti per la Tav

L'emergenza sanitaria del coronavirus ha imposto la rimodulazione delle attività in corso in Italia e in Francia per la costruzione del tunnel di base della Torino-Lione secondo le disposizioni dei due Governi. Per preservare la salute dei lavoratori le imprese hanno riorganizzato i turni riducendo i lavori di scavo a Saint-Martin-La Porte, e fermato quelli all'imbocco della galleria a Saint-Julien-Montdenis.

schierine, ripetono da giorni le associazioni di categoria, è un problema che sta rendendo difficoltoso il lavoro di chi opera nel trasporto su gomma. «La ministra De Micheli ci ha dato ampie rassicurazioni sul fatto che le mascherine arriveranno» afferma il Direttore generale di Confetra. Il secondo aspetto chiave dell'addendum riguarda i corrieri. «Stiamo convenendo - continua Russo - sul fatto che il corriere lasci il pacco a terra fuori dalla porta del destinatario. Per eliminare ogni tipo di contatto, non verrà richiesta inoltre la firma del cliente al momento della ricezione. Anche i corrieri e i driver saranno muniti di mascherine e guanti. Inoltre l'addendum dispone che tutti gli impianti siano sanificati e igienizzati, così come previsto dalle disposizioni delle Autorità sanitarie. Speriamo davvero di chiudere il testo nelle prossime ore».

In queste settimane di grande emergenza, il trasporto merci è emerso come una delle componenti fondamentali per la tenuta del sistema. «È così. Un effetto collaterale positivo, per modo di dire, di questa catastrofe - afferma Russo - è che la logistica è assurta nella condapevolezza delle istituzioni al ruolo di architrave dell'economia del Paese. Questa consapevolezza è diventata senso comune, oltre che delle istituzioni. Un'occasione per far compiere a questo settore un salto di qualità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL TRAFFICO DELLE MERCI

## Il Porto non si ferma ma teme una crisi nei prossimi mesi

Mentre il trasporto aereo si è fermato quasi del tutto quello via mare comincia ad essere in sofferenza e teme peggiori conseguenze per il futuro

PORTO MARGHERA

«Il momento è complesso e sicuramente delicato» fa sapere l'Autorità do Sistema Portuale di Venezia e Chioggia «Le ricadute economiche sulla filiera

della logistica sono difficilmente quantificabili al momento ma è già ipotizzabile una grande sofferenza nei prossimi mesi, la cui gravità è in proporzione diretta alla durata della crisi medesima. Quindi grande attenzione alle misure da mettere in campo, ora e nel prossimo futuro, collaborazione col governo e Assoporti per definire le migliori norme al fine di superare il più rapidamente possibile questo

momento». «Stiamo seguendo con estrema attenzione la situazione, che è, oggettivamente, molto delicata» riferisce il presidente di Confetra Nord Est (che rappresenta le associazioni di operatori e imprese portuali), Paolo Salvaro «La logistica e il trasporto sono tra le attività che continuano a operare per garantire che il Paese non si fermi, ma il sistema opera in un panorama molto difficile. Il Porto di Venezia opera

normalmente, ma stiamo cominciando a vedere un rallentamento nell'arrivo delle mer-

ci, dovuto sia ai blocchi della produzione realizzati in Cina fino a pochi giorni fa, sia ad una minor domanda delle imprese importatrici italiane che hanno i magazzini pieni, anche per il rallentamento delle vendite iniziato già prima». «Le merci in esportazione» aggiunge «non segnano flessioni, ma tutto dipenderà dal contesto interno ed internazionale dei prossimi giorni e settimane: se si arriverà al blocco totale delle attività qui in Italia e se altri Paesi adotteranno le nostre misure sarà inevitabile un calo anche per le esportazioni. Per ora comunque non ci sono riflessi sulla operatività portuale e l'occupazione». —



Uno dei terminal portuali veneziani

# Trasporti e spedizioni aeree rientrano fra le attività essenziali

Domani mattina il mondo dei trasporti e della logistica dovrà e potrà andare a lavorare oppure no? Il trasporto delle merci è considerato un'attività essenziale? Dopo il discorso di ieri sera del premier Giuseppe Conte alla nazione, nel quale è stata annunciata [una nuova stretta alle misure finalizzate a contenere il contagio del Coronavirus](#), molti stakeholder di settore si sono posti questa domanda alla quale sembra essere arrivata finalmente una risposta.

Allegata all'ultima bozza di Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (Dpcm) che entrerà in vigore domani, lunedì 23 marzo, c'è una lista precisa di attività considerate essenziali e indicate con il relativo codice Ateco. Fra queste figurano anche il Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte (Codice Ateco 49), il Trasporto marittimo e per vie d'acqua (50), il Trasporto aereo (51), il Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti (52) e infine Servizi postali e attività di corriere (53). Dunque praticamente tutto il comparto della logistica merci può operare regolarmente.

Nell'elenco definitivo allegato al Dpcm figurano anche attività come il noleggio di autovetture (77.11), noleggio di autocarri e altri veicoli pesanti (77.12), noleggio di mezzi di trasporto marittimo e fluviale (77.34.00), noleggio di mezzi di trasporto aereo (77.35.00), noleggio di container per diverse modalità di trasporto (77.39.92).

Nella notte Confetra (la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) aveva prontamente spedito una lettera al premier Conte in cui il presidente Guido Nicolini ha scritto: "Interrompere una filiera di consegna e spedizioni, nel settore logistico e del trasporto merci, non è oggettivamente un processo realizzabile in poche ore. Ci sono camion, tir, treni merci, in viaggio da venerdì verso le imprese produttrici del nostro Paese. Ci sono navi che tra oggi e domani attraccheranno nei porti italiani e il carico deve per forza arrivare a destinazione. [...] Dietro ognuna di queste operazioni ci sono poi aspetti documentali (dalle polizze assicurative internazionali ai diritti doganali) che non possono essere 'spente' come tirar giù la saracinesca di un negozio".

Confetra aveva dunque chiesto al Governo, attraverso il Ministero dei trasporti, un'integrazione al Dpcm che prevedesse il tempo necessario per concludere in maniera ordinata il ciclo operativo logistico delle fabbriche laddove in corso. L'appello è stato recepito da palazzo Chigi che ha inserito tutte le attività di logistica e spedizione merci fra quelle essenziali e che quindi possono continuare a operare anche dopo l'entrata in vigore del nuovo Dpcm.

Silvia Moretto, vicepresidente vicario di Confetra e presidente di Fedespedi, ha dichiarato: "Il Governo sta mostrando grande sensibilità alle istanze del settore logistico. La triangolazione con Mit, Mise e Palazzo Chigi sta producendo ottimi provvedimenti. Vale per l'esenzione Iva e per il differimento dei diritti doganali, art 61 e 92 del decreto Cura Italia, e ora per mettere in sicurezza trasporto merci e logistica rispetto a questa legittima ma dolorosa ulteriore stretta alla nostra produzione industriale nazionale".

LA LETTERA DEL MINISTRO DEGLI ESTERI

## Di Maio: risolto il caos al confine italo-sloveno

GORIZIA

«Posso assicurarla che la Farnesina ha seguito, sin da subito, la questione e continua a monitorare la situazione con estrema attenzione».

Parole del ministro degli Affari esteri Luigi Di Maio. Che ha inviato una lettera in risposta alle sollecitazioni e alle preoccupazioni illustrate nei giorni scorsi da Stefano Visintin, presidente di Confetra (Confederazio-

ne generale italiana dei trasporti e della logistica) Friuli Venezia Giulia. Il nodo del contendere? La situazione che si è venuta a creare al confine con la Slovenia con lunghe file di Tir in entrata alla Slovenia.

«Grazie a continue consultazioni, a tutti i livelli, con le autorità dei Paesi confinanti e vicini per l'individuazione di soluzioni condivise nonché al pronto intervento delle nostre sedi diplomatiche - scrive Di Maio - è stato

possibile sbloccare diverse criticità registrate alle frontiere orientali del nostro Paese. Stiamo assistendo a un progressiva normalizzazione dei traffici dei veicoli adibiti al trasporto merci nella regione balcanico-danubiana, tenuto conto delle circostanze straordinarie legate all'emergenza pandemica del coronavirus».

«La Farnesina e la sua rete diplomatica sono costantemente all'opera per superare le specifiche criticità. Abbiamo in proposito attivato un servizio *ad hoc* via *email* ([coronavirus.merci@esteri.it](mailto:coronavirus.merci@esteri.it)) per poter intervenire rapidamente sui casi segnalati dagli operatori economici». —

FRA.FA.

RIPRODUZIONE RISERVATA

## **Confetra valuta positivamente le ultime misure del governo per contenere il dilagare del virus**

23 marzo 2020 Moretto: l'esecutivo sta mostrando grande sensibilità alle istanze del settore logistico

La Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (**Confetra**) ha valutato positivamente le ultime misure assunte dal governo, assunte con decreto del presidente del Consiglio di ministri, per contenere il diffondersi del virus Covid-19 sul territorio nazionale. «Il governo - ha spiegato Silvia Moretto, vice presidente vicaria di **Confetra** - sta mostrando grande sensibilità alle istanze del settore logistico. La triangolazione con MIT, MISE e Palazzo Chigi sta producendo ottimi provvedimenti. Vale per l'esenzione IVA e per il differimento dei diritti doganali, art 61 e 92 del "Cura Italia", ed ora per mettere in sicurezza trasporto merci e logistica rispetto a questa legittima ma dolorosa ulteriore stretta alla nostra produzione industriale nazionale».

## **#Coronavirus: Silvia Moretto (Confetra), bene Dpcm lockdown. Da Palazzo Chigi, Mit e Mise ottimi provvedimenti**

(FERPRESS) – Roma, 22 MAR – “Il Governo sta mostrando grande sensibilità alle istanze del settore logistico. La triangolazione con MIT, MISE e Palazzo Chigi sta producendo ottimi provvedimenti. Vale per l’esonero IVA e per il differimento dei diritti doganali, art 61 e 92 del Cura Italia, ed ora per mettere in sicurezza trasporto merci e logistica rispetto a questa legittima ma dolorosa ulteriore stretta alla nostra produzione industriale nazionale”.

Lo dichiara Silvia Moretto, Vice Presidente Vicaria di Confetra.  
Pubblicato da AAR il: 22/3/2020 h 17:33 - Riproduzione riservata

**Il trasporto e la logistica delle merci**

# Il cibo viaggia in orario ma rischia l'industria

PAOLA JADELUCA

Nessun allarme, la filiera alimentare ha una corsia preferenziale e riesce a stare dietro al ritmo attuale. Rallentano invece ricambi e forniture per le aziende

La logistica non è un problema, per un mese minimo siamo tranquilli». Ivano Vacondio, presidente di Federalimentare, vede tutto tranquillo sul fronte della consegna dei beni alimentari: «Abbiamo circa 7.000 associati – afferma – e sino a oggi non abbiamo avuto segnalazioni di particolare rilievo». Pane, pasta, cereali, scatolette, salumi e formaggi, vino, birre e acqua minerale continueranno a riempire gli scaffali di supermercati e negozi. Persino Amazon, il più grande portale di e-commerce del mondo, ha deciso di dare la priorità alle consegne di beni di prima necessità, compresi saponi e detersivi per pulire e sanificare gli ambienti. «Qualche problema si è registrato con le importazioni – racconta Vacondio – perché alcuni Paesi europei avevano bloccato i transiti ai valichi di frontiera, ma ora la Commissione europea ha emanato le linee guida che impediscono qualsiasi ostacolo alla circolazione delle merci e sono previste sanzioni serie».

**LA CATENA DEL FREDDO**

D'altronde, il trasporto e lo stoccaggio dei prodotti alimentari hanno una corsia preferenziale, la cosiddetta catena del freddo che controlla tutta la filiera dal produttore al consumatore. I tir, che perlopiù trasportano questi beni, a differenza di altri trasporti possono addirittura viaggiare anche il sabato e la domenica, proprio per impedire il deterioramento. Si calcola che il boom dei consumi registrato in questo periodo di epidemia del Covid19 è più di un boom di Natale.

Eppure, finché le scorte ci sono, tutto arriva a destinazione. Qualcosa, però, sta cambiando. «Le rotte del cibo sono sempre più domestiche e meno internazionali», spiega Vacondio. I primi blocchi alle frontiere e gli appelli delle associazioni dell'agricoltura, a partire dalla Coldiretti, a mangiare più italiano, hanno riportato l'attenzione ai prodotti locali. Così, per esempio, ci saranno più carichi di arance dalla Sicilia che dalla Spagna e dal Portogallo. «Nella catena della trasformazione, il 75% della materia prima è di origine italiana, il 25% è da importazione, parlo di una media, nel settore dei cereali e della zootecnica siamo al 50%, ma questa percentuale potrebbe salire».

**ALTRE MERCI**

E tutte le altre merci, come viaggiano? «Il bilanciamento del carico, con servizi a singhiozzo e tempi di percorrenze sconosciuti, rappresenta uno dei grandi problemi di queste settimane. Spesso stiamo trasportando in perdita», racconta Ivano Russo, direttore generale di Confetra, confederazione generale italiana del trasporto e della logistica. Pensare che i transiti pesanti ai valichi alpini nel 2019 erano quasi tutti in crescita sul 2018.

**I TIR E LE NAVI CONTAINER**

Tir e navi container sono un barometro dell'economia. E se le fabbriche chiudono, i traffici ne risentono. «È ovvio che se Fca o Scavolini o Ikea chiudono momentaneamente le fabbriche, si annulleranno i viaggi che prevedevano i rifornimenti per questi impianti». Un dato su tutti: solo sul porto di Genova si registra un ca-



**25**

**PER CENTO**

L'import incide per un quarto della trasformazione alimentare

**40**

**MOVIMENTI**

Atterraggi e decolli giornalieri di aerei "all cargo" a Malpensa le prime settimane di marzo

lo del 20% dei container dalla Cina.

**TRENI E CARGO AEREO**

Secondo le prime stime del Gruppo FS Italiane, segna una flessione del 20% anche il traffico merci su rotaia del Polo Mercitalia. Il calo più marcato è stato registrato nel trasporto combinato marittimo effettuato in Italia e in Europa, che sta iniziando a risentire degli effetti dovuti al blocco delle attività produttive e distributive avvenuto in Cina nelle scorse settimane. Sui treni merce viaggiano elettrodomestici, casse mobili, ma anche derrate alimentari come acque minerali, vini, birre, latte, zucchero, farine, pasta, succhi di frutta, olio, passata di pomodoro, prodotti ortofruticoli in scatola, carni, mangimi

Presidi medicali e dispositivi e medici per la prevenzione del Covid19, e staff di medici, sono atterrati a Fiumicino e Malpensa con voli speciali dalla Cina. La Cargo City di Malpensa nelle prime due settimane di marzo ha registrato circa 40 movimenti "all cargo" al giorno, quanto nel 2019, che però, secondo lata, è stato il peggiore anno per il cargo aereo nel mondo a causa della guerra dei dazi e del rallentamento dell'economia mondiale. Prodotti di e-commerce, semilavorati e anche beni di consumo che stanno ricominciando a muoversi verso i paesi dell'estremo oriente: da Malpensa passa circa il 55% del totale delle merci aeree da e per l'Italia. Il 34% di queste merci era caricato nelle stive dei voli di linea, e il blocco del traffico passeggeri ha brusco inferto un rallentamento, dopo un inizio d'anno partito in ripresa, fanno sapere da Sea, la società di gestione. Ora, l'attività di trasporto merci con i voli cargo si intensifica man mano che riparte il sistema economico cinese e le fabbriche di qual paese riprendono a produrre con la conseguente riapertura dei flussi di import-export..

La consegna di cibo è una delle attività autorizzate dal governo italiano, per aiutare le persone obbligate a restare a casa per il rischio Covid-19

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'EMERGENZA CORONAVIRUS

# “Poca chiarezza, esitazioni e ritardi” Sotto accusa gli interventi di Conte

Da Renzi a Marucci: critiche alla comunicazione del premier. Franceschini: basta attacchi

FRANCESCO GRIGNETTI  
ROMA

E alla fine, al quindicesimo giorno di emergenza, è il presidente del Consiglio a finire sotto processo. Non soltanto perché la guida di Palazzo Chigi negli ultimi giorni è sembrata tentennare, ma perché l'ultima esternazione via social ha gettato il Paese nella confusione. Chiudere tutto, eccetto la produzione necessaria. Facile a dirsi, ma in pratica oggi che cosa succede? Se lo sono chiesto tutti gli italiani. Nel frattempo il Dpcm che sabato notte era stato annunciato, tardava a venir fuori ed è stato ufficializzato solo nella serata di ieri.

Su Conte è piovuta una gragnuola di critiche. Tanto che Dario Franceschini è dovuto scendere in campo a proteggere il premier, colpito anche da fuoco amico. «Voglio dire pubblicamente che il presidente Conte va ringraziato per il suo lavoro senza sosta, ha sulle spalle una responsabilità che nessun predecessore ha mai dovuto portare», ha detto il capodelegazione

dem. Non pervenuta la solidarietà del M5S.

Che le opposizioni fossero critiche, era nel conto. Colpisce però la durezza con cui si esprimono i renziani. Ettore Rosato parla con disprezzo di «comunicazione da Grande Fratello». E Renzi stesso: «Evitiamo di seminare il panico di avere una comunicazione istituzionale che assomiglia più a quelle di un reality che non a quella di una grave pandemia».

«La situazione - incalza anche Carlo Calenda - da ieri mi sembra un po' diversa. Il presidente del Consiglio ha fatto una dichiarazione su un decreto che non c'è e che quindi non può essere conosciuto dagli italiani, e questo non va affatto».

Anche in casa dem, in effetti, le ultime mosse e le uscite pubbliche del premier non hanno convinto. Afferma ad esempio il presidente dei senatori Pd, Andrea Marucci: «Il Paese non deve avere dubbi sulle regole dell'emergenza».

Si racconta che la giornata di sabato sia stata convulsa.

La videoconferenza tra ministri e relativi staff è stata caotica. Le voci si accavallavano. Ognuno aveva una richiesta diversa. Dai governatori, sia di destra che di sinistra, e dai sindacati, arrivava una richiesta pressante di fare di più. Conte, dubbioso, e a sua volta pressato da Confindustria, continuava a fare resistenza. Nel frattempo arrivavano le ordinanze di Lombardia e Piemonte. Alla fine, Franceschini e Bonafede lo hanno messo spalle al muro e s'è deciso che Conte avrebbe parlato alla nazione, pur consapevoli che il Dpcm non era pronto. Una mossa obbligata per mettere un punto a una discussione infinita.

Conte ha parlato, via Facebook. È stato generico gioco forza. E da quel momento, è regnata la confusione sovrana, proseguita per tutto il giorno. Palazzo Chigi spiegherà poi che sono arrivate numerosissime richieste da aziende che invocavano il loro carattere essenziale. Vincenzo Boccia, il presidente di Confindustria, ha messo in chiaro che ci fosse «l'esigen-

za di contemperare la stretta con alcune esigenze prioritarie del mondo produttivo e di consentire la prosecuzione di attività non espressamente incluse nella lista, funzionali alla continuità di quelle ritenute essenziali». I sindacati a loro volta si sono contrapposti a un eccesso di deroghe. Nel braccio di ferro, è dapprima rientrata nelle deroghe e poi ne è uscita la metallurgia, che rappresenta il 70% delle fabbriche metalmeccaniche.

Confetra, a nome della logistica e dei trasporti, chiedeva intanto che cosa fare con i Tir e le navi in movimento. «Tutti questi vettori, non possono certo trovare le imprese chiuse, quando giungeranno a destinazione. Dietro ognuna di queste operazioni, ci sono poi aspetti documentali, dalle polizze assicurative internazionali ai diritti doganali, che non possono essere "spente" come tirar giù la saracinesca di un negozio». E perciò chiedevano che le aziende potessero almeno tenere aperti i magazzini per altri due giorni. —

© FOTOGRAFIA PUBBLICITÀ

# L'Italia si risveglia in lockdown: shipping e logistica però non si fermano

Ridotte o addirittura eliminate le attività non essenziali, a partire da Amazon. Porti, aeroporti e interporti si confermano spina dorsale del Paese

L'ulteriore inasprimento delle misure per contenere il contagio da COVID-19 – annunciato a social unificati sabato notte dal Presidente del Consiglio dei Ministri Giuseppe Conte, e poi trasformato in realtà con apposito decreto quasi 24 ore più tardi – ha comportato il risveglio dell'Italia in quello che, dall'esperienza di Wuhan in poi, viene comunemente definito lockdown. Oltre ai negozi non essenziali, da questa mattina (anche se in realtà c'è tempo fino a mercoledì per adeguarsi) sono ferme anche tutte le industrie che in questo momento non rientrano nella filiera necessaria per gli approvvigionamenti alimentari e quelli sanitario-farmaceutici. L'elenco completo delle attività che possono continuare a lavorare è [scaricabile a questo link, con il relativi codici ATECO](#).

Resa operativo il trasporto marittimo, terrestre e aereo, riferito soprattutto al trasporto delle merci viste le sempre più stringenti limitazioni per quello delle persone: adesso, salvo dimostrati impegni di lavoro o necessità mediche, è vietato anche spostarsi da un Comune all'altro, con qualsiasi mezzo. Aperti quindi porti, interporti, ferrovie e aeroporti, anche se con distinguo e limitazioni.

Ad esempio Amazon, colosso della logistica e dell'e-commerce, ha deciso che in Italia e in Francia consegnerà solo beni di primaria necessità. A spiegarlo una nota del gruppo fondato da Jeff Bezos: "Così come i clienti utilizzano l'e-commerce come strumento utile ai loro sforzi di distanziamento sociale, anche noi abbiamo adottato misure specifiche di distanziamento all'interno dei nostri centri di distribuzione affinché i nostri dipendenti possano lavorare in sicurezza. La combinazione di questi due elementi ci richiede di concentrare la nostra capacità disponibile sui prodotti che hanno la massima priorità e, a partire da oggi, smetteremo temporaneamente di accettare ordini su alcuni prodotti non di prima necessità sia su Amazon.it che su Amazon.fr. Questa decisione consente ai nostri dipendenti dei centri di distribuzione di focalizzarsi sulla ricezione e spedizione dei prodotti di cui i clienti hanno più bisogno in questo momento. I clienti possono ancora ordinare molti di questi prodotti dai partner di vendita che effettuano direttamente le spedizioni. Comprendiamo che questo è un cambiamento per i nostri partner di vendita che utilizzano la logistica di Amazon e apprezziamo la loro comprensione in questo momento in cui diamo priorità ai prodotti di cui i clienti hanno più bisogno". Fra questi si segnalano articoli per bambini, apparecchiature per la salute e la casa, la bellezza e la cura della persona, la spesa e le forniture industriali, scientifiche e per animali domestici.

Un discorso in qualche modo analogo vale anche per i porti. L'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale (Genova, Savona e Vado) fa sapere che i suoi scali "restano operativi nel rispetto dell'annuncio fatto dal presidente Conte che garantisce la filiera produttiva cruciale per il Paese pur nella chiusura di tutte le attività al momento non strategiche. Questa la posizione condivisa emergente dall'incontro del Tavolo Tecnico per la gestione dell'emergenza COVID-19. Lo sforzo fatto da tutti i lavoratori e operatori logistici continua a essere volto tanto alla tutela delle persone quanto alla salvaguardia del sistema di approvvigionamento indispensabile per assicurare cure e beni di prima necessità al nostro Paese". Anche in questo caso ci sono dei distinguo, a partire dalle riparazioni navali: se in possesso dei dispositivi di protezione individuale (DPI) e in grado di rispettare le prescrizioni di sicurezza, in questo ambito si opererà a ritmo ridotto.

"Il Governo sta mostrando grande sensibilità alle istanze del settore logistico. La triangolazione con MIT, MISE e Palazzo Chigi sta producendo ottimi provvedimenti. Vale per l'esenzione IVA e per il differimento dei diritti doganali, art 61 e 92 del Cura Italia, ed ora per mettere in sicurezza trasporto merci e logistica rispetto a questa legittima ma dolorosa ulteriore stretta alla nostra produzione industriale nazionale", il commento di Silvia Moretto, Vice Presidente di Confetra e Presidente di Fedespedi.



## Confetra: Governo sensibile ad istanze logistica

ROMA – “il Governo sta mostrando grande sensibilità alle istanze del settore logistico”.

Lo ha dichiarato da Silvia Moretto, vice presidente vicaria di Confetra, commentando il nuovo dpcm firmato ieri dal Presidente del Consiglio, Giuseppe

Conte, che introduce ulteriori misure in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, applicabili sull'intero territorio nazionale.

“La triangolazione con Mit, Mise e Palazzo Chigi sta producendo ottimi provvedimenti. Vale per l'esenzione Iva e per il differimento dei diritti doganali, art 61 e 92 del Cura Italia, ed ora per mettere in sicurezza trasporto merci e logistica rispetto a questa legittima ma dolorosa ulteriore stretta alla nostra produzione industriale nazionale”, ha concluso Silvia Moretto.

Di seguito pubblichiamo il testo del dpcm che come ha sottolineato Confetra, accoglie le istanze della logistica.

\*\*\*\*\*

#### **IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI**

Vista la legge 23 Agosto 1988, n. 400;

Visto il decreto-legge 23 Febbraio 2020, n. 6, recante «Misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19» e, in particolare, l'articolo 3;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 23 Febbraio 2020, recante “Disposizioni attuative del decreto-legge 23 Febbraio 2020, n. 6, recante misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19”, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 45 del 23 Febbraio 2020;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 Febbraio 2020, recante “Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 23 Febbraio 2020, n. 6, recante misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19”, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 47 del 25 Febbraio 2020;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° Marzo 2020, recante “Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 23 Febbraio 2020, n. 6, recante misure urgenti in materia di contenimento e gestione

dell'emergenza epidemiologica da Covid-19", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 52 del 1° Marzo 2020;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 Marzo 2020, recante "Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 23 Febbraio 2020, n. 6, recante misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, applicabili sull'intero territorio nazionale", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 55 del 4 Marzo 2020;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 Marzo 2020, recante "Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 23 Febbraio 2020, n. 6, recante misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 59 dell'8 Marzo 2020;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 9 Marzo 2020, recante "Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 23 Febbraio 2020, n. 6, recante misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19", applicabili sull'intero territorio nazionale pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n.62 del 9 Marzo 2020;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 Marzo 2020, recante "Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 23 Febbraio 2020, n. 6, recante misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, applicabili sull'intero territorio nazionale" pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n.64 del 11 Marzo 2020";

Vista l'ordinanza del Ministro della salute del 20 Marzo 2020 recante "ulteriori misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, applicabili sull'intero territorio nazionale" pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 73 del 20 Marzo 2020;

Vista l'ordinanza del Ministro dell'interno e del Ministro della salute del 22 Marzo 2020 recante "ulteriori misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, applicabili sull'intero territorio nazionale";

Considerato che l'Organizzazione mondiale della sanità il 30 Gennaio 2020 ha

dichiarato l'epidemia da Covid-19 un'emergenza di sanità pubblica di rilevanza internazionale;

Vista la delibera del Consiglio dei ministri del 31 Gennaio 2020, con la quale è stato dichiarato, per sei mesi, lo stato di emergenza sul territorio nazionale relativo al rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili;

Considerati l'evolversi della situazione epidemiologica, il carattere particolarmente diffusivo dell'epidemia e l'incremento dei casi sul territorio nazionale;

Ritenuto necessario adottare, sull'intero territorio nazionale, ulteriori misure in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19;

Considerato, inoltre, che le dimensioni sovranazionali del fenomeno epidemico e l'interessamento di più ambiti sul territorio nazionale rendono necessarie misure volte a garantire uniformità nell'attuazione dei programmi di profilassi elaborati in sede internazionale ed europea;

Tenuto conto delle indicazioni del Comitato tecnico scientifico di cui all'art. 2 dell'ordinanza del Capo del dipartimento della protezione civile in data 3 Febbraio 2020, n. 630, nelle sedute del 28 Febbraio 2020 e del 1° Marzo 2020;

Su proposta del Ministro della salute, sentiti i Ministri dell'interno, della difesa, dell'economia e delle finanze, nonché i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dello sviluppo economico, delle politiche agricole alimentari e forestali, dei beni e delle attività culturali e del turismo, del lavoro e delle politiche sociali, per la pubblica amministrazione, e per gli affari regionali e le autonomie, nonché sentito il Presidente della Conferenza dei presidenti delle regioni;

#### **DECRETA:**

#### **ART. 1**

**(Misure urgenti di contenimento del contagio sull'intero territorio nazionale)**

1. Allo scopo di contrastare e contenere il diffondersi del virus COVID-19, sull'intero territorio nazionale sono adottate le seguenti misure:

- a) sono sospese tutte le attività produttive industriali e commerciali, ad eccezione di quelle indicate nell'allegato 1 e salvo quanto di seguito disposto. Le attività professionali non sono sospese e restano ferme le previsioni di cui all'articolo 1, punto 7, decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 Marzo 2020. Per le pubbliche amministrazioni resta fermo quanto previsto dall'articolo 87 del decreto-legge 17 Marzo 2020 n. 18. Resta fermo, per le attività commerciali, quanto disposto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 Marzo 2020 e dall'ordinanza del Ministro della salute del 20 Marzo 2020. L'elenco dei codici di cui all'[allegato 1](#) può essere modificato con decreto del Ministro dello sviluppo economico, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze;
- b) è fatto divieto a tutte le persone fisiche di trasferirsi o spostarsi, con mezzi di trasporto pubblici o privati, in un comune diverso rispetto a quello in cui attualmente si trovano, salvo che per comprovate esigenze lavorative, di assoluta urgenza ovvero per motivi di salute; conseguentemente all'articolo 1, comma 1, lettera a), del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 Marzo 2020 le parole ". E' consentito il rientro presso il proprio domicilio, abitazione o residenza" sono soppresse;
- c) le attività produttive che sarebbero sospese ai sensi della lettera a) possono comunque proseguire se organizzate in modalità a distanza o lavoro agile;
- d) restano sempre consentite anche le attività che sono funzionali ad assicurare la continuità delle filiere delle attività di cui all'allegato 1, nonché dei servizi di pubblica utilità e dei servizi essenziali di cui alla lettera e), previa comunicazione al Prefetto della provincia ove è ubicata l'attività produttiva, nella quale sono indicate specificamente le imprese e le amministrazioni beneficiarie dei prodotti e servizi attinenti alle attività consentite; il Prefetto può sospendere le predette attività qualora ritenga che non sussistano le condizioni di cui al periodo precedente. Fino all'adozione dei provvedimenti di sospensione dell'attività, essa è legittimamente esercitata sulla base della comunicazione resa;
- e) sono comunque consentite le attività che erogano servizi di pubblica

utilità, nonché servizi essenziali di cui alla legge 12 Giugno 1990, n. 146. Resta tuttavia ferma la sospensione del servizio di apertura al pubblico di musei e altri istituti e luoghi della cultura di cui all'articolo 101 del codice beni culturali, nonché dei servizi che riguardano l'istruzione ove non erogati a distanza o in modalità da remoto nei limiti attualmente consentiti;

- f) è sempre consentita l'attività di produzione, trasporto, commercializzazione e consegna di farmaci, tecnologia sanitaria e dispositivi medico-chirurgici nonché di prodotti agricoli e alimentari. Resta altresì consentita ogni attività comunque funzionale a fronteggiare l'emergenza;
- g) sono consentite le attività degli impianti a ciclo produttivo continuo, previa comunicazione al Prefetto della provincia ove è ubicata l'attività produttiva, dalla cui interruzione derivi un grave pregiudizio all'impianto stesso o un pericolo di incidenti. Il Prefetto può sospendere le predette attività qualora ritenga che non sussistano le condizioni di cui al periodo precedente. Fino all'adozione dei provvedimenti di sospensione dell'attività, essa è legittimamente esercitata sulla base della dichiarazione resa. In ogni caso, non è soggetta a comunicazione l'attività dei predetti impianti finalizzata a garantire l'erogazione di un servizio pubblico essenziale;
- h) sono consentite le attività dell'industria dell'aerospazio e della difesa, nonché le altre attività di rilevanza strategica per l'economia nazionale, previa autorizzazione del Prefetto della provincia ove sono ubicate le attività produttive.

2. Il Prefetto informa delle comunicazioni ricevute e dei provvedimenti emessi il Presidente della regione o della Provincia autonoma, il Ministro dell'interno, il Ministro dello sviluppo economico, il Ministro del lavoro e delle politiche sociali e le forze di polizia.

3. Le imprese le cui attività non sono sospese rispettano i contenuti del protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro sottoscritto il 14 Marzo 2020 fra il Governo e le parti sociali.

4. Le imprese le cui attività sono sospese per effetto del presente decreto completano le attività necessarie alla sospensione entro il 25 Marzo 2020,

compresa la spedizione della merce in giacenza.

**Art. 2.**

**(Disposizioni finali)**

1. Le disposizioni del presente decreto producono effetto dalla data del 23 Marzo 2020 e sono efficaci fino al 3 Aprile 2020. Le stesse si applicano, cumulativamente a quelle di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 marzo 2020 nonché a quelle previste dall'ordinanza del Ministro della salute del 20 Marzo 2020 i cui termini di efficacia, già fissati al 25 Marzo 2020, sono entrambi prorogati al 3 Aprile 2020.

2. Le disposizioni del presente decreto si applicano alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione.

## Confetra Liguria: i porti liguri sono pienamente operativi



"Il trasporto non si ferma". Lo dichiara il presidente di **Confetra Liguria, Alessandro Laghezza**, chiarendo in particolare alle aziende di autotrasporto e di logistica, che il Decreto DPCM 22 marzo 2020, che sospende alcune attività produttive non si applica alla logistica e non limita il trasporto; indipendentemente dalla chiusura o dalla sospensione temporanea dell'attività produttiva di alcune filiere, la logistica è attiva e tutte le tipologie di merci possono essere

In questo scenario **i porti liguri sono pienamente operativi** e pronti ad accogliere le navi e con essi tutte le categorie degli operatori della logistica, considerata nella sua interezza attività essenziale dal DPCM citato.

**Confetra Liguria** "coglie l'occasione per ringraziare le migliaia di **aziende liguri di logistica**, dai terminal agli spedizionieri, agli agenti marittimi, ai trasportatori e a tutti gli operatori logistici che, adeguandosi alle normative di sicurezza, stanno garantendo la continuità dei servizi essenziali per il nostro Paese e stanno confermando, con importanza e senso di responsabilità, come questo settore sia e rimanga il vero motore dell'economia ligure".

## **#Coronavirus: Laghezza (Confetra Liguria), logistica e trasporti operativi al cento per cento**

(FERPRESS) – La Spezia, 25 MAR – Il trasporto non si ferma. A ribadirlo con forza è il presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza, chiarendo in particolare alle aziende di autotrasporto e di logistica, che il Decreto DPCM 22 marzo 2020, che sospende alcune attività produttive non si applica alla logistica e non limita il trasporto; indipendentemente dalla chiusura o dalla sospensione temporanea dell'attività produttiva di alcune filiere, la logistica è attiva e tutte le tipologie di merci possono essere trasportate.

In questo scenario i porti liguri sono pienamente operativi e pronti ad accogliere le navi e con essi tutte le categorie degli operatori della logistica, considerata nella sua interezza attività essenziale dal DPCM citato. Confetra Liguria coglie l'occasione per ringraziare le migliaia di aziende liguri di logistica, dai terminal agli spedizionieri, agli agenti marittimi, ai trasportatori e a tutti gli operatori logistici che, adeguandosi alle normative di sicurezza, stanno garantendo la continuità dei servizi essenziali per il nostro Paese e stanno confermando, con importanza e senso di responsabilità, come questo settore sia e rimanga il vero motore dell'economia ligure.

CURA ITALIA: **CONFETRA**, CHIARIRE CHE MAGAZZINI SEMPRE APERTI

AGENZIA

ANSA-A

SEZIONE

ECONOMIA

Rischio hub logistici diventino saturi di merce

(ANSA) - ROMA, 25 MAR - «Il Governo, ferma restando la sospensione della produzione», dovrebbe rendere «più chiaro tuttavia che i magazzini delle aziende tutte restano sempre aperti, per consentirci di consegnare la merce in entrata e trasportare fuori quella già prodotta». È l'appello che il vice presidente di **Confetra** Marco Migliorelli rivolge al Governo e al Parlamento in riferimento al decreto Cura Italia.

«Corriamo altrimenti il serio rischio, entro un paio di settimane, di avere i nostri hub logistici - porti, interporti e cargo village degli aeroporti - completamente impraticabili e saturi di merce in giacenza», afferma Migliorelli, spiegando che «sono in viaggio, stanno arrivando e arriveranno nelle prossime settimane, numerose navi che sono partite dalla Cina o dal Sud America anche due o tre settimane fa. Navi cariche di merci, prodotti, materie prime, destinate a imprese italiane, anche a quel 60% di aziende la cui produzione industriale improvvisamente e momentaneamente è sospesa a seguito del Decreto Legge del 23 marzo. L'Italia movimentata 11 milioni di contenitori l'anno, 800 mila al mese, 200 mila a settimana.

Di questi, il 60% rischia di non poter quindi giungere a destinazione. Dove li mettiamo? Discorso simile per le rinfuse. Oggi abbiamo avuto contatti con terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi».

«Ne abbiamo discusso con il Mit e domani - aggiunge - sentiremo il parere di Assoport».

PVN-COM

25-MAR-20 15:22 NNNN

## ESPLICITARE APERTURA MAGAZZINI LOGISTICI IMPRESE IN SEDE DI CONVERSIONE DEL DL CURA ITALIA

Roma, 25 mar. (askanews) - Esplicitare in sede di conversione del Dl Cura Italia l'apertura dei magazzini logistici delle imprese. È l'appello che il vice presidente di Confetra, e spedizioniere del Porto di Ravenna, Marco Migliorelli, rivolge all'Esecutivo ed al Parlamento.

"Questo non può essere tema di scontro ideologico con il sindacato. È una mera questione di buon senso. Sono in viaggio, stanno arrivando e arriveranno nelle prossime settimane, numerose navi che sono partite dalla Cina o dal Sud America anche due o tre settimane fa - scrive -. Navi cariche di merci, prodotti, materie prime, destinate a imprese italiane, anche a quel 60% di aziende la cui produzione industriale improvvisamente e momentaneamente è sospesa a seguito del Decreto Legge del 23 marzo".

"L'Italia movimentata 11 milioni di contenitori l'anno, 800 mila al mese, 200 mila a settimana - aggiunge -. Di questi, il 60% rischia di non poter quindi giungere a destinazione. Dove li mettiamo? Discorso simile per le rinfuse. Oggi abbiamo avuto contatti con terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi. Ne abbiamo discusso con il Mit e domani sentiremo il parere di Assoport".

"La soluzione più ragionevole sarebbe che il Governo, ferma restando la sospensione della produzione, rendesse più chiaro tuttavia che i magazzini delle aziende tutte restano sempre aperti, per consentirci di consegnare la merce in entrata e trasportare fuori quella già prodotta - aggiunge -. Lo scopo del Decreto è quello di sospendere la produzione per far diminuire il numero di persone per strada e in fabbrica. Va bene. Ma questa vicenda con la produzione non c'entra niente. La nostra interpretazione del Decreto è comunque già questa. Corriamo altrimenti il serio rischio, entro un paio di settimane, di avere i nostri hub logistici - porti, interporti e cargo village degli aeroporti - completamente impraticabili e saturi di merce in giacenza".

Sen

## **Confetra chiede che in fase di conversione del decreto “Cura Italia” si espliciti che è consentita l'apertura dei magazzini logistici delle imprese**

*La comunità portuale spezzina offre una capacità di stoccaggio di oltre mezzo milione di teu a servizio delle aziende del Nord Italia*

**inforMARE** - Confetra, la Confederazione italiana del settore della logistica, chiede al governo e al parlamento che in fase di conversione del decreto “Cura Italia” si espliciti che è consentita l'apertura dei magazzini logistici delle imprese. «Questo - ha affermato oggi Marco Migliorelli, vice presidente di Confetra e spedizioniere del porto di Ravenna - non può essere tema di scontro ideologico con il sindacato. È una mera questione di buon senso. Sono in viaggio, stanno arrivando e arriveranno nelle prossime settimane - ha spiegato Migliorelli - numerose navi che sono partite dalla Cina o dal Sud America anche due o tre settimane fa. Navi cariche di merci, prodotti, materie prime, destinate a imprese italiane, anche a quel 60% di aziende la cui produzione industriale improvvisamente e momentaneamente è sospesa a seguito del decreto legge del 23 marzo».

«L'Italia - ha ricordato Migliorelli - movimentata 11 milioni di contenitori l'anno, 800mila al mese, 200mila a settimana. Di questi, il 60% rischia di non poter quindi giungere a destinazione. Dove li mettiamo? Discorso simile per le rinfuse. Oggi abbiamo avuto contatti con terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi. Ne abbiamo discusso con il MIT e domani sentiremo il parere di Assoport. La soluzione più ragionevole - ha rilevato il vice presidente di Confetra - sarebbe che il governo, ferma restando la sospensione della produzione, rendesse più chiaro tuttavia che i magazzini delle aziende tutte restano sempre aperti, per consentirci di consegnare la merce in entrata e trasportare fuori quella già prodotta. Lo scopo del decreto è quello di sospendere la produzione per far diminuire il numero di persone per strada e in fabbrica. Va bene. Ma questa vicenda - ha sottolineato Migliorelli - con la produzione non c'entra niente».

«La nostra interpretazione del decreto - ha precisato il vice presidente di Confetra - è comunque già questa. Corriamo altrimenti il serio rischio, entro un paio di settimane, di avere i nostri hub logistici - porti, interporti e cargo village degli aeroporti - completamente impraticabili e saturi di merce in giacenza».

Quasi a rispondere istantaneamente all'esortazione della Confetra, che teme che i nodi logistici nazionali si riempano di merci che non è possibile consegnare né inoltrare a destinazione, oggi stesso è giunta una proposta, non del governo, ma della comunità portuale spezzina che è stata presentata dalla società Sistema Porto, partecipata dalle associazioni di spedizionieri, agenti marittimi, doganalisti e Confindustria La Spezia, gruppo Tarros e gruppo Contship Italia.

Confermando che il sistema della portualità del Nord Tirreno dovrà affrontare da domani e per almeno due settimane la gestione di carichi in arrivo destinati a filiere non in grado di ricevere la merce precedentemente ordinata e già in viaggio, la comunità portuale spezzina ha offerto una capacità di stoccaggio pari ad oltre mezzo milione di teu, in un raggio di 15 chilometri dal porto di La Spezia e nei centri intermodali di Melzo (Milano), Dinazzano (Reggio Emilia) e Padova, che sarà a servizio delle aziende del Nord Italia che nelle prossime settimane dovranno gestire flussi in importazione destinati alle attività definite “non essenziali” dal decreto emesso domenica scorsa dal governo che ne impone il blocco momentaneo.

La proposta prevede inoltre che per i ricevitori saranno disponibili soluzioni a corto raggio presso l'Interporto di Santo Stefano Magra/La Spezia che includono lo sdoganamento, il deposito in temporanea custodia, il deposito Iva e l'eventuale servizio di svuotamento per carichi pallettizzati e non con attività che saranno svolte grazie all'organizzazione sinergica e funzionale degli spazi e dei magazzini coperti gestiti dagli spedizionieri e doganalisti del porto della Spezia. A queste si affiancheranno soluzioni integrate intermodali a medio raggio per il trasporto dei container nei centri intermodali su cui operano le aziende del gruppo Contship a cui fa capo il La Spezia Container Terminal.

# Appello di Confetra al Governo: “I magazzini logistici restino aperti”

Milano – “In fase di conversione del ‘Cura Italia’ si espliciti che è consentita l’apertura dei magazzini logistici delle imprese”. È l’appello che il **vice presidente di Confetra, e spedizioniere del porto di Ravenna, Marco Migliorelli**, rivolge al Governo ed al Parlamento. “Questo non può essere tema di scontro ideologico con il sindacato – aggiunge -. È una mera questione di buon senso. Sono in viaggio, stanno arrivando e arriveranno nelle prossime settimane, numerose navi che sono partite dalla Cina o dal Sud America anche due o tre settimane fa. Navi cariche di merci, prodotti, materie prime, destinate a imprese italiane, anche a quel 60% di aziende la cui produzione industriale improvvisamente e momentaneamente è sospesa a seguito del Decreto Legge del 23 marzo”.

**L’Italia movimentata 11 milioni di contenitori l’anno, 800 mila al mese, 200 mila a settimana. Di questi, fa notare Migliorelli, il 60% rischia di non poter quindi giungere a destinazione.** “Dove li mettiamo?”, si interroga il vice presidente di Confetra. Un discorso simile per le rinfuse. “Oggi abbiamo avuto contatti con terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi – aggiunge il vice presidente -. Ne abbiamo discusso con il Mit e domani sentiremo il parere di Assoport. La soluzione più ragionevole sarebbe che il Governo, ferma restando la sospensione della produzione, rendesse più chiaro tuttavia che i magazzini delle aziende tutte restano sempre aperti, per permetterci di consegnare la merce in entrata e trasportare fuori quella già prodotta”.

**Migliorelli** conclude: “Lo scopo del Decreto è quello di sospendere la produzione per far diminuire il numero di persone per strada e in fabbrica. Va bene. Ma questa vicenda con la produzione non c’entra niente. La nostra interpretazione del Decreto è comunque già questa. Corriamo altrimenti il serio rischio, entro un paio di settime, di avere i nostri hub logistici – porti, interporti e cargo village degli aeroporti – completamente impraticabili e saturi di merce in giacenza”.

## **Confetra: in fase di conversione del Cura Italia si espliciti apertura magazzini logistici delle imprese**

**Author** : com

**Date** : 25 Marzo 2020

(FERPRESS) - Roma, 25 MAR - È l'appello che il vice presidente di Confetra, e spedizioniere del Porto di Ravenna, Marco Migliorelli, rivolge all'Esecutivo ed al Parlamento. "Questo non può essere tema di scontro ideologico con il sindacato. È una mera questione di buon senso. Sono in viaggio, stanno arrivando e arriveranno nelle prossime settimane, numerose navi che sono partite dalla Cina o dal Sud America anche due o tre settimane fa. Navi cariche di merci, prodotti, materie prime, destinate a imprese italiane, anche a quel 60% di aziende la cui produzione industriale improvvisamente e momentaneamente è sospesa a seguito del Decreto Legge del 23 marzo.

L'Italia movimentata 11 milioni di contenitori l'anno, 800 mila al mese, 200 mila a settimana. Di questi, il 60% rischia di non poter quindi giungere a destinazione. Dove li mettiamo? Discorso simile per le rinfuse. Oggi abbiamo avuto contatti con terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi. Ne abbiamo discusso con il MIT e domani sentiremo il parere di Assoport.

La soluzione più ragionevole sarebbe che il Governo, ferma restando la sospensione della produzione, rendesse più chiaro tuttavia che i magazzini delle aziende tutte restano sempre aperti, per consentirci di consegnare la merce in entrata e trasportare fuori quella già prodotta. Lo scopo del Decreto è quello di sospendere la produzione per far diminuire il numero di persone per strada e in fabbrica. Va bene. Ma questa vicenda con la produzione non c'entra niente.

La nostra interpretazione del Decreto è comunque già questa. Corriamo altrimenti il serio rischio, entro un paio di settimane, di avere i nostri hub logistici - porti, interporti e cargo village degli aeroporti - completamente impraticabili e saturi di merce in giacenza".



## Il porto di Venezia resta aperto «Ma ora ci lascino consegnare le merci in arrivo alle aziende»

**VENEZIA** La buona notizia: «I porti di Venezia e Chioggia sono pienamente operativi e funzionanti. Siamo aperti e stiamo lavorando nonostante la crisi, pur essendo il primo sistema portuale ad essere entrato in zona rossa», dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale Pino Musolino. Poi i problemi: «Stiamo chiedendo al governo di poter continuare a trasferire le merci ai magazzini anche dopo mercoledì (oggi, ndr), evitando il blocco almeno della parte logistica delle aziende che dovranno chiudere», dicono Paolo Salvaro, presidente di Confetra Nord Est, e Andrea Scarpa, presidente di Assosped Venezia. Gianni Salini, presidente veneto di Fal (auto-trasportatori) guarda oltre: «È difficile lavorare quando gli altri non lavorano più, il vero problema arriverà tra qualche giorno quando esploderà il tema dei pagamenti».

Perché se fino ad oggi seppur con difficoltà e sacrificio degli operatori (spesso co-

**Il quadro  
Bene a  
febbraio  
«Ma ora  
cambia  
tutto  
Rischi  
sui pa-  
gamenti»**

stretti a lavorare senza tutti i dispositivi di protezione individuale) la filiera che parte dal porto ha garantito la tenuta complessiva del tessuto economico del territorio, oltre che le consegne alla grande distribuzione, ai supermercati e alla filiera biomedicale, da domani tutto viene messo in discussione. Dice il presidente di Assogenti Alessandro Santè: «Nei primi giorni di marzo ci sono state solo una quindicina di toccate in meno, rispetto alle 120 avute fino ad oggi, concentrate soprattutto nel traffico petrolifero e di prodotti chimici». È chiaro però che se molte aziende saranno costrette a chiudere per il decreto del presidente del consiglio che vuole limitare

contatti e contagi, si rischia di creare una sorta di «overbooking». Le merci cioè arriveranno al porto (perché le navi sono partite anche tre/quattro settimane fa), e lì dovranno rimanere se i trasportatori non sapranno dove consegnarle. Per questo Alessandro Becca, nuovo responsabile del terminal Vecon, auspica un «coordinamento con le istituzioni e tra i singoli attori della filiera». Il rischio ad esempio è che i piazzali si riempiano di container «parcheggiati» a discapito di quelli (alimentari e medicali) che invece devono essere movimentati.

La crisi potrebbe così colpire tutti con il più caratteristico effetto domino: «Più non sarà più come prima, sarà quindi



Presidente  
Pino  
Musolino

necessario cambiare l'approccio economico e la visione del lavoro», concordano tutti. E se da una parte Musolino sottolinea il ruolo determinante della logistica «per mantenere la qualità di vita dei nostri territori», il rappresentante dell'ente zona industriale di Porto Marghera, Gianluca Palma ha espresso la preoccupazione per «la mancanza di consumo a valle di prodotti petroliferi e il conseguente aumento degli stoccaggi», oltre alle situazioni «eretiche» di grandi realtà come Financiferi e Pilkington.

Stime sulle ripercussioni ancora non ce ne sono, soprattutto in ambito locale (il sistema portuale di Venezia a febbraio stava guadagnando oltre il 4 per cento ma a marzo si sono fatti sentire i primi contraccolpi): i primi tre mesi dell'anno difficili (soprattutto in Cina dove è stato registrato un -11) portano a prevedere oltre 80 milioni di Teu in meno nel 2020.

**Francesco Bottazzo**  
#RICERCHEINVIATA

## ESPLICITARE APERTURA MAGAZZINI LOGISTICI IMPRESE IN SEDE DI CONVERSIONE DEL DL CURA ITALIA

Roma, 25 mar. (askanews) - Esplicitare in sede di conversione del Dl Cura Italia l'apertura dei magazzini logistici delle imprese. È l'appello che il vice presidente di Confetra, e spedizioniere del Porto di Ravenna, Marco Migliorelli, rivolge all'Esecutivo ed al Parlamento.

"Questo non può essere tema di scontro ideologico con il sindacato. È una mera questione di buon senso. Sono in viaggio, stanno arrivando e arriveranno nelle prossime settimane, numerose navi che sono partite dalla Cina o dal Sud America anche due o tre settimane fa - scrive -. Navi cariche di merci, prodotti, materie prime, destinate a imprese italiane, anche a quel 60% di aziende la cui produzione industriale improvvisamente e momentaneamente è sospesa a seguito del Decreto Legge del 23 marzo".

"L'Italia movimentata 11 milioni di contenitori l'anno, 800 mila al mese, 200 mila a settimana - aggiunge -. Di questi, il 60% rischia di non poter quindi giungere a destinazione. Dove li mettiamo? Discorso simile per le rinfuse. Oggi abbiamo avuto contatti con terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi. Ne abbiamo discusso con il Mit e domani sentiremo il parere di Assoport".

"La soluzione più ragionevole sarebbe che il Governo, ferma restando la sospensione della produzione, rendesse più chiaro tuttavia che i magazzini delle aziende tutte restano sempre aperti, per consentirci di consegnare la merce in entrata e trasportare fuori quella già prodotta - aggiunge -. Lo scopo del Decreto è quello di sospendere la produzione per far diminuire il numero di persone per strada e in fabbrica. Va bene. Ma questa vicenda con la produzione non c'entra niente. La nostra interpretazione del Decreto è comunque già questa. Corriamo altrimenti il serio rischio, entro un paio di settimane, di avere i nostri hub logistici - porti, interporti e cargo village degli aeroporti - completamente impraticabili e saturi di merce in giacenza".

Sen

## Fermo attività, ora c'è il rischio dell'ingorgo portuale

Roma - "In fase di conversione del decreto legge Cura Italia si esplicita che è consentita l'apertura dei magazzini logistici delle imprese". È l'appello che il vice presidente di Confetra, e spedizioniere del porto di Ravenna, Marco Migliorelli, rivolge all'Esecutivo e al Parlamento. Intanto La Spezia, Genova e Venezia già corrono ai ripari.

**Roma - "In fase di conversione del decreto legge Cura Italia si esplicita che è consentita l'apertura dei magazzini logistici delle imprese".** È l'appello che il vice presidente di Confetra, e spedizioniere del porto di Ravenna, Marco Migliorelli, rivolge all'Esecutivo e al Parlamento: "Questo non può essere tema di scontro ideologico con il sindacato. È una mera questione di buon senso. Sono in viaggio, stanno arrivando e arriveranno nelle prossime settimane, numerose navi che sono partite dalla Cina o dal Sud America anche due o tre settimane fa. Navi cariche di merci, prodotti, materie prime, destinate a imprese italiane, anche a quel 60% di aziende la cui produzione industriale improvvisamente e momentaneamente è sospesa a seguito del decreto legge del 23 marzo. L'Italia movimentava 11 milioni di contenitori l'anno, 800 mila al mese, 200 mila a settimana. Di questi, il 60% rischia di non poter quindi giungere a destinazione. Dove li mettiamo? Discorso simile per le rinfuse. Oggi abbiamo avuto contatti con terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi. Ne abbiamo discusso con il ministero dei Trasporti e domani sentiremo il parere di Assoport. La soluzione più ragionevole sarebbe che il governo, ferma restando la sospensione della produzione, rendesse più chiaro tuttavia che i magazzini delle aziende - tutte - restano sempre aperti, per consentirci di consegnare la merce in entrata e trasportare fuori quella già prodotta. Lo scopo del decreto è quello di sospendere la produzione per far diminuire il numero di persone per strada e in fabbrica. Va bene. Ma questa vicenda con la produzione non c'entra niente. La nostra interpretazione del decreto è comunque già questa. Corriamo altrimenti il serio rischio, entro un paio di settimane, di avere i nostri snodi logistici - porti, interporti e cargo village degli aeroporti - completamente impraticabili e saturi di merce in giacenza".

### LA SPEZIA SI ATTREZZA

Una capacità per oltre mezzo milione di teu a servizio delle aziende del Nord Italia che dovranno gestire, **nelle prossime settimane**, flussi in importazione destinati alle attività "non essenziali". Il sistema della portualità del Nord Tirreno dovrà affrontare da giovedì 26 marzo per almeno due settimane, la gestione di carichi in arrivo destinati a filiere non in grado di ricevere la merce precedentemente ordinata e già in viaggio.

**Sono circa quattro infatti le settimane che passano dal carico** in un porto asiatico allo sbarco nei porti del Nord Tirreno ed è evidente che i porti dovranno gestire una importante quantità di merce in stoccaggio fino a che non saranno riaperte le filiere industriali definite "non essenziali" dal decreto del governo Italiano emesso il 22 marzo scorso che ne impone il blocco momentaneo. Il tutto evitando ai ricevitori onerosi costi di stoccaggio in porto e rischi di congestione nelle attività terminalistiche e di trasporto.

**Per questo motivo**, la comunità degli operatori del porto della Spezia, organizzati nella società sistema porto (partecipata dalle associazioni di spedizionieri, agenti marittimi, doganalisti e Confindustria La Spezia), gruppo Tarros e gruppo Contship Italia hanno deciso di unire le forze per offrire una serie di soluzioni che fanno leva su oltre mezzo milione di teu di capacità di stoccaggio disponibile localmente (in un raggio di 15 chilometri dal porto della Spezia) e nei centri intermodali di Melzo, Dinazzano e Padova.

**Per i ricevitori saranno disponibili soluzioni a corto raggio** presso l'Interporto di Santo Stefano Magra-La Spezia che includono lo sdoganamento, il deposito in temporanea custodia, il deposito iva e l'eventuale servizio di svuotamento per carichi pallettizzati e non con attività che saranno svolte grazie all'organizzazione sinergica e funzionale degli spazi e dei magazzini coperti gestiti dagli spedizionieri e doganalisti del porto della Spezia. A queste si affiancano soluzioni integrate intermodali a medio raggio per il trasporto dei container nei centri intermodali su cui operano le aziende del gruppo Contship a cui fa capo il La Spezia Container Terminal.

## I giorni del virus

# Crisi, il Porto tiene «Però ora sbloccate scavi e cantieri»

- Dopo un febbraio nella media, marzo scende di 15 “toccate” sulle consuete 120
- Musolino: «Un bene per i rifornimenti del sistema economico del Nord Est»

---

### IL BILANCIO

---

**MESTRE** Febbraio è andato bene, nella media, e marzo sta registrando un calo di 15 tocche di navi commerciali rispetto alle solite 120. Tutto sommato, “se i dati definitivi si confermeranno questi, potremo dirci molto soddisfatti”. Pino Musolino, presidente dell’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, ha riunito in videoconferenza i principali operatori dello scalo veneziano e di quello chioggiotto per fare il punto della situazione e, nonostante la crisi sanitaria in atto e di quella economica, gli scali reggono, «Questo è un bene per i 21 mila lavoratori legati al por-



to – ha commentato Musolino -, è un bene per il sistema economico dell'intero Nord Est che si rifornisce grazie al porto, è un bene soprattutto ora per le merci essenziali destinate agli ospedali e all'alimentazione dei cittadini. Ed è un segnale forte a tutti quelli che fino a un mese fa dicevano che Venezia deve fare a meno del porto e continuano a sognarlo ancora oggi».

### LOGISTICA NECESSARIA

In un periodo paragonato, dal punto di vista economico, ad una guerra, la logistica mostra di essere necessaria proprio come nelle guerre in cui chi ha la logistica migliore è già in netto vantaggio, e se a Venezia non ci fosse stato il porto come avrebbe fatto a sopravvivere e a curar-

si? «La stessa Unione Europea, anche se in ritardo, ha riconosciuto la fondamentale importanza delle reti Ten-T, che passano anche per il nostro scalo, per assicurare i rifornimenti di prodotti medicali e di sussistenza per l'intera Europa» hanno sottolineato Alessandro Santi, presidente di Assoagenti Veneto, Paolo Salvaro, presidente di Confetra Nordest (trasportatori) e Gianni Satini, presidente di Veneto Fai, Federazione auto-trasportatori italiani.

Se il porto tiene, oltretutto, è un preciso segnale per l'intera economia dato che le banchine da sempre anticipano le crisi e le riprese, e dunque i dati di previsione globali sono oltremodo negativi ma andranno confrontati con la realtà: partendo dagli 11 milioni di container persi dai porti Cinesi in questi mesi, le stime parlano di 80 milioni di Teu (unità di misura dei contenitori) in meno entro il 2020. «Gli effetti negativi su import ed export sono strettamente collegati alla

durata della crisi che a breve si espanderà a varie fasce del Pianeta – spiega Musolino – per cui quando noi saremo usciti

dall'emergenza, altri Paesi ci saranno dentro e noi saremo a monte o a valle delle loro catene logistiche per cui ne risentiremo».

### AZIENDE STRATEGICHE

Intanto Marghera regge: «Abbiamo importanti aziende strategiche dei settori petrolifero, energetico e chimico, oltre che alimentare, che continuano a lavorare e, anzi, hanno bisogno di garantirsi la filiera delle imprese terze bloccate invece dall'ultimo decreto della presidenza dei ministri – spiega Palma -. In crisi sono i carburanti perché su strada non corre più nessuno e gli aerei sono a terra».

Il modello economico che ha retto fino ad oggi, anche per Alessandro Becce, nuovo amministratore Delegato del terminal container Vecon della multinazionale Psa, Gianluca Palma direttore Ente Zona Industriale, e Andrea Scarpa, presidente di Assosped Venezia e vicepresidente nazionale Fedespediti, va cambiato per evitare di trovarci in balia di altre nuove crisi. Per gli ambientalisti va cambiato anche il modo di vivere e produrre perché quello del nuovo coronavirus è solo un primo avvertimento all'umanità affinché interrompa la distruzione delle risorse naturali, ma in attesa di un ripensamento complessivo bisogna mettere al sicuro i collegamenti e i trasporti per le merci, per cui il Governo deve tagliare la burocrazia che rallenta o paralizza ogni azione anche in

questo momento di crisi eccezionale: «Le 16 Autorità portuali

italiane hanno fermo in cassetto oltre 1 miliardo di euro per interventi di manutenzione e miglioramento dei porti» ha detto, per citare un esempio, Musolino. Venezia, in effetti, ha 23 milioni di euro fermi da due anni in attesa di poter essere spesi per scavare i canali che consentono di far entrare le navi: «Come Assoporti abbiamo chiesto al ministro dei Trasporti di poter adottare temporaneamente le misure commissariali del decreto legato alla ricostruzione del ponte Morandi di Genova in modo da poter sbloccare questo miliardo di risorse pubbliche, aprire i cantieri e dare anche lavoro a tante imprese edili, metalmeccaniche e quant'altro oggi ferme».

#### **BUROCRAZIA**

Sembra incredibile ma è vero, la burocrazia continua a bloccare cantieri e procedure anche quando il Paese andrebbe invece aiutato perché già bloccato dal coronavirus: «È indispensabile – affermano Palma e Satini – per porci a livello delle economie in via di sviluppo, per consentire l'accesso al credito, e per facilitare i pagamenti quando per la merce fornita verrà presentato il conto e le imprese saranno lasciate sole. E invece le norme varate per aiutare l'economia mancano ancora dei decreti attuativi, la solita vecchia storia del nostro Paese».

**Elisio Trevisan**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**UN MILIARDO DI EURO  
NELLE CASSE DELLE 16  
AUTORITÀ PORTUALI  
«CI FACCIANO LAVORARE  
COME NEL CASO  
DEL PONTE MORANDI»**



**SEGNALE POSITIVO Il Porto di Venezia ha retto l'urto dell'emergenza coronavirus sull'economia italiana e mondiale**

Le navi continuano a sbarcare materiali per la protezione sanitaria grano e molti altri prodotti alimentari. A rischio le merci non essenziali

## Alimenti e biomedica arrivano ma le altre filiere sono in panne

### LA LOGISTICA

**I**l sistema logistico al servizio delle industrie e della rete commerciale del Veneto e di tutto il Nordest regge ancora, tanto da ricevere i complimenti degli stessi operatori portuali, perfino da Vecon, il terminal container veneziano che fa capo al Gruppo Psa di Singapore, uno dei maggiori operatori del mondo. Ma resta l'incertezza, piena di forti timori per le conseguenze

della pandemia sull'economia locale, nazionale e mondiale. A Venezia e Chioggia continuano ad essere movimentate centinaia di tonnellate di merci e materie prime, in primo luogo del settore alimentare e biomedicale, ma anche per le industrie manifatturiere, tanto da vedere tutt'ora code di camion nel porto commerciale. Il presidente degli Agenti Marittimi, Alessandro Santi, ha riferito che «nei primi giorni di marzo ci sono state solo una quindicina di toccate in

meno, rispetto alle 120 avute fino ad oggi, concentrate soprattutto nel traffico petrolifero e di prodotti chimici in riduzione per i minori consumi energetici» e ha sottolineato come i porti di Venezia e Chioggia siano stati i

primi ad adottare un protocollo di sicurezza, «ripreso poi dalle linee guida nazionali» anche se «la carenza di dispositivi di protezione individuale sta diventando per un problema». Paolo Salvaro, presidente di Confetra Nord Est, e Andrea Scarpa,

presidente di Assoped hanno confermato che il sistema logistico continua a funzionare, confermando però la preoccupazione temono di non «poter continuare a trasferire le merci ai magazzini anche quando chiuderanno tutte le imprese non essenziali, se non avranno anche queste la possibilità di ricevere le merci arrivate in porto dovranno chiudere e le merci resteranno nei magazzini sempre più pieni».

«La mancanza di consumo a valle di prodotti petroliferi e il conseguente aumento degli stoccaggi» ha sottolineato Gianluca Palma dell'Ente Zona Industriale», mentre Alessandro Becce, nuovo responsabile del terminal Vecon, ha auspicato che continui e migliori «il fondamentale coordinamento» con Porto, Capitaneria e tra i singoli attori della filiera logistica. —

## Porti e hub logistica rischiano l'intasamento per Decreto

2020-03-25 17:03:52 Michele Latorre

La pandemia della Covid-19 sta rivelando, casomai ce ne fosse bisogno, la scarsa conoscenza del meccanismo della logistica da parte di chi stila le Leggi. Lo dimostra il decreto del Presidente del Consiglio del 23 marzo 2020, ossia quello che stabilisce il fermo delle attività ritenute non essenziali, tra cui migliaia di fabbriche. Il testo non considera che **molti impianti stanno aspettando merci che sono in viaggio** su navi, treni e camion e che non potranno essere scaricate. Questo problema è stato posto da Confetra tramite il suo vice-presidente Marco Migliorelli.

La questione si pone su larga scala nel trasporto marittimo di container, perché stanno navigando numerose portacontainer con migliaia di contenitori destinati a destinazioni italiane, tra cui il sessanta per cento di aziende che dal 25 marzo resteranno chiuse per Decreto. Confetra spiega che mediamente **l'Italia muove 200mila container la settimana**, la maggior parte dei quali non avrà un posto dove svuotare il carico. A questi bisogna aggiungere tutte le spedizioni di rinfuse. Dove andrà tutta la merce destinata agli impianti chiusi?

Confetra risponde che "la soluzione più ragionevole sarebbe che il Governo, ferma restando la sospensione della produzione, rendesse più chiaro che **i magazzini delle aziende restano sempre aperti**, per consentirci di consegnare la merce in entrata e trasportare fuori quella già prodotta". Per Migliorelli, l'interpretazione di Confetra è già questa, ma ci vuole un chiarimento del Governo. Altrimenti, egli aggiunge, "corriamo il serio rischio, entro un paio di settimane, di avere i nostri hub logistici - porti, interporti e cargo village degli aeroporti - completamente impraticabili e saturi di merce in giacenza".

## Confetra, governo espliciti apertura magazzini delle imprese

Il vicepresidente Marco Migliorelli ritiene che questo non debba essere tema di scontro ideologico con il sindacato: "È una mera questione di buon senso"

In fase di conversione del decreto "Cura Italia" si espliciti che è consentita l'apertura dei magazzini logistici delle imprese. È l'appello che il vicepresidente di Confetra, e spedizioniere del porto di Ravenna, **Marco Migliorelli**, rivolge all'esecutivo ed al Parlamento. "Questo non può essere tema di scontro ideologico con il sindacato. È una mera questione di buon senso. Sono in viaggio, stanno arrivando e arriveranno nelle prossime settimane, numerose navi che sono partite dalla Cina o dal Sud America anche due o tre settimane fa. Navi cariche di merci, prodotti, materie prime, destinate a imprese italiane, anche a quel 60% di aziende la cui produzione industriale improvvisamente e momentaneamente è sospesa a seguito del Decreto Legge del 23 marzo".

"L'Italia movimentata 11 milioni di contenitori l'anno, 800 mila al mese, 200 mila a settimana – precisa Migliorelli –. Di questi, il 60% rischia di non poter quindi giungere a destinazione. Dove li mettiamo? Discorso simile per le rinfuse. Oggi abbiamo avuto contatti con terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi. Ne abbiamo discusso con il MIT e domani sentiremo il parere di Assoport. La soluzione più ragionevole sarebbe che il Governo, ferma restando la sospensione della produzione, rendesse più chiaro tuttavia che i magazzini delle aziende tutte restano sempre aperti, per consentirci di consegnare la merce in entrata e trasportare fuori quella già prodotta".

"Lo scopo del Decreto – continua il vicepresidente di Confetra – è quello di sospendere la produzione per far diminuire il numero di persone per strada e in fabbrica. Va bene. Ma questa vicenda con la produzione non c'entra niente. La nostra interpretazione del Decreto è comunque già questa. Corriamo altrimenti il serio rischio, entro un paio di settimane – conclude Migliorelli –, di avere i nostri hub logistici - porti, interporti e cargo village degli aeroporti - completamente impraticabili e saturi di merce in giacenza".

LETTERA DI ASSOPORTI A DE MICHELI: «BASTA CON I TAGLI LINEARI»

# Porti, chiesto il “modello Genova” I presidenti studiano da commissari

Alberto Quarati / GENOVA

Tutti e 16, con ritrovata unità rispetto a qualche fuga in avanti nei giorni scorsi, i presidenti delle Autorità di sistema portuale chiedono al ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, «provvedimenti urgenti per mitigare l'impatto che l'emergenza coronavirus riverserà inevitabilmente sui porti italiani» tra cui «la nomina di tutti i presidenti delle Adsp quali commissari straordinari per la realizzazione delle opere infrastrutturali già programmate e finanziate» sulla scia del “modello Genova”. In sintesi, i dirigenti dei porti chiedono all'esecutivo di «garantire la sostenibilità dei loro bilanci trovando forme di ristoro per

le entrate tributarie e demaniali perse, a seguito dell'emergenza che sta determinando traffici commerciali in diminuzione, servizi passeggeri notevolmente ridotti e, per le crociere, un lungo periodo di sospensione. Ugualmente evidenziano l'opportunità di cancellare la norma sui tagli lineari di spesa».

L'emergenza virus, sottolineano dall'associazione guidata da Daniele Rossi, può essere l'opportunità di «sperimentare in via temporanea il modello normativo utilizzato per la ricostruzione del Ponte Morandi a Genova, nominando gli stessi presidenti commissari straordinari per la realizzazione delle opere infrastrutturali già programmate e finan-

ziate. Dovrebbe essere questo lo strumento per rendere possibile la tempestiva realizzazione di opere per oltre un miliardo di euro, con conseguente attivazione di almeno altrettanti investimenti privati».

Del resto, si legge nella lettera inviata da Assoporti a De Micheli, «la portualità nazionale sta attraversando una “tempesta perfetta”, fra tagli lineari alle spese correnti, discendenti dalle norme varate con la legge di Stabilità dello scorso dicembre e l'emergenza covid-19 che ha determinato il crollo dei traffici marittimi in modo improvviso e drammatico».

## ONDA LUNGA DALLA CINA

Con Genova, sono molti i porti

che in questo momento si stanno attrezzando per accogliere l'onda lunga delle merci dalla Cina, in particolare quelle ordinate dalle aziende “non essenziali” che devono interrompere la produzione per effetto del decreto legge del 22 marzo. La Spezia, nel giro di 24 ore, ha messo spazi a disposizione in tutto il Nord Italia, con l'azienda Sistema Porto e i gruppi Tarros e Contship, per accogliere mezzo milione di teu sia nel raggio più prossimo al porto, sia nei centri intermodali di Melzo, Dinazzano e Padova. Tuttavia, «nella conversione del decreto Cura Italia» segnala Marco Migliorelli, vice presidente Confetra, dovrebbe essere reso più chiaro «che i magazzini delle azien-

de restano sempre aperti, per consentirci di consegnare la merce in entrata e trasportare fuori quella già prodotta». Considerato che mediamente dall'Asia al Mediterraneo una portacontainer impiega un mese, la previsione degli operatori è che l'onda lunga della merce dovrebbe arrivare tra due settimane. —



Daniele Rossi, presidente dell'associazione porti italiani

# Da Genova a Trieste, banchine dei porti a rischio intasamento

## TRASPORTO MERCI

Sono in arrivo navi cariche di prodotti per le imprese fermate dal decreto

Gli operatori: il governo chiarisca che l'apertura dei magazzini è consentita

**Barbara Ganz**  
**Marco Morino**

Dagli operatori logistici arriva un nuovo allarme: sono in viaggio, stanno arrivando e arriveranno nelle prossime settimane, numerose navi che sono partite dalla Cina o dal Sud America anche due o tre settimane fa dirette ai principali porti italiani, da Genova a Trieste. Navi cariche di merci, prodotti, materie prime, destinate a imprese italiane, anche a quel 60% di aziende la cui produzione industriale risulta improvvisamente e momentaneamente sospesa a seguito del decreto legge del 23 marzo. L'Italia movimentata 11 milioni di contenitori l'anno, 800mila al mese, 200mila a settimana. Di questi, il 60% rischia di non poter quindi giungere a destinazione. «Dove li mettiamo?» chiede Marco Migliorelli, vice presidente di Confetra, e spedizioniere del Porto di Ravenna

Prosegue Migliorelli: «Discorso simile per le rinfuse. La soluzione più ragionevole sarebbe che il Governo, fermo restando la sospensione della produzione, rendesse più chiaro tuttavia che i magazzini delle aziende tutte restano sempre aperti, per consentirci di consegnare la merce in entrata e trasportare fuori quella già prodotta. Lo scopo del de-

creto - continua Migliorelli - è quello di sospendere la produzione per far diminuire il numero di persone per strada e in fabbrica. Va bene. Ma questa vicenda con la produzione non c'entra niente. La nostra interpretazione del decreto è comunque già questa. Corriamo altimenti il serio rischio, entro un paio di settimane, di avere i nostri hub logistici (porti, interporti e cargo village degli aeroporti) completamente impraticabili e saturi di merce in giacenza».

Sulla stessa linea i porti di Venezia e Chioggia, strategici per i rifornimenti del Nord Italia, ma non solo: preoccupa quello che accadrà nei prossimi giorni, quando lo stop alle attività di determinate aziende potrebbe creare problemi di saturazione dei piazzali. «Siamo pienamente operativi in quanto strutture essenziali per garantire approvvigionamento dei beni di prima necessità, e dunque rifornimenti ai supermercati nell'intero Nord Est e l'adeguato approvvigionamento della filiera biomedicale, non solo in termini di prodotti ma anche di componentistica - dice Pino Musolino, presidente Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Settentrionale -. I nuovi provvedimenti restrittivi, resi necessari a fini della tutela della salute, creeranno certamente nel medio termine alcuni problemi di gestione delle banchine».

Se arrivano sempre nuovi container, che magari sono in viaggio da 40 giorni come quelli che provengono dall'Asia, e le aziende non li ritirano perché sono chiuse «potrebbe crearsi un pericoloso effetto tappo» spiega Paolo Salvaro, presidente Confetra Nord Est. In una fase di emergenza mai sperimentata prima, «non è realistico pensare che in tre giorni le aziende abbiano potuto

completare tutte le operazioni relative alle merci in arrivo: non possiamo rischiare di farci trovare fermi e bloccati quando ci sarà una ripresa», sottolinea Andrea Scarpa, presidente Assosped Venezia e vicepresidente nazionale Fedespediti.

In queste settimane «Porto Marghera sta reggendo anche come attività manifatturiera - dice Gianluca Palma, direttore Ente Zona Industriale - ma ha bisogno di una serie di servizi collaterali. L'alimentare ad esempio, che qui conta realtà di grandi dimensioni, deve far fronte all'aumento della domanda di approvvigionamento del Nord Italia. Su altri fronti, la domanda è ferma e determina un aumento degli stoccaggi: basti pensare al settore petrolifero e al carburante per gli aerei che sono a terra».

E poi c'è il settore turistico, con la certezza che le navi da crociera ancora in viaggio non sbarcheranno i propri passeggeri nel Mediterraneo: «La volontà di rivedere interamente questo modello di business - chiarisce il presidente Musolino - insieme ad altri grandi porti europei era chiara da prima di questa emergenza. In questa fase le crociere si concluderanno in aree del Paese a minore stress dal punto di vista sanitario, su questo c'è completo accordo. Quanto ai porti di Venezia e Chioggia, che nei primi due mesi dell'anno avevano visto numeri in crescita, oggi sappiamo che dovremo affrontare un calo pesante. Solo per i container, si stimano 17 milioni di teu in meno nel mondo dall'inizio della pandemia, potremmo arrivare quindi a 80 milioni di teu in meno a fine 2020. È chiaro - dice Musolino - che gli effetti negativi saranno direttamente proporzionali alla durata di questo lockdown, con effetti su diverse catene logistiche».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Nicolini (Confetra): ok alle misure del governo per trasporti e logistica

Roma – “Aspettiamo di leggere i testi consolidati, ma il ministro Gualtieri è stato chiaro: la filiera logistica e del trasporto merci rientra tra i settori più immediatamente colpiti dall'emergenza. Quindi beneficerà delle misure compensative, fiscali ed amministrative, e degli strumenti agevolativi previsti dal decreto”. E' il commento a caldo rilasciato dal **presidente di Confetra, Guido Nicolini, dopo la conferenza stampa del premier Giuseppe Conte e del ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri.**

Nicolini aggiunge: “**Decisiva era anche l'estensione ai nostri settori della cassa integrazione: vogliamo superare questa drammatica crisi senza licenziare un solo dipendente.** Ho letto poi altri interventi anche a sostegno della portualità e di una più flessibile e funzionale organizzazione dell'autotrasporto. La ministra De Micheli ha rispettato gli impegni politici assunti con le categorie. Sia chiaro, si tratta di prime misure per non affogare. La pagina della ripresa e dello sviluppo è ancora tutta da scrivere. Ma è importante, nel dramma che stiamo vivendo, aver affermato un principio che è di politica e cultura industriale : la logistica ed il trasporto merci sono una priorità vitale del Paese e del suo sistema produttivo”.

# Piazzali container a rischio congestione: allarme di Fedespedi

L'effetto congiunto dello stop alla produzione nel nostro Paese – come stabilito dal D.P.C.M. del 22 marzo scorso – e della ripresa delle attività produttive in Cina minaccia di saturare gli hub logistici di porti e aeroporti nazionali in un breve lasso di tempo e determinare costi a carico della merce, delle imprese e degli operatori economici.

Questa è la preoccupazione di Fedespedi, la federazione nazionale delle associazioni di spedizionieri, che chiede al Governo “di chiarire, in linea con l’indirizzo assunto nell’ultimo Dpcm, che l’attività dei magazzini è consentita in tutte le aziende, fatto salvo il rispetto delle condizioni previste e condivise a tutela della salute dei lavoratori”. Questo chiarimento, volto a considerare in tutta la sua ampiezza l’attività di magazzinaggio che rientra a pieno titolo tra i codici Ateco esentati dalla sospensione dell’attività, “è fondamentale per assicurare agli operatori del settore logistica, trasporto e spedizioni cui è chiesto il rispetto del Protocollo per il contrasto alla diffusione del contagio nei luoghi di lavoro e delle specifiche linee guida fornite dal Mit, di poter consegnare e ritirare presso i clienti le merci in arrivo o già prodotte e pronte per l’invio in ambito nazionale come internazionale, considerato che tre giorni di tempo possono non essere stati sufficienti”.

Secondo la federazione degli spedizionieri va inoltre considerato che “la ripresa dell’attività economica in Cina ha determinato la partenza di ulteriori flussi di merci per il mercato europeo e destinati anche a porti e aeroporti nazionali. Il rischio è che gli hub logistici raggiungano in fretta la capacità massima di contenimento di container, determinando il blocco del sistema logistico e il maturare di costi a carico della merce”.

Per Fedespedi in questo scenario “è auspicabile che, similmente a quanto avvenuto in Cina, gli operatori dello shipping, del terminalismo portuale e dell’handling aeroportuale valutino, con senso di responsabilità, alla luce del carattere eccezionale della situazione in corso, di estendere le franchigie per la sosta delle merci”. La federazione conclude dicendo: “Confidiamo che il Governo, consapevole del ruolo strategico della logistica, confermi misure a sostegno della liquidità e in generale volte ad alleviare le criticità che gli operatori stanno affrontando nel loro impegno al servizio dell’economia del Paese e dei fabbisogni di imprese e consumatori senza ulteriormente gravare sul commercio internazionale sul Made in Italy in particolare”.

# "Il Governo chiarisca che tutti i magazzini possono operare"

*Fedespediti e Confetra chiedono al governo di rendere esplicito che l'attività di stoccaggio è autorizzata per tutte le filiere e non solo per quelle essenziali, mentre a La Spezia gli operatori hanno presentato alla clientela un pacchetto di soluzioni per evitare il congestionamento dello scalo*

Le attività di magazzinaggio sono consentite per tutte le filiere produttive e non solo per quelle considerate essenziali, fatto salvo il rispetto delle condizioni previste e condivise a tutela della salute dei lavoratori. Questa è l'interpretazione che Confetra e Fedespediti danno del DPCM del 22 marzo (che nell'Allegato 1 individua appunto "Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti" tra le attività lecite), e che le due associazioni chiedono al Governo di condividere e rendere esplicita, anche per evitare il congestionamento di porti, interporti e scali aeroportuali. "L'effetto congiunto dello stop alla produzione nel nostro Paese e la ripresa delle attività produttive in Cina minaccia di saturare gli hub logistici di porti e aeroporti nazionali in un breve lasso di tempo e determinare costi a carico della merce, delle imprese e degli operatori economici", spiega infatti una nota di Fedespediti, che quindi ha invitato l'esecutivo a evidenziare che l'attività di stoccaggio è inclusa "in tutta la sua ampiezza" tra i codici ATECO esentati dalla sospensione dell'attività.

Analoga richiesta è quella arrivata da Confetra, per voce del suo vice presidente (nonché spedizioniere del porto di Ravenna) Marco Migliorelli, che ha anche invitato i sindacati a non farne materia di scontro ideologico. "Sono in viaggio, stanno arrivando e arriveranno nelle prossime settimane, numerose navi che sono partite dalla Cina o dal Sud America anche due o tre settimane fa. Navi cariche di merci, prodotti, materie prime, destinate a imprese italiane, anche a quel 60% di aziende la cui produzione industriale improvvisamente e momentaneamente è sospesa a seguito del Decreto Legge del 23 marzo". Per Confetra la soluzione "più ragionevole" sarebbe quindi che "il Governo, ferma restando la sospensione della produzione, rendesse più chiaro tuttavia che i magazzini delle aziende tutte restano sempre aperti, per consentirci di consegnare la merce in entrata e trasportare fuori quella già prodotta". La questione preoccupa naturalmente molto anche i terminalisti.

Anche Assiterminal ha quindi invocato l'urgenza di un intervento governativo per evitare che i porti italiani vengano congestionati dall'arrivo di merci e materie prime destinate alle aziende la cui attività è stata sospesa dal DPCM del 23 marzo". Per l'associazione la soluzione è di "autorizzare le aziende - per via prefettizia - a ricevere o spedire la merce presso i propri magazzini o ad aree di stoccaggio di propria competenza, fermo restando il blocco delle produzioni". Il tema del sovraccarico dei porti è stato trattato anche da Federlogistica, che ha allargato il discorso ai vari interventi a favore del settore "rimasti lettera morta", dallo "sportello unico doganale e dei controlli non è ancora partito nonostante basti un solo atto per farlo salpare", alla "piattaforma logistica nazionale, costata allo Stato decine di milioni di euro" che però "non è mai decollata e va totalmente ripensata: se fosse stata in funzione oggi sarebbe un supporto utilissimo". La proposta della Federazione, esplicitata dal suo presidente Luigi Merlo, è di "sbloccare realmente le zone economiche speciali" e si attivi un "sostegno ai retroporti e agli Mto (Multimodal Transport Operator)".

Intanto, per far fronte anche alla possibile emergenza che potrebbe crearsi a breve, a La Spezia la comunità degli operatori dello scalo, organizzati nella società Sistema Porto (partecipata dalle Associazioni di Spedizionieri, Agenti Marittimi, Doganalisti e Confindustria La Spezia), insieme a Tarros e Constship, ha presentato alla clientela un 'pacchetto di soluzioni' per la gestione di carichi in arrivo "destinati a filiere non in grado di ricevere la merce precedentemente ordinata e già in viaggio. La proposta si basa sulle possibilità di stoccaggio nei centri intermodali di Melzo (di Constship), Dinazzano e Padova o, a corto raggio, presso l'Interporto di Santo Stefano Magra, in cui è possibile gestire anche lo sdoganamento, il deposito in temporanea custodia, il deposito iva e l'eventuale servizio di svuotamento per carichi pallettizzati e non. Il tutto con "attività che saranno svolte grazie all'organizzazione sinergica e funzionale degli spazi e dei magazzini coperti gestiti dagli spedizionieri e doganalisti del porto della Spezia". Alessandro Laghezza, in qualità di presidente di Sistema Porto e della Sezione Logistica di Confindustria La Spezia, ha

commentato: “Stimolati dagli storici spedizionieri del nostro territorio e dal management del Gruppo Contship, abbiamo attivato un tavolo di coordinamento che in sole 24 ore ha scandagliato ogni possibile soluzione di stoccaggio e trasporto disponibile a corto e medio raggio avendo presente le necessità dei clienti del porto che si troveranno ad affrontare una ulteriore emergenza rispetto al blocco delle attività”. L’iniziativa ha avuto il plauso della presidente dell’AdSP Carla Roncallo che ha evidenziato la "compattezza" dello scalo nei confronti del mercato, messi "al servizio dei clienti per individuare soluzioni a breve e medio termine che possano garantire un minore impatto finanziario e mantengano l’operatività del porto ad un livello di occupazione tale da poter cogliere, con flessibilità, tutti i segnali di ripresa che ci auguriamo possano arrivare il più presto possibile”.

27/03/20 17:50

## Porti

# Assoporti precisa i margini del fenomeno della ‘tempesta perfetta’

**Il presidente associativo Daniele Rossi: “Il nostro messaggio è chiaro: non chiediamo altri soldi allo Stato ma di poter spendere quelli a disposizione per adottare contromisure idonee a contrastare l’impatto commerciale e finanziario del coronavirus unito alle discrasie dell’ultima legge di stabilità; un combinato disposto che ci penalizza grandemente”**



di Angelo Scorza

Non è la solita ‘lista della spesa’ presentata alla pubblica amministrazione quella inviata da Assoporti al Ministro (anche se ufficialmente viene appellata la Ministra) Paola De Micheli nella sua comunicazione di questa settimana; ma un chiarimento fatto da un ‘subalterno’ (le 16 AdSP riunite sotto un cappello comune) al suo diretto ‘superiore’ (il MIT) circa le prime necessità che i porti

tricolori sentono come assolute e prioritarie per ovviare all’impatto commerciale e finanziario del coronavirus.

Un ‘colpo’ secco e diretto al cuore degli enti portuali la cui entità è ancora vaga – anche se alcuni tentativi di stima sono stati fatti da alcuni analisti, compresa la stessa associazione delle AdSP – ma i cui effetti si teme (e probabilmente, a ragione) potrebbero essere devastanti per le sorti dell’economia delle banchine nazionali.

È lo stesso Presidente di Assoporti, Daniele Rossi, in carica all’AdSP di Ravenna, a tirare le somme di questo tremendo *uppercut* tale da far vacillare tutto il settore che è partito da quella stessa Cina con cui la nostra pubblica amministrazione centrale, esattamente un anno fa (era il 19 marzo 2019) aveva siglato a Roma un Memorandum of Understanding quale ‘ratifica’ italiana al progetto di Nuova Via della Seta lanciato da Pechino ad Ovest; un dossier tra l’altro sottoscritto, quale emanazione del MIT, dai presidenti delle due AdSP di Genova-Savona e di Trieste, individuati come gateway ideali dell’approccio cinese per supportare gli attesi grandi flussi addizionali di merci portate dall’OBOR (alias la BRI).

Un impatto che fa tremare i polsi al solo pensiero, e di cui una prima tangibile cartina di tornasole non sono le merci – sinora in qualche maniera immuni al coronavirus – ma le persone, tradotto i passeggeri delle navi da crociera e navi traghetto, flussi marittimi che sostanzialmente in questa fase tragica di rapida propagazione della pandemia sono sospesi a data da destinarsi (sebbene gli operatori delle crociere, ottimisticamente, abbiano ipotizzato un fermo di sole

poche settimane, peraltro già spostato più avanti un paio di volte).

Il venire meno delle movimentazioni cruise & ferry – una delle commodity più ricche, diffuse e prestigiose nei nostri scali – sta già creando una minusvalenza spaventosa, specie in prospettiva; e siccome spesso piove sul bagnato, questo deficit di natura contingente ‘emergenziale’ si somma a quello definito invece a tavolino su base legislativa dal Governo centrale con una (sciagurata, a sentire le AdSP) disposizione contenuta nell’ultima legge di stabilità alla voce ‘tagli lineari’ che in poche parole taglia molti viveri a tutti gli associati di Assoporti, chi più chi meno, a seconda della giurisdizione su uno o più porti ovvero alla media di spesa per certe voci di bilancio effettuate nell’ultimo triennio,

“I dati in nostro possesso, frutto di una analisi interna, recitano di numeri ‘spessi’: l’impatto della *spending review* sui servizi essenziali (sicurezza, informatica, promozione ecc.) sarà complessivamente di alcune decine di milioni; sul totale medio delle tasse portuali si parla di alcune centinaia di milioni; una riduzione dei traffici ipotizzata attorno al 20% porterebbe una perdita di altre decine di milioni per un valore forse addirittura superato da eventuali riduzioni e/o sospensioni dei canoni (del solo art.18) per il periodo di un quadrimestre, per un totale complessivo di entrate che vengono meno che potrebbero sfiorare il mezzo miliardo di euro” spiega Rossi in un’intervista esclusiva rilasciata a *Ship2Shore*.

Insomma, se non è proprio la famigerata tempesta perfetta’ a cui, con linguaggio cinematografico un po’ iperbolico, si sono rifatti gli estensori del comunicato stampa del 24 marzo, di certo quello che sta attraversando la portualità nazionale non è certo un periodo storico da mettere in bacheca.

Tanto che per una volta, manifestando una ritrovata unità d’intenti che avrebbe quasi del miracoloso, seppellendo alcune asce di guerra e dimenticando rivalità territoriali dettate dalle posizioni concomitanti sugli stessi mercati ma anche lotte di potere ispirate da schiette antipatie personali, tutti e 16 i presidenti della AdSP hanno deciso di fare ufficialmente e pubblicamente fronte comune per ‘imbracciare carta, penna e calamaio’ e scrivere a Roma una missiva - alla nostra Testata peraltro mai esibita - che ha come slogan d’incipit “Uniti per illustrare una condizione di oggettiva difficoltà”.

La richiesta al Governo di “intervenire con provvedimenti urgenti per mitigare l’impatto che la crisi economica e produttiva conseguente alla emergenza sanitaria riverserà inevitabilmente sui porti, garantendo sostenibilità ai bilanci, trovando forme di ristoro per le entrate tributarie e demaniali perse, a seguito dell’emergenza che sta determinando traffici commerciali in diminuzione, servizi passeggeri notevolmente ridotti, un lungo periodo di sospensione delle crociere, ed infine evidenziando l’opportunità di cancellare la norma sui tagli lineari di spesa per non incidere sulle attività correnti anche di carattere essenziale” aveva invero lasciato adito a più di un motivo di perplessità e anche a qualche incongruenza, tanto da far decidere allo stesso numero uno di Assoporti di scendere in campo per perorare la causa comune con una spiegazione verbale, laddove alcuni concetti scritti avevano invero peccato in alcune parti di chiarezza.

La ‘lamentela’ dell’associazione verso il ministro terminava - lo si ricorda - con un’istanza originale e in parte quasi provocatoria, considerato che la valenza del ruolo che si chiede di potere incarnare parrebbe, a priori, andare oltre i binari giuridici ma soprattutto che le circostanze al contorno potrebbero non richiamare tutte le fattispecie il cui verificarsi dovrebbe essere propedeutico alla sua attribuzione: “nominare i presidenti delle AdSP commissari straordinari per la realizzazione delle opere infrastrutturali già programmate e finanziate (del valore di oltre 1 miliardo di euro, con conseguente attivazione di investimenti privati dello stesso valore), adottando in via sperimentale e temporanea il modello normativo utilizzato per la ricostruzione del ponte Morandi a Genova”.

Molto esplicita la posizione espressa da Rossi.

“Il nostro messaggio è agire subito, proprio ora, nel momento del bisogno massimo, per ricostruire al più presto una situazione che il coronavirus sta demolendo; dunque ben venga anche una promozione diretta dei nostri tradizionali capisaldi, a cominciare dalla partecipazione ai summit delle crociere. Ma soprattutto che non ci impediscano di usare fondi già nostro appannaggio per pagare spese essenziali come quelle della sicurezza, imprescindibili”.

Rossi porta l’esempio dell’AdSP della Sardegna “che adesso, avendo una giurisdizione allargata a 5 porti (contro il solo Cagliari, quando esisteva l’AP) si vede tagliati 6 milioni su 20 in questo capitolo di spesa. Ciò è frutto di un evidente

errore materiale, perché le AdSP non consolidano il bilancio nel bilancio generale dello Stato per cui quei denari, se anche fossero risparmiati, così aumentando l'avanzo disponibile, restano paradossalmente, in possesso ma senza potere essere spesi; peccato infatti che manchi la copertura finanziaria..."

Il manager pubblico rimarca il fatto che i 16 presidenti di AdSP sono dei servitori dello Stato, tutti scelti in ossequio ai criteri tecnici meritocratici previsti nella legge di riforma del 2016, i quali agiscono non nel proprio interesse, ma esclusivamente per il bene collettivo.

"Nella nomenclatura anglosassone siamo dei *civil servant*, meri esecutori di un interesse pubblico. Ed in tale ruolo ci confrontiamo di frequente con il Ministero, cui rispondiamo come 'dipendenti subordinati', per esplicitare le nostre problematiche e chiarire le nostre istanze; spetta poi al potere esecutivo investire della questione chi di dovere al fine di legiferare in maniera opportuna per accogliere le nostre necessità".

Rossi in conclusione precisa che la figura, che si vorrebbe avocare, del commissario straordinario, non vuole essere affatto un 'super-eroe senza macchia' ma solamente la qualifica - come ha dimostrato l'esempio positivo, citato nella missiva, della vicenda del ponte Morandi - è quella che si ritiene necessaria affinché vengano realizzate al più presto opere infrastrutturali funzionali ai porti - già pianificate e finanziate - che l'attuale apparato legislativo (codice degli appalti ecc.) non sembra poter consentire nei tempi rapidi richiesti da esigenze puntuali di mercato. Oggi è come se fossero crollati tanti ponti Morandi tutti insieme, uno per ciascuno dei maggiori porti italiani.

In questo senso, quanto affermato dal Sottosegretario Traversi, ovvero che di poteri i presidenti delle AdSP ne hanno già abbastanza - perché pare implicito il rischio di qualche eventuale distrazione di fondi in virtù dei super-poteri attribuiti - non ci trova per nulla d'accordo.

Avanti di questo passo, continueremo ad accumulare nelle pieghe del bilancio delle AdSP tanti fondi che sono stanziati ed accantonati ma che non sono spendibili per questioni burocratiche; l'avanzo complessivo dei diversi porti somma già oggi a oltre 1 miliardo di euro, se si continua così, andrà ad aumentare anno per anno. Cosa serve di esempio più eclatante per fare capire che la defaillance non è in una carenza della governance dei diversi enti portuali che si sono avvicendati in vari mandati, perché presidenti e segretari generali erano certo tutti all'altezza, ma sta in una grave falla legislativa dell'intero sistema: urge una ulteriore riforma" conclude il presidente di Assoport.

### **De Micheli 'incontra' Assoport**

A seguito della missiva inviata tre giorni fa, una videoconferenza fra il Ministro dei Trasporti e Infrastrutture e tutti i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale nel pomeriggio di venerdì 27 è stato momento di confronto, ritenuto costruttivo.

De Micheli, nel ribadire che il polo marittimo costituisce uno dei settori più importanti dell'economia in senso assoluto e in un momento così critico ed emergenziale per il Paese, ha richiamato i presidenti sulla necessità di dare priorità in questa fase ai temi connessi alla gestione dell'emergenza e a preservare le possibilità di sviluppo dell'economia marittima.

Il Ministro ha chiesto ai presidenti delle AdSP di contribuire alla elaborazione di nuove misure volte a garantire l'operatività dei porti e del mare, proponendo che siano le stesse autorità a farsi artefici e promotrici di un piano di rilancio del settore che parta dalla loro partecipazione alla stesura delle norme di semplificazione per la realizzazione di tutte le infrastrutture, non solo quelle portuali, al fine di costruire un progetto che sia prima di contenimento dei problemi - a partire da quelli causati dall'emergenza sanitaria - e quindi di rilancio del sistema economico che ha il suo fulcro nella portualità.

I rappresentanti di Assoport, rassicurati sulla disponibilità di liquidità - che permetterà loro di continuare ad esercitare efficacemente le loro funzioni - hanno raccolto le indicazioni del Ministro e condiviso lo spirito propositivo ribadendo l'impegno come rappresentanti dello Stato sul territorio a sostenere con dedizione lo sforzo enorme che l'attuale congiuntura richiede a tutte le istituzioni.

## Logistica, Fedespedi: l'attività di magazzino è consentita in tutte le aziende



Fedespedi chiede al Governo di chiarire, in linea con l'indirizzo assunto nel D.P.CM. che **l'attività dei magazzini è consentita in tutte le aziende**, fatto salvo il rispetto delle condizioni previste e condivise a tutela della salute dei lavoratori.

L'attività di magazzinaggio rientra a pieno titolo tra i **codici ATECO esentati dalla sospensione** dell'attività, quindi il chiarimento è necessario – spiegano in una nota - **per assicurare agli operatori del settore logistica, trasporto e spedizioni di poter consegnare e ritirare** presso i clienti le merci in

arrivo o già prodotte e pronte per l'invio in ambito nazionale come internazionale.

Inoltre, va considerato che la **ripresa dell'attività economica in Cina** ha determinato la partenza di **ulteriori flussi di merci** per il mercato europeo e destinati anche ai porti e aeroporti nazionali. **Il rischio** – spiegano - è che gli **hub logistici raggiungano in fretta la capacità massima di contenimento di container, determinando il blocco del sistema logistico e il maturare di costi a carico della merce.**

In questo scenario è auspicabile che, similmente a quanto avvenuto in Cina, **gli operatori dello shipping, del terminalismo portuale e dell'handling aeroportuale valutino**, con senso di responsabilità, alla luce del carattere eccezionale della situazione in corso, **di estendere le franchigie per la sosta delle merci.**

Fedespedi si augura, infine, che il Governo, consapevole del ruolo strategico della logistica, "**confermi misure a sostegno della liquidità** e in generale **volte ad alleviare le criticità** che gli operatori stanno affrontando nel loro impegno al servizio dell'economia del Paese e dei fabbisogni di imprese e consumatori senza ulteriormente gravare sul commercio internazionale sul Made in Italy in particolare".

# "Aprite i magazzini delle aziende, in arrivo 250 navi. Dove mettiamo le merci?"

**Confetra chiede chiarezza sull'apertura dei magazzini delle aziende chiuse dal Dpcm, le merci in entrata vanno consegnate e si rischia l'ingorgo e la paralisi. Anche gli armatori lanciano un appello al Governo: "Servono aiuti al settore"**

By Claudio Paudice

Lasciare chiuse fabbriche e aziende, ma tenere aperti i magazzini per evitare un collasso logistico. E' la richiesta che arriva da Confetra, la Confederazione delle imprese logistiche e dei trasporti, al Governo e al Mise che se ne sta occupando. Da giorni le associazioni del settore chiedono al premier Giuseppe Conte di fare chiarezza su quanto stabilito dal D.P.C.M. del 22 marzo scorso che dispone la chiusura di tutte le attività non essenziali.

“Nei prossimi 15 giorni sono schedate circa 250 navi in toccata nei 54 porti commerciali italiani. E' prevedibile che circa la metà delle migliaia di tonnellate di merci in entrata, partite ben prima del 23 marzo, trovino ora chiuse le industrie acquirenti cui sono destinate. Dove le mettiamo?”, chiede Ivano Russo, direttore generale di Confetra parlando con HuffPost. “Le lasciamo nei porti, congestionandone infrastrutture e operatività? Se non consegniamo ai magazzini delle imprese produttrici e se non svuotiamo questi contenitori, non avremo poi sufficienti box vuoti per gli altri trasporti merce ordinari. I contenitori vengono riempiti, svuotati, e nuovamente riempiti per altri viaggi. Non possiamo permetterci migliaia di contenitori occupati e giacenti in qualche luogo, che comunque ad oggi non c'è”.

La questione è seria, e interviene in un contesto che vede già alcune imprese non ritirare per mancanza di liquidità: i pieni in giacenza portano a piazzali congestionati e quindi all'impossibilità per le navi di sbarcare. Il problema delle merci in entrata si trasferisce anche a quelle in uscita: “Mancano vuoti da riutilizzare per l'export, così i prodotti alimentari destinati alle esportazioni restano nei magazzini delle aziende agroalimentari che a breve saranno congestionati”, ci racconta uno spedizioniere che lavora su Napoli e Salerno.

Come fa notare Fedespedi, l'effetto congiunto dello stop alla produzione nel nostro Paese e della ripresa delle attività produttive in Cina minaccia di saturare gli hub logistici di porti e aeroporti nazionali in un breve lasso di tempo e determinare costi a carico della merce, delle imprese e degli operatori economici.

“Un chiarimento è fondamentale per assicurare agli operatori del settore di poter consegnare e ritirare presso i clienti le merci in arrivo o già prodotte e pronte per l'invio in ambito nazionale come internazionale”, continua Fedespedi. Anche perché in questi giorni stanno arrivando nei porti italiani navi partite dall'America Latina e dall'Asia ben prima del fermo produttivo. L'attività di magazzinaggio, come individuata dai Codici Ateco, rientra tra le attività ritenute essenziali dal Governo nell'attuale fase di lockdown. Ma il riferimento è ai magazzini degli operatori logistici che potrebbero presto essere saturi se la merce che arriva dall'estero non sarà smistata rapidamente verso i clienti, ovvero quelle attività che in buona parte al momento sono chiuse ma che comunque dispongono di propri magazzini o aree di stoccaggio. Il decreto del 25 marzo del Ministero dello Sviluppo (articolo 1 comma 3) dispone la conclusione di tutte le attività non essenziali entro il 28 marzo, incluse le spedizioni delle giacenze. Ma non dice nulla sulla merce in entrata, frutto di ordini pregressi.

Qualche numero per comprendere bene di cosa si parla. L'Italia movimentata 11 milioni di contenitori l'anno, 800 mila al mese, 200 mila a settimana. Le navi dal Sud America impegnano circa 20 giorni per arrivare, dalla Cina 42. Ci sono ordini di merci e materie prime per centinaia di migliaia di container fatti oltre un mese fa e che nelle prossime settimane arriveranno nei porti italiani. Troveranno le imprese produttrici ordinanti e acquirenti chiuse. "Questa roba dove la mettiamo?", è la domanda degli operatori. I porti già sono sotto stress in questo periodo. Ieri si è tenuto un colloquio, definito positivo dagli interlocutori, tra i presidenti delle Autorità di sistema portuale e la ministra ai Trasporti Paola De Micheli. Ai presidenti delle Adsp la ministra ha chiesto di contribuire alla elaborazione di misure per garantire l'operatività dei porti e del mare, proponendo che siano le stesse autorità a farsi artefici e promotrici di un piano di rilancio del settore".

Il mondo dei trasporti ha ricevuto, come richiesto al Mit, le linee guida che hanno evitato blocchi di una intera filiera di cui mai come in questo periodo si è compreso la reale importanza. "Il Mit ha fatto di tutto per garantire la continuità e l'operatività dell'industria logistica e del trasporto merci. Ora stiamo segnalando un tema che non è nell'interesse di una qualche categoria, ma è tema di funzionamento generale", aggiunge Russo.

Anche altri operatori del settore lamentano difficoltà. L'associazione di armatori Confitarma ha chiesto al Governo delle "prime e urgenti misure di sostegno straordinario al comparto dello shipping" come un intervento eccezionale di sostegno al reddito dei marittimi italiani, l'estensione per un anno dell'esonero dal versamento dei contributi previdenziali e pure finanziamenti fino a 3 anni con i fondi di Cassa depositi e prestiti. Assarmatori ha invece chiesto lo stato di calamità naturale per il trasporto navale, con l'estensione del Fondo concesso al trasporto aereo anche alle compagnie di navigazione: "Il segmento passeggeri del trasporto marittimo ha di fatto azzerato i suoi ricavi ma continua a garantire i collegamenti per non interrompere gli approvvigionamenti di merci vitali. Ma le compagnie del settore stanno scivolando verso il punto di non ritorno. E da queste compagnie non si può pretendere a lungo che l'onere di garanzia dei servizi sia sostenuto senza un adeguato aiuto dello Stato".

Anche gli operatori portuali chiedono soccorso. Feport, l'associazione dei terminal operator, ha lanciato un appello alla Commissione Europea e agli Stati membri: "E' urgente che gli Stati membri forniscano un sostegno adeguato per evitare disordini all'interno delle catene di approvvigionamento dell'Ue, nonché effetti economici disastrosi che comporterebbero una significativa perdita di posti di lavoro".

Trasporti, Logistica

Roma  
30 Marzo 2020

## Confetra: "Per trasporti e logistica servono 9 miliardi"

Documento consegnato a De Micheli e Conte in vista del prossimo decreto economico



30 Marzo 2020 - Roma - #reagiresubito : è questo il titolo del Documento presentato da Confetra alla Ministra De Micheli ed al Presidente Conte. La pandemia economica rischia di fare più danni di quella sanitaria: su base annua il Centro Studi della Confederazione prevede una contrazione dei volumi tra il 20 ed il 25%. Servono 9 miliardi solo per il settore.

Leggi tutto il documento. [P](#)

[ECCO LE PROPOSTE AL GOVERNO](#)

© copyright Porto Ravenna News



## 18 miliardi, il costo del Covid-19 per Logistica e Trasporti. Confetra propone tre misure salvaimprese

31 marzo 2020

Siamo ancora in guerra per salvare la vita delle persone, ma qualcuno già pensa al **dopoguerra necessario per salvare la vita delle imprese**. E proprio a questo scopo **Confetra** ha presentato alla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Paola De Micheli**, e al presidente del Consiglio, **Giuseppe Conte**, un documento dal titolo esemplificativo (**Reagire subito**), in cui avanza una serie di precise misure da adottare per cercare di **frenare gli effetti della pandemia economica**. Quella che si manifesta su base annua, stando all'analisi del Centro Studi della Confederazione, con una **contrazione dei volumi tra il 20 e il 25%**, con un interscambio commerciale del Paese con il resto del mondo **in calo di circa 150 miliardi di euro** e di conseguenza una **riduzione dei quantitativi di merci movimentate pari a circa 90 milioni di tonnellate** tra import ed export. Tradotto in **fatturato**, per il settore Logistica e Trasporto merci equivarrebbe

a veder volare via 18 miliardi di euro.

Una tragedia per il settore, ma una tragedia anche collettiva, visto e considerato che, come questa emergenza ha messo in risalto e come ribadisce il presidente di Confetra, **Guido Nicolini**, «**siamo la rete che regge l'economia reale e se essa dovesse collassare, non c'è ripresa che tenga**». Il problema secondo Nicolini è che nel corso di questa crisi il settore **sta lavorando con gli stessi costi, «ma mediamente al 25/30% dei volumi»**. Ed ecco perché adesso per tenerlo in vita c'è **bisogno di liquidità**. Anche se la ricetta per iniettarla in questo caso differisce in diversi punti da quella [suggerita da Unatras proprio ieri](#).

La ricetta della Confederazione, infatti, si può sintetizzare in **tre proposte**:

- una **riduzione flat del cuneo fiscale del 40% per i prossimi 20 mesi**, riservata a quelle aziende che al 31 dicembre 2021 mantengono almeno l'80% dei livelli occupazionali in forza alla data dell'1 febbraio 2020;
- la **possibilità di incassare subito, tramite Cassa Depositi e Prestiti, il 50% delle fatture inevase** (senza oneri né interessi) emesse nel periodo dal 1° febbraio 2020 al 30 settembre 2020. L'anticipazione è restituita a Cassa Depositi e Prestiti nel termine di 12 mesi con oneri a carico dello Stato;
- la **costituzione di un Fondo nazionale per ristorare le aziende di trasporto spedizione e logistica che** nel periodo dell'emergenza Covid-19, seppure rimaste in attività al fine di garantire il trasporto delle merci di cui all'allegato 1 del DM 25.3.2020, **possano dimostrare una riduzione dei ricavi rispetto al medesimo periodo del 2019**

**Un pacchetto**, con qualche altro addentellato, che complessivamente necessita, secondo Confetra, di **coperture per circa 9 miliardi**. E parliamo solo del Settore Logistica e Trasporto merci. «È chiaro che tutto ciò ha un senso – conclude Nicolini – se il Governo, come ci auguriamo, vorrà davvero mettere a punto una politica urgente per la ripresa come quella evocata nei giorni scorsi da Draghi. **Un altro provvedimento da 25 miliardi di euro invece, buono solo per prorogare di un ulteriore mese le scadenze fiscali e poco altro, significherebbe in larga misura condannarci a chiudere battenti nel giro di poche settimane**».

# Confetra chiede tre misure al Governo per la sopravvivenza della logistica

Riduzione flat del cuneo fiscale del 40% per i prossimi 20 mesi, la possibilità di incassare tramite Cassa Depositi e Prestiti subito il 50% delle fatture invase senza oneri, la costituzione di un Fondo nazionale per ristorare le imprese che possano dimostrare un gap di fatturato tra il periodo dell'emergenza e del lockdown 2020 rispetto allo stesso periodo del 2019. Queste sono le tre misure immediate che Confetra (la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) ha proposto al Governo per non affondare il comparto della logistica merci in Italia.

“Si tratta di un ‘pacchetto’ di misure che necessita di coperture per circa 9 miliardi. E parliamo solo del settore Logistica e Trasporto merci” ha spiegato il presidente di Confetra, Guido Nicolini. “È chiaro che tutto ciò ha un senso se il Governo, come ci auguriamo, vorrà davvero mettere a punto una politica urgente per la ripresa come quella evocata nei giorni scorsi da Draghi. Un altro provvedimento da 25 miliardi di euro invece, buono solo per prorogare di un ulteriore mese le scadenze fiscali e poco altro, significherebbe in larga misura condannarci a chiudere battenti nel giro di poche settimane”.

Il numero uno di Confetra ha evidenziato che le imprese del comparto da settimane lavorano sostanzialmente in perdita: vale a dire con costi fissi immutati ma lavorando mediamente il 25/30% dei volumi rispetto a prima. “Noi non potevamo ‘restare a casa’ ma ora serve una massiccia iniezione di liquidità attraverso strumenti diretti e attivabili nel giro di pochi giorni, non settimane, per tenere in piedi il settore” ha aggiunto Nicolini.

A questo proposito Confetra ha presentato alla ministra dei trasporti Paola De Micheli e al premier Giuseppe Conte un documento intitolato: ‘Il Dopoguerra della Logistica rischia di minare la ripresa dell’intera economia nazionale’. Secondo la confederazione, infatti, la pandemia economica rischia di fare più danni di quella sanitaria: su base annua il Centro Studi della Confederazione prevede una contrazione dei volumi tra il 20 ed il 25%. Se l’interscambio commerciale del Paese con il resto del Mondo fletterà di circa 150 miliardi di euro, come da proiezione, in termini di merci movimentate ciò equivarrebbe a circa 90 milioni di tonnellate, tra import ed export: l’equivalente di 18 miliardi di fatturato per l’intero settore della logistica e del trasporto merc

CORONAVIRUS: **CONFETRA** "STOP LOGISTICA RISCHIA MINARE RIPRESA...-2-

AGENZIA

ITALPRES

SEZIONE

ECONOMIA

Tre, sostanzialmente, le proposte avanzate dalla Confederazione al Governo: una riduzione flat del cuneo fiscale del 40% per i prossimi 20 mesi, la possibilità di incassare tramite CDP subito il 50% delle fatture invase senza oneri, la costituzione di un Fondo nazionale per ristorare le imprese che possano dimostrare un gap di fatturato tra il periodo dell'emergenza e del lockdown 2020 rispetto allo stesso periodo del 2019. "Si tratta di un pacchetto di misure che necessita di coperture per circa 9 miliardi. E parliamo solo del settore logistica e trasporto merci. E' chiaro che tutto cio' ha un senso se il Governo, come ci auguriamo, vorra' davvero mettere a punto una politica urgente per la ripresa come quella evocata nei giorni scorsi da Draghi. Un altro provvedimento da 25 miliardi invece, buono solo per prorogare di un ulteriore mese le scadenze fiscali e poco altro, significherebbe in larga misura condannarci a chiudere battenti nel giro di poche settimane", conclude Nicolini.

(ITALPRESS).

ads/com

31-Mar-20 11:28

NNNN

# I terminal operator cercano l'interconnessione tra porti e shipping

Articolata analisi di Assiterminal, che presenta allo Stato proprie riflessioni e proposte, elaborate dai suoi membri

di Angelo Scorza

La firma è quella, inequivocabile, del Direttore, Alessandro Ferrari; ma le idee sono quelle che emergono dal confronto costante con gli associati di Assiterminal, presieduti da Luca Becce. Il documento diffuso dall'associazione dei terminal operator si intitola 'L'interconnessione tra Porti e Shipping', un'etichetta che appunto indica l'auspicato percorso dei due filoni dello stesso cluster. Il 'narratore' parte dalla cronaca di un'attualità davvero "inimmaginabile anche solo due mesi fa", rammentando come il 2020 fosse iniziato sotto i migliori auspici per vari segmenti: dalle crociere passando alle autostrade del mare per arrivare ai traffici merci, 'addirittura' con la apparente consapevolezza da parte della politica dell'importanza strategica della logistica; un progetto credibile su cui poter lavorare. E se i sogni finiscono all'alba, l'ottimismo è evaporato come una bolla di sapone con l'arrivo a fine febbraio nel nostro Paese di un ospite altamente indesiderato quale il malefico e letale virus cinese.

Con l'inevitabile – e forse, per certi versi, tardivo *lockdown*, tutta l'intelaiatura dell'Italia rivela la propria vulnerabilità e salta in aria, portando con sé morti (purtroppo reali persone fisiche) e feriti (quasi tutti i settori dell'economia). Non occorre rivangare la raffica di default che si sono succeduti in questo tragico e surreale mese di marzo, probabilmente il più brutto nella storia della Repubblica Italiana

Detto una volta di più – *repetita iuvant* eccome, specie alle orecchie di certi politici sempre 'sfasati' – quanto l'armonioso e fluido scorrere della logistica possa influenzare le sorti del Belpaese (se funziona e se è efficiente, il sistema produttivo ne beneficia; se rallenta o va in sofferenza, il sistema produttivo va in astenia insieme al consumatore/cittadino), ecco la lunga e articolata 'ricetta' del medico di Assiterminal. "La cura – per quanto emergenziale e contingente – deve essere allineata per pazienti nelle stesse condizioni di salute.

Che siano la conversione del decreto 'Cura Italia' o i provvedimenti successivi, il 'minimo sindacale' non può che essere il combinato disposto di quanto stiamo tutti evidenziando (non richieste ma bisogni...), sia per evitare il default delle nostre imprese, sia per cercare di prefigurare i presupposti per ripartire (quando potremo): naturalmente, ogni misura andrà aggiornata e commisurata misurando gli effetti contingenti e nel tempo della pandemia" è la diagnosi del Dott. Ferrari, prima di esplicitare una ricca prognosi che si dipana fra tre diversi tipi di misure: per il lavoro, finanziarie e per sostenere i costi operativi e la ripartenza. Tra le prime, una serie di esoneri contributivi previdenziali per imprese che mantengano livelli di occupazione invariati, con un occhio di riguardo per i lavoratori dei porti. *In secundis*, una moratoria processuale sulle procedure concorsuali e fallimentari e la sterilizzazione temporale delle esposizioni finanziarie, oltre all'istituzione di un fondo presso il MIT destinato a compensare i danni per l'arresto e/o riduzione delle attività delle imprese portuali.

Fra le terze rientra l'agognata esenzione dal pagamento dei canoni concessori, oltre ad una serie di ulteriori interventi, compresa finalmente la piena attivazione allo Sportello Unico Doganale. Il presupposto del 'tridente' di azioni richieste da Assiterminal è l'applicazione del principio di causa di forza maggiore, che porrebbe il concessionario nell'impossibilità sopravvenuta di fruire del bene avendo subito pregiudizio da azzeramento e/o riduzione dei traffici. Come 'buon peso' a questo trittico di iniziative, Ferrari e i suoi associati propongono la grande suggestione: "costruire un modello di ZES Zona Economica Speciale di Salvaguardia per l'Italia che, per essere veramente competitiva, deve valere per l'intera penisola, e non 'a macchie'; tutt'altra cosa, insomma, rispetto al simulacro di ZES previsto dall'attuale quadro normativo". Sono dichiaratamente misure 'esemplificative' ma sintomatiche del fervore di idee che balenano presso il cluster marittimo-portuale. "La convergenza di tutti gli attori e protagonisti della supply chain

marittimo portuale significa quantomeno che ‘non ce la raccontiamo!’” afferma ancora prosaicamente Ferrari, precisando – e non sarebbe dettaglio da poco... - che “il combinato disposto delle misure richieste non prevede un carico sulle finanze dello stato eccessivo - in linea con le istanze provenienti dagli armatori, tanto che, viste le correlazioni in diverse aziende che sono le due facce del mestiere (navi e porti), molte misure e azioni volutamente si compenetrano - e raggiungerebbe i suoi fini supremi: tutelare i lavoratori portuali, le imprese e il sistema logistico che si dirama dalle banchine”.

E per quanto riguarda la ‘restituzione’ di quanto eventualmente anticipato dalla mano pubblica?

“Ci sarà poi modo e tempo di verificare come compensare allo Stato quanto erogato individuando percorsi e meccanismi a tasso 0 che nei prossimi (almeno 3) anni accompagnino le aziende; queste ‘potranno permetterselo’, in una dilazione di *refounding* virtuosa verso lo Stato secondo principi di sostenibilità solidaristica che andranno individuati. Ma ora è il momento di dare fiato alle imprese strozzate cui serve la liquidità come l’ossigeno!” conclude il portavoce di Assiterminal, che non intende aspettare ‘regali’ dall’Europa: “vediamo come si comporteranno UE e BCE, ma meglio cominciare a fare da sé...”

## Verso l'accordo *La «cassa» anticipata dalle banche*

MASSIMO FRANCHI

PAGINA 4

### ACCORDO PARTI SOCIALI-ABI-INPS

## Cig, anticipo dalle banche entro la metà di aprile

MASSIMO FRANCHI

■ ■ ■ Oggi sul sito dell'Inps sarà possibile richiedere tutte le forme di ammortizzatori sociali previsti nel decreto Cura Italia. Per riuscire ad erogare a circa 8 milioni di italiani le varie misure previste servono procedure semplificate al minimo - sebbene la Fillea Cgil denunci «il rischio di incentivare l'abuso degli ammortizzatori sociali nel settore costruzioni, aggirando il confronto sindacale, prima necessario». Ma anche così è difficile immaginare come l'istituto possa accreditare in tempi accettabili una quantità di servizi simili: l'associazione dei Consulenti del lavoro stima che non sia possibile prima di fine maggio a causa dei passaggi burocratici nelle Regioni. Per questo governo e parti sociali (Cgil, Cisl, Uil, UglConfindustria, Confapi, Rete imprese Italia, Alleanza delle cooperative, Confagricoltura, Clai, Cia, Coldiretti, Confetra e Confedilizia) hanno accolto la proposta dell'Abi di anticipare soprattutto la cassa integrazione, lo strumento più complesso da erogare. Ieri pomeriggio il ministro Nunzia Catalfo ha riunito tutti i protagonisti in videoconferenza per definire modi e tempi di un «Protocollo nazionale per l'anticipo degli ammortizzatori sociali in fase di emergenza Covid 19».

La somma dovrebbe venire accreditata direttamente sui conti correnti, anticipata dagli istituti di credito, rispetto al pagamento che i beneficiari riceveranno dall'Inps. Il versamento sui conti punta ad evitare anche che le persone si rechino negli uffici postali o bancari. Per quanto riguarda gli importi, c'è l'impegno al versamento entro il 15 aprile. La videoconferenza per stipulare il protocollo, con la definizione di tutti gli aspetti tecnici, cominciata nel pomeriggio, è andata avanti oltre le 21.

L'Inps ha invece previsto un accesso semplificato - circolare 47 -

per le aziende alla Cig e Cig in deroga con causale «Covid19»: niente data di ripresa attività né causale. Ad ora gli interventi potranno avere durata massima di 9 settimane per periodi che vanno dal 23 febbraio al 31 agosto. Il pagamento è sempre diretto per la cig in deroga mentre può essere anticipato dal datore di lavoro negli altri casi. Chi ha fino a 5 dipendenti è esonerato dall'accordo territoriale. La circolare 45, invece, fornisce le istruzioni per la richiesta del congedo di 15 giorni per lavoratori dipendenti privati, lavoratori autonomi. I lavoratori pubblici, invece, potranno fruire del congedo presentando domanda direttamente alla propria amministrazione. Per coloro che assistono un familiare disabile la circolare disciplina le modalità di incremento delle giornate di permesso retribuito: 12 in più per i mesi di marzo e aprile. Moduli e istruzioni disponibili anche per il bonus baby sitter: fino a 600 euro per i lavoratori del settore privato, lavoratori autonomi e quelli pubblici in generale; fino a 1.000 euro per i lavoratori impegnati nell'emergenza Covid: personale sanitario e forze dell'ordine.

# Confetra chiede l'apertura dei magazzini delle imprese

ROMA – Consentire l'apertura dei magazzini logistici delle imprese è l'appello che il vice presidente di Confetra, e spedizioniere del porto di Ravenna, Marco Migliorelli, rivolge all'Esecutivo ed al Parlamento.

"Questo non può essere tema di scontro ideologico con il sindacato. È una mera questione di buon senso. Sono in viaggio, stanno arrivando e arriveranno nelle prossime settimane, numerose navi che sono partite dalla Cina o dal Sud America anche due o tre settimane fa.

Navi cariche di merci, prodotti, materie prime, destinate a imprese italiane, anche a quel 60% di aziende la cui produzione industriale improvvisamente e momentaneamente è sospesa a seguito del Decreto Legge del 23 Marzo.

L'Italia movimentata 11 milioni di contenitori l'anno, 800 mila al mese, 200 mila a settimana. Di questi, il 60% rischia di non poter quindi giungere a destinazione. Dove li mettiamo? Discorso simile per le rinfuse.

Oggi abbiamo avuto contatti con terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi. Ne abbiamo discusso con il Mit e domani sentiremo il parere di Assoport.

La soluzione più ragionevole sarebbe che il Governo, ferma restando la sospensione della produzione, rendesse più chiaro tuttavia che i magazzini delle aziende tutte devono restare sempre aperti, per consentirci di consegnare la merce in entrata e trasportare fuori quella già prodotta.

Lo scopo del Decreto è quello di sospendere la produzione per far diminuire il numero di persone per strada e in fabbrica. Va bene.

Ma questa vicenda con la produzione non c'entra niente. La nostra interpretazione del Decreto è comunque già questa.

Corriamo altrimenti il serio rischio, entro un paio di settimane, di avere i nostri hub logistici -porti, interporti e cargo village degli aeroporti -completamente impraticabili e saturi di merce in giacenza".



## [Reagire subito: documento Confetra al Governo](#)

ROMA – “Reagire subito: il Dopoguerra della logistica rischia di minare la ripresa dell’intera economia nazionale” è il titolo del documento presentato da Confetra alla ministra De Micheli ed al Presidente del Consiglio Conte.

La pandemia economica rischia di fare più danni di quella sanitaria: su base annua il Centro Studi della Confederazione prevede una contrazione dei volumi tra il 20 ed il 25%. Se l'interscambio commerciale del Paese con il resto del mondo fletterà di circa 150 miliardi di euro, come da proiezione, in termini di merci movimentate ciò equivarrebbe a circa 90 milioni di tonnellate, tra import ed export: l'equivalente di 18 miliardi di fatturato per l'intero settore della logistica e del trasporto merci.

Una devastazione, per attività che – come dimostrato anche in questa drammatica crisi – rappresentano il tessuto connettivo dell'economia nazionale, dei consumi, degli approvvigionamenti, degli scambi, delle importazioni, delle esportazioni.

“Siamo la rete che regge l'economia reale” ha dichiarato il presidente di Confetra **Guido Nicolini** “e se essa dovesse collassare, non c'è ripresa che tenga. Da settimane lavoriamo sostanzialmente in perdita: a costi fissi cioè immutati, ma mediamente al 25/30% dei volumi.

Noi non potevamo 'restare a casa', ma ora serve una massiccia iniezione di liquidità attraverso strumenti diretti ed attivabili nel giro di pochi giorni, non settimane, per tenere in piedi il settore”.

Tre, sostanzialmente, le proposte avanzate dalla Confederazione al Governo: una riduzione flat del cuneo fiscale del 40% per i prossimi 20 mesi, la possibilità di incassare tramite CDP subito il 50% delle fatture inevase senza oneri, la costituzione di un Fondo nazionale per ristorare le imprese che possano dimostrare un gap di fatturato tra il periodo dell'emergenza e del lockdown 2020 rispetto allo stesso periodo del 2019.

“Si tratta di un *pacchetto* di misure che necessita di coperture per circa 9 miliardi. E parliamo solo del settore logistica e trasporto merci. È chiaro che tutto ciò ha un senso se il Governo, come ci auguriamo, vorrà davvero mettere a punto una politica urgente per la ripresa come quella evocata nei giorni scorsi da Draghi. Un altro Provvedimento da 25 miliardi di euro invece, buono solo per prorogare di un ulteriore mese le scadenze fiscali e poco altro, significherebbe in larga misura condannarci a chiudere battenti nel giro di poche settimane”, conclude il presidente Nicolini.

Il testo completo del documento [“Reagire subito” di Confetra è disponibile qui](#).

PRESENTATE DODICI PROPOSTE

# Logistica, grido di allarme: «Traffici in calo del 20% a rischio 320 mila posti»

Nel documento inviato a Conte e al ministro De Micheli la Confetra chiede un taglio del costo del lavoro (il 40%) e la Cdp per anticipare le fatture

GENOVA

La progressiva chiusura del Paese per l'emergenza coronavirus ha provocato una contrazione dei traffici del 70%, situazione che andrà peggiorando tra aprile-maggio, con un ulteriore calo tra il 40% e il 60%. Le oltre 90 mila aziende della logistica continuano a operare «a costi invariati», ma per molte l'orizzonte della pro-



Guido Nicolini,  
il presidente di Confetra

pria esistenza si sta accorciando giorno dopo giorno. Per questo ieri la Confetra, cioè la confederazione che rappresenta tutte le anime e le associazioni del settore (il 9% del pil italiano), ha inviato al ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, e al premier Giuseppe Conte un corposo documento con 12 proposte per affrontare «l'economia da dopoguerra» che si prospetta nei prossimi mesi. I due ultimi capitoli del documento raccolgono proposte da tempo rilanciate dalla Confetra su semplificazioni e digitalizzazioni (e che mai come adesso sarebbero utili per fare ripartire non solo il settore del-

la logistica) mentre i primi due capitoli (costo del lavoro e liquidità) sono vere e proprie richieste di soccorso, in uno scenario dove si prevede un calo di volumi, fatturati e occupazione del 20%, con il rischio di perdere 320 mila posti di lavoro a fronte di 95 milioni di merce in meno movimentata.

Per questo, sul fronte occupazione, la Confetra propone al governo, oltre alla proroga dell'attuale contratto collettivo nazionale, l'abbattimento del 40% del costo di lavoro, misura che stimata sulle 900 mila persone che operano nel comparto costerebbe allo Stato sei-sette miliardi. Sul fronte della liquidità, visto che le aziende non riescono più a reggere una media dei pagamenti a 80 giorni, Confetra propone un anticipo su fattura coinvolgendo la Cdp, misura che avrebbe un costo di 1,2 miliardi, insieme a un Fondo per garantire le aziende dall'attuale diminuzione del fatturato e la soppressione dell'aumento dell'aliquota Ires per i concessionari di infrastrutture. —

A. QUA.

## Tre proposte della Confetra al governo affinché la pandemia economica non faccia più danni di quella sanitaria

*Nicolini: si tratta di un pacchetto di misure che necessita di coperture per circa nove miliardi*

**inforMARE**

Il presidente della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra), Guido Nicolini, ha presentato al presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, e alla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, un documento dal titolo "Il 'dopoguerra' della Logistica rischia di minare l'intera economia nazionale", che pubblichiamo di seguito, evidenziando che la pandemia economica rischia di fare più danni di quella sanitaria.

Su base annua - ha spiegato l'organizzazione che rappresenta le imprese italiane della logistica - il Centro Studi della Confederazione ha stimato una contrazione dei volumi tra il 20 ed il 25%. Se l'interscambio commerciale del Paese con il resto del Mondo fletterà di circa 150 miliardi da proiezione - ha specificato Confetra - in termini di merci movimentate ciò equivarrebbe a circa 90 milioni di tonnellate, tra importazioni e esportazioni, l'equivalente di 18 miliardi di fatturato per l'intero settore della logistica e del trasporto merci. La Confederazione ha sottolineato che una devastazione per attività che, come dimostrato anche in questa drammatica crisi provocata dal diffondersi del contagio di Covid-19, rappresentano il tessuto connettivo dell'economia nazionale, dei consumi, degli approvvigionamenti, degli scambi, delle importazioni e delle esportazioni.

«Siamo - ha ricordato il presidente di Confetra, Guido Nicolini - la rete che regge l'economia reale e se essa dovesse collassare, non potremmo sopravvivere. Da settimane lavoriamo sostanzialmente in perdita: a costi fissi cioè immutati, ma mediamente al 25-30% dei volumi. Precisando che in un momento d'emergenza il settore della logistica non poteva certo "restare a casa", Nicolini ha evidenziato che però «ora serve una manovra di liquidità attraverso strumenti diretti ed attivabili nel giro di pochi giorni, non settimane, per tenere in piedi il settore».

Tre, sostanzialmente, le proposte avanzate dalla Confederazione al governo: una riduzione flat del cuneo fiscale del 40% per i prossimi 12 mesi, la possibilità di incassare tramite CDP subito il 50% delle fatture inavute senza oneri, la costituzione di un Fondo nazionale per ristorare le casse delle imprese che possano dimostrare un gap di fatturato tra il periodo dell'emergenza e del lockdown 2020 rispetto allo stesso periodo del 2019.

«Si tratta - ha specificato Nicolini - di un "pacchetto" di misure che necessita di coperture per circa nove miliardi. E parliamo solo del settore della logistica e trasporto merci. È chiaro che tutto ciò ha un senso se il governo, come ci auguriamo, vorrà davvero mettere a punto una manovra per la ripresa come quella evocata nei giorni scorsi da Draghi. Un altro provvedimento da 25 miliardi di euro invece, buono solo per un mese o due, oltre le scadenze fiscali e poco altro, significherebbe in larga misura condannarci a chiudere battenti nel giro di poche settimane».

### REAGIRE SUBITO

Il "dopoguerra" della Logistica rischia di minare l'intera economia nazionale

30 marzo 2020

### PREMESSA

Il Settore della logistica e del trasporto merci si è rivelato, nell'emergenza, in tutta la sua strategicità. Quasi 100 mila imprese, 1,5 milioni di addetti, 85 miliardi di fatturato nel 2019: il 9% del PIL nazionale.

L'architettura connettiva e l'ingegneria organizzativa del sistema economico nazionale: terminalisti portuali, interporti, operatori di trasporto merci, autotrasportatori, magazzini logistici, centri di distribuzione, corrieri, operatori postali, spedizionieri, doganalisti, operatori di trasporto aereo, handlers. Una lunghissima e complessa catena di imprese e professionalità, tutte interrelate tra loro, **che ogni giorno ha garantito consumi, distribuzione, approvvigionamento, import, export**. Ciò tanto ai consumatori finali, cittadini e famiglie, quanto alle aziende produttrici di ogni comparto, dalla siderurgia all'agricoltura.

Gli effetti del Covid-19 sono stati e sono tragici. Per attività come le nostre che si basano sulla FLUIDITÀ OPERATIVA e sulla CAPACITÀ DI ADATTAMENTO AL TRASPORTARE, il duplice effetto delle limitazioni fisiche imposte dalle misure di contenimento e della chiusura delle attività produttive nostre clienti, è drammatico. **A costi fissi ovviamente immutati per le aziende (costo del lavoro, gestione delle flotta)**

vettori, affitto e gestione dei magazzini, software, oneri amministrativi) hanno corrisposto invece riduzioni dei volumi fino a seconda degli specifici segmenti.

**ED IL PEGGIO DEVE ANCORA VENIRE**, almeno per due ordini di ragioni. La prima: gli effetti del lockdown, prima solo commercio poi anche produttivo-industriale, produrrà i suoi insostenibili effetti economici nelle prossime 6/8 settimane. **Secondo Centro Studi, si registrerà una contrazione ulteriore tra il 40 ed il 60% dei volumi residui movimentati, ad aprile e poi a rispetto al mese di marzo.** Ovviamente molto dipenderà dall'eventuale proroga del lockdown stesso dopo il 3 aprile.

Ma, paradossalmente, ancora più preoccupanti sono le analisi di scenario di medio periodo.

Istat e Corte dei Conti, nelle Relazioni di accompagnamento al DL Cura Italia, hanno parlato di **“economia da dopoguerra”**.

ChinaDesk (allegato 1), sulla base delle proiezioni OCSE che stimano la contrazione del PIL mondiale del -1,5% (la crisi del 2009 alla contrazione del -1,4%), esegue un'analisi degli impatti sugli scambi commerciali e sul saldo della bilancia dei pagamenti in 2020.

Viene preso il 2009 (Grande Recessione e pandemia H1N1 Suina) a riferimento. Si stima, così, **una contrazione degli scambi tra Italia e resto del mondo di 149,1 miliardi di Euro (-18%)** così ripartiti: beni di consumo (-80,6 Mld€), beni industriali (-68,5 Mld€), beni consumo/industriali (-36,1 Mld€).

**Il Cerved (allegato 2), lavorando su due diversi scenari (crisi conclusa a maggio o a dicembre 2020) prevede, per il nostro settore su base annuale, una riduzione del fatturato attestata in una forbice tra il 18 ed il 30%.**

L'insieme dei dati di tali primi studi, conferma una tendenza: la crisi per il nostro Settore varrà mediamente almeno il 20% di volumi non fatturati, e di conseguenza di lavoro e occupazione. **Parliamo quindi di circa 95 milioni di tonnellate di merci in meno, che corrispondono a 3,5 miliardi di fatturato e 320 mila posti di lavoro.**

Bene ha fatto il Governo ad offrire prime risposte alle imprese prevedendo differimenti di oneri ed imposte a 30 o 60 giorni.

**Ora è indispensabile cambiare registro.**

Questi sopra esposti sono numeri “da dopoguerra” per il Settore della logistica e del trasporto merci, ed abbiamo bisogno di **interventi urgenti che siano in grado di dare una spallata a queste statistiche dal lato immediato della disponibilità di liquidità.** Alcuni di questi necessiteranno di investimenti diretti e speditezza amministrativa: a partire dalla realizzazione di tutte le opere infrastrutturali programmate relative al completamento - nel nostro Paese - delle reti TEN-T per corridoi, adduzioni, nodi core e interconnessioni. Altre misure non necessitano, invece, di copertura economica, trattandosi di innovazioni e semplificazioni normative procedurali che l'industria logistica invoca da anni.

Queste le poche e chiare priorità che l'intero Sistema Confederale intende, nell'immediato, sottoporre al Governo ed al Parlamento confidando nel supporto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

**Ciò anche alla luce della presa d'atto formale contenuta nell'articolo 61 del DL Cura Italia e relativa al riconoscimento del trasporto merci e logistica (lettera n articolo 61) come una delle filiere produttive più colpite dagli effetti della crisi.**

## 1 - INTERVENTI PER LA RIDUZIONE DEL COSTO DEL LAVORO

**La logistica è il Settore labour intensive per eccellenza ed il costo del lavoro è l'elemento incompressibile di maggior impatto sui bilanci aziendali.** Una riduzione di tale costo consentirebbe alle imprese anzitutto di sopravvivere e auspicabilmente di destinare parte di tali risparmi agli investimenti, in particolare quelli in innovazione tecnologica. L'emergenza Covid-19 ha reso non più realizzabile tale misura. Si chiede pertanto di prevedere sgravi contributivi per le imprese che post emergenza mantengono sostanzialmente i livelli occupazionali precedenti. Abbattere del 40% il costo del lavoro necessita di copertura stimabile tra i 6 e i 7 miliardi di euro, considerando una platea di beneficiari di circa 90 mila imprese, circa 900 mila dipendenti e una retribuzione annua media (RAI) di 8000 euro.

E' inoltre indispensabile prevedere una moratoria dei CCNL in scadenza nel periodo della emergenza Covid-19; questa misura è di vitale importanza per lo Stato.

<b>Bonus contributivo per le aziende di logistica, spedizione, trasporto</b>	Alle imprese del Settore logistica, spedizione, trasporto che, pur colpiti dall'emergenza Coronavirus, mantengono fino al 31 dicembre 2021 almeno l'80% dei livelli occupazionali rispetto alla data dell'1 febbraio 2020, intendendo per tali i lavoratori non in prova a tempo determinato ed esclusi gli apprendisti, è riconosciuto per lo stesso periodo di cui scade il contratto di lavoro un contributo del 5% del costo del lavoro.
--	--

	l'esonero dal versamento del 40 per cento dei contributi previdenziali per la copertura a carico degli stessi. Resta ferma l'aliquota di computo delle prestazioni pensionistiche
<b>Moratoria CCNL in scadenza</b>	In considerazione delle ripercussioni economiche provocate dall'emergenza Coronavirus prorogata fino al 31 dicembre 2020 la vigenza dei contratti collettivi nazionali di lavoro nei settori economici in corso di rinnovo alla data di entrata in vigore della presente disposizione

## 2 - LIQUIDITÀ

**L'emergenza Covid-19 sta provocando nel settore una crisi di liquidità finanziaria di proporzioni inimmaginabili.** Si calcola che oggi oltre 2,5 miliardi di euro di crediti insoluti per i soli comparti del trasporto su gomma, delle consegne e delle spedizioni aiutata la gran parte delle aziende rischia il fallimento: i tempi di incasso delle fatture, oggi, mediamente sugli 80 giorni, non sono sostenibili. Si chiede pertanto di attivare un intervento straordinario di Cassa Depositi e Prestiti affinché essa, direttamente o attraverso istituti bancari, anticipi l'incasso di quota parte delle fatture emesse. Per la copertura della misura si stima un fabbisogno di 1,2 miliardi di euro, in parte intesi come fondo di rotazione, in parte a copertura di oneri e interessi.

Inoltre è necessaria la creazione di un Fondo al fine di ristorare il Settore della logistica e del trasporto merci per la diminuzione di ricavi.

Si chiede inoltre di sopprimere per il 2020 l'aumento annuale su base triennale dell'aliquota Ires per i concessionari. Che si tratti di aeroporti, autostrade, porti, interporti o infrastrutture ferroviarie, il pesante tracollo di volumi movimentati e trasportati per tutto il 2020, rende oggi insostenibile questa previsione introdotta con l'ultima Legge di Stabilità.

<b>Anticipazione su fattura</b>	1. Le imprese che svolgono attività di autotrasporto merci conto terzi, spedizione internazionale, corriere, doganalista, magazzino generale, operatore postale, terminalista, possono presentare a Cassa Depositi e Prestiti per il tramite degli istituti bancari richiedendo l'anticipazione sulle fatture emesse nel periodo dall'1 febbraio 2020 al 30 settembre 2020 il 50 per cento dell'imponibile, senza oneri né interessi. L'anticipazione è restituita a Cassa Depositi e Prestiti nel termine di 12 mesi con oneri a carico dello Stato. 2. Con Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze da emanarsi entro 15 giorni dall'entrata in vigore della disposizione di cui al comma 1 sono stabilite le relative modalità di attuazione
<b>Fondo per la logistica</b>	Presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è istituito un Fondo per il ristoro delle aziende di trasporto spedizione e logistica che nel periodo dell'emergenza Covid-19, rimaste in attività al fine di garantire il trasporto delle merci di cui all'allegato 1 del D.L. n. 25.3.2020, possano dimostrare una riduzione dei ricavi rispetto al medesimo periodo
<b>Soppressione per il 2020 dell'aumento Ires per i concessionari</b>	L'aumento Ires in capo ai concessionari di demanio pubblico, di cui all'articolo 1 comma 1 della Legge 27 dicembre 2019 n.160, è soppresso per l'annualità in corso

## 3 - INTERVENTI DI SEMPLIFICAZIONE

Confetra ha collaborato con il Cnel ad una prima mappatura degli interventi di semplificazione che interessano la logistica. E' stato calcolato che il peso della burocrazia sul Settore comporta un aggravio di oneri stimabili in 30 miliardi annui. Si chiede di intervenire con una prima serie di interventi che non comportano oneri a carico dello Stato, ma contribuiscono, in particolare nella fase post emergenza, a far ripartire il Settore.

**Si riportano sotto cinque proposte già approvate all'unanimità dall'Assemblea Generale del Cnel, inviate dalla Presidenza alle Camere e già incardinate ed in parte discusse nelle Commissioni competenti** (vedi allegato 3). Accelerare la loro trasformazione in leggi colmerebbe buona parte degli oneri burocratici che gravano sulle imprese e che sopra sono stati richiamati.

<b>Razionalizzazione degli avvisi nave che i comandanti devono inviare alle varie P.A. del porto</b>	1. All'articolo 179 del codice della navigazione sono aggiunti, in fine, i seguenti commi: «La nota di informazioni di cui al primo comma, comprendente i dati dei formulari di cui al comma 1, è acquisita in via telematica dall'autorità marittima competente, sul sistema PMIS (P
--	--

	<p>Management Information System), e da questa contestualmente resa disponibile, in telematica, a tutte le amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che intervengono nelle procedure di accertamento e controllo inerenti alle operazioni di arrivo e di partenza delle navi di cui al presente articolo. È fatto divieto alle amministrazioni pubbliche di cui all'ottavo comma di chiedere al comandante della nave o al raccomandatario marittimo o a un altro rappresentante dell'armatore o persona autorizzata dal comandante, l'invio dei dati di cui alla nota di informazioni già acquisiti dall'autorità marittima competente»</p>
<p><b>Competenza del Giudice di Pace nelle controversie sul CdS delle imprese di autotrasporto</b></p>	<p>2. Dopo il comma 2 dell'articolo 7 del decreto legislativo 1 settembre 2011, n. 150, è aggiunto, in fine, il seguente:</p> <p>«2-bis. Nei casi in cui la violazione sia contestata a conducenti di veicoli commerciali propri o detenuti in leasing da soggetti iscritti nell'Albo nazionale degli autotrasportatori, l'opposizione di cui al comma 2 è proposta davanti al giudice di pace del luogo in cui ha sede la società».</p>
<p><b>Armonizzazione degli orari di apertura delle P.A. partecipanti alla fase di sdoganamento</b></p>	<p>All'articolo 1 del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374, è aggiunto, in fine, il seguente comma:</p> <p>«9-bis. Le disposizioni dei commi 1, 2, 4, 5 e 8 del presente articolo si applicano anche al personale dipendente dalle amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che intervengono nelle procedure di accertamento e controllo in attuazione della legge e delle norme dell'Unione europea in materia di immissione delle merci nel territorio dell'Unione europea e di esportazione delle merci dal territorio dell'Unione europea. Ai fini di cui al presente comma, gli adempimenti che sono a carico del Direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli si intendono riferiti al carico del Ministro ovvero del vertice dell'amministrazione i cui uffici sono coinvolti nelle suddette procedure».</p>
<p><b>Delega per il riordino dell'attività di regolazione nel Settore trasporti e logistica</b></p>	<p>1. Il Governo è delegato ad adottare, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto legislativo per il riordino e la semplificazione della disciplina afferente al sistema della logistica delle merci, nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi:</p> <p>a) definizione degli ambiti di competenza delle attività di regolazione poste in essere dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale Rete ferroviaria italiana Spa e dalle Autorità di sistema portuale e, con riferimento all'ambito dei servizi di pubblica utilità, dall'Autorità di regolazione dei trasporti, nel rispetto della logistica delle merci;</p> <p>b) semplificazione e razionalizzazione, anche al fine di evitare duplicazioni di interventi regolatori, dei procedimenti concessori, autorizzativi e di controllo le cui fasi sono di competenza di distinte amministrazioni pubbliche contemperando le esigenze di efficienza, di sicurezza nella circolazione delle merci con l'efficienza e la speditezza delle procedure, la certezza della regolazione, la chiarezza e la non duplicazione degli adempimenti.</p> <p>2. Il decreto legislativo di cui al comma 1 è adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, del Consiglio di Stato e del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, che sono resi nel termine di quaranta giorni dalla data di trasmissione dello schema di decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere.</p> <p>Lo schema di decreto legislativo è successivamente trasmesso alle Camere per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari e della Commissione parlamentare per la semplificazione, che si pronunciano nel termine di quaranta giorni dalla data di trasmissione, decorso il quale il decreto legislativo può essere comunque adottato. Se il termine previsto per il parere cade nei trenta giorni che precedono la scadenza del termine previsto dal comma 1 o successivamente, la scadenza medesima è prorogata di novanta giorni. Il Governo, qualora non intenda conformarsi ai pareri parlamentari, trasmette nuovamente il testo alle Camere con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e di motivazione. Le Commissioni parlamentari competenti per materia e la Commissione parlamentare per la semplificazione sono tenute a esprimere il parere entro il termine di quaranta giorni dalla data di trasmissione dello schema di decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere.</p>

	<p>parlamentari competenti per materia possono esprimersi sulle osservazioni del Governo entro un termine di dieci giorni dalla data della nuova trasmissione. Decorso tale termine, il decreto legislativo può comunque essere adottato.</p> <p>3. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al comma 1, il Governo può adottare, nel rispetto dei principi e criteri direttivi e della procedura di cui all'articolo 138 del presente articolo, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive.</p>
<p><b>Aggiornamento delle disposizioni del Codice Civile concernenti l'attività di spedizione merci</b></p>	<p>Al Regio Decreto 16 marzo 1942, n.262, Libro IV, Titolo III, Capo IX, Sezione III sono apportate le seguenti modifiche.</p> <p>L'articolo 1737 è così sostituito:</p> <p>Art.1737 (Nozione) Il contratto di spedizione è un mandato col quale lo spedizioniere assume l'obbligo di concludere in nome proprio e per conto del mandante o, se dotato di poteri di rappresentanza, in nome e per conto del mandante, uno o più contratti di trasporto, con uno o più vettori, per compiere le operazioni accessorie.</p> <p>L'articolo 1738 è così sostituito:</p> <p>Art. 1738 (Revoca) Ferma restando l'osservanza del disposto dell'articolo 1725, finché lo spedizioniere non ha concluso il contratto di trasporto col vettore, il mandante può revocare l'ordine di spedizione, restituendo al vettore l'oggetto del mandato, rimborsando lo spedizioniere delle spese sostenute e corrispondendo un equo compenso per l'attività prestata.</p> <p>L'articolo 1739 è così sostituito:</p> <p>Art. 1739 (Obblighi dello spedizioniere) Nell'esecuzione del mandato lo spedizioniere è tenuto ad osservare le istruzioni del mandante. Lo spedizioniere non ha l'obbligo di provvedere all'assicurazione delle cose spedite, se non su espressa richiesta del mandante.L'articolo 1740 è così sostituito:</p> <p>Art. 1740 (Diritti dello spedizioniere) Il corrispettivo dovuto allo spedizioniere è determinato dalla libera contrattazione delle parti che stipulano il contratto. Il mandante è sempre responsabile verso lo spedizioniere del pagamento del nolo e delle spese sostenute dallo spedizioniere per l'esecuzione del mandato, anche con riguardo alle parti terze, derivanti dal fatto di parti terze, indipendentemente dai patti esistenti tra dette parti e lo spedizioniere. Fermo restando quanto disposto dagli articoli 1710, comma 1 e 1739 comma 1, lo spedizioniere non è responsabile verso il mandante dell'inadempimento dei vettori e dei soggetti con i quali ha contrattato o che comunque intervengono nella esecuzione del mandato.</p> <p>L'articolo 1741 è così sostituito:</p> <p>Art. 1741 (Spedizioniere vettore: nozione e responsabilità) Lo spedizioniere che con mezzi propri o altrui assume espressamente l'esecuzione del mandato - in tutto o in parte - viene definito spedizioniere vettore ed ha gli obblighi e i diritti di cui all'articolo 1740. Qualora lo Spedizioniere vettore sia tenuto al risarcimento dei danni derivati all'aver eseguito il mandato per perdita o avaria delle cose spedite occorse durante le fasi di trasporto e giacenza, il risarcimento dovuto non potrà essere superiore a quanto indicato dall'art. 1696.</p> <p>L'articolo 1696 è così sostituito:</p> <p>Art. 1696 (Limiti al risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate) Il danno derivante da perdita o da avaria si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna. Il risarcimento dovuto dal vettore non può essere superiore a un euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali terrestri ed all'importo previsto all'articolo 23, comma 3, della Convenzione per il trasporto stradale di merci, ratificata in Italia con la legge 6 dicembre 1960, n. 1621, e successive modificazioni, nei trasporti internazionali terrestri, ovvero ai limiti previsti dalle convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali.</p>

	<p>applicabili per i trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari, sempre che ricorrano i presupposti ivi previsti per il sorgere della responsabilità del vettore.</p> <p>Nel caso il trasporto venga effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno, il risarcimento dovuto dal vettore non potrà in ogni caso essere superiore a un euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a tre euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali.</p> <p>La previsione di cui ai commi precedenti non è derogabile a favore del vettore se non con le modalità previste dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili.</p> <p>Il vettore non può avvalersi della limitazione della responsabilità prevista a suo favore se non presente articolo ove sia fornita la prova che la perdita o l'avaria della merce sono state determinate da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero da un altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, quando tale soggetto abbia agito nell'esercizio delle loro funzioni.</p> <p>L'articolo 2761 è così sostituito:      Art. 2761 (Crediti del vettore, dello spedizioniere, del mandatario, del depositario e del sequestratario)      I crediti dipendenti dal contratto di trasporto e di spedizione e quelli per le spese anticipate dal vettore o dallo spedizioniere hanno privilegio sulle cose trasportate o trasportate finché queste rimangono presso di lui.      Tale privilegio può essere esercitato anche su beni oggetto di un trasporto o di una spedizione diversi da quelli per cui è sorto il credito purché detti trasporti o spedizioni costituiscano l'esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative.      I crediti derivanti dall'esecuzione del mandato hanno privilegio sulle cose del mandato se il mandatario detiene per l'esecuzione del mandato.      I crediti derivanti dal deposito o dal sequestro convenzionale a favore del depositario o del sequestratario hanno parimenti privilegio sulle cose che questi detengono per effetto del deposito o del sequestro. Si applicano a questi privilegi le disposizioni del secondo comma dell'art. 2756.      Qualora il mandatario abbia provveduto a pagare i diritti doganali per conto del mandante il suo credito ha il privilegio di cui all'art. 2752.</p>
--	---

#### 4 - INTERVENTI PER ACCELERARE LA DIGITALIZZAZIONE NEL SETTORE

L'emergenza Covid-19 ha reso evidente quanto la digitalizzazione dei procedimenti amministrativi e in generale l'utilizzo delle tecnologie digitali siano fondamentali per l'operatività del sistema Paese. I collegamenti immateriali rendono possibile la continuazione di attività anche delle PA. Nella logistica peraltro ancora troppe procedure sono purtroppo dipendenti dalla carta. Appare utile cogliere ogni opportunità, certamente eccezionale, per recuperare il tempo perduto e procedere speditamente nella digitalizzazione di tutti i documenti e processi, sia nei rapporti tra operatori e PA che tra operatori stessi. Si chiede inoltre l'immediato avvio dello Sportello Amministrativo (SUA) e dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SUDOCO) introdotti con il D.Lgvo n.169/2016. Questo consente l'interoperabilità dei sistemi di tutte le PA coinvolte nelle procedure di sdoganamento, con ottimizzazione dei tempi e riduzione degli oneri a carico delle imprese. Il DPCM per l'avvio del SUDOCO è pronto da anni, ma inespugnabilmente fermo per le precisate verifiche ancora in corso. Va immediatamente emanato e messo in atto. Contestualmente si chiede che per favorire la crescita dell'economia, tenuto conto del fondamentale ruolo degli scambi internazionali, si consenta la massima fluidità dei traffici in importazione riducendo temporaneamente i coefficienti di rischio del sistema telematico doganale che determinano gli esiti dello sdoganamento.

<p><b>Digitalizzazione dei documenti e dei processi che impattano sul Settore della logistica</b></p>	<p>In deroga alle disposizioni normative vigenti o agli usi commerciali di piazza, tutte le certificazioni di qualunque natura destinate a pubbliche amministrazioni o privati, in materia di trasporto, i nulla osta, i titoli di credito ed ogni documento necessario ad assistere operazioni di importazione ed esportazione di merce, verranno inviati nel solo formato elettronico. Laddove il documento cartaceo fosse richiesto in originale, il documento potrà essere fornito in idonee forme digitali di autenticazione.</p>
<p><b>Modifiche analisi di rischio doganale</b></p>	<p>In costanza di emergenza Covid-19, fatte salve specifiche esigenze investigative per</p>

**CASSA INTEGRAZIONE**

# Banche, si cerca l'intesa sugli anticipi

Sulla convenzione confronto al ministero del Lavoro con Abi e parti sociali

**Giorgio Pogliotti**

Accelerare i tempi di pagamento della cassa integrazione ordinaria e in deroga per l'emergenza Covid-19 attraverso l'anticipo del trattamento economico da parte delle banche al lavoratore. La convenzione oggetto del confronto a distanza proseguito ieri fino a tarda sera, con il ministro del Lavoro, Nunzia Catalfo, l'Abi, i vertici delle associazioni datoriali, di Cgil, Cisl, Uil e le sigle dei bancari prevede l'apertura di credito in un conto corrente, se richiesto dalla banca, per un importo forfettario complessivo di 1.400 euro, parametrati a 9 settimane di sospensione a zero ore (ridotto proporzionalmente in caso di durata inferiore), da riproporzionare in caso di rapporto a tempo parziale.

Si tratta di una prima risposta alla preoccupazione rilanciata ieri dal consiglio nazionale dei consulenti del lavoro, secondo cui «sarà impossibile per milioni di lavoratori ricevere, nei tempi annunciati dal Governo, gli importi maturati per cassa integrazione, le procedure previste «non permetteranno tecnicamente di arrivare entro il 15 aprile alla liquidazione delle somme da erogare, servono modifiche normative e semplificazioni burocratiche», per i consulenti del lavoro occorrono almeno 60 giorni per superare tutti i passaggi procedurali, dunque, per una sospensione con decorrenza al 12 marzo solo a metà maggio arriverebbero i manda-

ti di pagamento Inps.

La Convenzione riguarda i lavoratori dipendenti (anche soci lavoratori) in servizio allo scorso 23 aprile presso datori di lavoro che, anche in attesa dell'emanazione dei provvedimenti di autorizzazione del trattamento di integrazione salariale per l'emergenza Covid-19, abbiano disposto la Cig a zero ore ed abbiano fatto domanda di pagamento diretto da parte dell'Inps del trattamento di integrazione salariale ordinario o in deroga.

In base alla bozza del testo, l'erogazione del trattamento avviene attraverso l'apertura di credito in conto corrente da parte della banca che cesserà con il versamento da parte dell'Inps del trattamento di integrazione salariale, e potrà durare al massimo sette mesi. Abi, Confindustria, Confcommercio, Confartigianato, Confagricoltura, Alleanza delle Cooperative, Casartigiani, Cia, Clai, Cna, Coldiretti, Confapi, Confedilizia, Confetra, Cgil, Cisl e Uil, Fisac, First, Uilca, Fabi e Unisin hanno discusso di estendere l'anticipazione all'assegno ordinario per Covid-19 del Fondo di integrazione salariale.

Per limitare l'accesso fisico alle filiali, con il rischio della diffusione del Coronavirus, le banche favoriranno il ricorso a modalità operative telematiche, con l'adozione di condizioni di particolare per evitare un aggravio di oneri. La bozza prevede che se la richiesta di integrazione salariale verrà respinta, o se allo scadere dei 7 mesi l'Inps non avrà versato la somma, la banca potrà richiedere l'importo dell'anticipazione al lavoratore. Se il lavoratore è inadempiente, secondo la bozza, la banca chiederà al datore di lavoro il saldo a debito del conto corrente dedicato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Logistica, a marzo volumi giù fino al 70%

## DISTRIBUZIONE MERCI

Confetra: nel 2020 il rischio è trasportare 95 milioni di tonnellate in meno

**Marco Morino**

MILANO

Il settore della logistica e del trasporto merci si è rivelato, nell'emergenza Covid-19, in tutta la sua strategicità. Eppure rischia di uscirne con le ossa rotte. Il centro studi di Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) prevede una contrazione dei volumi di merce movimentata, nell'arco dell'intero anno, tra il 20 e il 25 per cento. «Parliamo quindi di circa 95 milioni di tonnellate di merci in meno, che valgono 17 miliardi di fatturato e 320mila posti di lavoro» dice il presidente di Confetra, Guido Nicolini. Le cifre sono contenute in un documento, intitolato «Reagire subito: il dopoguerra della logistica rischia di minare la ripresa dell'intera economia nazionale», che Confetra ha appena consegnato nelle mani del premier Giuseppe Conte e della ministra dei Trasporti, Paola De Micheli.

«Siamo la rete che regge l'economia reale - spiega Nicolini - e se la logistica dovesse collassare, non c'è

ripresa che tenga. Da settimane lavoriamo sostanzialmente in perdita: a costi fissi cioè immutati, ma mediamente al 25-30% dei volumi. Noi non potevamo restare a casa, ma ora serve una massiccia iniezione di liquidità attraverso strumenti diretti e attivabili nel giro di pochi giorni, non settimane, per tenere in piedi il settore».

### Una filiera strategica

Quasi 100mila imprese, 1,5 milioni di addetti, 85 miliardi di fatturato nel 2019: il 9% del Pil nazionale. La logistica rappresenta l'architettura connettiva e l'ingegneria organizzativa del sistema economico nazionale: terminalisti portuali, interporti, operatori ferroviari merci, autotrasportatori, magazzini logistici, centri di distribuzione, corrieri, operatori postali, spedizionieri, doganalisti, operatori del cargo aereo, handler. Una lunghissima e complessa catena di imprese e professionalità, tutte interrelate tra loro, che ogni giorno ha garantito e garantisce consumi, distribuzione, approvvigionamento, import, export. Sia ai consumatori finali, cittadini e famiglie, sia alle aziende produttrici di ogni comparto, dalla siderurgia all'agricoltura.

Spiega Nicolini: «Il duplice effetto delle limitazioni fisiche imposte dalle misure di contenimento e della chiusura delle attività produttive no-

stre clienti, è drammatico». A costi fissi ovviamente immutati per le aziende (costo del lavoro, gestione delle flotte di vettori, affitto e gestione dei magazzini, software, oneri amministrativi) hanno corrisposto riduzioni dei volumi fino al 70%, a seconda degli specifici segmenti.

### Il peggio deve ancora venire

Il prossimo futuro non promette nulla di buono, almeno per due ordini di ragioni. La prima: gli effetti del lockdown, prima solo nel commercio poi anche produttivo-industriale, produrrà i suoi insostenibili effetti economici nelle prossime 6/8 settimane. Secondo il centro studi di Confetra, si registrerà una contrazione ulteriore tra il 40 e il 60% dei

volumi residui movimentati, ad aprile e poi a maggio, rispetto al mese di marzo. Ovviamente molto dipenderà dall'eventuale proroga del lockdown stesso dopo il 3 aprile.

### Allarme liquidità

L'emergenza Covid-19 sta provocando nel settore una crisi di liquidità finanziaria di proporzioni inimmaginabili. Si calcolano già oggi oltre 2,5 miliardi di euro di crediti insoluti per i soli comparti del trasporto su gomma, delle consegne e delle spedizioni. «Se non aiutata - avverte Nicolini - la gran parte delle aziende rischia il fallimento: i tempi di incasso delle fatture, oggi, mediamente sugli 80 giorni, non sono più sostenibili». Confetra chiede al governo di attivare un intervento straordinario di Cassa depositi e prestiti (Cdp) affinché essa, direttamente o attraverso gli istituti bancari, anticipi l'incasso di quota parte delle fatture emesse. Per la copertura della misura si stima un fabbisogno di 1,2 miliardi di euro, in parte intesi come fondo di rotazione, in parte a copertura di oneri e interessi.

«Inoltre - chiude Nicolini - è necessaria la creazione di un fondo al fine di ristabilire il settore della logistica e del trasporto merci per la diminuzione di fatturato».



**GOVERNO**  
Paola De Micheli,  
ministro dei  
Trasporti e delle  
Infrastrutture



**IMPRESE**  
Guido Nicolini,  
presidente  
Confetra  
(trasporto merci  
e logistica)

© RIPRODUZIONE RISERVATA