



RASSEGNA STAMPA

Marzo 2021

APPELLO DI CONFETRA AL MINISTRO GIOVANNINI

«La priorità è la semplificazione»

Per il presidente Nicolini servono interventi su procedure e digitalizzazione

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Lunedì Confetra ha inaugurato la nuova stagione governativa incontrando il ministro del Lavoro, Andrea Orlando, nell'ambito di un confronto con le principali parti sociali firmatarie dei contratti collettivi. «A stretto giro speriamo di poter avviare il confronto con il nostro nuovo Ministro» spiega il Presidente «anche perché a partire dal Brennero e dal ricorso a Bruxelles contro la tassazione dei porti italiani, le emergenze non mancano di certo».

Che cosa vi aspettate?

«Ci sentiamo in sintonia con la cultura che il Ministro esprime. Chiediamo dal 2015 una politica logistica e dei trasporti meno ossessionata dalla dittatura "offertista" del mito delle grandi opere e del cemento. Vanno sicuramente completati i Corridoi Europei, le reti Ten-T, i collegamenti di "ultimo miglio" fra hub, nodi e reti che sono stati descritti sia nel programma dell'allora ministro Graziano Delrio "Connettere l'Italia" sia, da ultimo, nell'"Italia Veloce" di Paola De Micheli. Ma riteniamo che bisogna anche parlare d'altro. Non di sole infrastrutture vive la logistica. Abbiamo problemi enormi legati alla scarsa digitalizzazione dei flussi documentali che accompagnano la merce, alla frammentata gestione dei flussi dati, a semplificazioni normative che stentano a vedere la luce. Nella logistica si contano oltre 400 procedimenti amministrativi di controllo in capo a 35 diverse pubbliche amministrazioni. La media in Europa è tra 60 e 70 disposizioni, e quasi sempre coordinate unicamente nei Custom Office nazionali. E poi serve supportare gli inve-

stimenti tecnologici delle imprese e la loro transizione green, attuare fino in fondo il Codice Doganale Unionale, puntare su IoT, blockchain, Intelligenza Artificiale, decidere la collocazione logistica globale del Paese tra Via della Seta, Brexit, nuova Rotta Arti-

ca, Africa, Mediterraneo». **Qual è la prima richiesta in assoluto che farete?**

«Le semplificazioni. Senza dubbio. Non è possibile che lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli, Legge dal 2016, dopo 5 anni sia ancora in attesa del DPCM attuativo. Oppu-

re che i nostri spedizionieri internazionali debbano far riferimento ad articoli del Codice Civile del 1942. O, ancora, che ogni porto adotti per i propri terminalisti una diversa regolamentazione per le concessioni demaniali. E potrei continuare all'infinito. Non sono

chiacchiere queste, sono punti di PIL sprecati perché il Sistema diventa meno "certo", meno attrattivo per gli investimenti e quindi meno competitivo. Altro problema da aggredire è quello dell'ex-works, che riguarda logistica e industria produttiva. In Germania l'ex-works è tra il 20 e il 25 per cento, idem in Francia. In Italia pesa tra il 70 e il 75 per cento. Delegando la logistica al compratore estero non ci si sottrae alla responsabilità doganali e fiscali e si perde pure ricchezza per le imprese e per il Paese».

Che cosa può fare il Ministro?

«Potrebbe coordinare un lavoro congiunto con il MISE, con Dogane, con l'ICE, e prevedere ad esempio agevolazioni di carattere regolatorio per le imprese esportatrici che decidessero di "controllare" la loro logistica. Discorso simile vale ovviamente in import, a parti invertite. Se io controllo il ciclo del mio prodotto ho più efficacia anche nell'arrivo a destino. Con l'ex-works, una volta che ho caricato la mia merce, quando essa esce dal famoso "cancello" del mio stabilimento, non ho più il controllo nella catena del valore. Ecco, questa dinamica costa circa 65 miliardi di fatturato regalati ogni anno ad imprese logistiche estere che vengono a prendersi le nostre produzioni nazionali "al cancello" della fabbrica. Grandi aziende hanno modificato molto la tipologia di vendita e di acquisto, abbandonando tale termine di resa. Così facendo hanno ottimizzato anche tutta l'organizzazione della logistica interna dei loro stabilimenti e dei loro magazzini. Vanno incentivati tali atteggiamenti virtuosi».

©BYNC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

ART: gran parte degli autotrasportatori non è soggetta all'obbligo di contribuzione in favore dell'Autorità

Author : com

Date : 1 Marzo 2021

(FERPRESS) - Torino, 1 MAR - A seguito delle recenti sentenze del Consiglio di Stato, sono tenuti al versamento del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti anche gli operatori economici operanti nel settore dei servizi di trasporto merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti.

Tale obbligo - riferisce una nota dell'ART - sussiste però solo per quegli operatori che si avvalgono di mezzi di capacità di carico di massa complessiva superiore a 26.000 (ventiseimila) chilogrammi, nonché trattori con peso rimorchiabile oltre i 26.000 (ventiseimila) chilogrammi.

Il contributo è fissato nella seguente misura:

0,6 per mille del fatturato 2017 per l'annualità 2019
0,6 per mille del fatturato 2018 per l'annualità 2020
§ 0,6 per mille del fatturato 2019 per l'annualità 2021

Per fatturato deve intendersi l'importo risultante dal conto economico alla voce A1 (ricavi delle vendite e delle prestazioni) sommato alla voce A5 (altri ricavi e proventi) o voci corrispondenti per i bilanci redatti secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS.

Pertanto, il fatturato da prendere in considerazione per il calcolo del contributo è solo quello riconducibile ai mezzi con la capacità sopra individuata (superiore a 26.000 kg.), impiegati esclusivamente nei servizi di trasporto da/per le infrastrutture sopra richiamate.

Dal totale dei ricavi vanno inoltre esclusi i ricavi conseguiti per attività eventualmente svolte all'estero da detti mezzi.

Il fatturato rilevante è solo quello superiore a 3 milioni di euro l'anno, pertanto il contributo da parte delle aziende dell'autotrasporto, è dovuto solo se il suo importo risulti superiore a 1.800,00 euro per ciascuna annualità.

Di conseguenza - conclude la nota ART - una gran parte degli autotrasportatori non è soggetta all'obbligo di contribuzione in favore dell'Autorità di Regolazione dei trasporti.

Il contributo dovrà essere versato secondo le modalità che verranno pubblicate sul sito dell'Autorità www.autorita-trasporti.it da venerdì 5 marzo p.v.

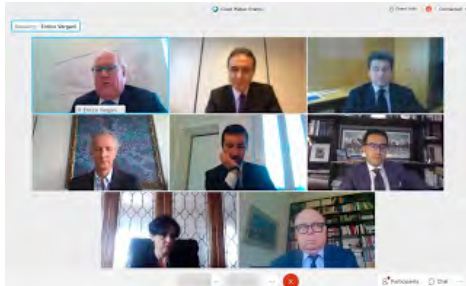
Nicolini (Confetra): "Con 100 milioni di dosi dovrà cambiare la logistica della distribuzione"

Il presidente della confederazione dei trasporti: "Non è un lavoro che si improvvisa: Certo che siamo pronti a dare una mano, se e come la struttura commissariale vorrà"

Genova - Con l'arrivo di nuovi vaccini anti Covid-19 in Italia, nella distribuzione «certamente dovrà cambiare qualcosa. Se i numeri sono quelli annunciati, un conto sono queste 4 milioni di dosi altro le 100 mln di fiale che si aspettano entro fine anno. Quindi nei prossimi 8 mesi». Così Guido Nicolini, presidente di Confetra, la confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, sulle sfide della distribuzione dei vaccini Anti covid-19 quando nei prossimi mesi arriveranno molte più dosi di ora e sul contributo che possono dare le imprese dei trasporti e della logistica italiane. **«Bisogna capire -spiega Nicolini- che la logistica è flessibilità, resilienza, capillarità di penetrazione.** Ovviamente il tutto in assoluta sicurezza. Il nostro lavoro si fonda sulla capacità di portare a destino qualsiasi bene nel minor tempo possibile e ai costi più bassi possibili. Porti, aeroporti, interporti, magazzini, autotrasporto, corrieri, treni merci, rappresentano il sistema circolatorio del Paese. Ma non è un lavoro che si improvvisa. Certo che siamo pronti a dare una mano. Se e come la struttura commissariale vorrà», conclude.

Vaccini, va costruita la filiera logistica

LINK: <http://primo-magazine.blogspot.com/2021/03/vaccini-va-costruita-la-filiera.html>



Vaccini, va costruita la filiera logistica. Il piano vaccini rappresenta una delle operazioni più complicate cui è chiamata a rispondere la logistica italiana. Articolazione operativa, superamento di lacune legislative e burocratiche, gestione della fase post-emergenziale sono solo alcune tematiche con cui il cluster è chiamato a confrontarsi. Dopo l'approvvigionamento restano ancora importanti nodi da sciogliere: trasporti, stoccaggio, distribuzione per la somministrazione. Se ne è discusso nel corso della Tavola rotonda "Covid-19: le complessità dietro al trasporto dei vaccini", organizzata da Bonelli Erede e **Confetra**.

«La vera difficoltà riguarda l'ultimo miglio: serve pianificazione, trasparenza, strumentazioni adatte» ha sottolineato Enrico Vergani di BonelliErede. «E' necessaria una stretta iterazione e comunicazione tra le reti coinvolte», anche nella prospettiva futura, qualora il vaccino fosse

prodotto in Italia, di organizzare l'esportazione del prodotto. Va, di fatto, costruita una filiera logistica, ben conscia delle implicazioni sotto l'aspetto delle responsabilità, con un controllo "end to end" di tutto il percorso della merce. «Non basta solo il trasporto ma anche sistemi di stoccaggio per il monitoraggio continuo della catena. Sarà essenziale l'uso dell'IT ma anche una formazione specifica degli operatori coinvolti. Senza dimenticare la sostenibilità di questa catena logistica, finora messa in secondo piano dall'emergenza. Bisogna uscire dall'emergenza per arrivare a una gestione professionale».

Logistica dei vaccini, la vera sfida deve ancora iniziare

Nel webinar di BonelliErede e Confetra analizzate le difficoltà e le prospettive: il momento clou inizia adesso e finirà (forse) in estate, quando si porrà il tema dell'esportazione del preparato italiano

La vera sfida della logistica legata alla distribuzione del vaccino per il Covid-19 deve, in realtà, ancora partire. Sarà a pieno regime nei prossimi mesi, quando inizierà la campagna di massa, e richiederà uno sforzo notevole più avanti, dopo l'estate, quando verosimilmente sarà pronto il prodotto italiano e quindi bisognerà occuparsi dell'export, e non più dell'import e della relativa distribuzione nel Paese.

È la fotografia scattata questa mattina all'interno di un qualificato webinar organizzato dallo studio legale BonelliErede e da Confetra, dal chiaro titolo "Covid 19: le complessità dietro al trasporto vaccini". Nella sua introduzione Enrico Vergani, leader Focus Team Shipping and Transport di BonelliErede, ha ricordato come "forse non ci rendiamo conto di essere un po' come l'Arca di Noè: se non stiamo scrivendo la storia con questa operazione, comunque stiamo facendo una cronaca molto importante. Ci sono tanti argomenti di cui dibattere e di cui magari si parla poco, se non nel mondo degli addetti ai lavori. Il primo riguarda l'esportazione del vaccino italiano, per la quale dovremo farci trovare pronti, un secondo riguarda anche il riciclaggio del packaging: capisco che quando si è in emergenza una questione come questa possa passare in secondo piano, ma in realtà credo sia opportuno parlarne, è il segnale di un approccio maturo da parte del settore".

Il tema della sfida che attende il comparto della logistica, nelle sue varie sfaccettature, nel corso dei prossimi mesi è stato sviluppato in maniera approfondita da Vincenzo Salvatore, leader Focus Team Healthcare e Life Sciences di BonelliErede: "I numeri parlano chiaro – le sue parole – Sino a questo momento la Commissione Europea ha stipulato contratti per 2,3 miliardi di dosi di vaccino, ma bisogna dire che ad oggi la logistica non è stata chiamata a grandi sforzi vista la scarsa disponibilità di questi prodotti. Saranno invece determinanti i prossimi mesi: da qui a fine giugno dovrà essere consegnato circa 1 miliardo di dosi, ci sono poi 3 vaccini in via di autorizzazione, altri 4 che saranno analizzati prossimamente e altri in via di revisione, come quello cinese. Tutto questo comporterà un'ondata di richiesta di trasporto. Sarà fondamentale la tracciabilità del prodotto, da quando esce dal centro di produzione sino all'inoculazione, non solo per garantire il rispetto di svariate specifiche, ad esempio la catena del freddo, ma anche perché un carico del genere può far gola a diversi criminali".

Per quanto riguarda la distribuzione Salvatore fa giustamente presente che il problema in Italia non è solo relativo all'ultimo miglio: "L'hub è l'aeroporto di Pratica di Mare – racconta – Se da qui i vaccini poi devono raggiungere tutte le Regioni, altro che ultimo miglio: Trieste è a circa 900 chilometri...".

Anche Valentina Lener, direttore generale di Assaeroporti, conferma come “sono ancora pochi i vaccini che occupano le stive degli aeromobili: diciamo che la filiera si sta preparando in attesa di numeri massicci”, mentre Fabrizio Iacobacci, presidente di PharmacomItalia, sottolinea l’importanza della “cultura del prodotto in questo variegato scacchiere. Non si può organizzare la filiera logistica in modo generico quando si parla di farmaci e ancor di più quando si parla di vaccini che devono essere conservati a temperature specifiche e spesso estreme. Serve un protocollo adeguato a questa specializzazione e, in vista dell’esportazione, credo sia il caso di attrezzare all’uopo anche l’aeroporto di Fiumicino, non basta Pratica di Mare”.

Andrea La Mattina, Of Consuel BonelliErede, si è soffermato principalmente sugli aspetti giuridici: “In questo caso – il suo intervento – andiamo incontro a un vero e proprio vuoto. Parliamo infatti di un trasporto molto complesso, che coinvolge più giurisdizioni, più operatori e che ha una problematica di fondo: il trasporto intermodale non è disciplinato da una normativa uniforme e anche in Italia ci sono diversi orientamenti”.

P.R

Covid Italia, Nicolini (Confetra): "Con 100 mln fiale di vaccini distribuzione dovrà cambiare, noi pronti"

L'organizzazione dell'industry logistica: "Speriamo nel confronto con il nuovo commissario Figliuolo"

Con l'arrivo di nuovi vaccini anti Covid-19 in Italia, nella distribuzione "certamente dovrà cambiare qualcosa. Se i numeri sono quelli annunciati, un conto sono queste 4 milioni di dosi altro le 100 mln di fiale che si aspettano entro fine anno. Quindi nei prossimi 8 mesi". Così intervistato da Adnkronos/Labitalia, Guido Nicolini, presidente di Confetra, la confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, sulle sfide della distribuzione dei vaccini Anti covid-19 quando nei prossimi mesi arriveranno molte più dosi di ora e sul contributo che possono dare le imprese dei trasporti e della logistica italiane.

"Bisogna capire -spiega Nicolini- che la logistica è flessibilità, resilienza, capillarità di penetrazione. Ovviamente il tutto in assoluta sicurezza. Il nostro lavoro si fonda sulla capacità di portare a destino qualsiasi bene nel minor tempo possibile e ai costi più bassi possibili. Porti, aeroporti, interporti, magazzini, autotrasporto, corrieri, treni merci, rappresentano il sistema circolatorio del Paese. Ma non è un lavoro che si improvvisa. Certo che siamo pronti a dare una mano. Se e come la struttura commissariale vorrà", sottolinea Nicolini.

Finora, infatti, le imprese di logistica e trasporti lamentano di essere stati pochi ascoltati sul Piano vaccini. "Come organizzazione di rappresentanza dell'industry logistica italiana, circa 100 mila imprese che generano 80 mld di fatturato, abbiamo fin da dicembre -ricorda Nicolini- redatto un position paper sulle principali criticità e sfide che attendevano il Piano Vaccini, almeno per gli aspetti logistico distributivi. Ci abbiamo lavorato con un apposito tavolo tecnico che ha coinvolto oltre 10 grandi associazioni di categoria dell'intera filiera della Pharma Logistics. L'Italia è il secondo esportatore in Ue di farmaci e abbiamo messo il nostro know how a disposizione del commissario. Purtroppo non siamo mai stati neanche ricevuti", sottolinea.

Oggi il vero problema, sottolinea Nicolini, oggi è che "purtroppo scarseggiano le dosi, questa è la principale difficoltà". "Essere dopo due mesi a meno di 4 mln di dosi inoculate, il 2,2% della

popolazione, è un grave problema. Per il Paese ovviamente, non per le imprese logistiche. Per quanto riguarda le imprese, esse operano -continua Nicolini- con le regole del mercato. Quindi lavorano per le case farmaceutiche produttrici, per le Asl, gli ospedali, le Regioni, secondo le regole del mercato. Come del resto da sempre", aggiunge.

E Nicolini ricorda il contributo dato dalle aziende del settore fin dallo scoppio della pandemia. "Noi -ricorda- non ci siamo fermati un solo giorno, neanche durante i drammatici 59 giorni di lockdown totale di un anno fa. Se non avessimo garantito sempre i rifornimenti di generi di prima necessità, generi alimentari, farmaci, combustibili... avremmo avuto la guerra civile e non le cantate dai balconi", sottolinea.

Se davvero dovessero arrivare le dosi di vaccino previste nei prossimi mesi servirà un cambio di passo, secondo Nicolini, anche dal punto di vista della distribuzione. "Francamente, non conosciamo che sistema -sottolinea- sia stato messo in campo, proprio perché non abbiamo mai avuto modo di confrontarci con la struttura commissariale. L'idea di un unico hub aereo a Pratica di Mare e a partire da lì procedere con la distribuzione su gomma fino a destino, dal punto di vista logistico, non è il massimo. La popolazione più anziana e quella più colpita e fragile è nel Centro-Nord. Secondo le nostre stime, quasi il 70% delle dosi dovrebbe avere come destinazione finale dall'Emilia a tutte le regioni dell'arco alpino. Non si comprende perché non si facciano arrivare i voli cargo nel Pharma hub di Malpensa bensì a 662 km di distanza", aggiunge.

Con la scelta di Malpensa, sostiene Nicolini, si eviterebbe "un inutile aggravio di costi di trasporto, tempi e impatto ambientale". "Eppure, la Cargo City di Malpensa è un'eccellenza europea. Come lo è Fiumicino, per lo stoccaggio di prodotti farmaceutici, che avrebbe potuto fare da hub per il centro sud", aggiunge ancora il leader di Confetra.

E la speranza, aggiunge ancora Nicolini, è di un maggiore coinvolgimento con il nuovo commissario per l'emergenza Covid-19, Francesco Paolo Figliuolo. "Noi non giudichiamo gli uomini, giudichiamo gli atti e i provvedimenti. Ci è parso curioso non essere neanche auditi in questi mesi dal commissario per l'emergenza, visto che si parla del nostro lavoro, eccellenza riconosciuta nel mondo. E non potevamo non dirlo. Speriamo che davvero ora possa aprirsi una stagione di confronto nell'interesse del Paese", conclude.

Porto, nuovo patto per lavoro e sviluppo

Livorno, la proposta dell'assessore Barbara Bonciani alla realtà economica, sociale e imprenditoriale dello scalo cittadino

LIVORNO

«Serve un nuovo Patto per il lavoro, la competitività e coesione sociale del sistema città-porto Livorno». È la proposta avanzata ieri dall'assessore con delega porto del Comune Barbara Bonciani. L'ha annunciato alla comunità portuale riunita appositamente. Obiettivo dunque avviare «una riflessione congiunta, con senso di responsabilità e visione comune, sul futuro del lavoro portuale e del comparto della logistica in un'ottica di sistema». - ha spiegato l'assessore Bonciani - l'amministrazione comunale ha inteso in questo modo concretizzare il processo di governance allargata e di dialogo sociale già intrapreso per la gestione degli effetti del covid 19 sulla comunità con le cabine di regia città-porto, per finalizzarlo su obiettivi comuni che trovino convergenza e una loro sintesi per lo sviluppo competitivo

del porto, della città, delle imprese portuali, della logistica e dei lavoratori».

Hanno partecipato all'iniziativa il Segretario Generale dell'Autorità Portuale Massimo Provinciali, Umberto Paoletti (Confindustria), Enrico Bonistalli (Asamar), Gloria Dari (Spedimar e Confetra Toscana), Massimo Angioli (CNA Trasporti), Marco Mignogna e Enio Lorenzini (Assiterminal), Enzo Raugeri (Ancip), Jari de Filicaia (Lega Cooperative), Matteo Trumpy (ALP), Fabrizio Zannotti e Giuseppe Gucciardo (Cgil), Ginaluca Vianello (Uil) e Dino Ketzei (Cisl). «In questo periodo di crisi dovuto alla pandemia, con riflessi su portualità e comparto della logistica, le istituzioni pubbliche hanno grandi

responsabilità nel supportare la ripresa e lo sviluppo. - ha dichiarato la Bonciani - Come assessore al porto e integrazione città porto sento il dovere di attivare

un percorso per supportare un progetto di medio-lungo periodo che unisca la comunità portuale su obiettivi di competitività e coesione sociale in cui il fine della qualità del lavoro abbia

la sua centralità». Di qui la necessità di aggiornare il Patto per il lavoro, riempiendolo di nuovi contenuti ampliandolo a tutta la comunità portuale, inserendo le associazioni della logistica.

«Questo per avviare insieme un percorso costruttivo, che non può che essere di comunità che

guardi al futuro, - ha sottolineato la Bonciani - in un clima di pace sociale e collaborazione per favorire la competitività dell'intero sistema a vantaggio della città, delle imprese e dei lavoratori». L'assessore Bonciani ha inoltre evidenziato la necessità di «inserire fattivamente il comparto della logistica nel processo in atto per fare sistema, considerando che la logistica, parte più consistente del settore, ha perso il 30% dell'export a causa della pandemia e questo impatta gravemente sulla portualità e sull'occupazione». Fare comunità sul fronte lavoro e competitività del sistema città-porto «significa condividere visione e responsabilità nella consapevolezza che lo sviluppo delle imprese portuali, come quello delle imprese della logistica - ha concluso la Bonciani - e delle spedizioni, dipenderà dalla capacità di promuovere sviluppo, pace sociale e processi innovativi capaci di generare occupazione di qualità».



LA PANDEMIA

La logistica, parte più consistente del settore, ha perso il 30% dell'export

La logistica negli ospedali viaggia senza risorse, tecnologie ...

LINK: https://www.transportonline.com/notizia_50903_La-logistica-negli-ospedali-viaggia-senza-risorse,-tecnologie-e-operatori-specializzati.html

02 Mar 2021 La logistica negli ospedali viaggia senza risorse, tecnologie e operatori specializzati A lanciare l'allarme sono stati i responsabili di Assologistica. Negli ospedali mancano operatori specializzati nella logistica, oltre a risorse e tecnologie. A lanciare l'allarme sono stati i responsabili di Assologistica che nel corso di un'audizione sul Recovery Fund nella commissione Lavori pubblici del Senato hanno denunciato come "la logistica rappresenti un'area importantissima? per la sanità pubblica ma, nonostante questo, all'interno delle aziende ospedaliere, gestite in outsourcing, non ci siano operatori specializzati. E così", hanno affermato sempre i responsabili di Assologistica, "la logistica nella sanità pubblica, che vale in beni e servizi da gestire 18 miliardi di euro, è in difficoltà, non gestita con tecniche e modalità adeguate". Una situazione che è stata definita "a macchia di leopardo" e che nelle diverse aree del Paese potrebbe essere "fortemente" migliorabile", secondo uno studio Assologistica e Politecnico di

Torino, mettendo a disposizione quello che attualmente invece manca: "risorse, tecnologie e operatori specializzati". I responsabili dell'associazione hanno chiesto chiede quindi, come "citato nel Next Generation Ue", che questi progetti vengano gestiti "in partenariato? pubblico e privato, pagando canoni in maniera adeguata con gare con respiro di circa 10 anni". Fonte: STRADAFACENDO

Cambio di rotta per il cargo di Ita Spa: possibili sinergie con Poste

3 Marzo 2021

Cambio di rotta per le strategie cargo della 'nuova Alitalia'. Secondo quanto riportato oggi dal Messaggero, l'esecutivo guidato da Mario Draghi starebbe considerando la possibilità di strutturare la newco dando ampio spazio a collaborazioni con Leonardo, per quel che riguarda le attività di manutenzione, e con Poste Italiane relativamente alle spedizioni merci.

Pochi i dettagli emersi finora su questa ipotesi e sulle forme che potrebbero avere queste partnership, attualmente allo studio del Ministero dello Sviluppo Economico e di quello del Tesoro. Quel che sembra chiaro è questa architettura (insieme a un più generale alleggerimento della newco) servirebbe a garantire alla nuova Ita Spa maggiore discontinuità con la società che l'ha preceduta, [come richiesto dalla Commissione Europea](#).

Relativamente alla sola attività di trasporto merci va detto che un'impostazione basata su "sinergie e collaborazioni" con Poste sembra rappresentare un deciso cambio di traiettoria rispetto alle ipotesi emerse finora, in cui il cargo pareva dover acquistare [un ruolo chiave nelle attività del vettore](#). Un impegno maggiore sul trasporto merci per Ita Spa era stato invocato peraltro da Anama (Fedespediti), che aveva auspicato che la newco si dotasse di mezzi freighter che potessero fare base sull'aeroporto di Malpensa.

Riguardo invece il potenziale partner, si può rilevare come la sua attività di trasporto aereo abbia vissuto un [boom a seguito della pandemia](#) e dello sviluppo dell'e-commerce, e come la sua flotta (quella cioè del vettore Poste Air Cargo) sia stata recentemente potenziata tanto da contare ora cinque B737-400F e due ATR72-500.

Passando invece all'impianto generale della nuova Ita Spa, in questi giorni sono emerse anche altre indiscrezioni secondo le quali si sta facendo strada l'idea di una compagnia in versione ridotta, con una flotta compresa tra i 45 ed i 50 aerei e circa 5 mila dipendenti (a dicembre i rumors riportati dal Corriere della Sera parlavano di 50 velivoli, di cui 6 Boeing preferiti ad altri modelli per l'elevata capacità cargo). Secondo il Messaggero circola però anche l'ipotesi di un vettore con 44 velivoli e circa 3 mila dipendenti.

Al di là dei dettagli, il piano dovrebbe essere presentato alla Commissaria alla Concorrenza Margrethe Vestager nella call programmata verso la fine di questa settimana.

Ieri il CdA dell'azienda si è riunito a Roma per una "sessione di aggiornamento sul processo di pianificazione" che secondo la stessa azienda dovrà tenere conto di tre fattori chiave: l'evoluzione del dialogo istituzionale, delle relative scadenze e delle implicazioni sulla struttura con cui Ita sarà autorizzata ad operare, le modalità e i tempi con cui Alitalia in Amministrazione Straordinaria gestirà la dismissione dei suoi asset, ma anche le previsioni del traffico aereo atteso per i prossimi trimestri.

Nicolini (Confetra): “Per i vaccini un solo hub a Pratica di Mare non è il massimo”

Una questione emersa, abbastanza ‘sconvolgente’ nell’ottica delle parti opportunità lavorative che caratterizza l’attuale scorcio storico, di questa fase evolutiva dell’organizzazione logistica, è emersa dai sondaggi tra gli operatori, molto dei quali hanno ammesso di avere sentito dire candidamente: “c’è bisogno di alti addetti, d’accordo; ma non vogliamo donne in magazzino...”

“L’idea di un unico hub aereo a Pratica di Mare e a partire da lì procedere con la distribuzione su gomma fino a destino, dal punto di vista logistico, non è il massimo” per il recapito dei vaccini anti-Covid sul territorio italiano anche perché “secondo le nostre stime, quasi il 70% delle dosi dovrebbe avere come destinazione finale dall’Emilia a tutte le regioni dell’arco alpino”.

Lo ha detto Guido Nicolini, presidente di Confetra, in un’intervista all’agenzia AdnKronos, rimarcando come, data appunto la distribuzione della popolazione sul territorio italiano, sarebbe preferibile far arrivare i voli cargo “nel Pharma hub di Malpensa”, che potrebbe rappresentare il nodo per la distribuzione nell’area del centro nord, al fianco di Fiumicino per il centro-sud.

Complice il cambio ai vertici della struttura commissariale voluto dal presidente del consiglio Mario Draghi, con la nomina di Francesco Paolo Figliuolo, la Confederazione è tornata a far sentire la propria voce sul tema della logistica dei vaccini evidenziando come l’attuale modello non potrà evidentemente essere mantenuto quando le dosi disponibili cresceranno di numero: “Un conto sono queste 4 milioni di dosi, altro le 100 milioni di fiale che si aspettano entro fine anno”.

Nicolini ha anche ricordato che Confetra – “come organizzazione di rappresentanza dell’industry logistica italiana, circa 100 mila imprese che generano 80 miliardi di fatturato” – abbia sin dallo scorso dicembre redatto un position paper sulle principali criticità e sfide per gli aspetti distributivo-logistici del piano vaccini, istituendo “un apposito tavolo tecnico che ha coinvolto oltre 10 grandi associazioni di categoria dell’intera filiera della Pharma Logistics” senza però essere coinvolta nell’approntamento dello stesso piano: “Ci è parso curioso non essere neanche auditi in questi mesi dal commissario per l’emergenza, visto che si parla del nostro lavoro, eccellenza riconosciuta nel mondo”.

La speranza, aggiunge ancora il presidente di Confetra, è che ora la Confederazione possa avere un maggiore coinvolgimento con il nuovo commissario per l’emergenza Covid-19: “Certo che siamo pronti a dare una mano. Se e come la struttura commissariale vorrà”.

TRASPORTO MULTIMODALE

«Vaccini, operatori ancora esclusi»

Lo studio di Confetra e BonelliErede: servono gli specialisti nella distribuzione

ALBERTO GHIARA

GENOVA. «L'estate scorsa l'Unione europea, in una situazione di emergenza, ha opzionato 2,3 miliardi di dosi di vaccino attraverso contratti preliminari d'acquisto. Finora la logistica non è stata colpita da questa quantità a causa della scarsa quantità del prodotto in circolazione. Ma stimiamo che da qui a giugno verranno distribuite in Europa un miliardo di dosi», afferma Vincenzo Salvatore, leader Focus team healthcare and life sciences dello studio legale BonelliErede, specializzato nel settore trasporti. Salvatore ha partecipato al convegno "Covid-19: le complessità dietro il trasporto del vaccino", organizzato da Confetra assieme allo stesso BonelliErede, che ha fatto il punto sulla situazione in Italia della distribuzione dei vaccini.

«I vaccini - ha confermato Valentina Lener, direttrice generale di Assaeroporti - stanno arrivando, ma l'ondata attesa e temuta non è ancora arrivata. I vaccini sono soltanto una minima parte dei farmaci e prodotti sanitari che occupano le stive degli aeromobili». Quando l'ondata arriverà, però, quale situazione troverà? Dal convegno è emerso come il sistema logistico italiano sia attrezzato per affrontare la situazione, essendo al servizio della seconda nazione per produzione di farmaci in Europa, ma non sia ancora stato coinvolto adeguatamente. «Abbiamo fatto un survey - ha detto ancora Lener - sulle disponibilità degli aeroporti. Abbiamo 2 mila metri cubi disponibili per conservare merce a temperature fra i -2 e i -8 gradi centigradi e 900 metri cubi per conservare merce fino a -20 gradi». Il problema è che la catena di distribuzione, per

volge tutto il territorio nazionale, è ancora affidato all'esercito, in una logica emergenziale.

«Il ruolo degli operatori logistici - ha sottolineato Enrico Vergani, leader Focus team shipping and transport di BonelliErede - è limitato o escluso fin dal principio. Occorre superare questa fase emergenziale e arrivare a una gestione professionale di una delle maggiori operazioni logistiche della storia». Vergani ha detto che con l'approvazione del vaccino di Johnson and Johnson i volumi trasportati sono destinati a aumentare notevolmente e ha ricordato che in futuro ci sarà anche una produzione italiana, per cui non dovrà più essere gestita soltanto l'importazione di vaccino, ma anche l'esportazione. Il convegno ha messo a fuoco anche i problemi giuridici legati alla logistica dei vaccini: dell'indeterminatezza delle responsabilità in una catena che coinvolge diverse modalità di trasporto, in Italia soprattutto aerea e terrestre, ai rischi connessi all'attenzione che sta rivolgendo la criminalità organizzata a questo settore. Andrea La Mattina ha spiegato come il sistema di distribuzione del vaccino è complesso, mentre il trasporto multimodale non è ben disciplinato, mentre Francesco Sbisà ha detto che i rischi per gli operatori logistici sono di due tipi: da un lato essere vittime di reati, come a esempio furti; dall'altro essere chiamati a rispondere di concorso in reati come adulterazione per cattiva conservazione, lesioni, truffa.

COVID-19 AND ALLIUM DROITTI RISERVATI

la parte che arriva all'aeroporto di Pratica di Mare è gestita dai produttori esteri, mentre da qui in poi, nel cosiddetto ultimo miglio che in realtà coin-

La logistica è un sostantivo declinato al femminile

Quattro testimonial 'rosa' d'eccezione al seminario digitale, promosso da Wista Italia e dalla Camera di Commercio Venezia Rovigo, sul tema: "Donne e logistica, non è un lavoro per (soli) uomini"

di Angelo Scorza

Sono scesi in campo – rigorosamente digitale, come si impone in tempi di distanziamento sociale obbligatorio – quattro 'grossi calibri', ciascuno per motivi diversi, del mondo dei trasporti marittimi e terrestri tinto di rosa per fare da principali testimonial al webinar promosso da Wista Italia (Women's International Shipping & Trading Association), Manpower talent solution, Noi Welfare, Confetra e i 'padroni di casa' virtuali della Camera di Commercio Venezia Rovigo, che aveva un titolo dle tutto autoesplicativo: "Le donne della logistica. Non è un lavoro per (soli) uomini"

A portare le rispettive testimonianze di carriera ultradecennale spesa in ambito trasportistico, condite anche da qualche aneddoto di impatto epidermico, raccontando successi ottenuti e difficoltà superate, quattro donne manager e imprenditrici profondamente diverse tra di loro ma fra loro accomunate dalla medesima passione per il settore in cui operano, con ruoli differenti e molteplici ma tutti egualmente responsabilizzanti e di rappresentanza.

L'incontro in streaming, introdotto da una serie di dati, tabelle e fatti sul mercato del lavoro e sull'imprenditoria femminile, enunciati e illustrati dai referenti di CFLI, CCIAA rodigina e Manpower, si proponeva di aprire una riflessione su professioni e carriera delle donne nel settore logistico; uno dei numerosi ambiti lavorativi tradizionalmente associato perlopiù agli uomini, sebbene – in questo caso parlano le statistiche - le rappresentanti del gentil sesso svolgono un ruolo sempre maggiormente significativo in questa branca dell'economia, sia scegliendo di entrarvi con la partecipazione ai corsi di formazione che riempiendo poco alla volta le caselle della struttura occupazionale di base. Ma soprattutto – ed è questo, a nostro parere, l'aspetto saliente su cui hanno fatto riflettete le vicende narrate dalla quattro relatrici invitate a parlare, sempre più alcune, anzi molte, di esse raggiungono posizioni di vertice nelle aziende in cui operano per esclusivi meriti acquisiti sul campo.

Obiettivo centrato in pieno, se si considera quantomeno la qualità e originalità degli interventi che si sono succeduti a trattare del sub-tema "Lavoro e carriera nelle imprese di logistica: esperienze a confronto" che sono stati appannaggio in rapida successione di: Silvia Moretto, Presidente Fedespedi e CEO DB Group; Costanza Musso, Amministratore Delegato M.A. Grendi 1828; Isabella De Martini, Ufficiale Medico di bordo su navi da crociera, docente universitario ed ex Parlamentare Europeo; Anna Carnielli, Avvocato Marittimista.

A moderare sapientemente il tutto, la ‘commercialista del mare’ Paola Tongiani – specialista del settore marittimo e cantieristico, specie nella finanza aziendale - Presidente per il biennio 2019-2021 di Wista Italia, in una delle sue uscite pubbliche (purtroppo limitate dalla pausa congressuale imposta dal lockdown pandemico) dopo la [nomina su base elettorale](#) che l’ha onorata a fine 2019.

Secondo quanto stimato da Manpower sono 100 mila imprese logistiche censite in Italia che danno lavoro a 1,5 milioni addetti e generano 85 miliardi di euro di fatturato.

Nota di rilievo al contorno, delineata nelle relazioni introduttive, l’effetto pandemia: sono cresciuti di 2 milioni i consumatori di servizi logistici tramite e-commerce durante l’ultimo anno, e ben due terzi di questi sono espressamente motivati dalle restrizioni agli acquisti di persona posti dal lockdown. Insieme ad un fiorire della domanda, questo impulso al commercio elettronico pone anche delle sfide, come la necessità di aumentare i magazzini e più in generale la richiesta di immobili, e al contempo crea degli scompensi, come la diminuzione significativa di attività per i settori automotive e fashion.

Eppure nell’UE la percentuale di donne impiegate nel settore dello stoccaggio e trasporti (che offre lavoro a 11 milioni di persone, 5% dell’occupazione totale e quasi il 5% del PIL) è il 20%, ancora relativamente bassa, con l’Italia allineata a questo numero (Eurostat 2016).

Una questione emersa, abbastanza ‘sconvolgente’ nell’ottica delle parti opportunità lavorative che caratterizza l’attuale scorcio storico, di questa fase evolutiva dell’organizzazione logistica, è emersa dai sondaggi tra gli operatori, molto dei quali hanno ammesso di avere sentito dire candidamente: “c’è bisogno di alti addetti, d’accordo; ma non vogliamo donne in magazzino...”

Effetti e lezioni logistico-industriali dalla pandemia

LINK: http://www.ilnautilus.it/porti/2021-03-04/effetti-e-lezioni-logistico-industriali-dalla-pandemia_82023/



Effetti e lezioni logistico-industriali dalla pandemia
Scritto da Redazione Cultura, Italia, Logistica, News, Porti, Trasporti giovedì, Marzo 4th, 2021
Aumento del peso dello Stato, accorciamento delle catene di fornitura, ridimensionamento di settori economici, resilienza come requisito, delivery vs distribuzione, logistica come fattore di produzione: da crisi congiunturale a mutamento strutturale del tessuto economico. Tutto questo l'8 marzo a Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry in livestreaming. Milano-La scorsa edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry ha assistito in diretta all'inizio della pandemia Covid-19. Chi c'era si ricorderà delle notizie in arrivo dalla Cina, dei discorsi nei corridoi relativi all'organizzazione di spedizioni di mascherine e guanti a Wuhan... A un anno di distanza, cosa insegna la crisi pandemica dal punto di vista industriale e logistico? I due

punti più evidenti sono l'aumento del peso dello Stato (e del relativo debito) e la resilienza che è diventata un requisito di ogni attività economica, sia essa industriale, commerciale o logistica. Ma gli effetti, e le relative lezioni, non si fermano qui. L'aumento del prezzo dei noli marittimi e la scarsa disponibilità di container sono forse un fenomeno passeggero, ma ha messo in luce che la logistica è un fattore della produzione. Per gli effetti permanenti, in alcuni settori come farmaci e presidi sanitari, i componenti elettronici, le batterie e certe materie prime, è in atto l'accorciamento e la ristrutturazione delle catene di fornitura, con diverse sfumature, dal reshoring alla diversificazione produttiva nei singoli mercati di riferimento. Inoltre, gli impedimenti al libero movimento delle persone ha portato a un'espansione rapida delle diverse forme di commercio basato sul delivery

touchless a discapito di quelle basate sulla distribuzione in luoghi fisici. Il pericolo paventato la scorsa primavera dal settimanale The Economist di una persistente 'economia al 90%' si è avverato, in alcuni casi siamo più vicini all'80%, o peggio. Goldman Sachs calcola che il grado di 'apertura' dell'economia europea sia ora al 64%, facendo 100 il periodo pre-pandemia. Ma al di là della congiuntura, interi settori economici sono in una crisi da cui non si vede sbocco e che tracima in altri settori, apparentemente non collegati. Peggio, per alcuni settori l'attuale crisi si somma e moltiplica gli effetti di crisi e transizioni già in atto. Un esempio per tutti, la filiera italiana dell'automotive. Questo ha ripercussioni dirette su tutti gli ambiti della logistica e spinge a chiedersi: da crisi congiunturale siamo ormai a un ridimensionamento e ristrutturazione del sistema economico? Come prepararsi? Non esiste

miglior posto per farsi un'idea chiara della situazione ascoltando i protagonisti in prima linea e gli esperti più qualificati. In apertura della sessione pomeridiana della prima giornata di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, lunedì 8 marzo, ecco quindi: Ammiraglio Ispettore (CP) Nicola Carlone, Capitaneria di Porto di Genova; Giuseppe Mele, Direttore Area Coesione Territoriale e Infrastrutture, Confindustria; Damiano Frosi, Direttore, Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano; Luca Lanini, Professore, Università Cattolica del Sacro Cuore; Ermanno Giamberini, Presidente, Confetra Campania; Mario Mattioli, Presidente, Confitarma; Oliviero Giannotti, Segretario Generale, Assopporti Ivan Russo, Professore Associato, Università di Verona, Dipartimento di Economia Aziendale; Lucia Buffoli, Transports & Logistics, Mapei Group; Davide Gariglio ed Edoardo Rixi, Commissione Trasporti, Camera dei Deputati. Conduce Marco Comelli - Principal Consultant, Studio Comelli. Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry è dal 2017 l'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il

mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, il mondo dell'economia produttiva italiana e la realtà politico-amministrativa. L'evento, promosso da un comitato composto da Confetra, ALSEA e The International Propellers Club, è in programma l'8, 9 e 10 marzo in live streaming. Maggiori dettagli sull'agenda delle tre giornate sono disponibili sul sito www.shippingmeetsindustry.it La manifestazione è gratuita, per registrarsi www.shippingmeetsindustry.it/partecipa/

Logistica e portualità, una tavola rotonda

LINK: <https://www.gazzettadilivorno.it/livorno-logistica-e-portualita-una-tavola-rotonda.htm>



L'incontro sarà presieduto dall'assessora al Porto e Integrazione porto-città Barbara Bonciani che è anche membro del comitato scientifico di Rete LIVORNO - Il Comune organizza una tavola rotonda su logistica e portualità. L'evento, dal titolo "Livorno: l'ecosistema porto-città-territorio-comunità logistica, lavoro e portualità: una visione innovativa per il futuro" è organizzato per il 19 Marzo dall'amministrazione comunale in collaborazione con l'Associazione internazionale per la relazione fra porto e città (Rete), di cui il Comune è socio collaboratore, e il Cnr Iriss di Napoli. La tavola rotonda, che verrà trasmessa in streaming sul canale youtube del Comune di Livorno (www.bit.ly/3bqGyaD) dalle 15.30 alle 17.30, si inserisce in un ciclo di webinar organizzati da Rete in Italia sui temi della logistica, portualità e integrazione città porto in Italia. L'incontro sarà presieduto dall'assessora al Porto e

Integrazione porto-città Barbara Bonciani che è anche membro del comitato scientifico di Rete. "L'incontro del 19 Marzo - spiega il Comune in una nota- sarà l'occasione per affrontare tematiche di grande interesse per lo sviluppo del territorio livornese legate in particolare alle opportunità di sviluppo e occupazione derivanti dai processi da attivare mediante i nuovi investimenti infrastrutturali portuali e retroportuali. Gli investimenti che caratterizzano l'attuale sviluppo del porto e della città di Livorno, con la prevista espansione a mare (Darsena Europa) e retroportuale, con lo sviluppo del piano del ferro (scavalco ferroviario e progetto raccordo), necessiteranno di una logistica 5.0; una logistica capace di rispondere in maniera efficiente agli scenari futuri che si apriranno in termini di automazione, connettività, sostenibilità, rigenerazione energetica e capitale

umano. Tutti temi che necessitano di essere affrontati già in partenza, con grande senso critico e con una visione comune città-porto". All'incontro parteciperanno Ivano Russo, direttore generale Confetra; Piero Neri, presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara; Paolo Dario, prorettore alla Terza Missione della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa e Gloria Dari, presidente di Spedimar Livorno, recentemente nominata presidente di Confetra Toscana. A facilitare la discussione sarà Massimo Clemente, direttore Cnr Iriss di Napoli e del comitato scientifico Rete. Fra i focus tematici dell'incontro: gli scenari nazionali della logistica 5.0, con particolare riferimento ai porti e alla catena logistica integrata; l'automazione e robotica come asset di sviluppo a supporto della portualità; la semplificazione digitale e competitività del sistema città-porto; il capitale umano: riconversione delle

competenze e sviluppo di lavoro di qualità. "Questa tavola rotonda rende protagonista la città di Livorno nel dibattito nazionale attuale sulla logistica e portualità - commenta l'assessora Barbara Bonciani - Si tratta di un primo appuntamento inserito nell'ambito di un programma articolato che interesserà anche altre realtà portuali e che vedrà la partecipazione di esperti del settore e delle Università e centri di ricerca che costituiscono una risorsa di grande rilevanza nel supporto ai processi di sviluppo e innovazione che le sfide della logistica e della portualità pongono, soprattutto in termini di introduzione di nuove tecnologie applicate ai processi".

I servizi per le merci ad alto valore intrinseco

LINK: http://www.logisticamangement.it/it/articles/20210304/i_servizi_per_le_merci_ad_alto_valore_intrinseco



I servizi per le merci ad alto valore intrinseco Articoli 04-03-2021 Tutte le ricerche condotte sulla composizione delle esportazioni del nostro Paese mettono in rilievo un fenomeno interessante: a partire dai primi anni '90 l'aumento costante del valore medio del singolo prodotto. Sono diversi i casi interessanti, tra gli altri salta all'occhio per esempio quello delle calzature, il cui valore medio per paio rispetto alla media mondiale da un valore inferiore del 14% ad uno positivo superiore del 140%. Globalmente, il mix di beni di consumo e di consumo durevoli Made in Italy è inoltre composto da merci ad elevato valore intrinseco rispetto alla media internazionale. Pensiamo al peso di gourmet food&beverage, top brand fashion, gioielli, luxury automotive e nautica, design. Anche in conseguenza di questa caratteristica delle nostre esportazioni, le aziende italiane, dagli spedizionieri ai logistici ai trasportatori,

hanno sviluppato competenze d'eccellenza, anche essi fatte valere sui mercati internazionali e non solo come supporto per l'esportazione. Oltre ai settori già citati, i nostri specialisti rivestono un ruolo rilevante anche per ambiti "global" come opere d'arte ed antiques. Alto valore significa alto rischio, e quindi legal e assicurazioni, dove i nostri studi e broker se la giocano alla pari con i leader mondiali del settore, americani, britannici, svizzeri e olandesi. Senza dimenticare la tecnologia, necessaria al tracciamento e al controllo in tempo reale delle condizioni di trasporto. Un mondo affascinante e poco conosciuto quello della logistica dei prodotti a valore intrinseco, che sarà trattato l'8 marzo nel secondo pomeriggio di **S h i p p i n g , Forwarding&Logistics meet Industry** dai maggiori specialisti del settore: **Alessandro Albertini**, Presidente **ANAMA**; Alvise di Canossa, Presidente

Arteria; Fabrizio Oleari, CEO Snatt logistica; Barbara Amerio, Confindustria Nautica; Franco Larizza, Larizza Consulting Insurance Broker; Andrea Gregor, Project Manager Zenatek; Andrea La Mattina, Of Counsel, membro del Focus Team Shipping and Transport BonelliErede; Paolo Scudieri, Presidente Adler Pelzer Group; Carlo Palmieri, Vice Presidente, SMI Sistema Moda Italia. Conduce Riccardo Fuochi, Presidente, The International Propeller Club Port of Milan. Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, promosso da un comitato composto da **Confetra**, ALSEA e The International Propellers Club, è in programma l'8, 9 e 10 marzo in live streaming.

L'eccezione Italia: chi controlla la logistica e perché dovrebbe interessare la politica.

L'evento a Milano il 9 marzo

Un Paese che importa materie prime e semilavorati ed esporta prodotti finiti ma che non ha chiare le criticità del controllo delle proprie catene di fornitura

Può un Paese manifatturiero, immerso nel Mediterraneo e con una spiccata vocazione all'export come l'Italia, nella top ten mondiale per esportazioni, secondo nell'Unione Europea per avanzo commerciale extra-Ue, con un tessuto industriale incentrato su trasformazione di materie prime e semilavorati, non esercitare controllo o anche l'adeguato interesse politico per logistica e le catene di fornitura? Di questo e non solo si parlerà durante la sessione **“Chi controlla la logistica italiana e perché dovrebbe interessare all'industria (e alla politica)”**, nell'ambito della V edizione di [Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry](#) che si terrà a Milano martedì 9 marzo nella sede ALSEA. All'evento parteciperanno numerosi ospiti (elenco in calce) tra i maggiori esponenti italiani del mondo dei trasporti, dei porti e di interporti, della logistica, del commercio e delle dogane.

Se ne parla poco ma l'Italia, nel campo logistico, rappresenta un'eccezione (in negativo) nel Vecchio Continente. A differenza di altri grandi Paesi Ue, non dispone di campioni nazionali o big player come, per fare qualche esempio, Dhl o Hapag Lloyd in Germania o CMA CGM in Francia. Ma soprattutto si scopre “schiava” dei colossi stranieri: come ha rilevato una recente analisi SRM, il 73% delle esportazioni italiane avviene senza alcuna forma di controllo delle imprese produttrici sulle fasi del trasporto da origine a destino. Negli altri Stati Ue come Germania, Francia e Spagna la percentuale è pari solo al 30%. Questa modalità viene definita “franco fabbrica”: le aziende italiane vendono ad acquirenti esteri che si fanno carico del ritiro della merce nella sede di produzione e da lì gestiscono ogni passaggio della trasporto: la scelta degli spedizionieri, le rotte e le strade, le compagnie di navigazione eccetera. Una rinuncia alla sovranità logistica che ha implicazioni dirette sulla competitività del tessuto economico e sul mancato valore prodotto dalle aziende di trasporto italiane.

Il trionfo del “franco fabbrica” è solo una delle conseguenze del mancato interesse da parte della politica per i processi logistici. Di questo e di molto altro se ne discuterà all'evento in programma martedì 9 marzo a Milano ([clicca qui per l'iscrizione](#)).

Martedì 9 marzo

ore 9.00 - 10.30

Chairman: **Claudio Paudice**, Huffington Post

Marco Migliorelli, Vice Presidente Confetra; **Federico Petroni**, Analista Geopolitico **Limes**; **Marcello Minenna**, Direttore Agenzia delle Dogane e dei Monopoli; Enrico Pastori, Direttore TRT; **Sergio Bologna**, Presidente AIOM; **Zeno D'Agostino**, Presidente AdSP Adriatico Nord-Orientale; **Sergio Prete**, Presidente AdSP Mar Jonio; **Pietro Costa**, Promos Italia; **Silvio Ferrando**, Marketing and International Business Manager, AdSP del Mar Ligure Occidentale; **Luca Becce**, Presidente Assiterminal; **Marco Spinedi**, Presidente Interporto Bologna; **Andrea La Mattina**, Of Counsel, membro del Focus Team Shipping and Transport, BonelliErede; **Gianni Pietro Giroto**, Presidente 10a Commissione Industria Commercio Turismo, Senato della Repubblica.

Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry è dal 2017 l'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, il mondo dell'economia produttiva italiana e la realtà politico-amministrativa. L'evento, promosso da un comitato composto da Confetra, ALSEA e The International Propellers Club, è in programma l'8, 9 e 10 marzo in live streaming.

Il Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e il sistema logistico del Mezzogiorno

LINK: <http://primo-magazine.blogspot.com/2021/03/il-piano-nazionale-di-ripresa-e.html>



Il Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e il sistema logistico del Mezzogiorno 5 Marzo 2021

- Organizzato da **Confetra** Mezzogiorno, si terrà martedì 16 marzo 2021 alle ore 15:00 il webinar:
WEBINAR IL SISTEMA LOGISTICO DEL MEZZOGIORNO: SFIDE E OPPORTUNITÀ IL PNRR È LA RISPOSTA ? Domenico De Crescenzo, coordinatore di **Confetra** Mezzogiorno, ne parla con: Ennio Cascetta - Professore ordinario di pianificazione dei sistemi di trasporto, Università degli Studi di Napoli Federico II Vito Grassi - Vice Presidente Confindustria Alessandro Panaro - Capo del Dipartimento Maritime & Energy, SRM Federico Pirro - Professore presso il Dipartimento DISUM Università di Bari Per partecipare bisogna registrarsi al link: <https://register.gotowebinar.com/register/6722500267475534094>

Porti e crociere, da Assiterminal e Assologistica due proposte di legge per la ripartenza dei traffici

Genova – **Riproposizione della riduzione canoni concessori** per i porti italiani proporzionale al calo dei fatturati, prendendo spunto dall' art.199, DL 34/20 e Ordine del giorno (Odg) approvato in sede di conversione DL Milleproroghe (inserito in relazione illustrativa); e **riproposizione del fondo "Terminal Passeggeri"** ex art.1, co.666, L.178/20, in considerazione del protrarsi della mancata ripartenza dei traffici crocieristici (2020 = – 94% contro 2019 – stime I semestre 2021 (sulla base dei dati fornitici dagli operatori ad oggi) – 99% vs 2019).

Sono le **due proposte normative** che i presidenti di Assiterminal e di Assologistica, **Luca Becce** e **Andrea Gentile**, hanno sottoposto con una lettera ai capigruppo e presidenti delle Commissioni Trasporti-Bilancio di Camera e Senato.

“L' obiettivo è quello di promuovere istanze che possano avere una ricaduta positiva sul “sistema” dell' imprenditorialità portuale, coerentemente con i dettati normativi contenuti nei decreti “ristori” emanati nel corso del 2020 e con la legge di bilancio 2021, perdurando anche nel nostro settore gli effetti della pandemia soprattutto per quanto concerne le Stazioni Marittime al servizio dei traffici crocieristici”, si legge in un nota congiunta delle associazioni di categoria.

Federagenti scrive a Giovannini: “Dal governo più attenzione verso l’industria del mare”

Venezia – **Alessandro Santi**, presidente di Federagenti, la federazione degli agenti marittimi italiani, ha inviato una lettera aperta ad **Enrico Giovannini**, ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, come “contributo reale al governo affinché vengano compiute le uniche scelte in grado di determinarne il rilancio”.

“I porti, l’economia marittima e la logistica, questo il campo nel quale le nostre aziende operano – sottolinea il **presidente di Federagenti** – contribuisce al PIL del Paese per quasi il 10%. I nostri porti producono un gettito fiscale di oltre 15 miliardi all’anno. Il sistema trasportistico e logistico che fa perno sui porti determina in modo decisivo e strategico la competitività delle aziende italiane sui mercati internazionali. Eppure – conclude **Santi** – anche nel programma di questo governo, vediamo solo deboli cenni all’importanza strategica di questo comparto»

L'Italia nel mondo e il ruolo della logistica al centro di “Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry”

Milano – Torna “Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry”, l'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti e il mondo dell'economia produttiva italiana. L'evento, promosso da un comitato composto da **Confetra**, **ALSEA** e **International Propellers Club**, è in programma l'8, 9 e 10 marzo in live streaming gratuito previa registrazione. Il tema “forte” di quest'anno è **il posto dell'Italia nel mondo visto dall'ottica della logistica** in senso ampio come pilastro del funzionamento del sistema economico e sociale del Paese, un ruolo reso ancora più evidente dalla constatazione che quello attuale è *il secolo della logistica*.

Il confronto tra gli attori in gioco è necessario per trovare una condivisione di quale deve essere questo posto, per consentire al nostro Paese di conquistare un ruolo geoeconomico e politico più centrale. “SF&LmI rimane l'appuntamento fondamentale per questo confronto – afferma **Guido Nicolini, presidente di Confetra** – soprattutto in questo scenario politico-economico. Il rinnovato sostegno come promotore riflette il nostro impegno per un **dialogo costante e strutturato tra gli operatori logistici**, l'industria produttrice e le istituzioni per attuare strategie di politica economica e industriale condivise da tutti gli stakeholder.” L'emergenza sanitaria ha accelerato cambiamenti che probabilmente avrebbero impiegato almeno un decennio ad affermarsi e ha introdotto fenomeni inattesi, come il rialzo dei costi di spedizione internazionale che mettono a rischio le nostre esportazioni. Ma gli effetti della pandemia non si esauriscono qui: il pericolo paventato la scorsa primavera dal settimanale The Economist di una persistente *economia al 90%* rischia di avverarsi. “In questo panorama la resilienza è diventata un requisito fondamentale delle imprese, anche di quelle logistiche. – Afferma **Riccardo Fuochi, presidente Propeller Club Port of Milan** – È fondamentale capire quali sono gli strumenti, finanziari, regolamentari ma anche tecnologici, che permettono un'ottimizzazione della catena logistica mettendo le imprese in condizione di **restare competitive sul mercato globale**.” Nei prossimi mesi attraverso il **Recovery Plan** e i piani di investimento del **Next Generation EU** sarà definita la forma del sistema infrastrutturale e logistico italiano al 2030. “Per affrontare le sfide del futuro del nostro settore – afferma **Betty Schiavoni, presidente ALSEA** – servono disponibilità di risorse e piani di investimento che tengano conto delle esigenze del comparto: infrastrutture fisiche di trasporto migliori e un ecosistema dello “spedire e spostare merci” più semplice. SF&LmI sarà per noi l'occasione di confronto attraverso cui **analizzeremo il piano Recovery dell'Italia e daremo il nostro contributo all'elaborazione di strategie** con cui le aziende potranno rispondere alle esigenze dei clienti.”

Maggiori dettagli sull'agenda delle tre giornate sono disponibili sul sito web www.shippingmeetsindustry.it

La manifestazione è gratuita, per registrarsi www.shippingmeetsindustry.it/partecipa/

Nicolini (Confetra): "Ridurre il cuneo fiscale a vantaggio di imprese e lavoratori"

L'impatto della crisi sul settore della Logistica e le proposte avanzate al governo da Confetra, confederazione delle imprese logistiche, è il tema affrontato nell'incontro del presidente di Confetra, Guido Nicolini, con il ministro del Lavoro, Andrea Orlando.

Una situazione attuale di grave crisi **ha spiegato Nicolini:** "il crollo dell'export è di oltre 9 punti, l'import di oltre 15, nell'ultimo anno sono cessate oltre 5 mila imprese del settore, per una perdita complessiva di 5 miliardi di euro di fatturato" - "Nel picco della crisi - aprile / agosto 2020 - circa il 70% delle imprese ha fatto ricorso ad una qualche forma di ammortizzatori sociali" -ha aggiunto - "È difficile rendere, tuttavia, una fotografia omogenea di un settore tanto articolato: certamente abbiamo avuto maggiori sofferenze nell'autotrasporto e nel cargo aereo".

Ma anche all'interno della portualità ci sono segmenti economicamente devastati "come il traffico **rinfusiero, quello crocieristico ed il passeggeri**. Per non parlare delle attività corrieristiche b2b, che a causa delle continue chiusure, prima delle attività produttive poi di buona parte degli esercizi commerciali, hanno fatto registrare perdite su base annua di circa il 35% dei volumi trasportati".

Nicolini non ha mancato di **presentare alcune proposte care a Confetra:** "Riproponiamo il Patto per l'occupazione avanzato anche all'Esecutivo precedente fin dal DL Cura Italia: **si riduca il cuneo fiscale lato imprese di almeno il 20%, si agevoli in via straordinaria la messa in quiescenza anticipata per i lavoratori over 60** impegnati in particolari mansioni, e noi ci impegniamo a salvaguardare integralmente l'occupazione nonostante la crisi. Il nostro è un Settore labour intensive, le nostre 80 mila imprese impiegano **oltre 1 milione di addetti tra autotrasportatori, portuali, operatori di magazzino, handler, macchinisti treni merci, driver**. Tra l'altro le nostre professioni "operative", inspiegabilmente, **non sono classificate tra quelle "usuranti"**. Con l'attuale **carico fiscale sul costo del lavoro sarà impossibile non procedere a ristrutturazioni**, soprattutto in quei segmenti del ciclo logistico che hanno conosciuto una più significativa contrazione dei fatturati".

Altro **tema forte è quello della semplificazione**. "Non è possibile che lo Sportello unico doganale e dei controlli, legge dal 2016, dopo 5 anni sia ancora in attesa del Dpcm attuativo. Oppure che i nostri spedizionieri internazionali debbano far riferimento ad articoli del codice civile del 1942. O che ogni porto adotti per i propri terminalisti una diversa regolamentazione per le concessioni demaniali. Potrei continuare all'infinito. Non sono chiacchiere, sono punti di Pil sprecati perché il sistema diventa meno certo, meno attrattivo per gli investimenti, meno competitivo. Altro problema è quello del franco fabbrica, che riguarda logistica e industria produttrice. In Italia pesa tra il 70 e il 75%. Delegando la logistica al compratore estero non ci si sottrae alla responsabilità doganali e fiscali e si perde pure ricchezza per le imprese e per il Paese".

Secondo Nicolini, **il ministro potrebbe coordinare un lavoro congiunto con Mise, dogane, Ice e prevedere a esempio agevolazioni regolatorie per le imprese esportatrici** che decidessero di controllare la loro logistica. Discorso simile vale ovviamente anche in import. Se io controllo il ciclo del mio prodotto ho più efficacia nell'arrivo a destino. Questa **dinamica costa 65 miliardi di fatturato regalati ogni anno a imprese logistiche estere che vengono a**

prenderci le nostre produzioni nazionali al cancello della fabbrica. Gli atteggiamenti virtuosi vanno premiati”.

Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, al via da oggi l'edizione 2021 in live streaming

Inizia oggi, 8 marzo, la tre giorni dedicata all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana che si concluderà mercoledì 10 marzo e sarà trasmessa in live streaming.

Aprire la giornata di **lunedì 8 marzo** un incontro dedicato a **Il posto dell'Italia nel mondo e il secolo della logistica**. Saliranno sul palco per gli interventi istituzionali, **Guido Nicolini**, Presidente di Confetra, **Betty Schiavoni**, Presidente di ALSEA e **Riccardo Fuochi**, Presidente di The International Propeller Club Port of Milan, del comitato promotore e **Natale Mazzuca**, Vice Presidente di Confindustria con delega all'Economia del Mare. Parteciperà al dibattito moderato da **Umberto Masucci**, Presidente di The International Propeller Clubs, il professor **Ennio Cascetta** che approfondirà il ruolo della **Logistica e trasporti per la ripresa economica** e terrà le conclusioni della prima parte **Raffaella Paita**, Presidente della Commissione Trasporti della **Camera dei deputati**.

Aprire la seconda parte **Lucio Caracciolo**, direttore di **Limes** che offrirà una prospettiva del **Mondo 2021**; seguiranno gli interventi di **Massimo Marciani**, Presidente del Freight Leaders Council che illustrerà la scienza della **connettografia e i percorsi delle supply chain internazionali**; **Massimo Deandreis**, Direttore Generale di SRM che parlerà degli **scenari marittimi del Mediterraneo e le nuove sfide del Covid-19**; **Alberto de Sanctis**, Manager, policy analyst, UTOPIA – Policy, Advocacy & Communication che tratterà la **competizione marittima per il controllo degli Stretti** e **Andrea Giuricin**, Professore dell'Università Milano Bicocca che illustrerà il rinnovato **ruolo della ferrovia nei traffici a lunga distanza**.

Segue la sessione dedicata alla logistica e i trasporti per le PMI esportatrici che vedrà, tra gli altri relatori di rilievo, la partecipazione di **Carlo Ferro**, Presidente di ICE, **Valvason**, Direttore Generale, **A.P.I.** Associazione Piccole e Medie Industrie.

Nel pomeriggio si discute di Effetti e lezioni logistiche-industriali dalla pandemia. Partecipano al dibattito, tra gli altri, **Giuseppe Mele**, Direttore Area Coesione Territoriale e Infrastrutture, Confindustria, **Damiano Frosi**, Direttore, Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano, **Mario Mattioli**, Presidente CONFITARMA, **Oliviero Giannotti**, Segretario Generale di Assoporti, **Ivan Russo**, Professore Associato, Università di Verona, **Lucia Buffoli**, Transports & Logistics, Mapei Group. Tireranno le conclusioni di governance politica **Davide Gariglio e Edoardo Rixi**, della Commissione Trasporti della Camera dei deputati. A condurre **Marco Comelli**, principal consultant dell'omonimo Studio a cui si deve l'elaborazione e l'organizzazione dei contenuti della manifestazione.

La prima giornata si chiude con la sessione dedicata a La logistica dei prodotti ad alto valore, condotta da **Riccardo Fuochi**, Presidente di The International Propeller Club Port of Milan, a cui parteciperanno **Alessandro Albertini**, Presidente di ANAMA, **Barbara Amerio**, Board di Confindustria Nautica e alcuni tra i principali player del settore, **Carlo Palmieri**, Vice Presidente, **SMI Sistema Moda Italia** e **Paolo Scudieri**, Presidente, **Adler Pelzer Group**.

Martedì 9 marzo

Nella seconda giornata gli opinion leader e gli stakeholder si confronteranno su Chi controlla la logistica italiana e perché dovrebbe interessare all'industria (e alla politica); Il sistema logistico-industriale italiano al 2030 visto attraverso la lente della Next Generation EU; La presentazione del report SRM – Contship sui corridoi logistici; La logistica dei farmaci, sessione realizzata in collaborazione con l'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci.

Mercoledì 10 marzo

L'ultima giornata è dedicata a: La logistica per la circolarità e la logistica circolare; Cyberlogistica: stato dell'arte, opportunità e soluzioni; Innovazione e automazione nella logistica fisica; Innovazione e Tecnologie 4.0 per spedizionieri e logistica

industriale: opportunità derivanti dai progetti pilota in corso nel Nord Ovest Italiano.

La manifestazione è gratuita, per seguire le conferenze online:

www.shippingmeetsindustry.it/partecipa/



NELLA LOGISTICA È IL FUTURO, NON IL PRESENTE

LA TECNOLOGIA È DISPONIBILE MA SERVONO UNA PIATTAFORMA
DIGITALE INTEROPERABILE E UNA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA
E ORGANIZZATIVA CHE ANCORA NON CI SONO

ANSA/OTO/VINCENZI/REORE



Una nave della società danese Maersk, nel porto di Anversa, una delle principali porte d'ingresso ai mercati del Nord Europa

**di MORENA
PIVETTI**

BLOCKCHAIN. PRONTI ALLA SVOLTA



METTIAMO SUBITO le carte in tavola, così da evitare soverchie illusioni e facili entusiasmi: nella logistica la blockchain non è per l'immediato. O almeno non lo è per la gran parte degli attori del settore, che indicano nei prossimi cinque-dieci anni l'arco temporale per il suo impiego, salvo poche e selezionate eccezioni che riguardano filiere particolari e, soprattutto, ad alto valore aggiunto, come il pharma e il lusso. Nonostante nei programmi che le associazioni di settore presentano alle loro assemblee annuali, negli interventi di esperti ai convegni e nelle interviste dei manager non manchi mai nella triade dove figura insieme a A.I. e IoT, sotto la cortina delle parole - e delle lodevoli intenzioni - nella realtà di tutti i giorni, nell'operatività delle imprese logistiche italiane, di blockchain si trovano poche tracce tangibili.

Sia chiaro, la tecnologia è disponibile, pur se agli inizi e foriera di sviluppi importanti, e i vantaggi nel suo utilizzo - almeno in linea teorica - sono evidenti: la completa tracciabilità e visibilità dei movimenti della merce all'interno della catena logistica, con ogni attore che mette la firma sul "blocco" di sua competenza del registro, prima di consegnarlo al "blocco" successivo, crea un ecosistema in cui le informazioni vengono

distribuite, condivise e decentralizzate. Tutto ciò presuppone, però, la predisposizione di una piattaforma digitale interoperabile per l'intera filiera a cui tutti possano accedere e che garantisca la riservatezza dei dati sensibili dei singoli operatori. E presuppone la sua sostenibilità organizzativa ed economica.

Per fare il punto sullo stato dell'arte abbiamo chiesto aiuto a due degli osservatori del Politecnico di Milano, l'Osservatorio blockchain & distributed ledger e l'Osservatorio contract logistics 'Gino Marchet' e ai loro direttori, rispettivamente Valeria Portale e Damiano Frosi. "Partiamo dai numeri. In cinque anni - Portale sciorina subito i dati - abbiamo censito 1.242 casi di blockchain nel mondo, compresi annunci, progetti pilota e sperimentazioni di cui 508, il 41%, progetti concreti. A trainare la tecnologia sono i Paesi asiatici, con Europa ed Italia piuttosto attivi, mentre tra i settori battistrada è la finanza: ben il 40% dei casi si riferisce a questo universo, seguono le pubbliche amministrazioni e i governi con il 18%. La logistica, con una settantina di casi, arriva appena al 6%".

Il caso più famoso è del colosso marittimo danese Maersk che, insieme a IBM, ha costruito una piattaforma proprietaria di blockchain, per interfacciarsi con i player con cui lavora: "Traccia i flussi dei container, dove partono, dove sono, dove arrivano - continua Portale - ogni attore ha la responsabilità del proprio tragitto, attesta se la merce è arrivata sana o danneggiata. Maersk ha poi convinto Msc, altra big mondiale dello shipping, a salire a bordo. Oggi condivide la bolla di trasporto ma potrebbe allargare le informazioni che certifica, per esempio alla temperatura controllata". La direttrice dell'Osservatorio vede enormi potenzialità nella logistica, ormai universalmente considerata

70 | **FORTUNE** | 11 MARZO 2021

l'ultimo anello della filiera industriale, per questo "registro condiviso, unica fonte della verità", "Sarebbe uno strumento formidabile a tutela del 'Made in Italy' - spiega - per certificare dal produttore al grossista al rivenditore la genuinità del prodotto e identificare i fake. Lo stesso vale per il food e l'agroalimentare. I passi successivi

a punto una sua piattaforma per la tracciabilità a tutela del genepi valdostano.

Come è chiaro dal racconto della direttrice il tema dello standard e dell'interoperabilità è fondamentale: "Bisogna evitare che ognuno costruisca la propria blockchain, costringendo il povero logistico o l'autotrasportatore a collegarsi a

tecnologia".

Frosi vede negli "smart contracts", che assegnano bonus e malus nei pagamenti in base a puntualità, affidabilità e stato della merce alla consegna, l'utilizzo ideale dei vantaggi offerti dalla blockchain: "Con un registro distribuito, dove ognuno certifica il proprio 'blocco' con prove documentali, si risparmiano centinaia di controlli ex post a consegna avvenuta, e quindi ore e ore di lavoro amministrativo, su cui spesso sorgono lunghi contenziosi tra committente e fornitore. Per compiere questo salto, che potrebbe comprendere emissione della fattura e sua liquidazione, è indispensabile introdurre, finalmente, la lettera di vettura elettronica. E tra gli obiettivi del Next Generation Italia, speriamo non resti sulla carta".

23

MLN DI EURO

L'investimento italiano sulla tecnologia blockchain nel 2020. Il dato è in calo dai 30 mln del 2019, a causa delle conseguenze della pandemia del Coronavirus

possono essere l'invio della fattura e il pagamento al fornitore all'interno di questa catena fiduciaria". Per chiudere il cerchio la Bce sta, infatti, valutando l'emissione dell'euro digitale da utilizzare al posto delle criptovalute.

Quali saranno i protagonisti, i promotori della rivoluzione blockchain? "Tre le strade possibili - risponde Portale - la prima, vedi il caso di Maersk, è che sia il leader di mercato a prendere l'iniziativa, definire lo standard e coinvolgere l'ecosistema di riferimento. La seconda è quella di un catalizzatore terzo, neutrale, che convochi tutti al tavolo: penso alle associazioni delle aziende o di categoria, come il Consorzio Dafne - la community B2B della filiera healthcare che riunisce 800 tra imprese pharma, distributori intermedi e depositari. Terza e ultima via: nei settori molto frammentati e ad alta presenza di Pmi si può immaginare un approccio top-down, con l'Agenzia delle Dogane come promotrice, per esempio". Agenzia che ha già messo

troppe piattaforme diverse, magari per un unico trasporto". L'Italia sta investendo su questa tecnologia - nel 2019 30 mln scesi a 23 nel 2020 causa pandemia. Intanto, la Commissione Europea ha creato la European Blockchain Partnership per spronare il settore pubblico a costruire la propria infrastruttura e metterà a disposizione risorse per lo sviluppo.

PER QUEL CHE SI È VISTO sinora, concordano i due direttori, non è la logistica a guidare il processo, i motori primi restano la finanza e l'industria. "Da tre anni abbiamo inserito la blockchain nel nostro Osservatorio Contract Logistics - mette in evidenza Damiano Frosi - ma i manager della logistica, pur percepiscono il potenziale, non sanno bene da dove iniziare. L'input arriva dagli headquarters delle grandi multinazionali, sono loro che chiedono agli operatori del trasporto di salire su questa

ANCHE FROSI SEGNALE come criticità la prospettiva di ritrovarsi con tante piattaforme in competizione, che renderebbero impossibile la vita alle imprese di trasporto, all'agente marittimo o aereo, all'autotrasportatore: "È necessario che gli operatori logistici - insiste - pur non essendo promotori dei progetti siano consapevoli della loro strategicità, non li subiscano ma li indirizzino". Una condivisione e un utilizzo intelligente dei dati, digitalizzati, tracciati e certificati migliorerebbe l'operatività e l'efficienza delle filiere: si pensi al passaggio delle frontiere e alle difficoltà incontrate durante il lockdown nella pandemia, allo sdoganamento dei container nei porti, al cargo negli aeroporti. Ma è necessario finirla con l'idea che la logistica rappresenti un mero costo da comprimere. Si dovrebbe abbracciare, invece, una visione in cui sia parte integrante della catena del valore e una sua maggiore efficienza - nel rispetto delle regole - porti vantaggi, anche economici, a

BLOCKCHAIN. PRONTI ALLA SVOLTA

tutti gli attori.

Fin qui la teoria e l'osservazione delle tendenze e dei comportamenti in atto. E sul campo, come se la passa la blockchain? Alessio Muciaccia, Ceo del gruppo Gts di Bari, quinto operatore ferroviario cargo in Italia, sposta il traguardo temporale di dieci anni: "Per chi fa ferroviario puro è una tecnologia futuribile - reagisce d'impulso - ha senso per la catena logistica nel suo complesso e non per la singola maglia. Serviranno una decina d'anni per metterla in pratica. E no, non credo nel ruolo delle associazioni come promotori, penso piuttosto ai mega-operatori".

"Oltre la parola è il nulla - Giampaolo Botta, direttore generale degli spedizionieri di Spediporto, associazione aderente a Confetra, è tranchant -, se ne parla a livello teorico ma senza un riscontro nella realtà. Applicazioni estese tali da poter affermare che hanno risolto criticità del sistema non esistono. Conoscere lo stato della merce in ogni fase del trasporto è un obiettivo che il sistema logistico si pone guardando avanti, il traguardo è tra cinque anni".

Botta conviene che a guidare le sperimentazioni sul tracing della merce sia oggi la grande industria. "Farmaceutica e lusso avanti a tutti, penso alla Ferrari, all'abbigliamento, a filiere e produzioni - specifica - che possono permettersi di pagare questo tipo di informazioni. Per altri settori la sostenibilità economica non c'è". Il secondo problema che Botta evidenzia è la protezione del dato: "Non posso affidare ad altri le informazioni che mi fornisce il cliente, sono la mia ricchezza di spedizioniere e non li comunicherei mai a una piattaforma come quella di Mearsk". Il direttore delle case di spedizione di Genova considera le associazioni d'impresa, soggetti terzi che non operano sul mercato, le meglio posizionate come organizzatrici e proprietarie di blockchain, anche per definire uno standard unico. ■

IL CASO PHARMA

L'esperienza di Bayer dimostra che c'è una strada redditizia da seguire

Il settore che, per qualità di soluzioni adottate, è senz'altro il più avanzato in quanto a tracciabilità, trasparenza e sicurezza nella distribuzione è la farmaceutica, che vent'anni fa, con il Consorzio Dafne, ha aperto la strada alla 'logistica collaborativa'. A raccontare questo caso di successo è Michele Palumbo, una vita nel settore "lavorativamente parlando", prima con un leader europeo della distribuzione (Comifar), poi come consulente e dal 2010 in Bayer, dall'ufficio acquisti fino a responsabile supply chain. Da oltre tre anni è professore all'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano su operation e supply chain e da gennaio consulente del pharma a tutto tondo. "Già nel 2001 il Consorzio Dafne ha mosso i primi passi verso la logistica collaborativa che sostituisce al 'saving', fino ad allora e per altri settori tuttora, il vero driver della committenza. Che ha significato contenere i costi in maniera 'sana' e 'legale', grazie all'aumento dell'efficienza, e distribuire i risparmi su tutta la filiera. Nel 2004 il settore ha visto l'introduzione del bollino adesivo con numerazione progressiva per identificare con un codice il prodotto e tracciarlo otticamente dalla produzione all'acquisto, lungo la catena di depositari, grossisti, trasportatori fino alla farmacia, al laboratorio, alla clinica". Nel 2010 Palumbo è stato chiamato in Bayer proprio per rivedere la distribuzione e i software legati ai trasporti. "In dieci anni abbiamo intrapreso un percorso - ricorda - che ci ha condotto prima a mettere in ordine il software con il Transport Management System, poi a trasferirlo su una piattaforma digitale centralizza-

ta, la cosiddetta control-tower, riunendo gli attori della filiera. Abbiamo quindi adottato una soluzione in cloud, quando si è resa disponibile, su cui far caricare ai fornitori gli elementi documentali, foto comprese, con cui certificare lo stato della merce". A quel punto Palumbo - con Bayer - si è posto il tema del tracking fisico e ha studiato l'impiego dell'Rfid, i dispositivi a radiofrequenza che trasmettono informazioni per tracciare la merce e, abbinati a dispositivi IoT, molto altro: "Se agli esordi un tag Rfid costava un euro, nel tempo è sceso a 10 centesimi: così alle etichette adesive su colli e bancali, quattro anni fa, quando la spesa non era più un ostacolo, abbiamo aggiunto il tag - un chip con antenna metallica - conquistando in questo modo la tracciabilità completa, documentale e fisica del prodotto". Solo a questo punto, spiega Palumbo, la blockchain si è fatta interessante: "Alla control tower che garantisce i flussi informativi e consente di dialogare e ai tag Rfid, che hanno permesso a Bayer di passare da 200mila documenti l'anno a oltre 10 milioni di dati acquisiti, ha senso aggiungere la blockchain, che cattura i dati di campo e li fissa passaggio per passaggio. E consente di attivare gli smart contracts: la sfida blockchain si gioca su questo, sulla capacità di essere conveniente, di creare risparmi da condividere sulla filiera". La lezione? Consapevoli che la pandemia ha prodotto in dieci mesi un'accelerazione digitale che avrebbe altrimenti richiesto dieci anni, è inutile precipitarsi ad acquistare l'ultimo modello di computer se ancora non si sa usare Word.

Più 'Ex Works', meno intermodale: la fotografia dell'export italiano

Lo studio di Contship e SRM su Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna: porto di Genova sempre più centrale, spinta su digitalizzazione e sostenibilità ambientale

Il porto di Genova come via di accesso e di uscita sempre più privilegiata, il (preoccupante) calo nel corso del tempo del trasporto intermodale, la spinta sulla digitalizzazione dettata (anche) dalla pandemia e quella verso la sostenibilità ambientale che 'asseconda' un sentimento sempre più diffuso.

Sono i dati salienti della terza edizione dello studio "Corridoi ed efficienza logistica dei territori", sviluppato da Contship Italia ed SRM di IntesaSanpaolo con un focus specifico su Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna, le tre principali regioni esportatrici che rappresentano il 40,6% del PIL italiano e oltre il 50% dell'export totale. Il panel della survey riguarda 400 imprese che esportano/importano via mare tramite container: si tratta al 100% di società di capitali, di cui il 55% con un fatturato superiore ai 3 miliardi all'anno.

Genova si conferma il porto principale per l'export: nel 2018 lo utilizzava il 72% delle imprese oggetto della ricerca, passato poi all'80% del 2019 e all'85% del 2020. In crescita anche Venezia (rispettivamente dal 20 al 33%), mentre scende la Spezia, che nel triennio passa dal 25 al 17%. Come anticipato, cala la percentuale di imprese che si affida al trasporto intermodale: si passa dal 19% del 2018 al 17% del 2019 sino al 10% dell'anno scorso, mentre aumenta il numero di quelle che predilige la resa 'Ex Works', passata dal 64 al 79%.

Per quanto riguarda la Lombardia, in export le imprese prediligono il porto di Genova (98%), seguito da La Spezia (17%) e Venezia (1%), mentre in import lo scalo del capoluogo ligure tocca il 100% e quello spezzino il 4%. Il bacino ligure risulta il preferito anche in Veneto: Genova viene scelta nel 69% dei casi in export, La Spezia nel 16%, Venezia nel 54% e Trieste nel 22%, con percentuali non dissimili per quanto riguarda l'import, rispettivamente al 79, 15, 46 e 15%. Infine, l'Emilia Romagna: anche in questo caso Genova gioca la parte del leone (93% export, 79% import), seguito da Venezia (46 e 45%), Ravenna (22 e 27%) e La Spezia (18 e 21%).

La spinta verso la digitalizzazione è testimoniata dal fatto che il 94,5% delle attività oggetto della survey la ritiene fra 'mediamente' e 'molto' importante. Il settore del mobilio e quello chimico-farmaceutico risultano essere i settori più sensibili.

La domanda di sostenibilità ambientale è passata dal 19% del 2019 al 37% del 2020 e si stima raggiungerà il 52% nel 2022: anche in questo caso i settori del mobilio e il chimico-farmaceutico trainano i risultati.

[Dopo che nella scorsa edizione era stato stilato un focus specifico sul distretto veneto del vino](#), in questa edizione l'attenzione è puntata su quello delle ceramiche di Modena e Reggio Emilia. In questo contesto prevale l'export a corto raggio (27% Inghilterra, 33% Grecia, 13% Marocco, 60%

Spagna e 13% Nord America), l'80% delle imprese sceglie l'Ex Works in export e declina il trasporto intermodale per 'incompatibilità' e 'tempi elevati'.

“L'interscambio marittimo – si legge nello studio - rappresenta un'importante componente (seconda solo al trasporto su strada) del commercio estero di queste regioni: fatta 100 la somma delle quattro modalità di trasporto (escludendo quindi la componente non specificata nel database dell'Istat), il commercio via mare rappresenta il 27,5% per la Lombardia, il 30,8% per il Veneto, il 37,5% per l'Emilia Romagna (35,7% la media italiana). Importante per l'analisi, e per le prospettive di miglioramento dei vari 'corridoi logistici', è la comprensione della principale modalità utilizzata per il collegamento tra porti e sistema industriale, ovvero, una volta che la merce è giunta al porto, come arriva nelle imprese (e viceversa). Come già emerso nell'edizione 2020 dell'indagine, per coprire l'ultimo segmento della catena del trasporto, le imprese continuano a preferire il trasporto su strada. In aggiunta a questo, le imprese nel 2020 sembrano aver ulteriormente ridotto l'utilizzo combinato del trasporto strada/ferrovia. Infatti, l'intermodale resta una scelta adottata, nell'area analizzata, solo dal 10% delle imprese (dato in sensibile calo, rispetto al 17% del 2019). La Lombardia è l'unica regione che ha visto un aumento nel numero di imprese che scelgono l'intermodalità per i propri trasporti (percentuale aumentata dal 10% al 15%). L'utilizzo dell'intermodalità si ferma invece al 5% in Emilia Romagna e all'8% in Veneto”.

Venendo all'impatto della pandemia, è emerso che “le imprese hanno mediamente dato più importanza agli investimenti sulla sicurezza nell'ambiente di lavoro (punteggio medio pari a 8,54 su una scala da 1 a 10), con il 56% delle imprese che hanno attribuito alla variabile in questione un'importanza molto alta (9 o 10). Esse hanno altresì considerato importante investire per garantire che i beni vengano prodotti secondo standard di igiene elevati (punteggio medio pari a 8,47); in questo caso il 49% ha attribuito a tali investimenti un punteggio molto alto. Il 52% invece ha attribuito un'importanza molto alta agli investimenti in tema di diversificazione dei prodotti verso il tema della salute (8,41 il punteggio medio). Molto importanti, anche se meno degli investimenti in salute, sono i risultati emersi per gli investimenti in digitalizzazione (8,34; 47% le imprese che hanno dato un punteggio molto alto), quelli in resilienza (8,32; 46%) e la strategia dell'outsourcing della logistica (8,3; 45%)”.

P.R.

Battaglia alle vendite Ex-Works: Fedespediti prova a far cambiare idea all'industria italiana

Vendere merce con rese Ex-Works (franco fabbrica) in teoria risparmia qualche mal di testa e responsabilità agli esportatori ma in realtà rappresenta un fattore critico soprattutto dal punto di vista competitivo.

Ne è convinta Silvia Moretto, presidente di Fedespediti (la federazione nazionale degli spedizionieri) che nel corso dei convegni della kermesse Shipping Forwarding & Logistics meet Industry si è rivolta a quegli importatori ed esportatori che scelgono di non occuparsi direttamente della logistica delle proprie merci per cercare di fargli cambiare idea. In Italia il 73% dell'export, secondo quanto rivelato mesi fa dalle Dogane, viene venduto Ex-Works contro il 30% di paesi vicini come Francia, Germania e Spagna. Le imprese del Veneto (nel 91% dei casi secondo un'analisi di Srm) sono quelle che utilizzano più delle altre queste condizioni Incoterms di vendita mentre le imprese dell'Emilia Romagna sono quelle che le utilizzano meno (58%).

Moretto ha elencato in quattro punti perché la scelta di vendere Ex-Works presenti dei costi nascosti: "Non conosco e dunque non controllo il prezzo dei prodotti nei mercati di sbocco", "Non posso sapere se i servizi logistici sono all'altezza della qualità del mio prodotto", "Non sono esente dall'assunzione di rischi riguardo al caricamento e al trasporto della merce (ad esempio ritardi nel ritiro e mancato pagamento dei noli)", "Non possiedo la documentazione che prova l'uscita della merce dall'Ue al fine dell'imponibilità Né quella relativa all'origine preferenziale". Il prezzo da pagare con la vendita 'franco fabbrica' è duplice e costa sia all'esportatore che al sistema paese. In primis Moretto ha parlato infatti di "perdita di competitività per l'impresa perché la qualità e il controllo della supply chain è uno dei fattori che definisce il posizionamento competitivo dell'impresa" e di "perdita di valore per l'Italia perché delegare l'organizzazione della catena logistica al compratore estero, che si avvarrà di infrastrutture e fornitori esteri, rappresenta una perdita di opportunità di business per il nostro Paese e condiziona lo sviluppo dell'industria logistica in Italia".

La presidente di Fedespediti ha suggerito dunque agli esportatori italiani di scegliere almeno la resa più conservativa, "la Fca (free carrier ossia franco vettore): occupandomi solo del caricamento e dello sdoganamento della merce per godere di una tutela goda di una tutela assicurativa sulla fase di caricamento e dispongo della prova documentale ai fini Iva". Meglio ancora vendere con rese Cif secondo Fedespediti perché io esportatore "posso ottimizzare i flussi e le sinergie riducendo costi diretti e di gestione, posso negoziare e dialogare con un unico consulente spedizioniere di fiducia, posso curare la copertura assicurativa della merce senza rischiare contenziosi e ripercussioni commerciali". Preferibile secondo la presidente Moretto anche per gli importatori acquistare la merce con condizioni Fob perché è possibile "scegliere i vettori in base alle proprie necessità e alla convenienza complessiva della spedizione", oltre ad avere "un unico interlocutore che coordina tutti i flussi e ne ottimizza le possibili sinergie" e infine consente di "coprire i rischi di spedizione nella maniera che ritiene più opportuna".

N.C.

Arte, moda, nautica, food: come si muove il Made in Italy ad alto valore

8 Marzo 2021

Richiedono una cura quasi personalizzata, nella logistica per movimentarle, e allo stesso tempo la loro importanza nell'economia italiana è dominante. Parliamo delle merci dei settori moda, gioielli, nautica, design, opere d'arte, antichità, food&beverage, ovvero il migliore Made in Italy. Un insieme di prodotti riconosciuti come eccellenza, ma per i quali ancora si fatica a far percepire la necessità di servizi (anche di logistica) all'altezza del loro valore.

“Il driver per la clientela che acquista i servizi di trasporto di questi beni spesso è ancora il prezzo, ma noi dobbiamo far capire che le spedizioni di questo tipo non sono come quelle di un pacco di Amazon” ha esordito Alessandro Albertini, presidente di Anama in rappresentanza degli spedizionieri aerei al convegno dedicato a “La logistica dei prodotti ad alto valore”, moderato dal presidente del Propeller Club di Milano Riccardo Fuochi, che si è tenuto nel corso dell'evento online Shipping, Forwarding and Logistics Meet Industry.

Per Albertini, in sostanza, manca ancora la percezione del valore aggiunto che gli operatori della logistica forniscono a questi beni particolari, frutto di specializzazioni e investimenti in formazione (come per diventare Agenti AEO), e questo fa sì che servizi di tipo premium vengano prezzati spesso come ‘standard’.

“Dobbiamo essere più bravi a vendere questo valore aggiunto” è stato quindi l'invito ai colleghi del settore aereo del presidente di Anama, che a margine ha detto di guardare con interesse all'ipotesi di una collaborazione tra Ita Spa e Poste Italiane per il segmento cargo, emersa come rumour nei giorni scorsi.

A rimarcare quanto detto sopra – e cioè che la logistica per gestire le eccellenze del Made in Italy sia da un lato non standardizzabile ma dall'altro anche ampia per numero di movimentazioni e impatto sull'economia del paese – ha pensato Alvisio di Canossa, presidente di Arterìa, che ha portato alcuni numeri sulla gestione dei prodotti d'arte.

In un anno medio, ha esemplificato il manager, “ognuno dei circa 4.000 musei italiani organizza almeno una mostra, con almeno 100 opere, generando almeno 800mila movimentazioni di opere d'arte (in ingresso e in uscita)”. Considerando anche la logistica legata a fiere, eventi, gallerie d'arte e in generale ai privati, il numero cresce **fino a 1,5 milioni di ‘movimenti d'arte’ ogni anno**, per circa 35-40 milioni di valore di beni assicurati. Si tratta, come detto, di attività irripetibili, in cui ogni movimentazione fa storia a sé perché cambiano continuamente “destinazioni, soluzioni, imballaggi”, ma che rappresenta un pilastro dell'economia nazionale dato che “oltre 45 milioni di turisti ogni anno” (in era pre-Covid) raggiungevano l'Italia attirati specificamente da esposizioni artistiche.

Più scontato forse l'impatto del **settore della moda**, colonna portante di tutto il Made in Italy d'eccellenza. Fabrizio Oleari, Ceo di Snatt Logistica, si è servito dell'esperienza della sua azienda per descrivere le tendenze che si ritrovano in questo settore, in cui i produttori “tendono a

mantenere un forte controllo sulla merce, fino all'arrivo a destinazione". In sintesi secondo Oleari le richieste vanno nella direzione di **magazzini dalle ampie metrature e dalle elevate altezze** (due o tre piani), che possano rappresentare degli **hub a livello macroregionale o continentale** in cui avere ampia disponibilità di prodotto, e in cui l'attività è, e resterà, **labour intensive** perché nonostante la necessità di automazione è richiesta molta competenza agli operatori. Oleari, aggiungendo di avere riscontrato nel 2020 un calo dei volumi movimentati del 20%, ha indicato in circa il 90% l'attività b2b e in un restante 10% (però in forte crescita) quella per l'e-commerce. Tra le novità che seguono lo sviluppo del commercio elettronico c'è la tendenza ad avere picchi giornalieri (ad esempio in corrispondenza del Black Friday) che si aggiungono a quelli tradizionali, che invece sono stagionali. Gli elevati livelli di personalizzazione e attenzione al prodotto fanno sì che spesso la clientela voglia **"spazio fisico in esclusiva"** (interi magazzini o porzioni dedicate), a volte addirittura con costruzioni realizzate ad hoc, che di rimando portano a raggiungere con gli operatori logistici alte forme di collaborazioni e contratti di lunga durata (minimo cinque anni, che a volte diventano relazioni ventennali).

L'importanza dei servizi logistici per il comparto della moda è stata peraltro evidenziata anche da Carlo Palmieri, Vice Presidente di Sistema Moda Italia e di Pianoforte Holding (Carpisa, Yamamay e Jaked). Palmieri in particolare ha sottolineato come in questa fase di lento recupero questi possano essere una leva fondamentale per permettere alle aziende produttrici di **farsi largo in mercati dove la ripresa è invece procede a ritmi più sostenuti**.

Barbara Amerio, in rappresentanza di Ucina e del cantiere Permare, ha parlato del comparto della nautica, altra eccellenza tricolore con esigenze di movimentazione che vanno dalla filiera produttiva alle attività di refitting, alla consegna degli yacht per le fiere, vendite o charter. A queste attività – ha spiegato Amerio – si affiancheranno sempre di più quelle di **"movimentazione per la reverse logistics e per il life cycle assessment" delle barche**.

L'alto livello di 'personalizzazione' delle movimentazioni dei beni ad alto valore è stato trattato da Andrea La Mattina anche dal punto di vista della contrattualistica. L'Of Counsel dello studio legale BonelliErede ha evidenziato come per i beni ad alto valore **"non ci sono dei contratti standard come quelli del Bimco"**, ma ci sono comunque dei modelli che si sono affermati come prassi. Nella loro predisposizione bisogna considerare il risultato che si vuole raggiungere, devono essere previste penali, coordinamento dei processi, background assicurativo".

Franco Larizza, di Larizza Consulting Insurance Broker, ha invitato a considerare per il trasporto di merci ad alto valore, che a volte sono beni insostituibili, anche le "insidie che spesso si nascondono nei contratti di assicurazione". E quindi ad esempio a prevedere **deroghe espresse anche per i casi di colpa grave**, a valutare attentamente che i massimali delle coperture siano adeguati, a stimare il valore del bene insieme all'assicuratore. Attenzione, secondo Larizza, va prestata anche ai cyber risk (spesso esclusi dalle polizze) e, per quel che riguarda il food& beverage di qualità trasportato con mezzi refrigerati, che queste non coprano solo i potenziali guasti ma anche eventi causati da errori di regolazione o simili.

F.M.

Albertini (Anama): “Difficile far percepire il valore della logistica per il Made in Italy di lusso”

Richiedono una cura quasi personalizzata, nella logistica per movimentarle, e allo stesso tempo la loro importanza nell'economia italiana è dominante. Parliamo delle merci dei settori moda, gioielli, nautica, design, opere d'arte, antichità, food&beverage, ovvero il migliore Made in Italy. Un insieme di prodotti riconosciuti come eccellenza, ma per i quali ancora si fatica a far percepire la necessità di servizi (anche di logistica) all'altezza del loro valore.

“Il driver per la clientela che acquista i servizi di trasporto di questi beni spesso è ancora il prezzo, ma noi dobbiamo far capire che le spedizioni di questo tipo non sono come quelle di un pacco di Amazon” ha esordito Alessandro Albertini, presidente di Anama, in rappresentanza degli spedizionieri aerei al convegno dedicato a “La logistica dei prodotti ad alto valore”, moderato dal presidente del Propeller Club di Milano Riccardo Fuochi, che si è tenuto nel corso delle tre giornate dell'ultima edizione di Shipping, Forwarding and Logistics Meet Industry.

Per Albertini, in sostanza, manca ancora la percezione del valore aggiunto che gli operatori della logistica forniscono a questi beni particolari, frutto di specializzazioni e investimenti in formazione (come per diventare Agenti AEO), e questo fa sì che servizi di tipo premium vengano prezzati spesso come ‘standard’.

“Dobbiamo essere più bravi a vendere questo valore aggiunto” è stato quindi l'invito ai colleghi del settore aereo del presidente di Anama, che a margine ha detto di guardare con interesse all'ipotesi di una collaborazione tra Ita Spa e Poste Italiane per il segmento cargo, emersa come rumour nei giorni scorsi.

A rimarcare quanto detto sopra – e cioè che la logistica per gestire le eccellenze del Made in Italy sia da un lato non standardizzabile ma dall'altro anche ampia per numero di movimentazioni e impatto sull'economia del paese – ha pensato Alvise di Canossa, presidente di Arteria, che ha portato alcuni numeri sulla gestione dei prodotti d'arte.

Becce (Assiterminal): «Politica industriale, affidata al localismo più totale»

Zeno D'Agostino, lancia il tema: Capacità strategica ed elemento dimensionale dell'economia" - ripreso dal presidente di Assiterminal. Luca Becce: la politica industriale «non può essere affidata al localismo più totale».

Lucia Nappi

LIVORNO - Chi controlla la logistica italiana e perché dovrebbe interessare l'industria e la politica - La necessità di compenetrazione tra logistica e industria manifatturiera, esigenza emersa a chiare note, stamani, negli incontri dedicati a Logistica e industria nell'ambito forum milanese Shipping meet Industry - L'Italia lamenta una mancanza di sovranità logistica, dei campioni nazionali del settore, fenomeno scaturito dalla mancanza di una politica industriale. Fattore declinato **nell'intervento del prof. Sergio Bologna, sul tema della leadership tra imprese logistiche e manifatturiere.**

Capacità strategica ed elemento dimensionale dell'economia, per raggiungere i reali obiettivi nazionali, per cui è necessario avere una visione di lungo periodo nell'utilizzo dell'economia - E' il tema lanciato da Zeno D'Agostino, presidente AdSP di Trieste. Imprese affette da nanismo, questo il gap separa il nostro Paese **dagli Stati che fanno del fattore di dimensione dell'economia, la strategia di lungo periodo** - La Pubblica Amministrazione e le Istituzioni sono carenti di questa strategia. «A livello globale Cina e Stati Uniti sono in grado di fare dimensione a livello Istituzionale ed economico» - aggiunge D'Agostino - «mentre l'Europa è penalizzata sul piano istituzionale perché non riesce a fare dimensione su questo piano, ha i player ma non le Istituzioni». Come l'Italia possa realizzare determinate dimensioni nell'economia? Secondo D'Agostino la possibilità passa attraverso **la costruzione di politiche industriali nazionali che, ad oggi, mancano.**

Il tema è ripreso dal presidente di Assiterminal, Luca Becce - «Dimensione dell'economia e strategia di lungo periodo vanno pari passo, non tanto come economie di scala, ma per quanto raccolgono nel loro insieme le componenti - politiche, sociali ed economiche - **di una visione** che si deve dare, quando si governa, di un sistema economico e sociale». Il nostro Paese ha una scarsa cultura nazionale, situazione degenerata dalla fine dei grandi sistemi politici, dalla caduta del muro di Berlino, fino alla attuale scomposizione politica e sociale che, in termini legislativi, si traduce nella **progressiva perdita di dimensione strategica degli interventi legislativi.**

Incapacità di una visione strategica
Secondo il presidente di Assiterminal il **Paese non ha politica industriale**, l'aveva con «l'industria mondiale dell'auto e delle partecipazioni statali», ma con la fine di questi sistemi **«oggi assistiamo a una grave crisi nell'indicazione strategica che attiene alla politica industriale»**. «Sulla portualità questo ha avuto un impatto drammatico, negli ultimi anni, e **questa incapacità di visione strategica si traduce nei fatti attuali**». Parlando di porti e dell'infrastrutturazione come servizio comune, il pubblico ha un ruolo fondamentale. Dalla parziale riforma della legge 84/94, (decreto legislativo 169) sono nate le 15 Autorità di Sistema portuale, in sostituzione delle 25 Autorità portuali: «Ma in realtà non è nato nulla, ed è aumentato il livello di localismo» - «Le AdSP raccolgono solo burocraticamente gli organismi

precedenti. Nel dettaglio l'adeguamento normativo (vd. le concessioni) non ha portato «all'armonizzazione sui criteri fondamentali, inerenti anche i principi di concorrenza tra porti e imprenditori».

Parallelamente «stiamo assistendo ad un forte **fenomeno di accorpamento che ha interessato le compagnie di shipping**. Negli ultimi 10 anni, dagli iniziali 18 player marittimi che si dividevano l'85% dei flussi commerciali globali, oggi vediamo 3 grandi aggregazioni che si giocano il 90% dei flussi. Nei porti **la natura dei terminalisti è cambiata**, sono sempre più controllati da fondi di investimento o armatori, perdendo la dimensione imprenditiva nazionale. Nella **rappresentanza associativa il fenomeno ha incrementato la divisione**: i terminalisti portuali - hanno 5 associazioni rappresentative, sebbene con due associazioni maggiori: Assiterminal che riunisce il 70% dei terminalisti nazionali e Assologistica il 30%.

«Oggi **abbiamo aperto una dialogo con Assologistica che potrà portarci anche alla fusione per raccogliere le imprese terminalistiche conto terzi**, anche se partecipate dagli armatori». In conclusione dal presidente di Assiterminal **un appello al governo per un approccio sistemico al tema della politica industriale che «non può essere affidata al localismo più totale».**

Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry: sintesi della prima giornata

Al via ieri la V edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry che ha visto la partecipazione di oltre 1.100 operatori del settore. «Una sfida grande quella della tre giorni e, alla luce di quanto accaduto nel 2020, è ancora più importante un confronto di questo tipo» Afferma **Riccardo Fuochi, presidente di The International Propeller Club Port of Milan**, co-organizzatore dell'evento.

“Questo è il più importante momento di confronto tra logistica e mondo della produzione – aggiunge **Guido Nicolini, presidente di Confetra** - che affronta temi geoeconomici di scenario, ma anche questioni più specifiche come la logistica del pharma dando ampio risalto al piano nazionale ripresa e resilienza». L'Italia oggi rappresenta nel mondo la settima potenza manifatturiera, la nona nel mondo per capacità di esportare, una fotografia che mostra un Paese vivo. **Betty Schiavoni, presidente di Alsea**, che ha promosso e ospitato l'evento, lancia un invito alla politica e alle amministrazioni “Offriamo un modello che consenta alle nostre imprese di restare italiane grazie alle Borse e a uno Stato lungimirante.” E alle imprese: “Reingegnerizziamo le nostre aziende, valutiamo modelli di business più idonei, facciamo più formazione, diamo più spazio ai giovani e alle donne. Serve una rivoluzione culturale, non solo industriale».

Image: Fuochi%20e%20Schiavoni.jpeg

Riccardo Fuochi e Betty Schiavoni

Al centro di questa trasformazione la logistica gioca un ruolo fondamentale. Non solo a livello aziendale, ma anche a livello politico ed economico. «Le guerre non si faranno più per il possesso di un'area geografica, ma per il possesso delle supply chain.» Afferma **Massimo Marciani, presidente del Freight Leaders Council**.

L'industria dello shipping sta cambiando tra rafforzamento delle alleanze, gigantismo e integrazione verticale, con le compagnie che operano anche sulla logistica a terra per migliorare le economie di scala. La logistica nel nostro Paese vede quasi 100 mila imprese attive, 1,5 milioni di addetti, 85 miliardi il fatturato nel 2019, un settore che vale il 9% del pil nazionale. Le prossime sfide **secondo Massimo Deandreis, direttore generale di Srm**, consistono nel rafforzare la posizione del Paese nello shipping, in cui l'innovazione è cruciale per realizzare cambiamenti previsti nella transizione energetica e nella sostenibilità, nella digitalizzazione e nell'automazione di navi e terminal, ma anche abbandonare la vecchia visione del porto come luogo dove parte e arriva la merce, considerandolo come polo di sviluppo e intermodalità.

Image: Marciani.jpeg

Massimo Marciani

A seguire la sessione di apertura, si è parlato della logistica e dei trasporti per le PMI esportatrici. Il 73% delle esportazioni italiane viene venduta Ex Works. Ma secondo **Silvia Moretto, presidente Fedespediti** si tratta di un'illusione di una maggiore semplicità: "Il controllo della rete distributiva, sostiene Moretto, è una leva irrinunciabile della competitività e delegare a terzi la supply chain porta valore al di fuori del Pil italiano e danneggia il Made in Italy. "Va fatto capire alle PMI - ribadisce **Aldo Negri del Gruppo Finsea** - che non ci si può fermare al proprio magazzino: l'aspetto logistico va controllato e non lasciato in mano al compratore."

Image: Moretto%20e%20De%20Cesare.jpeg

Silvia Moretto e il giornalista Maurizio De Cesare

Nel pomeriggio si è affrontato il tema degli effetti della pandemia sul sistema logistico italiano: l'aumento del peso dello stato l'accorciamento delle catene di fornitura, l'esplosione del delivery e dei resi. Tutti fattori che hanno fatto emergere la resilienza come requisito fondamentale per chi opera nel settore della logistica e la necessità di non solo adattare le strutture organizzative all'emergenza ma modificarle insieme alle catene di fornitura in cerca di flessibilità e sicurezza. Sempre che l'uscita dalla pandemia sia rapida e consenta la ripartenza dell'economia, come ha ricordato **Giuseppe Mele, direttore Area Coesione Territoriale e Infrastrutture di Confindustria**. Le aziende produttrici si sono già indirizzate in questo senso, come emerso da una recentissima inchiesta condotta da **Federchimica** sui suoi iscritti ed esposta da **Lucia Buffoli** di Mapei. Ha concluso la sessione un panel a due di considerazioni e di indirizzi di *governance* da parte degli onorevoli **Davide**

“Vendita Ex-Works? Nessun rischio di perdere il controllo delle proprie vendite”

Tra il mondo industriale (o commerciale) e il comparto della logistica appare evidente che regnino incomprensione o quantomeno visioni opposte.

A 24 ore di distanza dall'appello di Silvia Moretto, presidente di Fedespediti, che ha cercato di persuadere e spiegare al mondo dell'industria e del commercio quanto sia strategico e importante mantenere un controllo diretto sulla logistica delle proprie merci, i destinatari di questo messaggio rispondono che loro la pensano esattamente al contrario.

Nel rapporto “Corridoi ed efficienza logistica dei territori” (edizione 2021) appena elaborato e presentato da Contship Italia e Srm viene infatti evidenziata la necessità di una riflessione strategica sul fatto che i processi di logistica e trasporto siano considerati un ‘costo’ e non un ‘valore’ per la competitività del prodotto stesso. Si è chiesto a tali imprese (un campione di 400 aziende del Nord Italia, *ndr*) se percepiscono un rischio di perdere il controllo del buon fine delle proprie vendite. Ne è emerso che il 90% considera il rischio basso, irrilevante o addirittura assente”. Ecco dunque, mostrato in tutta la sua semplicità, il ‘peccato originale’ per cui nel nostro paese continua a crescere l'utilizzo della resa di vendita Ex-works in export e l'aspetto sul quale il mondo dei trasporti e della logistica devono concentrare i loro sforzi per generare un drastico cambiamento culturale.

Della resa Ex works nel caso delle esportazioni ne fa uso il 79% delle imprese intervistate (il 67% nell'indagine del 2019, “quindi possiamo dire che le imprese italiane tendono a cedere totalmente i costi e i rischi del trasporto al compratore” spiega il rapporto.

Ex works è il termine contrattuale meno impegnativo e meno costoso per il venditore. Il venditore non è tenuto ad occuparsi del carico delle merci nel vettore scelto dal compratore e non è tenuto nemmeno a sostenere i costi per lo sdoganamento all'esportazione. Il rischio di perimento della merce incombe totalmente sul compratore fin dalla presa in carico. Il venditore adempie alle sue obbligazioni semplicemente mettendo la merce, imballata, a disposizione del compratore nel luogo indicato (generalmente la propria fabbrica e/o magazzino). Al suddetto 79% si aggiunge un 3% di imprese che ricorre alla resa Foob (Free On Board), in calo rispetto all'11% del 2019. Con questa resa si stabilisce che sono a carico del venditore i rischi collegati al collocamento della merce a bordo della nave al porto di partenza come pure tutte le relative spese. Il compratore, invece, si assume gli oneri e i rischi relativi al trasporto della merce una volta che questa è stata collocata sulla nave. Pertanto, un buon 81% si assume costi e rischi logistici non oltre l'imbarco della merce. Alcune differenze emergono a livello regionale: l'Ex works risulta essere la resa maggiormente utilizzata dall'84% delle imprese in Emilia Romagna e del Veneto, mentre è utilizzata dal 70% in Lombardia.

Per le importazioni, la percentuale di imprese italiane che acquista in Ex works (e che quindi si assumono costi e responsabilità del trasporto) è più bassa (il 46%) rispetto a quanto abbiamo visto per l'export. Considerato l'ampio utilizzo di questi termini di vendita, gli autori del rapporto hanno deciso di chiedere alle imprese le motivazioni sottostanti tale scelta. La risposta è molto chiara, con

il 55% (in calo rispetto al 62% del 2019) delle imprese che dichiara di considerarlo un modo efficace di “mantenere basso il prezzo”, evitando in questo modo di integrare nell’offerta i costi di trasporto a destinazione. Alta anche la percentuale di imprese (43%, dal 62% del 2019) che utilizza l’Ex works in export, in quanto è un modo di trasferire all’acquirente i rischi connessi al trasporto della merce.

Queste le considerazioni finali da parte degli autori della ricerca: “È importante in conclusione sottolineare che questa decisione non impatta solo nel breve periodo, ma anche nel lungo periodo: così come evidenziato dai principali operatori logistici e dalle associazioni di settore, in questo modo non solo si riducono le entrate economiche per le imprese logistiche locali, ma se ne limita anche la capacità di crescere, espandendo il giro d’affari e migliorando l’efficienza operativa, attraverso il miglioramento dei processi organizzativi e una crescente specializzazione, fattori indispensabili per garantire un servizio di trasporto affidabile, anche in tempi di crisi e lockdown”.

Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry: sintesi della seconda giornata

Si è conclusa la seconda giornata di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry evento promosso da Alsea, Confetra e The International Propeller Club con un rinnovato successo di audience che registra ha ottenuto più di 800 operatori coinvolti.

La prima sessione, **Chi controlla la logistica e perché dovrebbe interessare all'industria (e alla politica)** ha visto la partecipazione di **Marco Migliorelli**, vice presidente di **Confetra** che ha introdotto la sessione ed espresso l'auspicio che la categoria controllasse almeno la logistica delle imprese nazionali. Il focus dell'incontro si è poi spostato sui principali punti di debolezza del sistema logistico economico italiano: privilegiare l'aspetto economico a breve termine rispetto a considerazione più strategiche e a lungo termine, in questo non compensato da un'élite politica in grado di privilegiare obiettivi più generali. **Federico Petrone, analista di Limes**, ha sintetizzato questo fenomeno come il dominio dell'economicismo mentre **Renzo Cavalieri dello Studio Bonelli Errede** ha fornito un esempio di Paese che ragiona in modo diverso: la Cina nel Mediterraneo. Queste considerazioni hanno costituito un filo rosso durante tutto il resto della mattinata perché sono state riprese da tutti i relatori all'interno delle proprie presentazioni, anche se dedicati ad altri argomenti. Una dimostrazione che i problemi e le soluzioni dell'economia e della logistica italiana passano per decisioni di ampia portata e non di semplici correttivi puntuali.

Marco Migliorelli

La sessione **Il sistema logistico industriale italiano visto attraverso la lente del Next Generation EU** si è concentrata sul tema degli investimenti, analizzando sia la composizione ipotetica del PNRR e i relativi finanziamenti europei, ma anche le necessità di investimento al di fuori di questi limiti. Ad esempio **Andrea Arzà**, presidente, Assogasliquidi-Federchimica ha notato come il settore del GNL rappresenta un esempio virtuoso di filiera energetica che a pieno titolo dovrebbe rientrare nelle linee definite nel PNRR, ma l'attuale testo del Piano, invece, prevede per il GNL solo interventi molto puntuali e mirati (utilizzo e sostegno all'acquisto di autobus e traghetti a GNL), non considerando che senza misure che coprano l'intera filiera e la conseguente logistica risulterà molto complesso raggiungere gli obiettivi di penetrazione del GNL anche nel trasporto pubblico locale.

Image: Petroni.jpeg

Federico Petrone

Ha seguito la presentazione del **report SRM – Contship** introdotta da **Marco Campomenosi, parlamentare europeo** della commissione trasporti, sui corridoi logistici sulla qualità dei corridoi logistici italiani verso l'estero, che quest'anno si è

rivolto allo studio settoriale sulla piastrella. Ha concluso la giornata la sessione verticale sulla **logistica dei farmaci**, realizzata in collaborazione con l'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci.

Oggi 10 marzo una giornata dedicata ai driver del futuro della logistica: circolarità e innovazione tecnologica. L'autotrasporto è ormai impegnato nella riduzione delle emissioni della componente trazione e di altrettanta importanza ha l'affermazione della circolarità negli imballaggi di terzo livello. E poi la logistica dei rifiuti, un settore spesso dimenticato ma cruciale, perché costituisce la premessa della trasformazione del rifiuto in materia prima seconda.

Secondo tema della giornata è l'innovazione. L'utilizzo delle tecnologie di Information and Telecommunications è in crescita esponenziale, tendenza che si trasformerà in cambiamenti qualitativi nei prossimi anni grazie alle applicazioni delle cryptotecnologie, come i distributed ledger privati e pubblici basati, e soprattutto integrati, con l'Internet of Things, che consente un tracciamento delle merci e dei contenitori puntuale e in tempo reale senza intervento umano. La pandemia ha poi accelerato tutto quello che è contactless e smaterializzato, dalle prove di consegna ai documenti di accompagnamento ai controlli doganali. Ma anche le consegne stesse diventano contactless, grazie a robotica e veicoli autonomi. E prima ancora all'interno dei magazzini, dove l'esigenza di flessibilità e di riduzione di intervento umano stanno spingendo i sistemi di picking e movimentazione automatica, anche per specializzazioni di gestione molto complessa come la reverse logistics e la gestione dei resi.

Anche per questo, sembrano azzeccate le previsioni degli analisti sul fatto che nei prossimi anni sarà la logistica il settore trainante per la diffusione dell'automazione avanzata.

Questi argomenti verranno affrontati oggi, nell'ultima giornata di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, in due sessioni rispettivamente dedicate alla cyberlogistica e a quella fisica, da un parterre di relatori di altissimo rilievo: **Enrico Silani**, General Manager, Yape; **Roberto Garavaglia**, Senior Management Consultant &

Innovative Payments Strategy Advisor; **Immanuel Baharier**, General Manager, CeTIF Advisory; **Gianluigi Ferrari**, Professore Associato di Telecomunicazioni, Università di Parma; **Laura Castellani**, Direttore Direzione Organizzazione e Digital Transformation, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli; **Alessandro Pitto**, Presidente, Spediporto; **Mauro Coltorti**, Commissione Lavori Pubblici, Senato della Repubblica; **Carlo Rafele**, Professore, Dipartimento di Ingegneria gestionale e della produzione del Politecnico di Torino; **Mario Cicolecchia**, Responsabile Logistica, EcorNaturaSì; **Nicola Tricomi**, Business Development Manager, Divisione Robotica, ABB; **Fabio Ferrari**, Presidente, Ammagamma e **Stefano Grillenzoni**, Business Development Manager, Ammagamma; **Francesco Falcolini**, Business Analytics Consultant, Quin; **Paolo Tamiro**, Co Managing Partner, Italy 4.0. Le due sessioni saranno condotte da **Enrico Camerinelli**, Senior Analyst, Aite Group e **Cecilia Biondi**, Caporedattrice, Editrice Temi.

Chiuderà in tema la giornata, e l'intera manifestazione, il webinar **su Soluzioni e servizi innovativi per gli spedizionieri e la logistica industriale: opportunità derivanti dai progetti pilota in corso nel Nord Ovest Italiano** organizzato da Circle Group, con **Luca Abatello**, Ceo Circle Group; **Danilo Ricci**, General Manager, Gruppo Tarros, **Ignazio Messina**, Amministratore Delegato, Ignazio Messina & C. e **Mario Disegni**, Vice Presidente, ALSEA.

Maggiori dettagli sull'agenda delle tre giornate sono disponibili sul sito web www.shippingmeetsindustry.it

La manifestazione è gratuita, per registrarsi www.shippingmeetsindustry.it/partecipa/

MERCI IN IMPORT ED EXPORT SEMPRE PIÙ AFFIDATE A OPERATORI ESTERI

Sos per la logistica italiana

Moretto (Fedespediti) spiega all'industria italiana perché serve controllare il trasporto dei prodotti, pena il rischio di perdita di competitività e fatturato

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

La logistica delle merci in mani estere non preoccupa gli importatori ed esportatori italiani. Ma spedizionieri e più in generale operatori della logistica in Italia ne vedono i rischi, e soprattutto quanto indotto sottraggono al Paese. Un dialogo fra sordi. E' quanto emerso dai convegni online organizzati nell'ambito dello Shipping Forwarding & Logistics meet Industry, evento che ogni anno punta

a mettere uno di fronte all'altro il mondo industriale, del commercio e quello della logistica. Il rapporto «Corridoi ed efficienza logistica dei territori» presentato da Contship Italia e Srm ha evidenziato chiaramente quanto ancora oggi i processi di logistica e trasporto in Italia siano considerati dalle aziende un costo e non un valore per la competitività del prodotto stesso. Dall'indagine su 400 imprese del Nord Italia cui è stato chiesto se percepiscano il rischio di perdere il controllo del buon fine delle proprie vendite cedendo a operatori esteri

l'attività logistica, emerge che il 90% degli intervistati considera il rischio basso se non assente. In export la resa di vendita Ex works (franco fabbrica) è utilizzata dal 79% delle imprese intervistate (67% nell'indagine del 2019), «quindi le imprese italia-

ne tendono a cedere totalmente al compratore costi e rischi del trasporto», spiega il rapporto.

Ex works è il termine contrattuale meno impegnativo e meno costoso per il venditore, che non è tenuto a occuparsi del carico delle merci nel vettore scelto dal compratore né a sostenere i costi

per lo sdoganamento all'esportazione. Il rischio di perimento della merce incombe totalmente sul compratore fin dalla presa in carico. Il venditore adempie alle sue obbligazioni semplicemente mettendo la merce, imballata, a disposizione del compratore nel luogo indicato (fabbrica o magazzino). Discorso e quote analoghe anche per le spedizioni in import verso l'Italia.

Il motivo di questa scelta lo raccontano gli stessi cargo owner: il 55% delle imprese (in calo dal 62% del 2019) lo considera un modo efficace di «mantenere basso il prezzo», evitando così di integrare nell'offerta i costi di trasporto a destinazione. «Ma così non solo si riducono le entrate per le imprese logistiche locali», sottolinea la ricerca Srm-Contship, «ma se ne limita la capacità di incrementare giro d'affari ed efficienza operativa attraverso il miglioramento dei processi organizzativi e la specializzazione, indispensabili per garantire un trasporto affidabile». In Italia il 73% dell'export è venduto ex-works contro il 30% di

Francia, Germania e Spagna. Silvia Moretto, presidente di Fedespedi (Federazione nazionale degli spedizionieri), si è rivolta alle imprese elencando in quattro punti perché vendere Ex-works presenti dei costi nascosti: «Non conosco e dunque non controllo il prezzo dei prodotti nei mercati di sbocco, non posso sapere se i servizi logistici sono all'altezza della qualità del mio prodotto, non sono esente dall'assunzione di rischi riguardo a caricamento e trasporto della merce (come ritardi nel ritiro e mancato pagamento dei noli), e non possiedo la documentazione che prova l'uscita della merce dall'Ue al fine dell'imponibilità, né quella relativa all'origine preferenziale». Moretto ha parlato poi di «perdita di competitività per l'impresa perché la qualità e il controllo della supply chain è uno dei fattori che ne definisce il posizionamento competitivo» e di «perdita di valore per l'Italia perché delegare la logistica al compratore estero è una perdita di opportunità di business per l'Italia e ne condiziona lo sviluppo dell'industria logistica». (riproduzione riservata)

“Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry”, Russo (Confetra): “L’edizione più interessante di sempre”

Milano – Si è conclusa la V Edizione di “**Shipping & Logistics meet Industry**“, l’appuntamento annuale dedicato all’incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti e il mondo dell’economia produttiva italiana. L’evento – promosso da un comitato composto da **Confetra**, **ALSEA** e **International Propellers Club** – ha visto la partecipazione di oltre 4000 operatori nel corso della tre giorni (8-10 marzo). **ShipMag** ha intervistato **Ivano Russo**, direttore generale di **Confetra**, per tracciare un bilancio della manifestazione.

Qual è il giudizio a caldo?

“Assolutamente positivo. Nonostante l’edizione da remoto che, francamente, toglie tanto al confronto ed alle relazioni anche sociali che attorno a questo evento storicamente erano andate consolidandosi. Ma dal punto di vista dei contenuti, è stata forse l’edizione più interessante di sempre. Ringrazio gli organizzatori, gli altri co-promotori, i tanti relatori che hanno accettato il nostro invito, gli oltre mille uditori che si sono collegati nel corso della tre giorni”.

Stiamo ai contenuti: sta decollando il dialogo tra industria produttrice di beni e industria logistica?

“Direi di sì. Tra il webinar di presentazione dell’appuntamento e la “tre giorni” di dibattito, abbiamo avuto numerosi esponenti di spicco del mondo produttivo: Nestlè, Bacardi, Iveco, il Gruppo Carpisa Yamamay, Mapei, Adler, Panasonic, solo per citarne alcuni. Abbiamo voluto coinvolgere anche l’API, Farindustria, Federchimica, Sistema Moda Italia. Il vicepresidente nazionale di Confindustria, Mazzuca, ha voluto aprire i lavori insieme al presidente Nicolini, a Betty Schiavoni, a Riccardo Fuochi. Tra l’altro il tutto a valle della scelta congiunta di poche settimane fa, Confetra – Confindustria, di avanzare un proprio candidato unitario, Floriano Botta, poi eletto vicepresidente del CNEL. Il tema mi pare ormai maturo e presente nella nostra agenda economica: senza una nuova relazione strategica e virtuosa tra produzione e logistica, il Paese perde competitività”.

Perché?

“Perché nella competizione globale, che si gioca certo sulla qualità dei prodotti ma anche sulla gestione dei dati e sul *time to transfer* di informazioni e merci, sarebbe preistorico immaginare che il *genius loci* italico si possa fermare al cancello della fabbrica, e poi accada ciò che accada. Non governare la logistica significa regalare ad imprese straniere 65 miliardi di euro di fatturato l’anno, significa non essere più padroni del destino del proprio prodotto, significa non poter assumere scelte ambientalmente sostenibili in materia di trasporto, spedizione e distribuzione. Inoltre, una logistica debole e dalla gittata asfittica, non consente al Paese di presidiare concretamente i propri interessi economici nello scacchiere globale del commercio internazionale. Ed alla lunga questa

“mutilazione” economico industriale incide negativamente anche sulla capacità di penetrazione delle nostre produzioni. Basterebbe ricordare che circa il 70% del nostro import / export avviene in un raggio di 2 mila chilometri. Praticamente il nostro ecosistema logistico e di penetrazione commerciale è due volte la distanza tra Milano e Catania. In un mondo globalizzato, questo aspetto ha un nome e un cognome: marginalità e subalternità geoeconomica”.

Molti sono tornati su questo aspetto, durante le varie sessioni che si sono succedute...

Sì, e siamo molto soddisfatti per altre due ragioni. La prima, il pool di competenze e talenti che ha dato un contributo decisivo alle nostre riflessioni. Prestigiosi centri del sapere come Limes, Promos, SRM, e personalità scientifiche della fama di Ennio Cascetta e Sergio Bologna, per citarne due. E la seconda ragione è la partecipazione sentita, con interventi affatto formali, delle Istituzioni. Ringrazio Minenna e l’Agenzia delle Dogane, Catalano della STM MIMS, il Presidente dell’ICE Ferro, il Presidente di RAM D’Agostino, il Presidente di Assoporti Rossi, i tanti parlamentari nazionali ed europei che sono intervenuti. Questa partita riguarda l’Italia, non Confetra, e se non si lavora insieme e con la stessa maglietta – imprese, saperi, istituzioni – la sfida, già molto compromessa, è persa in partenza.

Perché dice “già compromessa”?

Perché per troppo tempo non abbiamo affrontato un discorso di verità su questi temi. I porti italiani sono spesso fisicamente sconnessi dalle reti, dai corridoi e dai distretti produttivi non per un destino cinico e baro, ma perché sono i porti storici della borghesia mercantile mediterranea, dove la ricchezza derivava dallo smercio, dalle intermediazioni e dalle gabelle. I porti del nord Europa si sono invece sviluppati a supporto della Rivoluzione Industriale come anello della catena del valore unitaria logistica – produzione manifatturiera – distribuzione. Questo gap è stato un po’ colmato tra gli anni Settanta e Novanta grazie all’industria di Stato a ridosso o dentro i porti. Ma con il suo declino, a partire dalla metà degli Anni Novanta, i nostri porti, dal punto di vista logistico, hanno subito rinculato alla vecchia funzione prevalentemente commerciale. Anche la nostra orografia non aiuta: isolati dall’Europa dalle Alpi, tagliati in due dagli Appennini, per 2/3 territorio sismico, e con grandi problemi di continuità territoriale. Si pensi all’impatto di tutto ciò sul mancato sviluppo del traffico ferroviario merci, ad esempio. Per non parlare dell’arretratezza delle nostre infrastrutture: nel Secolo della Logistica 4.0 e della Seconda Guerra Fredda tra USA e Cina scoppiata sul controllo dei dati e dei flussi attraverso le reti 5G, noi abbiamo livelli di connettività digitale tra i più arretrati d’Europa. Queste tre considerazioni già mi parrebbero tombali

Perché, c’è anche dell’altro?

C’è quello che ha detto Sergio Bologna in una delle Tavole Rotonde. Siamo stati ossessionati per 30 anni dal tema infrastrutturale, come se poi una volta realizzate “le piste” i transiti di volumi portassero automaticamente ricchezza. Mentre sono una diseconomia per un territorio, se gestiti senza una forte logistica industriale nazionale a fare da pivot generando ricchezza sul territorio. Ma agli inizi degli anni Novanta, mentre le poste tedesche ed olandesi mettevano in campo DHL e TnT, noi evidentemente pensavamo ad altro. E pensavamo ad altro evidentemente anche nel settore terminal portuali, Shipping Line contenitori, cargo aereo, cargo ferroviario, logistica di magazzino. Tanto che arriviamo ad oggi: unico Paese del G8 a non avere un solo campione nazionale, in nessun settore della *supply chain* logistica, che abbia una vocazione, una rete ed una potenza di fuoco globale paragonabili ai vari *big player* multinazionali stranieri. Il nanismo dimensionale è tanto problema delle imprese produttrici di beni, quanto di quelle produttrici di servizi: ciò vale per la logistica come per la grande distribuzione, per il turismo o per l’ICT.

E quindi? Che fare?

Occorre fare di necessità virtù. Occorre reinventare, come dice Zeno D'Agostino, un Made in Italy della Logistica che sappia trasformare i nostri elementi di debolezza in potenziali elementi di forza. Ma occorre creatività, reattività, coesione tra logistica, ricerca e manifattura, rapidità nelle scelte, innovazione, un contesto favorevole dal punto di vista normativo e regolatorio, una rete di intelligenti partnership internazionali commerciali ed industriali. Occorre una visione nuova, termini nuovi, idee nuove. Il Green New Deal ed il Next Generation EU sono due Programmi che possono aiutarci a rifondare la competitività del Sistema Paese. Abbiamo tante idee e proposte che stiamo sottoponendo al nuovo Governo. Ma già condividere il quadro, l'analisi, sarebbe uno straordinario passo avanti. Purtroppo, il dibattito pubblico sulla logistica in Italia, al netto di qualche autorevole eccezione, è stato caratterizzato troppo spesso da nanismo, in questo caso intellettuale, e da una esasperata frammentazione di microinteressi – spesso corporativi e tra loro pure conflittuali – che hanno minato alle fondamenta *reputation* ed autorevolezza del settore. Tra l'altro in un Paese già di suo disattento, per usare un eufemismo, al tema. La pandemia ed il *lockdown* hanno reso visibile a tutti l'indispensabilità della logistica. E' una base sulla quale ricostruire una narrazione su di noi, la nostra funzione, il nostro profilo produttivo. Noi ci crediamo, e proveremo sempre a dare un contributo in tal senso".

Genova si conferma il porto più utilizzato dalle imprese lombarde, emiliane e venete / Il rapporto

Milano – **Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna** sono le tre principali regioni italiane per export, più del 50% sul totale del Paese, e rappresentano il 40% del prodotto interno lordo nazionale. Il **porto di Genova** si conferma come il porto più utilizzato dalle 400 imprese manifatturiere delle tre regioni campione.

Sono solo alcuni dei dati più significativi che aprono l'**edizione 2021 del report “Corridoi ed efficienza logistica dei territori”**, realizzato dal gruppo **Contship Italia** in collaborazione con SRM – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno.

Se nel 2019 queste tre regioni hanno totalizzato 478 miliardi di euro di import/export (corrispondenti al 53,2% dell'interscambio italiano con l'estero), dato piuttosto stabile rispetto al 2018 (+0,7%), per il 2020, in base ai dati del solo primo semestre, il loro commercio estero potrebbe subire un calo di circa il -15%. Effetto del **rallentamento dell'economia globale** come conseguenza dell'emergenza Covid-19. Nel dettaglio, la **Lombardia** copre il 29,1% (261 miliardi nel 2019) del commercio estero italiano, il **Veneto** il 12,6% (113 miliardi) e l'**Emilia Romagna** l'11,5% (104 miliardi).

Per quanto riguarda i porti attraverso cui transitano questi flussi commerciali, il rapporto evidenzia che lo **scalo di Genova** conferma e rafforza ulteriormente la sua posizione come porto più utilizzato dalle imprese manifatturiere delle tre regioni campione. È stato infatti chiesto alle aziende manifatturiere di indicare quali siano “i due porti principalmente utilizzati per esportare e per importare.” Il porto di Genova è stato citato dall'85% degli esportatori (l'80% nel 2019) e dall'88% degli importatori (era il 73% nel 2019).

La Spezia e Venezia vengono citati tra i due porti preferiti rispettivamente dal 17% e dal 33% delle imprese (con il dato di Venezia in forte crescita rispetto al 2019, +19%). Il documento sottolinea inoltre che il dato di Genova arriva a sfiorare (e addirittura raggiungere nel caso dell'import) il 100% per le aziende localizzate in Lombardia. Si attesta al 69% per l'export e al 79% per l'import in Veneto, mentre supera il 90% in export e sfiora l'80% in import nel caso delle aziende emiliane.

Quindi – rileva il report – nonostante **Venezia** resti uno dei principali porti di riferimento per le aziende venete (rientra tra le preferenze del 54% degli intervistati in export e il 46% in import), **Genova** mantiene il primato di porto maggiormente utilizzato, anche in **Veneto**. In questa regione, numerose preferenze sono state assegnate anche a Trieste (primo o secondo porto preferito, per il 22% delle aziende venete in export e per il 15% in import). Buona la performance di **Venezia** anche in **Emilia Romagna** (il porto viene scelto da circa il 45% delle imprese, sia in export che in import), alla quale si affianca il dato relativo al porto di Ravenna (scelto dal 22% delle aziende in export e 27% in import) e di La Spezia (18% in export e 21% in import).

L'indice Quality Logistics Italian Index (QLI2) rimane l'asse portante dello studio, descrivendo il livello di soddisfazione su 13 elementi, riconducibili a 4 categorie principali – 1) Servizi, 2) Costi, 3) Infrastrutture e 4) Sostenibilità.

Per quanto riguarda l'**importanza percepita** rispetto ai diversi elementi che compongono il sistema logistico di riferimento, il trend evidenzia una rinnovata attenzione ai costi dei servizi portuali e di trasporto inland. Resta stabile l'attenzione alla sostenibilità, in crescita l'importanza percepita rispetto allo sviluppo infrastrutturale.

Sul fronte della **soddisfazione**, si nota un trend positivo relativamente ai servizi a disposizione, mentre cala la soddisfazione rispetto ai costi, un dato coerente con le dinamiche che hanno caratterizzato il settore, tra 2019 e 2020.

Esteralizzazione delle attività di import ed export

Cala la percentuale di esportatori che esternalizzano la logistica (55% vs 69% del 2019); cresce la percentuale degli importatori che esternalizzano la logistica (49% vs 54% del 2019). Questo dato mostra una sostanziale convergenza tra esternalizzazione delle attività export ed import (entrambe oggi assestate intorno al 55%).

Il trend dell'esternalizzazione (in riduzione per l'export, in aumento per l'import) potrebbe indicare una rinnovata consapevolezza del ruolo strategico della logistica per le attività di esportazione, insieme ad una diffusa necessità di tenere sotto controllo costi e processi di importazione, sempre più spesso affidate a specialisti esterni.

Cresce la domanda di sostenibilità da parte dei clienti finali

Continua a crescere la domanda di sostenibilità da parte dei clienti finali (**passa dal 19% del 2019 al 37% del 2020 la percentuale di imprese che reputano i clienti fortemente sensibili al tema**).

Nonostante questo, resta ancora bassa la percentuale di aziende che includono la sostenibilità negli elementi di governance interna (27%); a farlo, sono soprattutto le aziende che “nascono” sostenibili. Il focus degli interventi legati alla sostenibilità riguarda soprattutto l'efficienza energetica, l'uso delle fonti di energia rinnovabile e il packaging. Solo il 14% delle imprese dichiara di valutare attraverso specifici KPI l'efficienza logistica.

Il distretto della ceramica di Modena e Reggio Emilia

Tra le novità dell'edizione 2021, insieme ad un'attenzione maggiore al tema della digitalizzazione della supply chain, un focus dedicato al distretto della ceramica di Modena e Reggio Emilia, un cluster che vale oltre 3 miliardi di euro, che conta più di 100 aziende specializzate, impiega (direttamente e indirettamente) circa 18.000 persone e copre l'80% della produzione italiana di piastrelle, manifestando necessità e specificità logistiche uniche.

Santi (Federagenti): “In Italia le imprese pagano un extra-costo della logistica dell’11%”

Sei sono i punti sui quali lo shipping italiano deve concentrarsi per consentire al paese di incrementare la propria competitività nello scenario geopolitico europeo e mondiale secondo Alessandro Santi, presidente della Federazione nazionale degli agenti marittimi (Federagenti). Intervenendo durante l’evento in streaming Shipping Forwarding & Logistics meet Industry, Santi ha fatto riferimento in primis al necessario adeguamento delle infrastrutture: “In molti porti italiani sono necessari interventi sulle infrastrutture portuali esistenti, per il consolidamento, la sicurezza e l’adeguamento alla stazza delle navi, a partire dai pescaggi” ha detto.

Il secondo punto riguarda integrazione e intermodalità: “Le reti stradali e ferroviarie sono ancora inadeguate, soprattutto in alcuni nodi strategici, e sono numerose le criticità connesse alla morfologia del territorio. A causa di queste inefficienze le nostre imprese pagano oggi un extra costo della logistica dell’11% superiore alla media europea” ha proseguito Santi.

Che al terzo punto ha parlato poi di capacità di innovazione: “La pandemia – ha detto – ha ridisegnato a livello globale i flussi di interscambio delle merci confermando tendenze di regionalizzazione degli scambi e accorciamento delle filiere logistiche strategiche. Anche il sistema logistico nazionale dovrà adattarsi cercando di aggiungere flessibilità ed efficienza”.

Il presidente degli agenti marittimi italiani ha parlato poi di “digitalizzazione e sburocratizzazione” nonché di “transizione ecologica e mobilità sostenibile”, arrivando infine a citare a “coesione sociale”. Secondo Santi, infatti, “garantendo una stretta relazione tra il tessuto sociale e produttivo delle imprese (soprattutto Pmi) con la interconnessioni globali e il riequilibrio Nord – Sud”.

Questi secondo Santi sono “tutti elementi che raccolgono le caratteristiche su cui l’Europa ci chiede di intervenire con i fondi Next Generation Eu e i nostri porti si configurano come destinatari perfetti di queste risorse”.

D'Agostino: “In Italia non può esserci politica della logistica senza politica industriale”

Intervenendo nella seconda giornata della serie di convegni in streaming organizzati nell'ambito dell'evento Shipping Forwarding & Logistics meet Industry, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, ha detto chiaramente che l'Italia senza una chiara politica industriale difficilmente può sperare di avere una strategia logistica.

Durante la sessione intitolata “Chi controlla la logistica italiana e perché dovrebbe interessare all'industria (e alla politica)”, il numero uno della port authority giuliana (nonché vertice di Ram) ha detto che “l'economia ormai si basa sulla dimensione” e che la logistica “può essere obiettivo o strumento delle tue azioni”. Serve però anche “la statura politica di chi si occupa della materia”. Per poter competere a livello internazionale nella logistica serve una certa dimensione “a livello economico ma anche istituzionale”.

In Italia, ha sottolineato però D'Agostino, “le politiche industriali non ci sono, di conseguenza non possono esserci nemmeno politiche della logistica. Serve creare una politica industriale per la logistica e oggi c'è la possibilità di farlo”.

Cosa che, come ricordato dal prof. Sergio Bologna nel suo intervento, “in Olanda e in Belgio è stata fatta 30 anni fa”. D'Agostino ha poi concluso il suo discorso con un suo cavallo di battaglia, vale a dire non concepire il porto “solo come un hub trasportistico” ma come l'anello di una catena più ampia di cui fanno parte anche produzione, occupazione e altre modalità di trasporto (oltre a quella marittima) e di servizi logistici.

Secondo i numeri presentati in apertura dell'evento convegnistico Shipping Forwarding & Logistics meet Industry, la logistica nel nostro Paese vede quasi 100 mila imprese attive, 1,5 milioni di addetti, 85 miliardi il fatturato nel 2019 ed è un settore che vale il 9% del pil nazionale.

PNRR, de Crescenzo: "Visione limitata per i porti del Sud"

Secondo il coordinatore di Confetra Mezzogiorno si rischia un'Italia a due velocità, con un Nord industrializzato e internazionale e un Meridione localizzato ai traffici interni

L'attuale versione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), il programma di investimenti che l'Italia presenterà alla Commissione europea nell'ambito del Next Generation EU (lo strumento per rispondere alla crisi economica e sociale della pandemia), rischia di creare un'Italia a due velocità, con un Nord che spinge verso l'internazionalizzazione industriale e un Sud sempre più localizzato alle attività intra-mediterranee. Se ne discuterà nel corso di un webinar che analizzerà le opportunità che si aprono per il Mezzogiorno con il PNRR. *Il sistema logistico del Mezzogiorno: sfide e opportunità. Il PNRR è la risposta?* È il titolo dell'evento, organizzato da Confetra Mezzogiorno, che si terrà il 16 marzo alle ore 15 con un panel di industriali, esperti di logistica, professori di trasporto e analisti.

«Servirà a dare una scossa al Mezzogiorno, invitando relatori di spicco», commenta Domenico de Crescenzo, coordinatore di Confetra Mezzogiorno. «Guardando al terzo documento PNRR - continua - emerge come lo sviluppo portuale per il Sud guardi alla sola posizione geografica. È un errore di prospettiva perché non è la sola collocazione che conferisce un ruolo commerciale ma il sistema industriale alle spalle. È il limite con cui sono state fatte le Zone economiche speciali».

Secondo de Crescenzo la riduzione della portualità del Sud alla manifattura e alla logistica - con la Campania e la Puglia tra le regioni di spicco - «rappresenta un assetto fragile. I porti vanno pensati come un asset per l'industria. L'aspetto peggiore dell'attuale PNRR è che dà ai porti del Mezzogiorno due sole missioni, i traffici intra-mediterranei e il turismo. Presi di per sé è chiaro che sono importanti ma non possono costituire una funzione primaria, c'è bisogno di qualcosa di più concreto. Il dibattito servirà a capire cosa. Se per la diga foranea di Genova si potrebbero spendere 2 miliardi di euro, quali sono le nostre prospettive? Negli anni Settanta si diceva che nel 2020 si sarebbe colmato il divario tra Nord e Sud. Oggi siamo in una situazione peggiore».

In sintesi, è la visione mediterranea associata ai soli porti del Meridione ad essere sbagliata, semplicemente perché non è la stessa dei porti del Settentrione. Un esempio recente per de Crescenzo è la zona orientale del porto di Napoli, dove si sta costruendo un grande terminal container, la Darsena di Levante. Attualmente la progettualità della zona, con alle spalle la popolosa area di San Giovanni, soffre una certa confusione tra missione commerciale e vocazione turistica. «Il progetto della Darsena - conclude de Crescenzo - è del 1997, quando le grandi navi arrivavano a 8 mila TEU. Oggi è già superata? Ma la questione è: qual è la sua vocazione? Quali attività rilancerebbero effettivamente l'area, in coerenza con un assetto portuale industriale preesistente?».

Ennesimo stop all'escavo dei canali, Confetra: “Venezia e Chioggia rischiano l'irrilevanza”

11 MARZO 2021 - Redazione



Venezia – Non c'è pace per i **porti di Venezia e Chioggia**, dopo la richiesta del ministero dell'Ambiente di sottoporre a VIA nazionale l'attività di escavo e ripristino dei pescaggi del **Canale Malamocco – Marghera**.

“Di questo passo i due scali saranno condannati all'irrilevanza”, denuncia **Paolo Salvaro**, presidente di Confetra Nord Est. “Si tratta di un'attività di manutenzione assolutamente fondamentale per l'accessibilità e, quindi, per il funzionamento dello scalo e che aveva già subito rallentamenti ingiustificabili – aggiunge -. Erano state superate anche tutte le questioni che riguardavano l'uso delle palancole e dei pali in legno e trovata una collocazione ai fanghi scavati; ora questa decisione presa Roma, magari da funzionari che non hanno mai visto il Canale Malamocco – Marghera e il nostro porto, rischia di bloccare tutto per un tempo indefinito”.

Salvaro critica la “continua incertezza” che pesa come un macigno sul futuro del porto veneto: “Qualsiasi attività economica e tanto più uno scalo con le sue complessità e reti di relazioni internazionali, ha bisogno di tempi certi e un di quadro regolatorio e normativo che non cambia ogni tre mesi. Cominciamo a chiederci se tutto questo sia l'effetto solo di superficialità e disattenzione o se, al contrario, risponde ad un preciso disegno di depotenziamento e marginalizzazione dei nostri due porti di Venezia e Chioggia”.

Riguardo agli escavi, **Salvaro** ricorda che anche a Chioggia dovevano essere già partiti vari interventi, dei quali, “drammaticamente non si sa più nulla”. “Chiedo che tutto il tessuto economico e imprenditoriale veneto alzi la voce insieme a noi, perché la portualità di riferimento per la nostra Regione non sia abbandonata in questo modo, e chiedo che anche il presidente Luca Zaia e l'assessore Elisa De Berti facciano sentire la loro voce a Roma, su questi temi e anche sulla ventilata idea di scegliere solo Genova e Trieste, come porti di riferimento italiani per i traffici extra mediterraneo. Condividono questa impostazione o vogliono davvero difendere la nostra portualità insieme a noi?”.

Nuovo stop ai dragaggi nel porto di Venezia: la protesta di Salvaro (Confetra Nord Est)

Foto: A. Basso - A3



Paolo Salvaro

Paolo Salvaro, presidente di Confetra Nord Est, suona l'allarme sull'escavo dei fondali nei porti di Venezia e di Chioggia esprimendo preoccupazione e indignazione. "Di questo passo i porti di Venezia e Chioggia sono condannati all'irrelevanza. Siamo esterrefatti di fronte alla richiesta del Ministero dell'Ambiente di sottoporre a Via nazionale l'attività di escavo e ripristino dei pescaggi del Canale Malamocco – Marghera. Si tratta di un'attività di manutenzione assolutamente fondamentale per l'accessibilità e, quindi, per il funzionamento del porto e che aveva già subito rallentamenti ingiustificabili" si legge in una nota dell'associazione. Salvaro ricorda come fossero state superate anche tutte le questioni che riguardavano l'uso delle palancole e dei pali in legno e trovata una collocazione ai fanghi scavati: "Ora – dice – questa decisione presa a Roma, magari da funzionari che non hanno mai visto il Canale Malamocco – Marghera e il nostro porto, rischia di bloccare tutto per un tempo indefinito.

Quello che indigna, oltre all'assurdità, a nostro parere, della richiesta, è il metodo che si sta seguendo da troppo tempo per tutte le questioni, vitali, che riguardano il nostro porto".

Nel mirino, in particolare, "questa continua incertezza, questo ribaltamento delle decisioni prese, così come i lunghi silenzi e l'incapacità di decidere su questioni centrali, come la croceristica e l'adeguamento della Conca di Malamocco, non sono tollerabili". Lo sfogo prosegue così: "Qualsiasi attività economica e tanto più un porto con le sue complessità e reti di relazioni internazionali, ha bisogno di tempi certi e un quadro regolatorio e normativo che non cambia ogni tre mesi. Cominciamo a chiederci se tutto questo sia l'effetto solo di superficialità e disattenzione o se, al contrario, risponde a un preciso disegno di depotenziamento e marginalizzazione dei nostri due porti di Venezia e Chioggia. Se pensano che vadano chiusi, ce ne spieghino le ragioni, e siano possibilmente convincenti, ma ce lo dicano in modo chiaro. Così avremo il tempo di farcene una ragione e di trovare un altro lavoro. In questo modo non è accettabile".

Il presidente di Confetra Nord Est parla anche dell'altro scalo del sistema veneto e dei relativi escavi: "Anche a Chioggia dovevano essere già partiti vari interventi ma dei quali, drammaticamente, non si sa più nulla. Chiedo che tutto il tessuto economico e imprenditoriale veneto alzi la voce insieme a noi, perché la portualità di riferimento per la nostra regione non sia abbandonata in questo modo, e chiedo che anche il presidente (della Regione Veneto, ndr) Luca Zaia e l'assessore (ai trasporti, ndr) Elisa De Berti facciano sentire la loro voce a Roma, su questi temi e anche sulla ventilata idea di scegliere solo Genova e Trieste, come porti di riferimento italiani per i traffici extra mediterraneo. Condividono questa impostazione o vogliono davvero difendere la nostra portualità insieme a noi?".

Laguna, economia e salvaguardia

Il ministero blocca lo scavo dei canali: paralisi al porto

►Necessaria la valutazione di impatto ambientale per intervenire sul canale Malamocco-Marghera ►La decisione comporta il rinvio degli interventi di manutenzione e blocca l'espansione dello scalo

IL CASO

MESTRE Cambia il pianista ma la musica sembra la stessa. Con gli ultimi ministri dell'Ambiente il porto di Venezia è sempre più insabbiato. Letteralmente insabbiato, perché il Ministero guidato ora dal fisico e manager di fama mondiale Roberto Cingolani ha bloccato nuovamente l'escavo dei fanghi nel canale Malamocco-Marghera perché pretende che, prima di partire coi lavori, l'opera passi al vaglio della Commissione Via nazionale (Valutazione d'impatto ambientale). Questo significa che la ripresa delle manutenzioni ordinarie per garantire l'accessibilità del porto slitterà an-

cora non si sa di quanto, dopo che già sono stati spesi anni a combattere contro una burocrazia impazzita come la maionese che, nei fatti, ha decretato l'agonia dello scalo veneziano. Che sia un'iniziativa del nuovo ministero dell'Ambiente e della Transizione ecologica, oppure che sia un «frutto avvelenato del precedente Governo, una mina innescata e a tempo» come la definisce l'assessore allo

Sviluppo economico del Comune di Venezia, Simone Venturini, il risultato cambia di poco, anzi di nulla: è la paralisi che incombe da anni e che, ad ogni nuova frenata imposta da Roma, diventa sempre più grave.

LE CONSEGUENZE

Ora l'unica speranza per gli operatori portuali è che la decisione di Roma non sia irreversi-

bile, perché altrimenti le linee container dirette con l'Estremo Oriente, perse l'anno scorso per colpa dei canali interrati e senza manutenzione, non torneranno davvero più. E, come dice il presidente di **Confetra** Nord Est, il veneziano Paolo Salvaro, «di questo passo i porti di Venezia e Chioggia sono condannati all'irrelevanza» che è peggio del-

la morte improvvisa: «Chiedo che tutto il tessuto economico e imprenditoriale veneto alzi la voce insieme a noi, perché la portualità di riferimento per la nostra Regione non sia abbandonata in questo modo, e chiedo che anche il presidente Luca Zaia e l'assessore Elisa De Berti facciano sentire la loro voce a Roma, su questi temi e anche sulla ventilata idea di scegliere solo Genova e Trieste come porti di riferimento italiani per i traffici extra mediterraneo - è l'appello di Salvaro - Condividono questa impostazione o vogliono davvero difendere la nostra portualità insieme a noi?».

LA PROCEDURA

L'imposizione di Roma, tra l'altro, arriva dopo che a febbraio dell'anno scorso, prima di procedere all'autorizzazione definitiva agli scavi, il provveditore interregionale alle opere pubbliche, Cinzia Zincone, saggiamente aveva inviato a Roma una richiesta proprio per sapere se l'operazione sarebbe dovuta passare per la Via nazionale o regionale. Chiunque a Venezia sa che non si sta parlando di nuovi escavi in laguna ma di manutenzione ordinaria del porto prevista pure dal Piano regolatore portuale: per le sue caratteristiche morfologiche i canali portuali periodicamente

si insabbiano e quindi periodicamente bisogna liberarli dai sedimenti. È una ovvietà che improvvisamente è stata messa in discussione dagli ambientalisti locali e da più di un Governo. Per non saper leggere né scrivere il provveditore aveva, dunque, chiesto lumi a Roma. E finalmente, dopo altri mesi, a fine settembre dello scorso anno aveva firmato l'autorizzazione a procedere con la rimozione dei fanghi sedimentati sul fondale del canale da Porto Marghera fino allo scalo petrolifero di San Leonardo: di fatto l'intera asta della via d'acqua che costituisce la principale via d'accesso al porto commerciale e industriale. In tal modo si riporta la profondità del canale agli originari 11 metri, in modo da scongiurare che le navi di maggiore tonnellaggio siano costrette a fare rotta altrove per l'impossibilità di arrivare a destinazione. Si tratta di rimuovere circa 537 mila metri cubi di fanghi e di depositarli in parte all'Isola delle Tresse, impiegando il resto per il ripascimento di alcune aree barenose. I lavori di scavo sono già stati assegnati per un costo che si aggira sui 15 milioni di euro. A questo punto, però, rischia di tornare tutto in ballo e, per tempi infiniti, burocrazia e nemici, il porto rischia di perire.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**GLI OPERATORI
ALLA REGIONE:
«E' IN GIOCO
LA COMPETITIVITA'
DEL SISTEMA
VENEZIA-CHIOGGIA»**



GRASSE AL LAVORO Immagini d'altri tempi, di anni fa quando scavare i canali industriali per evitare che si interrino era una normale operazione di manutenzione ordinaria

Gli imprenditori

«Indigna il metodo intollerabile»

GLI IMPRENDITORI «Quello che indigna, oltre all'assurdità della richiesta, è il metodo che si sta seguendo da troppo tempo per tutte le questioni, vitali, che riguardano il nostro Porto», afferma Paolo Salvaro, presidente di Confetra che fa parte della Port Community Veneziana. «Questa continua incertezza, questo ribaltamento delle decisioni prese, così come i lunghi silenzi e l'incapacità di decidere su questioni centrali, come la crocieristica e l'adeguamento della Conca di Malamocco, non

sono tollerabili». Ora questa decisione presa Roma, «magari da funzionari che non hanno mai visto il Canale Malamocco Marghera e il nostro Porto, rischia di bloccare tutto per un tempo indefinito». Il presidente di Confetra dice che gli imprenditori cominciano a chiedersi «se tutto questo sia solo superficialità e disattenzione o se, al contrario, risponde a un disegno di depotenziamento e marginalizzazione dei nostri due porti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

E IO PAGO

Spedire via mare costa e non è colpa del Covid

NEMMENO chi lavora nel trasporto marittimo da una vita aveva mai visto nulla del genere: i costi per riempire un container (sotto, nella foto) di merce e farlo arrivare dalla Cina all'Europa sono quasi quadruplicati.

Dai 1300-1500 dollari di sempre agli oltre quattromila di oggi. E non accennano a scendere.

Il problema tocca tutti da vicino. La maggior parte dei prodotti non alimentari, infatti, arriva nei nostri negozi dopo un viaggio via mare iniziato da un porto cinese.

Se il trasporto costa più del triplo, il rincaro è destinato a riversarsi anche sul consumatore

finale. Perché questo rimbalzo senza precedenti? Spedizionieri e importatori danno la colpa alle compagnie di navigazione. «Tre grandi alleanze si sono spartite tutto il mercato e fanno il bello e il cattivo tempo» spiega Martino Ormesani, responsabile di filiale dell'omonima ditta di spedizioni, «e finché nessuno le fermerà continueranno a farlo».

I giganti del settore – Maersk, Msc e Cosco – dicono che le misure anti Covid hanno creato rallentamenti ma giurano che tutto tornerà presto alla normalità. «In questo periodo dell'anno, con le fabbriche cinesi ancora ferme dopo il Capodanno e le navi mezze vuote, i costi dovrebbero essere al minimo, invece restano inchiodati al massimo storico» replica Ormesani. E chi commercia con Pechino teme che sia proprio questa la nuova normalità.

(Federico Formica)



FARE LOGISTICA in un mondo fluttuante

Silvia Moretto

Presidente di **FEDESPEDI**

1.

Le nostre imprese hanno risposto all'impatto del Covid-19 mostrando tutta la loro capacità di resilienza: si sono organizzate con flessibilità, si sono reinventate e hanno garantito in sicurezza l'operatività loro richiesta come settore essenziale. Questo nonostante la diminuzione dei volumi di traffico, la mancanza di dispositivi di protezione o di linee guida di comportamento pronte.

Abbiamo dato prova di dedizione e grande forza organizzativa. Proprio per questo credo che la pandemia, oltre che una grande tragedia, sia stata un acceleratore di molti processi. Oggi abbiamo l'opportunità di rivedere processi manuali o dipendenti dalla "carta": la vera sfida per le nostre imprese sarà cogliere questa opportunità per cambiamenti strutturali in un'ottica paperless e più lean. Questo

sarà possibile, tuttavia, solo se anche il settore pubblico ci seguirà a ruota in questo processo.

2.

E ancora presto per capire se quella del reshoring e dell'accorciamento delle supply chain sarà la scelta strategica di imprese e multinazionali nei prossimi anni per avvicinare i siti produttivi ai mercati di distribuzione. Tuttavia, l'Italia è vocata all'internazionalizzazione, la nostra economia vive di export, sotto il marchio del Made in Italy nel mondo. Questo è il grande tesoro industriale italiano. Proprio quest'anno abbiamo scoperto quanto questo sia vulnerabile se si rompe la catena che permette al Made in Italy di accedere ai mercati esteri. Questa catena è la logistica, che per tradizione l'Italia tende ad affidare a player stranieri, perdendo il controllo sulla qualità del prodotto e su modi e tempi di accesso al mercato di destinazione. La riscoperta del Made in Italy non può prescindere dalla valorizzazione strategica di una logistica Made in Italy a supporto del nostro export. L'obiettivo comune di industry logistica e istituzioni deve essere quello di recuperare la gestione del 70%



La nostra situazione è dunque potenzialmente catastrofica: dodici anni di crescita intorno allo zero ci mettono ad un passo dalla recessione strutturale. Con tutto ciò che ne conseguirebbe in termini anche di solidità delle finanze pubbliche



dell'export italiano che oggi raggiunge i mercati di destinazione grazie alle filiere logistiche estere. Su questo vedo una convergenza di intenti che spero porti presto i frutti sperati, almeno con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Il Direttore Marcello Minenna si è impegnato, in occasione del nostro Convegno Doganale, a lavorare per arrivare alla piena attuazione del SuDoCu e ad una standardizzazione e semplificazione delle procedure di controllo sulle merci.

3.

Sottoscrivo il riscontro positivo che ha voluto dare Confetra sull'attuale testo del PNRR con riferimento al nostro settore: oltre il 15% delle risorse stanziare (37 miliardi di euro) sono dedicate alla logistica e alle infrastrutture: trasporto ferroviario, sostenibilità, portualità green, connessioni di ultimo miglio, digitalizzazione della supply

chain. Su quest'ultimo punto - la digitalizzazione - voglio porre l'accento, perché è il contributo principale che la nostra Federazione ha voluto dare nel confronto con il Governo, fin dagli Stati Generali di Villa Pamphili dello scorso giugno. Questa crisi ci ha posto davanti a tante difficoltà ma ha messo in evidenza che la logistica è essenziale. Il Recovery Fund è un'occasione irripetibile per fare quegli investimenti che chiediamo da anni per il nostro settore e che riguardano l'Italia come Sistema-Paese sulle infrastrutture immateriali: Sportello Unico Doganale, piena compatibilità del Port Community System tra loro e con la Piattaforma Logistica Nazionale di UIRNET, smaterializzazione dei documenti. Con la digitalizzazione dei sistemi logistici del Paese (aeroporti inclusi) possiamo accrescere la nostra competitività e ripartire con un sistema più efficiente, tecnologicamente avanzato e pronto ad affrontare eventuali stravolgimenti delle catene di approvvigionamento a livello globale. La logistica del futuro è digitale!

5.

La sostenibilità ambientale e, in particolare, la neutralità climatica del Vecchio continente entro il 2050 sono obiettivi ambiziosi che tuttavia l'Unione Europea si è prefissata in maniera chiara, investendo energie progettuali ed economiche. Tali obiettivi non sono mutati, anzi sono stati richiamati con maggior forza con l'esplosione della pandemia nel Recovery Fund, che vincola la spesa dei fondi europei per gli Stati Membri al rispetto di ambiziosi target ambientali. Lo stesso faranno gli Stati Uniti di Joe Biden e sullo stesso sentiero sembra mettersi anche la Cina (almeno a "dichiarazioni ufficiali", almeno nelle zone più avanzate del Paese). La sostenibilità dovrà essere integrata nei progetti di sviluppo di tutte le imprese, a prescindere dal settore di attività. Ovviamente la logistica può e deve fare la sua parte: il trasporto delle merci è sicuramente un'attività con una impronta ecologica non marginale. I vettori aerei e marittimi, le case

produttrici di mezzi pesanti, chi progetta le infrastrutture del futuro dovrà tenere conto della sostenibilità della propria attività e investire e scegliere diversamente dal passato. A noi spedizionieri il compito di creare soluzioni che garantiscano al cliente la piena sostenibilità della propria supply chain. Questo significherà impegnarsi in una attività di comunicazione efficace per raccontare il valore di una logistica green. Le imprese dovranno probabilmente rivedere le proprie abitudini in fatto di velocità della spedizione, di stoccaggio, di costo del trasporto. Ne avranno in cambio però un valore aggiunto da proporre al cliente finale. La sensibilità ambientale che vedo crescere in maniera esponenziale presso i consumatori finali mi fa

sperare nella riuscita finale dell'operazione. Noi ci crediamo perché abbiamo a cuore la salute dei cittadini e del pianeta. Per questo **Fedespedit** è tra le 14 associazioni di settore che hanno sottoscritto nel 2020 la Carta di Padova, come impegno condiviso per una logistica sostenibile ed efficiente.

8.

L'anno passato ha messo a dura prova la resistenza di tutti, con picchi di lavoro e di stress affrontati spesso "in remoto" per affrontare una crisi senza precedenti nella storia moderna. Le organizzazioni più resilienti sono state quelle che avevano già intrapreso un percorso di digitalizzazione e avevano già ragionato su come ottimizzare l'organizzazione del lavoro, come **Fedespedit**. Digitalizzazione, valorizzazione delle competenze relazionali e della comunicazione interna e una nuova organizzazione "smart" del lavoro penso saranno le grandi sfide che affronteranno trasversalmente tutte le organizzazioni (enti, imprese, istituzioni) in questo 2021. I paradigmi sono cambiati e non penso torneremo al mondo "pre-Covid", chi non è disposto a cambiare non penso avrà lunga vita. Quella che abbiamo, anche in ambito associativo, è una grande occasione per riorganizzarsi e proiettarsi verso il futuro con nuove idee e nuova forza propulsiva.



La riscoperta del Made in Italy non può prescindere dalla valorizzazione strategica di una logistica Made in Italy a supporto del nostro export. L'obiettivo comune di industry logistica e istituzioni deve essere quello di recuperare la gestione del 70% dell'export italiano che oggi raggiunge i mercati di destinazione grazie alle filiere logistiche estere



Il sistema logistico del Mezzogiorno: sfide e opportunità. Il PNRR è la risposta?

Webinar del coordinamento Mezzogiorno di Confetra martedì 16 marzo 2021, a partire dalle ore 15



‘Il sistema logistico del Mezzogiorno: sfide e opportunità. *Il PNRR è la risposta?*’ è il tema del webinar promosso dal Coordinamento Mezzogiorno di Confetra per martedì 16 marzo 2021, a partire dalle ore 15.

Il coordinatore di Confetra Mezzogiorno, Domenico De Crescenzo, ne parla con: Ennio Cascetta (Professore ordinario di pianificazione dei sistemi di trasporto, Università degli Studi di Napoli Federico II); Vito Grassi (Vice Presidente Confindustria); Alessandro Panaro (Capo del Dipartimento Maritime & Energy, SRM); Federico Pirro (Professore presso il Dipartimento DISUM Università di Bari).

Il PNRR è probabilmente l'ultima occasione che ha il Paese per lavorare alla riduzione del gap tra il Nord e il Sud.

Lo impone il diritto alle pari opportunità tra i cittadini, indipendentemente dalla zona di residenza e lo ha affermato esplicitamente l'UE quando ha disposto lo stanziamento dei fondi indicando i tre parametri ai quali fare riferimento (numero di abitanti, tasso di disoccupazione, PIL procapite). Ma lo suggeriscono anche il buon senso e l'interesse comune se è vero che il ritorno degli investimenti al Sud può dare enormi benefici a tutto il Paese, in maniera maggiore che se effettuati in altre aree.

Occorre evitare di concedere l'alibi di "mancanza di progettualità" che giustificerebbe il non utilizzo dei fondi al Sud. L'unica strada è una nuova coesione delle Istituzioni, della ricerca e degli stakeholder del Mezzogiorno per proporre una visione autentica e aggiornata dello scenario e chiedere l'azione incisiva del Governo su temi e progetti specifici che favoriscano una rapida crescita economica.

Link per la registrazione

<https://register.gotowebinar.com/register/6722500267475534094>



confetra
Coordinamento Mezzogiorno

WEBINAR
**IL SISTEMA LOGISTICO DEL MEZZOGIORNO: SFIDE
E OPPORTUNITÀ
IL PNRR È LA RISPOSTA ?**

Martedì 16 marzo 2021 – ore 15:00

Il coordinatore di Confetra Mezzogiorno **Domenico De Crescenzo**
ne parla con:

Ennio Cascetta – Professore ordinario di pianificazione dei sistemi di trasporto,
Università degli Studi di Napoli Federico II

Vito Grassi – Vice Presidente Confindustria

Alessandro Panaro – Capo del Dipartimento Maritime & Energy, SRM

Federico Pirro – Professore presso il Dipartimento DISUM Università di Bari

Link per la registrazione
<https://register.gotowebinar.com/register/6722500267475534094>

**Nicolini (Confetra)
da Orlando
sulla logistica**


Guido Nicolini

ROMA – “Veniamo da un 2020 durissimo. L'export è crollato di oltre 9 punti, l'import di oltre 15. Nell'ultimo anno sono cessate oltre 5 mila imprese del settore, per una perdita complessiva di 5 miliardi di euro di fatturato. Nel picco della crisi - aprile/agosto 2020 - circa il 70% delle imprese ha fatto ricorso ad una qualche forma di ammortizzatori sociali”. Così ha riferito il presidente

(segue in ultima pagina)

**Nicolini
(Confetra)**

di **Conte** Guido Nicolini incontrando il ministro del lavoro Andrea Orlando. “È difficile rendere, tuttavia, una fotografia omogenea di un settore tanto articolato: certamente abbiamo avuto maggiori sofferenze nell'autotrasporto e nel cargo aereo”. Il dibattito aperto da Shipping, Forwarding & Logistics meet Industrie si conclude come noto oggi.

Ma anche all'interno della portualità - ha detto Nicolini al ministro Orlando - ci sono segmenti economicamente devastati “come il traffico rinfusiero, quello crocieristico ed il passeggero. Per non parlare delle attività corrieristiche b2b, che a causa delle continue chiusure, prima delle attività produttive poi di buona parte degli esercizi commerciali, hanno fatto registrare perdite su base annua di circa il 35% dei volumi trasportati”.

Nicolini non ha mancato di presentare alcune proposte care a **Confetra**. “Riproporiamo il Patto per l'occupazione avanzato anche all'Esecutivo precedente fin dal DL Cura Italia: si riduca il cuneo fiscale lato imprese di almeno il 20%, si agevoli in via straordinaria la messa in quiescenza anticipata per i lavoratori over 60 impegnati in particolari mansioni, e noi ci impegniamo a salvaguardare integralmente l'occupazione nonostante la crisi. Il nostro è un Settore labour

intensive, le nostre 80 mila imprese impiegano oltre 1 milione di addetti tra autotrasportatori, portuali, operatori di magazzino, handler, macchinisti treni merci, driver. Tra l'altro le nostre professioni “operative”, inspiegabilmente, non sono classificate tra quelle “usuranti”. Con l'attuale carico fiscale sul costo del lavoro sarà impossibile non procedere a ristrutturazioni, soprattutto in quei segmenti del ciclo logistico che hanno conosciuto una più significativa contrazione dei fatturati”.

Altro tema forte è quello della semplificazione. “Non è possibile che lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli, legge dal 2016, dopo 5 anni sia ancora in attesa del DPCM attuativo. Oppure che i nostri spedizionieri internazionali debbano far riferimento ad articoli del Codice Civile del 1942, o che ogni porto adotti per i propri terminalisti una diversa regolamentazione per le concessioni demaniali. Potrei continuare all'infinito. Non sono chiacchiere, sono punti di PIL sprecati perché il sistema diventa meno certo, meno attrattivo per gli investimenti, meno competitivo. Altro problema è quello del franco fabbrica, che riguarda logistica e industria produttrice. In Italia pesa tra il 70 e il 75%. Delegando la logistica al compratore estero non ci si sottrae alla responsabilità doganali e fiscali e si perde pure ricchezza per le imprese e per il Paese”.

Secondo Nicolini, il ministro potrebbe coordinare un lavoro congiunto con MiSE, Dogane, ICE e prevedere a esempio agevolazioni

regolatorie per le imprese esporta-

trici che decidessero di controllare la loro logistica. Discorso simile vale ovviamente anche in import.

Se io controllo il ciclo del mio prodotto ho più efficacia nell'arrivo a destino. Questa dinamica costa 65 miliardi di fatturato regalati ogni anno a imprese logistiche estere che vengono a prendersi le nostre produzioni nazionali al cancello della fabbrica. Gli atteggiamenti virtuosi vanno premiati”.

ABI-imprese a Italia e UE: garantire ancora liquidità

L'eccezionale severità della crisi richiede di intervenire con tempestività e pragmatismo. Appello delle **organizzazioni imprenditoriali e dell'ABI** alle istituzioni italiane e all'Unione europea perchè si continui a garantire la necessaria **liquidità alle imprese**. "Il prolungarsi della crisi sanitaria determinata dal Covid-19 continua a incidere negativamente sulle attività di impresa e allontana per molte di esse la ripresa. Tale grave situazione ha evidenti **rilevanti impatti economici e sociali**", si legge nella nota congiunta.

L'ABI, Alleanza delle Cooperative Italiane (Agci, Confcooperative, Legacoop), Casartigiani, Cia Agricoltori Italiani, Clai - Confederazione libere associazioni artigiane italiane, Cna - Confederazione nazionale dell'artigianato e della piccola e media impresa, Coldiretti, Confagricoltura, Confapi, Confartigianato, Confcommercio, Confedilizia, Confesercenti, Confetra, Confimi industria, Confindustria oggi hanno inviato due lettere, una alle istituzioni europee e l'altra alle istituzioni italiane, "in cui sono contenute forti richieste di continuare a garantire la necessaria **liquidità alle imprese e ottimizzare l'attuale disciplina del Temporary Framework** sugli aiuti di Stato in relazione all'evoluzione della situazione".

"E' quindi ancora fondamentale sostenere le imprese, evitando che esse perdano capacità produttiva: occorre creare i presupposti sulla base dei quali le imprese, una volta terminata l'emergenza sanitaria, abbiano le capacità, anche finanziarie, per riattivare rapidamente la produzione e contribuire alla **crescita economica del Paese**", spiegano in una nota congiunta.

In particolare, per le principali Associazioni di rappresentanza delle imprese italiane, con riferimento al tema della liquidità, "è necessario che le **banche** possano accordare alle imprese e alle famiglie nuove moratorie di pagamento dei finanziamenti e prorogare le moratorie in essere, senza l'obbligo di classificazione del debitore in forborne o, addirittura, in default secondo la regolamentazione europea in materia; riattivando la flessibilità che l'Eba aveva concesso alle **banche europee all'inizio della crisi economica**".

Per quanto riguarda il **Temporary framework**, scrivono "il limite, di sei anni per gli aiuti, come garanzia sui prestiti, è estremamente stringente. E' necessario estendere la garanzia pubblica da sei anni a non meno di quindici anni. Ciò consentirebbe alle imprese di diluire il proprio impegno finanziario su un arco di tempo più lungo, avendo a disposizione maggiori risorse per affrontare la fase della ripresa con successo".

"Vanno favorite le operazioni di ridefinizione della durata dei finanziamenti in essere con le garanzie offerte dal Fondo di garanzia per le Pmi, l'Ismea, la Sace o altri soggetti autorizzati e con copertura degli eventuali maggiori oneri per le imprese mediante adeguati contributi in conto capitale ammissibili secondo la disciplina del Temporary framework. **L'eccezionale severità della crisi** richiede di intervenire con **tempestività e pragmatismo per limitare le negative conseguenze economiche e sociali**", concludono le imprese.



La lunga e tormentosa vicenda Alitalia ha sortito i suoi effetti negativi anche nel settore del cargo aereo. La mancanza di un vettore nazionale ha reso più difficile radicare sul territorio la logistica via aria, quella più adatta alle merci "time sensitive" o dal grande valore in relazione al volume occupato. «Gli effetti sono stati paradossali: pur in presenza di infrastrutture e operatori assolutamente concorrenziali ed efficienti tanti prodotti italiani superano le frontiere di terra per poi essere imbarcate in altri aeroporti europei». I dati illustrati da **Alessandro Albertini**, presidente di ANAMA (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), parlano chiaro. «Con un incidenza del 26% sul valore economico dell'export italiano, la modalità aerea vede il 30% delle merci con destinazione o invio dall'Italia, circa 300mila tonnellate, transitare da aeroporti competitor. Malpensa, il nostro hub principale si colloca al nono posto nella classifica continentale, trainando un sistema che nel complesso è quinto a livello europeo».

Colpa solo della mancanza di un vettore nazionale?

È un fattore che ha un peso preponderante. La mancanza di una vocazione cargo rende meno competitivo tutto il sistema con una consegna più lenta, un maggior inquinamento, una scarsa occupazione della filiera e una conseguente riduzione del Pil. Si pensi al settore farmaceutico. L'Italia è il secondo produttore europeo ma in questo campo il cluster logistico aereo non è riconosciuto come un partner di riferimento. La maggioranza delle esportazioni partono da Belgio, Olanda o Germania perché considerati più attrezzati e con più vettori.



Alessandro Albertini

Cosa chiede ANAMA alla nuova Italia Trasporto Aereo?

Le indicazioni del piano industriale vanno nella giusta direzione. L'obiettivo è avere a disposizione una struttura dedicata al cargo che si ponga come prima scelta logistica per l'Italia e il Sud Europa. Servirà una flotta moderna, green, con una capacità di stivaggio maggiore e la possibilità di poter competere su voli a lungo raggio. Tra le prime dieci destinazioni in uscita dalla penisola ci sono il Nord America, Shanghai, Hong Kong e Seul: niente che non si possa fare. Se ne avvantaggerebbe tutto il sistema produttivo, a cominciare da un settore come l'agroalimentare, una eccellenza italiana, che finora non ha goduto di tanti sbocchi sul mercato internazionale.

Quanto tempo serve per superare la crisi innescata dal Covid?

All'inizio della pandemia i cali nel settore merci hanno raggiunto livelli fino al 60-70%, anche per la carenza dei voli. Oggi viaggiamo su una perdita

di volumi tra il 20-25% con punte fino al 40% su particolari mercati come il Nord America. Fare previsioni è difficile. Stando alle elaborazioni IATA ci aspettiamo una ripresa a partire da quest'anno per recuperare i livelli pre-Covid nel biennio 2024-25.

Per il rilancio del settore il punto di partenza è sempre il position paper del MIT del 2017?

L'emergenza sanitaria ha modificato profondamente il contesto operativo del cluster, basti pensare all'applicazione, tra l'altro positiva, dello smart working per una parte degli operatori. Certo sarà necessario un aggiornamento ma nella sua impostazione in documento soddisfa le necessità per un rilancio del comparto. Da parte nostra abbiamo avanzato la proposta di istituire tavoli per sottocommissioni dedicate ai singoli prodotti. Il primo che abbiamo lanciato, considerando anche la situazione, è quello dedicato al farma. Per il resto molte tematiche sono comuni a quelli del mondo della logistica: "sportello unico", digitalizzazione, innovazione.

Come sarà il sistema del cargo aereo del futuro?

Stiamo cercando di costruirlo quotidianamente con lo stretto lavoro intrapreso con le Dogane per rendere i processi più fluidi. Il pre-clearing e i fast corridor, ad esempio, diventeranno obiettivi centrali per trasformare gli hub aeroportuali in veri e propri interporti. Insieme alla necessità che riguarda tutti gli operatori del settore di mantenere kpi elevati e condivisi per poterci presentare in Europa con una nostra identità specifica.

G.G.

Trasporti, Logistica

Roma
15 Marzo 2021

ABI-imprese a Italia e UE: garantire ancora liquidità

Documento congiunto con le organizzazioni imprenditoriali



15 Marzo 2021 - Roma - Appello delle organizzazioni imprenditoriali e dell'ABI alle istituzioni italiane e all'Unione europea perchè si continui a garantire la necessaria liquidità alle imprese. "Il prolungarsi della crisi sanitaria determinata dal Covid-19 continua a incidere negativamente sulle attività di impresa e allontana per molte di esse la ripresa. Tale grave situazione ha evidenti rilevanti impatti economici e sociali", si legge nella nota congiunta.

L'ABI, Alleanza delle Cooperative Italiane (Agci, Confcooperative, Legacoop), Casartigiani, Cia Agricoltori Italiani, Claii - Confederazione libere associazioni artigiane italiane, Cna - Confederazione nazionale dell'artigianato e della piccola e media impresa, Coldiretti, Confagricoltura, Confapi, Confartigianato, Confcommercio, Confedilizia, Confesercenti, Confetra, Confimi industria, Confindustria oggi hanno inviato due lettere, una alle istituzioni europee e l'altra alle istituzioni italiane, "in cui sono contenute forti richieste di continuare a garantire la necessaria liquidità alle imprese e ottimizzare l'attuale disciplina del Temporary Framework sugli aiuti di Stato in relazione all'evoluzione della situazione".

"E' quindi ancora fondamentale sostenere le imprese, evitando che esse perdano capacità produttiva: occorre creare i presupposti sulla base dei quali le imprese, una volta terminata l'emergenza sanitaria, abbiano le capacità, anche finanziarie, per riattivare rapidamente la produzione e contribuire alla crescita economica del Paese", spiegano in una nota congiunta.

In particolare, per le principali Associazioni di rappresentanza delle imprese italiane, con riferimento al tema della liquidità, "è necessario che le banche possano accordare alle imprese e alle famiglie nuove moratorie di pagamento dei finanziamenti e prorogare le moratorie in essere, senza l'obbligo di classificazione del debitore in forborne o, addirittura, in default secondo la regolamentazione europea in materia; riattivando la flessibilità che l'Eba aveva concesso alle banche europee all'inizio della crisi economica".

Per quanto riguarda il Temporary framework, scrivono "il limite, di sei anni per gli aiuti, come garanzia sui prestiti, è estremamente stringente. E' necessario estendere la garanzia pubblica da sei anni a non meno di quindici anni. Ciò consentirebbe alle imprese di diluire il proprio impegno finanziario su un arco di tempo più lungo, avendo a disposizione maggiori risorse per affrontare la fase della ripresa con successo".

garanzie offerte dal Fondo di garanzia per le Pmi, l'Ismea, la Sace o altri soggetti autorizzati e con copertura degli eventuali maggiori oneri per le imprese mediante adeguati contributi in conto capitale ammissibili secondo la disciplina del Temporary framework. L'eccezionale severità della crisi richiede di intervenire con tempestività e pragmatismo per limitare le negative conseguenze economiche e sociali", concludono le imprese. 

© copyright Porto Ravenna News

ABI-imprese a Italia e UE: garantire ancora liquidità

(Teleborsa) - Appello delle **organizzazioni imprenditoriali e dell'ABI** alle istituzioni italiane e all'Unione europea perchè si continui a garantire la necessaria **liquidità alle imprese**. "Il prolungarsi della crisi sanitaria determinata dal Covid-19 continua a incidere negativamente sulle attività di impresa e allontana per molte di esse la ripresa. Tale grave situazione ha evidenti **rilevanti impatti economici e sociali**", si legge nella nota congiunta.

L'ABI, Alleanza delle Cooperative Italiane (Agci, Confcooperative, Legacoop), Casartigiani, Cia Agricoltori Italiani, Clai - Confederazione libere associazioni artigiane italiane, Cna - Confederazione nazionale dell'artigianato e della piccola e media impresa, Coldiretti, Confagricoltura, Confapi, Confartigianato, Confcommercio, Confedilizia, Confesercenti, Confetra, Confindustria, Confindustria oggi hanno inviato due lettere, una alle istituzioni europee e l'altra alle istituzioni italiane, "in cui sono contenute forti richieste di continuare a garantire la necessaria **liquidità alle imprese e ottimizzare l'attuale disciplina del Temporary Framework** sugli aiuti di Stato in relazione all'evoluzione della situazione".

"E' quindi ancora fondamentale sostenere le imprese, evitando che esse perdano capacità produttiva: occorre creare i presupposti sulla base dei quali le imprese, una volta terminata l'emergenza sanitaria, abbiano le capacità, anche finanziarie, per riattivare rapidamente la produzione e contribuire alla **crescita economica del Paese**", spiegano in una nota congiunta.

In particolare, per le principali Associazioni di rappresentanza delle imprese italiane, con riferimento al tema della liquidità, "è necessario che le **banche** possano accordare alle imprese e alle famiglie nuove moratorie di pagamento dei finanziamenti e prorogare le moratorie in essere, senza l'obbligo di classificazione del debitore in forborne o, addirittura, in default secondo la regolamentazione europea in materia; riattivando la flessibilità che l'Eba aveva concesso alle **banche europee all'inizio della crisi economica**".

Per quanto riguarda il **Temporary framework**, scrivono "il limite, di sei anni per gli aiuti, come garanzia sui prestiti, è estremamente stringente. E' necessario estendere la garanzia pubblica da sei anni a non meno di quindici anni. Ciò consentirebbe alle imprese di diluire il proprio impegno finanziario su un arco di tempo più lungo, avendo a disposizione maggiori risorse per affrontare la fase della ripresa con successo".

"Vanno favorite le operazioni di ridefinizione della durata dei finanziamenti in essere con le garanzie offerte dal Fondo di garanzia per le Pmi, l'Ismea, la Sace o altri soggetti autorizzati e con copertura degli eventuali maggiori oneri per le imprese mediante adeguati contributi in conto capitale ammissibili secondo la disciplina del Temporary framework. **L'eccezionale severità della crisi** richiede di intervenire con **tempestività e pragmatismo per limitare le negative conseguenze economiche e sociali**", concludono le imprese.

Logistica: Confetra, rendere Mims operativo a pieno regime

Servono scelte definitive per il settore e per il Paese

Redazione ANSA ROMA
16 marzo 2021 19:26 News

(ANSA) - ROMA, 16 MAR - Un appello affinché "quanto prima e anche attraverso l'assegnazione delle deleghe a viceministri e sottosegretari, il nuovo Mims sia reso operativo a pieno regime. Abbiamo appreso dalla stampa del cambio di denominazione, e prima ancora di assetto, con la costituzione di un terzo dipartimento. Che immagino andrà riempito di contenuti, di personale e di funzioni.

Il nostro appello è: mettete subito la 'macchina' in condizione di correre". Così il presidente di Confetra, Guido Nicolini, in occasione dell'incontro con la viceministra delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili Teresa Bellanova. Per Nicolini "il governo deve acquisire il ruolo strategico della logistica, sistema circolatorio dell'economia reale, pilastro dell'import-export nazionale nel mondo".

"Tra via della seta, guerra dei dazi, Brexit, rotta artica, 5G e autostrade digitali, blockchain e smart data, oggi i temi delle infrastrutture materiali e immateriali, dei flussi dati e merci, delle barriere al commercio internazionale, della digital transformation e della transizione green, sono divenuti i dossier più rilevanti nella politica economica degli Stati e nelle relazioni tra Stati. Se l'Italia vuole giocare questa partita, deve attrezzarsi: dalla rapida realizzazione delle infrastrutture utili, al sostegno alla crescita delle imprese del settore, passando per una robusta semplificazione del quadro normativo e regolatorio", ha spiegato Nicolini. (ANSA).

Confetra: "Servono scelte definitive per il settore e per il Paese"

L'incontro con la vice ministra Bellanova. Nicolini: "Il governo deve acquisire il ruolo strategico della logistica, sistema circolatorio dell'economia reale, pilastro dell'import / export nazionale nel mondo"

Genova - Si è concluso da poco l'incontro tra il presidente Guido Nicolini, la Vice Presidente Vicaria Silvia Moretto e la Vice Ministra Teresa Bellanova. "Ci sono tante questioni contingenti: dalle restrizioni al Brennero al ricorso a Bruxelles a difesa dell'impianto pubblico delle AdSP. Ci sono altrettante questioni operative, solo apparentemente minori: penso, ad esempio, alla minaccia che grava sul ciclo operativo delle verifiche sulla merce se si consolidasse una interpretazione estensiva della normativa sui controlli radiometrici. Ci sono, inoltre, tanti temi di regolazione stratificata e contraddittoria - tra ART, AgCom, Anac, Ansfisa, Antitrust, Codice Appalti, Codice Doganale - che nelle nostre imprese fanno lavorare più avvocati e consulenti che trasportatori e spedizionieri". Ma molti di questi temi "necessitano di un presidio istituzionale ed amministrativo stringente. Di qui il nostro appello affinché, quanto prima ed anche attraverso l'assegnazione delle Deleghe a Vice Ministri e Sottosegretari, il nuovo MIMS sia reso operativo a pieno regime. Abbiamo appreso dalla stampa del cambio di denominazione, e prima ancora di assetto, con la costituzione di un terzo Dipartimento. Che immagino andrà riempito di contenuti, di personale e di funzioni. Il nostro appello è: mettete subito la "macchina" in condizione di correre" **Per Nicolini "c'è poi un tema più generale, di approccio e di cornice: il Governo deve acquisire il ruolo strategico della Logistica, sistema circolatorio dell'economia reale, pilastro dell'import / export nazionale nel mondo. Lo deve al Paese, prima ancora che al Settore.**

Tra Via della Seta, guerra dei dazi, Brexit, Rotta Artica, 5G e autostrade digitali, blockchain e smart data, oggi i temi delle infrastrutture materiali e immateriali, dei flussi dati e merci, delle barriere al commercio internazionale, della digital trasformazione e della transizione green, sono divenuti i dossier più rilevanti nella politica economica degli Stati e nelle relazioni tra Stati. Geopolitica, geoeconomia e logistica stanno determinando i nuovi equilibri globali perché il fattore 'tempo di trasferimento' è divenuto ben più importante di altri storici asset competitivi. Se l'Italia vuole giocare questa partita, deve attrezzarsi.

Da tutti i punti di vista: dalla rapida realizzazione delle infrastrutture utili, al sostegno alla crescita delle imprese del Settore, passando per una robusta semplificazione del quadro normativo e regolatorio. Solo se saremo protagonisti di tali dinamiche, potremo ambire anche a modificarne gli aspetti meno sostenibili e giusti dal punto di vista sia ambientale che socioeconomico. Altrimenti saremo marginali nel mondo e, ben che vada, domiciliatari di iniziative altrui". La numero due di Confetra e leader degli Spedizionieri internazionali, Silvia Moretto, ha aggiunto: "Confidiamo che con il nuovo Ministero - e con il coordinamento dei Ministeri della Mobilità Sostenibile, dello Sviluppo, della Transizione Ecologica e dell'Innovazione - si possa finalmente affrontare il tema della funzione logistica del Paese con una visione unitaria, strutturata, trasversale".



Confetra incontra la vice ministra Bellanova

ROMA – Confetra ha incontrato la vice ministra Bellanova, presenti il presidente Niccolini, la vice presidente vicaria Silvia Moretto e il direttore Ivano Russo.

“Ci sono tante questioni contingenti: dalle restrizioni al Brennero al ricorso a Bruxelles a difesa dell’impianto pubblico delle AdSp. Ci sono altrettante questioni operative, solo apparentemente minori: penso, ad esempio, alla minaccia che grava sul ciclo operativo delle verifiche sulla merce se si consolidasse una interpretazione estensiva della normativa sui controlli radiometrici.

Ci sono, inoltre, tanti temi di regolazione stratificata e contraddittoria – tra Art, AgCom, Anac, Ansfisa, Antitrust, Codice Appalti, Codice Doganale – che nelle nostre imprese fanno lavorare più avvocati e consulenti che trasportatori e spedizionieri”.

*Ma molti di questi temi “necessitano di un presidio istituzionale ed amministrativo stringente. **Di qui il nostro appello affinché, quanto prima ed anche attraverso l’assegnazione delle deleghe a vice ministri e sottosegretari, il nuovo Mims sia reso operativo a pieno regime. Abbiamo appreso dalla stampa del cambio di denominazione, e prima ancora di assetto, con la costituzione di un terzo Dipartimento. Che immagino andrà riempito di contenuti, di personale e di funzioni. Il nostro appello è: mettete subito la “macchina” in condizione di correre”***

Per Nicolini “c’è poi un tema più generale, di approccio e di cornice: il Governo deve acquisire il ruolo strategico della Logistica, sistema circolatorio dell’economia reale, pilastro dell’import / export nazionale nel mondo. Lo deve al Paese, prima ancora che al Settore.

Tra Via della Seta, guerra dei dazi, Brexit, Rotta Artica, 5G e autostrade digitali, blockchain e smart data, oggi i temi delle infrastrutture materiali e immateriali, dei flussi dati e merci, delle barriere al commercio internazionale, della digital transformation e della transizione green, sono divenuti i dossier più rilevanti nella politica economica degli Stati e nelle relazioni tra Stati.

Geopolitica, geoeconomia e logistica stanno determinando i nuovi equilibri globali perché il fattore ‘tempo di trasferimento’ è divenuto ben più importante di altri storici asset competitivi.

Se l’Italia vuole giocare questa partita, deve attrezzarsi. Da tutti i punti di vista: dalla rapida realizzazione delle infrastrutture utili, al sostegno

alla crescita delle imprese del Settore, passando per una robusta semplificazione del quadro normativo e regolatorio. Solo se saremo protagonisti di tali dinamiche, potremo ambire anche a modificarne gli aspetti meno sostenibili e giusti dal punto di vista sia ambientale che socioeconomico. Altrimenti saremo marginali nel mondo e, ben che vada, domiciliatari di iniziative altrui".

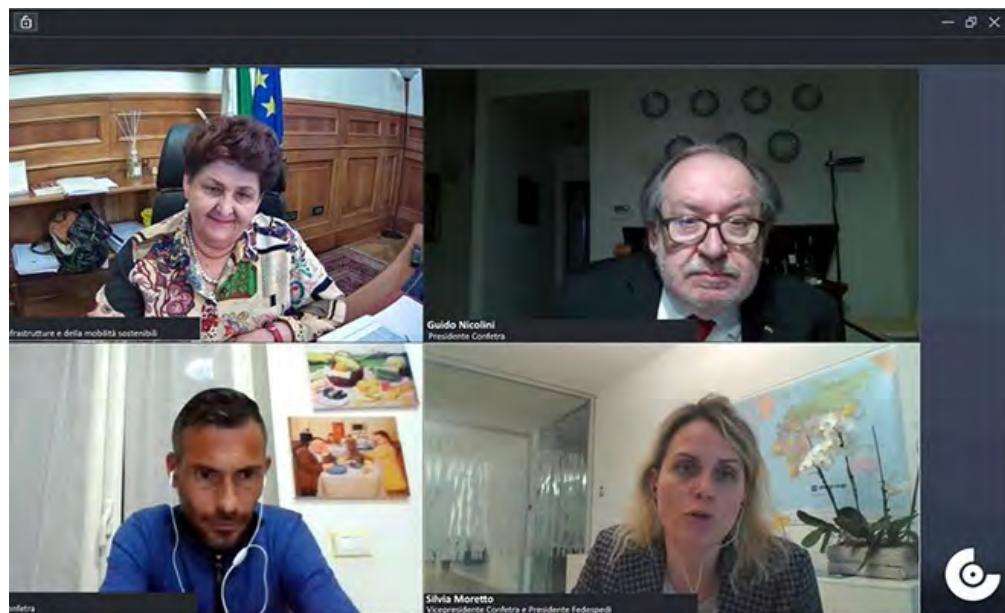
La numero due di Confetra e leader degli spedizionieri internazionali, Silvia Moretto, ha aggiunto: *"Confidiamo che con il nuovo ministero – e con il coordinamento dei ministeri della Mobilità Sostenibile, dello Sviluppo, della Transizione Ecologica e dell'Innovazione – si possa finalmente affrontare il tema della funzione logistica del Paese con una visione unitaria, strutturata, trasversale".*

Trasporti, Logistica

Roma
16 Marzo 2021

Confetra incontra Bellanova sui temi della logistica

"Ci sono tante questioni contingenti: dalle restrizioni al Brennero al ricorso a Bruxelles a difesa dell'impianto pubblico delle AdSP"



16 Marzo 2021 - Roma - Si è appena concluso l'incontro tra il Presidente Guido Nicolini, la Vice Presidente Vicaria Silvia Moretto e la Vice Ministra Teresa Bellanova.

"Ci sono tante questioni contingenti: dalle restrizioni al Brennero al ricorso a Bruxelles a difesa dell'impianto pubblico delle AdSP.

Ci sono altrettante questioni operative, solo apparentemente minori: penso, ad esempio, alla minaccia che grava sul ciclo operativo delle verifiche sulla merce se si consolidasse una interpretazione estensiva della normativa sui controlli radiometrici. Ci sono, inoltre, tanti temi di regolazione stratificata e contraddittoria - tra ART, AgCom, Anac, Ansfsa, Antitrust, Codice Appalti, Codice Doganale - che nelle nostre imprese fanno lavorare più avvocati e consulenti che trasportatori e spedizionieri". Ma molti di questi temi "necessitano di un presidio istituzionale ed amministrativo stringente.

Di qui il nostro appello affinché, quanto prima ed anche attraverso l'assegnazione delle Deleghe a Vice Ministri e Sottosegretari, il nuovo MIMS sia reso operativo a pieno regime. Abbiamo appreso dalla stampa del cambio di denominazione, e prima ancora di assetto, con la costituzione di un terzo Dipartimento. Che immagino andrà riempito di contenuti, di personale e di funzioni. Il nostro appello è: mettete subito la "macchina" in condizione di correre"

Per Nicolini "c'è poi un tema più generale, di approccio e di cornice: il Governo deve acquisire il ruolo strategico della Logistica, sistema circolatorio dell'economia reale, pilastro dell'import / export nazionale nel mondo. Lo deve al Paese, prima ancora che al Settore.

Tra Via della Seta, guerra dei dazi, Brexit, Rotta Artica, 5G e autostrade digitali, blockchain e smart data, oggi i temi delle infrastrutture materiali e immateriali, dei flussi dati e merci, delle barriere al commercio internazionale, della digital trasformazione e della transizione green, sono divenuti i dossier più rilevanti nella politica economica degli Stati e nelle relazioni tra Stati. Geopolitica, geoeconomia e logistica stanno determinando i nuovi equilibri globali perché il fattore 'tempo di trasferimento' è divenuto ben più importante di altri storici asset competitivi.

Se l'Italia vuole giocare questa partita, deve attrezzarsi. Da tutti i punti di vista: dalla rapida realizzazione delle infrastrutture utili, al sostegno alla crescita delle imprese del Settore, passando per una robusta semplificazione del quadro normativo e regolatorio. Solo se saremo protagonisti di tali dinamiche, potremo ambire anche a modificarne gli aspetti meno sostenibili e giusti dal punto di vista sia ambientale che socioeconomico. Altrimenti saremo marginali nel mondo e, ben che vada, domiciliatari di iniziative altrui".

La numero due di Confetra e leader degli Spedizionieri internazionali, Silvia Moretto, ha aggiunto: "Confidiamo che con il nuovo Ministero - e con il coordinamento dei Ministeri della Mobilità Sostenibile, dello Sviluppo, della Transizione Ecologica e dell'Innovazione - si possa finalmente affrontare il tema della funzione logistica del Paese con una visione unitaria, strutturata, trasversale". 

© copyright Porto Ravenna News

Le istanze della logistica italiana portate da Confetra alla viceministra Bellanova

Oggi, 16 marzo, si è tenuto un incontro tra il presidente di Confetra, Guido Nicolini, la vicepresidente vicaria Silvia Moretto e la viceministra dei trasporti Teresa Bellanova.

Attraverso una nota il presidente della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica ha detto: “Ci sono tante questioni contingenti: dalle restrizioni al Brennero al ricorso a Bruxelles a difesa dell’impianto pubblico delle AdSP. Ci sono altrettante questioni operative, solo apparentemente minori: penso, ad esempio, alla minaccia che grava sul ciclo operativo delle verifiche sulla merce se si consolidasse una interpretazione estensiva della normativa sui controlli radiometrici. Ci sono, inoltre, tanti temi di regolazione stratificata e contraddittoria – tra Art, AgCom, Anac, Ansfsa, Antitrust, Codice Appalti, Codice Doganale – che nelle nostre imprese fanno lavorare più avvocati e consulenti che trasportatori e spedizionieri”. Ma molti di questi temi “necessitano di un presidio istituzionale e amministrativo stringente. Di qui il nostro appello affinché, quanto prima e anche attraverso l’assegnazione delle deleghe a viceministri e sottosegretari, il nuovo Mims sia reso operativo a pieno regime”.

Confetra dice di aver appreso dalla stampa del cambio di denominazione, e prima ancora di assetto, con la costituzione di un terzo Dipartimento. “Che immagino andrà riempito di contenuti, di personale e di funzioni. Il nostro appello è: mettete subito la ‘macchina’ in condizione di correre” ha proseguito Nicolini.

Secondo il quale “c’è poi un tema più generale, di approccio e di cornice: il Governo deve acquisire il ruolo strategico della logistica, sistema circolatorio dell’economia reale, pilastro dell’import / export nazionale nel mondo. Lo deve al Paese, prima ancora che al settore. Tra Via della Seta, guerra dei dazi, Brexit, rotta artica, 5G e autostrade digitali, blockchain e smart data, oggi i temi delle infrastrutture materiali e immateriali, dei flussi dati e merci, delle barriere al commercio internazionale, della digital trasformation e della transizione green, sono divenuti i dossier più rilevanti nella politica economica degli Stati e nelle relazioni tra Stati. Geopolitica, geoeconomia e logistica stanno determinando i nuovi equilibri globali perché il fattore ‘tempo di trasferimento’ è divenuto ben più importante di altri storici asset competitivi. Se l’Italia vuole giocare questa partita, deve attrezzarsi. Da tutti i punti di vista: dalla rapida realizzazione delle infrastrutture utili, al sostegno alla crescita delle imprese del Settore, passando per una robusta semplificazione del quadro normativo e regolatorio. Solo se saremo protagonisti di tali dinamiche, potremo ambire anche a modificarne gli aspetti meno sostenibili e giusti dal punto di vista sia ambientale che socioeconomico. Altrimenti saremo marginali nel mondo e, ben che vada, domiciliatari di iniziative altrui”.

La numero due di Confetra e leader degli spedizionieri italiani, Silvia Moretto, ha aggiunto: “Confidiamo che con il nuovo Ministero – e con il coordinamento dei Ministeri della Mobilità Sostenibile, dello Sviluppo, della Transizione Ecologica e dell’Innovazione – si possa finalmente affrontare il tema della funzione logistica del Paese con una visione unitaria, strutturata, trasversale”.

Confetra a colloquio con la viceministra Bellanova per la logistica italiana

Oggi, 16 marzo, si è tenuto un incontro tra il presidente di Confetra, Guido Nicolini, la vicepresidente vicaria Silvia Moretto e la viceministra dei trasporti Teresa Bellanova.

Attraverso una nota il presidente della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica ha detto: “Ci sono tante questioni contingenti: dalle restrizioni al Brennero al ricorso a Bruxelles a difesa dell’impianto pubblico delle AdSP. Ci sono altrettante questioni operative, solo apparentemente minori: penso, ad esempio, alla minaccia che grava sul ciclo operativo delle verifiche sulla merce se si consolidasse una interpretazione estensiva della normativa sui controlli radiometrici. Ci sono, inoltre, tanti temi di regolazione stratificata e contraddittoria – tra Art, AgCom, Anac, Ansfsa, Antitrust, Codice Appalti, Codice Doganale – che nelle nostre imprese fanno lavorare più avvocati e consulenti che trasportatori e spedizionieri”. Ma molti di questi temi “necessitano di un presidio istituzionale e amministrativo stringente. Di qui il nostro appello affinché, quanto prima e anche attraverso l’assegnazione delle deleghe a viceministri e sottosegretari, il nuovo Mims sia reso operativo a pieno regime”.

Confetra dice di aver appreso dalla stampa del cambio di denominazione, e prima ancora di assetto, con la costituzione di un terzo Dipartimento. “Che immagino andrà riempito di contenuti, di personale e di funzioni. Il nostro appello è: mettete subito la ‘macchina’ in condizione di correre” ha proseguito Nicolini.

Secondo il quale “c’è poi un tema più generale, di approccio e di cornice: il Governo deve acquisire il ruolo strategico della logistica, sistema circolatorio dell’economia reale, pilastro dell’import / export nazionale nel mondo. Lo deve al Paese, prima ancora che al settore. Tra Via della Seta, guerra dei dazi, Brexit, rotta artica, 5G e autostrade digitali, blockchain e smart data, oggi i temi delle infrastrutture materiali e immateriali, dei flussi dati e merci, delle barriere al commercio internazionale, della digital transformation e della transizione green, sono divenuti i dossier più rilevanti nella politica economica degli Stati e nelle relazioni tra Stati. Geopolitica, geoeconomia e logistica stanno determinando i nuovi equilibri globali perché il fattore ‘tempo di trasferimento’ è divenuto ben più importante di altri storici asset competitivi. Se l’Italia vuole giocare questa partita, deve attrezzarsi. Da tutti i punti di vista: dalla rapida realizzazione delle infrastrutture utili, al sostegno alla crescita delle imprese del Settore, passando per una robusta semplificazione del quadro normativo e regolatorio. Solo se saremo protagonisti di tali dinamiche, potremo ambire anche a modificarne gli aspetti meno sostenibili e giusti dal punto di vista sia ambientale che socioeconomico. Altrimenti saremo marginali nel mondo e, ben che vada, domiciliatari di iniziative altrui”.

La numero due di Confetra e leader degli spedizionieri italiani, Silvia Moretto, ha aggiunto: “Confidiamo che con il nuovo Ministero – e con il coordinamento dei Ministeri della Mobilità Sostenibile, dello Sviluppo, della Transizione Ecologica e dell’Innovazione – si possa finalmente affrontare il tema della funzione logistica del Paese con una visione unitaria, strutturata, trasversale”.

I desiderata della logistica italiana presentati da Confetra alla Bellanova

Il 16 marzo si è tenuto un incontro tra il presidente di Confetra, Guido Nicolini, la vicepresidente vicaria Silvia Moretto e la viceministra dei trasporti Teresa Bellanova.

Attraverso una nota il presidente della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica ha detto: “Ci sono tante questioni contingenti: dalle restrizioni al Brennero al ricorso a Bruxelles a difesa dell’impianto pubblico delle AdSP. Ci sono altrettante questioni operative, solo apparentemente minori: penso, ad esempio, alla minaccia che grava sul ciclo operativo delle verifiche sulla merce se si consolidasse una interpretazione estensiva della normativa sui controlli radiometrici. Ci sono, inoltre, tanti temi di regolazione stratificata e contraddittoria – tra Art, AgCom, Anac, Ansfisa, Antitrust, Codice Appalti, Codice Doganale – che nelle nostre imprese fanno lavorare più avvocati e consulenti che trasportatori e spedizionieri”. Ma molti di questi temi “necessitano di un presidio istituzionale e amministrativo stringente. Di qui il nostro appello affinché, quanto prima e anche attraverso l’assegnazione delle deleghe a viceministri e sottosegretari, il nuovo Mims sia reso operativo a pieno regime”.

Confetra dice di aver appreso dalla stampa del cambio di denominazione, e prima ancora di assetto, con la costituzione di un terzo Dipartimento. “Che immagino andrà riempito di contenuti, di personale e di funzioni. Il nostro appello è: mettete subito la ‘macchina’ in condizione di correre” ha proseguito Nicolini.

Secondo il quale “c’è poi un tema più generale, di approccio e di cornice: il Governo deve acquisire il ruolo strategico della logistica, sistema circolatorio dell’economia reale, pilastro dell’import / export nazionale nel mondo. Lo deve al Paese, prima ancora che al settore. Tra Via della Seta, guerra dei dazi, Brexit, rotta artica, 5G e autostrade digitali, blockchain e smart data, oggi i temi delle infrastrutture materiali e immateriali, dei flussi dati e merci, delle barriere al commercio internazionale, della digital transformation e della transizione green, sono divenuti i dossier più rilevanti nella politica economica degli Stati e nelle relazioni tra Stati. Geopolitica, geoeconomia e logistica stanno determinando i nuovi equilibri globali perché il fattore ‘tempo di trasferimento’ è divenuto ben più importante di altri storici asset competitivi. Se l’Italia vuole giocare questa partita, deve attrezzarsi. Da tutti i punti di vista: dalla rapida realizzazione delle infrastrutture utili, al sostegno alla crescita delle imprese del Settore, passando per una robusta semplificazione del quadro normativo e regolatorio. Solo se saremo protagonisti di tali dinamiche, potremo ambire anche a modificarne gli aspetti meno sostenibili e giusti dal punto di vista sia ambientale che socioeconomico. Altrimenti saremo marginali nel mondo e, ben che vada, domiciliatari di iniziative altrui”.

La numero due di Confetra e leader degli spedizionieri italiani, Silvia Moretto, ha aggiunto: “Confidiamo che con il nuovo Ministero – e con il coordinamento dei Ministeri della Mobilità Sostenibile, dello Sviluppo, della Transizione Ecologica e dell’Innovazione – si possa finalmente affrontare il tema della funzione logistica del Paese con una visione unitaria, strutturata, trasversale”.

L'ANALISI DI CONFETRA E PROPELLER

Lo shipping italiano cerca sovranità

Manca una politica industriale, mentre sui mercati si abbatte la tempesta perfetta

ALBERTO GILIARA

GENOVA. Innovazione e una politica industriale e logistica sono le due ricette per il rilancio dell'economia dei trasporti emerse dal convegno online "Chi controlla la logistica italiana", che si è tenuto all'interno dell'evento "Shipping forwarding logistics meet industry", organizzato da Confetra, Alsea e International Propeller clubs. Secondo Marco Migliorelli, vicepresidente di Confetra, «la logistica è un moltiplicatore di valore, ma quella italiana subisce diversi condizionamenti. Il ruolo degli operatori logistici ha bisogno di crescere e per questo servono campioni nazionali, politiche di connessione materiale e immateriale che tengano conto delle diverse tipologie di merce, piani strategici di sviluppo logistico che tengano conto di bisogni primari come l'ambiente, il superamento di una burocrazia asfissiante e delle difformità nell'applicazione delle norme, lo sdoganamento della cultura logistica oltre i soliti ambiti ristretti, il superamento del franco fabbrica e il raggiungimento dell'interoperabilità fra dogana e industria con il supporto degli operatori logistici. Quest'ultima condizione non si verifica ancora perché deve decollare lo Sportel-

lo unico e perché fra le aziende produttrici è ancora bassissima la diffusione dell'Aco, operatore economico autorizzato».

Secondo Sergio Bologna, presidente di Aiom, la possibilità di avere un campione logistico nazionale è stata persa ormai da 20 anni e occorre concentrarsi su altro. «Uno studio del 1992 - ha spiegato Bologna - mostrava l'entrata

zon. Quella prima ondata di cambiamento ha portato le Poste olandesi a comprare Tnt e quelle tedesche Dhl. Gli italiani non hanno saputo reagire, tanto che un possibile campione nazionale, Saima Avandero, nel 1999 è sta-

to ceduto ai belgi. Oggi quindi è inutile parlare di campione nazionale, a meno che non si pensi che Cassa depositi e prestiti compri un operatore europeo di grandissime dimensioni. Lo stesso discorso si può fare sul franco fabbrica: la preoccupazione per la sua diffusione è giusta, ma il problema è come viene trattato il rapporto fra fornitore di servizi logistici e il suo

cliente industriale. Da questo punto di vista in Italia negli ultimi anni c'è stato un miglioramento. Ma se abbiamo una subalternità logistica come sistema Paese è perché se da 30 anni non abbiamo neanche una politica industriale, per questo vediamo operazioni come Stellantis e Stx-Fincantieri, tanto meno abbiamo una politica per la logistica».

Nel quadro dello stesso evento, alla sessione sulla Cyberlogistica è intervenuto Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, che ha sottolineato come «nel settore dello shipping, che non ha fama di essere sensibile all'innovazione, dopo anni di stasi qualcosa ha cominciato a muoversi». Proprio dall'innovazione, quindi, può arrivare una spinta, anche se il cambiamento avviene in un momento difficile. «Sembra - ha notato Pitto - che siamo di fronte a una nuova era di digitalizzazione dello shipping. Dal 2012 nel mondo sono stati investiti almeno 3,3 miliardi di euro in questo campo, con recupero di efficienza e la nascita di nuovi modelli di business». Ma proprio in questo

momento di cambiamento e di "digital disruption", «i nostri colleghi dell'industria sono colpiti da una "physical disruption", una tempesta perfetta, con disservizi che hanno messo in ginocchio la logistica mondiale». Pitto elenca i punti critici che il settore sta subendo: «Costi alle stelle, con noli quadruplicati rispetto al 2020; congestione (nel porto di Los Angeles si sono contate in questi giorni 19 navi in rada con tempi di attesa di 7-8 giorni); inaffidabilità dei servizi: tre navi su quattro non arrivano puntuali. Quindi da un lato abbiamo la digitalizzazione, ma dall'altro siamo caduti nel caos». Quali sono le soluzioni? «Pricing dinamico in base alle condizioni di mercato, capacità di forecasting, trasparenza nella spedizione, a esempio con gli smart container, capacità di collaborazione».

© EYNC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

sul mercato di operatori come a esempio Tnt, FedEx, Dhl, che hanno messo in minoranza la logistica europea, come avviene oggi con Ama-



Il porto di Genova

Confetra: Il sistema logistico del Mezzogiorno. Sfide e opportunità: il PNRR è la risposta?

(FERPRESS) – Roma, 17 MAR – “Il sistema logistico del Mezzogiorno: sfide e opportunità. Il PNRR è la risposta?”, è stato il tema del webinar promosso dal Coordinamento Mezzogiorno di Confetra; ne hanno discusso – coordinati da Domenico De Crescenzo, Confetra Mezzogiorno – Ennio Cascetta, Università degli Studi Federico II di Napoli; Vito Grassi, Vice presidente Confindustria; Alessandro Panaro, Capo del Dipartimento Maritime & Energy, SRM; Federico Pirro, Dipartimento DISUM Università di Bari. Sono poi intervenuti Ermanno Gamberini, presidente associazione campana Spedizionieri di Confetra; Felice Panaro, presidente Confetra Puglia; e Pietro Spirito, fino a pochi mesi Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centrale.

Il PNRR è probabilmente l’ultima occasione che ha il Paese per lavorare alla riduzione del gap tra il Nord e il Sud, complessivamente si può parlare di una massa di investimenti che – in più anni e sommando tutta una serie di interventi – potrebbe raggiungere la cifra di 400 miliardi di euro, non tutti investiti ovviamente sulle infrastrutture. La prospettiva di una trasformazione che potrebbe rivelarsi così profonda ha alimentato un dibattito ricco di contenuti, con posizioni variegata solo rispetto alle soluzioni, in relazione alle concrete possibilità di rinascita.

SHIPPING, FORWARDING&LOGISTICS MEET INDUSTRY

Chiusa l'edizione 2021 con record di partecipanti

MILANO – Si è chiusa venerdì con la giornata dedicata a sostenibilità, circolarità e tecnologie per la logistica, l'edizione 2021 della manifestazione dedicata all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana. Un unicum nel panorama italiano - riferisce l'organizzazione - e tra le pochissime a livello internazionale che ha coinvolto circa 100.000 utenti. Trasmessa in live streaming, ha raggiunto il record di oltre 4.000 partecipanti alle 12 sessioni, animate da 120

relatori in presenza e da remoto.

L'edizione di quest'anno - secondo il parere unanime degli stakeholder sentiti in proposito la migliore di sempre per scelta dei temi e per il modo con cui sono stati trattati ed approfonditi - ha affrontato a più voci gli argomenti e i problemi più "caldi" dell'economia italiana, vista attraverso gli occhi del "supremo abilitatore" del funzionamento della stessa, il combinato di shipping, spedizioni e trasporti.

La pandemia, le sue lezioni e i suoi effetti, sono stati presenti in

quasi tutte le sessioni, oltre a quella ad essi espressamente dedicati. "La resilienza è ormai un requisito fondamentale delle imprese, anche di quelle logistiche - afferma Riccardo Fuochi, presidente di The International Propeller Club Port of Milan. Gli interventi degli autorevolissimi relatori hanno presentato gli strumenti finanziari, regolamentari ma anche tecnologici, che permettono un'ottimizzazione della catena logistica mettendo le imprese in condizione di restare competitive sul mercato globale."

Altro leitmotiv ricorrente del-

le sessioni è stata l'importanza strategica, ma sottovalutata se non ignorata dalle imprese e dalla Nazione, del controllo della propria catena logistica. "Ritengo che il messaggio forte scaturito da questa edizione di #SFLMI21 sia legato alla modalità di vendita delle merci ex works o franco fabbrica - commenta il presidente di Confetra, Guido Nicolini. Non governare la logistica significa lasciare a operatori stranieri 65 miliardi di euro di fatturato annuo, significa delegare il controllo dei prodotti e non potere organizzare al meglio sia la produzione che la logistica.

Per questo abbiamo chiesto la

creazione di un tavolo con MiSE, Agenzia delle Dogane, ICE per trovare soluzioni che ci aiutino a superare questa modalità".

Non poteva mancare nell'agenda di SFLMI il nodo degli investimenti, sia quelli inseriti o da inserire nel PNRR e finanziati con Recovery Fund che quelli necessari a prescindere, cui è stata dedicata una sessione che ha trattato a 360 gradi i termini del problema e delle possibili soluzioni. "Per affrontare le sfide del futuro del nostro settore - afferma Betty Schiavoni, presidente ALSEA, servono disponibilità di risorse e piani di investimento che tengano

conto delle esigenze del comparto e di tutta l'economia produttiva della Nazione: infrastrutture fisiche di trasporto migliori e un ecosistema dello "spedire e spostare merci" più semplice. Tutto questo è necessario indipendentemente da come lo si finanzia: l'ordine delle priorità è fondamentale, e noi con le altre associazioni di settore e quelle di tutto il mondo produttivo, vogliamo potere dare il nostro contributo che ci deriva dall'esperienza di lavoro giorno per giorno".

Il replay completo delle sessioni della manifestazione è disponibile sul sito dell'evento: www.shipping-meetsindustry.it.



Nella foto: Ultima edizione dell'evento in live streaming.

DA UN SEMINARIO ALLARGATO DELL'ADSP DEL NORD TIRRENO

Così il porto digitale nel 2030

LIVORNO - Come sarà il porto di Livorno, ma non solo esso, nel 2030? Se n'è parlato - riferisce ARPAT - in un seminario patrocinato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale che ha visto la partecipazione di Antonella Querci - dirigente della Direzione Sviluppo ed Innovazione di AdSP, Paolo Pagano - direttore laboratorio congiunto AdSP - CNIT, Silvia Ferrini - Direzione Sviluppo, programmi europei ed innovazione, Francescalberto De Bari - direttore Programmi EU ed innovazione, Ivano di Santo - chief information officer cio del Porto di Trieste, Laura Castellani - Agenzia delle Dogane dei Monopoli ADM Organiz. e Digital Trasformation, Rossana Varna - business Intelligence BI e transizione digitale porto di Genova, Andrea Manfron - Federazione Autotrasportatori Italiani FAI segretario generale, Alberto Milotti - direttore Zailog Interporto Quadrante Europa Verona, Federica Montaresi - Sp, Projects & Innovation La Spezia, Ivano Russo - direttore generale Confetra.

*

Per poter immaginare un porto del futuro secondo i criteri del Green Deal 2030 occorre che sia integrato con le direttrici di trasporto e con i nodi logistici; un porto che non risulta inserito nei corridoi transeuropei, attraverso la ferrovia ed attraverso i grandi assi viari non risulta essere un porto di nuova generazione.

Il nuovo concetto di porto prevede la sua crescita senza aver bisogno di interventi infrastrutturali di larga scala sfruttando le tecnologie digitali disponibili ed efficientando il sistema porto indipendentemente dalle iniziative di adeguamento ed allargamento fisico previsto nel progetto "Darsena Europa". Il modello europeo cerca quindi di utilizzare e sfruttare l'economia circolare, perseguendo la riduzione dell'impatto ambientale del porto. Questo rappresenta nel suo



complesso, un sistema industriale e come tale inquina e consuma materie prime.

Investire nelle rinnovabili per inquinare di meno rappresenta pertanto un'evoluzione orientata alla sostenibilità e dove, come afferma Pagano, anche il 5G può contribuire in modo determinante a soddisfare questa visione, collegando criteri di sostenibilità ambientale alle attività industriali del sistema porto. Per ottenere ciò, occorre perseguire un miglioramento della navigabilità degli scali, l'efficienza operativa, ottimizzare la capacità delle banchine ed in ultima analisi, come afferma la dottoressa Querci, trasformare il porto in un Hub dell'innovazione a livello locale ma anche dai risvolti in ambiti internazionali.

*

Nei Digital Transport Days del 2019, in periodo pre-pandemia, uno dei quesiti che veniva posto - ha detto Pagano - era quali fossero i temi dell'innovazione necessari a delineare la portualità del futuro. Il dibattito si accese sui big data, Intelligenza artificiale, di IoT per la sensoristica distribuita per il controlli ed il monitoraggio dei processi, sulla tecnologia 5G e sulla necessità di disporre della comunicazione satellitare.

Allo stato attuale la maggior parte dei porti adotta da tempo la digitalizzazione di processi ed ogni operatore che presidia le varie fasi delle attività svolte all'interno del sistema porto opera con un siste-

ma digitale. Ognuno di questi opera come un sistema a settori verticali "verticals".

Secondo Pagano la novità da apportare è quella di utilizzare i punti focali "focal point" di questa comunità che opera nel porto per realizzare una mappatura comune, un "co-design". Si tratta di riprogettare e ridisegnare i sistemi informativi in modo che possa essere superato lo stato attuale di verticalità in cui ogni operatore (vettori oceanici "Ocean carriers", linee di navigazione, terminalisti ecc.)

ha sviluppato un proprio sistema informatico gestionale verticale.

Il porto non è più solo un sistema che fornisce un portale di servizi, come un sistema di prima generazione, ma è in grado di offrire la possibilità di accedere ad un dato per costruire una serie di servizi di cui ancora oggi ci sfugge la portata afferma Pagano. La ricchezza sta nella ri-acquisizione del dato, nella ri-appropriazione del dato per diventare punto di riferimento di tutte le attività industriali che via via si stanno strutturando intorno al porto.

Per poter realizzare quanto appena esposto occorre perseguire la conformità "compliance" degli standard europei, sia per quanto riguarda il formato dei dati, occorre infatti seguire gli standard in modo tale che altri soggetti diversi potranno usufruire di quel dato per altri servizi e dunque rilevare la interoperabilità dei sistemi.

Lo shipping italiano cerca sovranità / FOCUS

Secondo Sergio Bologna, presidente di Aiom, la possibilità di avere un campione logistico nazionale è stata persa ormai da 20 anni e occorre concentrarsi su altro

di ALBERTO GHIARA

•

Genova - Innovazione e una politica industriale e logistica: sono le due ricette per il rilancio dell'economia dei trasporti emerse dal convegno online "Chi controlla la logistica italiana", che si è tenuto all'interno dell'evento "Shipping forwarding logistics meet industry", organizzato da Confetra, Alsea e International Propeller clubs. Secondo **Marco Migliorelli, vicepresidente di Confetra**, «la logistica è un moltiplicatore di valore, ma quella italiana subisce diversi condizionamenti. Il ruolo degli operatori logistici ha bisogno di crescere e per questo servono campioni nazionali, politiche di connessione materiale e immateriale che tengano conto delle diverse tipologie di merce, piani strategici di sviluppo logistico che tengano conto di bisogni primari come l'ambiente, il superamento di una burocrazia asfissiante e delle difformità nell'applicazione delle norme, lo sdoganamento della cultura logistica oltre i soliti ambiti ristretti, il superamento del franco fabbrica e il raggiungimento dell'interoperabilità fra dogana e industria con il supporto degli operatori logistici. Quest'ultima condizione non si verifica ancora perché deve decollare lo Sportello unico e perché fra le aziende produttrici è ancora bassissima la diffusione dell'Aeo, operatore economico autorizzato».

Secondo Sergio Bologna, presidente di Aiom, la possibilità di avere un campione logistico nazionale è stata persa ormai da 20 anni e occorre concentrarsi su altro. «Uno studio del 1992 - ha spiegato Bologna - mostrava l'entrata sul mercato di operatori come a esempio Tnt, FedEx, Dhl, che hanno messo in minoranza la logistica europea, come avviene oggi con Amazon. Quella prima ondata di cambiamento ha portato le Poste olandesi a comprare Tnt e quelle tedesche Dhl. Gli italiani non hanno saputo reagire, tanto che un possibile campione nazionale, Saima Avandero, nel 1999 è stato ceduto ai belgi. Oggi quindi è inutile parlare di campione nazionale, a meno che non si pensi che Cassa depositi e prestiti compri un operatore europeo di grandissime dimensioni. Lo stesso discorso si può fare sul franco fabbrica: la preoccupazione per la sua diffusione è giusta, ma il problema è come viene trattato il rapporto fra fornitore di servizi logistici e il suo cliente industriale. Da questo punto di vista in Italia negli ultimi anni c'è stato un miglioramento. Ma se abbiamo una subalternità logistica come sistema Paese è perché se da 30 anni non abbiamo neanche una politica industriale, per questo vediamo operazioni come Stellantis e Stx-Fincantieri, tanto meno abbiamo una politica per la logistica».

Nel quadro dello stesso evento, alla sessione sulla Cyberlogistica è intervenuto Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, che ha sottolineato come «nel settore dello shipping, che non ha fama di essere sensibile all'innovazione, dopo anni di stasi qualcosa ha cominciato a muoversi».

Proprio dall'innovazione, quindi, può arrivare una spinta, anche se il cambiamento avviene in un momento difficile. «Sembra - ha notato Pitto - che siamo di fronte a una nuova era di digitalizzazione dello shipping. Dal 2012 nel mondo sono stati investiti almeno 3,3 miliardi di euro in questo campo, con recupero di efficienza e la nascita di nuovi modelli di business». Ma proprio in questo momento di cambiamento e di "digital disruption", «i nostri colleghi dell'industria sono colpiti da una "physical disruption", una tempesta perfetta, con disservizi che hanno messo in ginocchio la logistica mondiale». Pitto elenca i punti critici che il settore sta subendo: «Costi alle stelle, con noli quadruplicati rispetto al 2020; congestione (nel porto di Los Angeles si sono contate in questi giorni 19 navi in rada con tempi di attesa di 7-8 giorni); inaffidabilità dei servizi: tre navi su quattro non arrivano puntuali. Quindi da un lato abbiamo la digitalizzazione, ma dall'altro siamo caduti nel caos». Quali sono le soluzioni? «Pricing dinamico in base alle condizioni di mercato, capacità di forecasting, trasparenza nella spedizione, a esempio con gli smart container, capacità di collaborazione».



PORT NEWS

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale



17 Marzo 2021 — News

Confetra incontra la Vice Ministra Bellanova Servono scelte definitive per il Paese

di Redazione Port News

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

Ok

E' questo l'appello che il presidente e la vicepresidente vicaria di Confetra, rispettivamente Guido Nicolini e Silvia Moretto, hanno rivolto al Dicastero di Piazza di Porta Pia durante un incontro on line con la vice Ministra Teresa Bellanova.

Durante la riunione la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica ha sottolineato l'urgenza di alcuni temi operativi, solo apparentemente minori, che necessitano di essere affrontati quanto prima, tra i quali «la minaccia che grava sul ciclo operativo delle verifiche sulla merce se si consolidasse una interpretazione estensiva della normativa sui controlli radiometrici».

Ci sono, inoltre, «tanti temi di regolazione stratificata e contraddittoria – tra ART, AgCom, Anac, Ansfisa, Antitrust, Codice Appalti, Codice Doganale – che nelle nostre imprese fanno lavorare più avvocati e consulenti che trasportatori e spedizionieri».

Si tratta di argomenti che, a detta dei vertici di Confetra, necessitano di un presidio istituzionale ed amministrativo stringente: «Di qui il nostro appello affinché, quanto prima ed anche attraverso l'assegnazione delle Deleghe a Vice Ministri e Sottosegretari, il nuovo MIMS sia reso operativo a pieno regime».

Per Nicolini il Governo deve inoltre acquisire il ruolo strategico della Logistica, sistema circolatorio dell'economia reale, pilastro dell'import/export nazionale nel mondo: «Tra Via della Seta, guerra dei

dazi, Brexit, Rotta Artica, 5G e autostrade digitali, blockchain e smart data, oggi i temi delle infrastrutture materiali e immateriali, dei flussi dati e merci, delle barriere al commercio internazionale, della digital transformation e della transizione green, sono divenuti i dossier più rilevanti nella politica economica degli Stati e nelle relazioni tra Stati».

Secondo Confetra geopolitica, geoeconomia e logistica stanno determinando i nuovi equilibri globali perché il fattore 'tempo di trasferimento' è divenuto ben più importante di altri storici asset competitivi.

Se l'Italia vuole giocare questa partita, deve attrezzarsi. Sotto tutti i punti di vista: dalla rapida realizzazione delle infrastrutture utili, al sostegno alla crescita delle imprese del Settore, passando per una robusta semplificazione del quadro normativo e regolatorio. «Solo se saremo protagonisti di tali dinamiche, potremo ambire anche a modificarne gli aspetti meno sostenibili e giusti dal punto di vista sia ambientale che socioeconomico. Altrimenti saremo marginali nel mondo e, ben che vada, domiciliatari di iniziative altrui».

La numero due di Confetra e leader degli Spedizionieri internazionali, Silvia Moretto, ha aggiunto: «Confidiamo che con il nuovo Ministero – e con il coordinamento dei Ministeri della Mobilità Sostenibile, dello Sviluppo, della Transizione Ecologica e dell'Innovazione – si possa finalmente affrontare il tema della funzione logistica del Paese con una visione unitaria, strutturata, trasversale».

Confetra incontra la vice ministra Bellanova

Servono scelte definitive per il Settore e per il Paese nel secolo della logistica: simul stabunt, simul cadent

Si è svolto in videoconferenza l'incontro tra il Presidente Guido Nicolini, la Vice Presidente Vicaria Silvia Moretto e la Vice Ministra Teresa Bellanova.

"Ci sono tante questioni contingenti: dalle restrizioni al Brennero al ricorso a Bruxelles a difesa dell'impianto pubblico delle AdSP. Ci sono altrettante questioni operative, solo apparentemente minori: penso, ad esempio, alla minaccia che grava sul ciclo operativo delle verifiche sulla merce se si consolidasse una interpretazione estensiva della normativa sui controlli radiometrici. Ci sono, inoltre, tanti temi di regolazione stratificata e contraddittoria - tra ART, AgCom, Anac, Ansfisa, Antitrust, Codice Appalti, Codice Doganale - che nelle nostre imprese fanno lavorare più avvocati e consulenti che trasportatori e spedizionieri". Ma molti di questi temi "necessitano di un presidio istituzionale ed amministrativo stringente. Di qui il nostro appello affinché, quanto prima ed anche attraverso l'assegnazione delle Deleghe a Vice Ministri e Sottosegretari, il nuovo MIMS sia reso operativo a pieno regime. Abbiamo appreso dalla stampa del cambio di denominazione, e prima ancora di assetto, con la costituzione di un terzo Dipartimento. Che immagino andrà riempito di contenuti, di personale e di funzioni. Il nostro appello è: mettete subito la "macchina" in condizione di correre"

Per Nicolini "c'è poi un tema più generale, di approccio e di cornice: il Governo deve acquisire il ruolo strategico della Logistica, sistema circolatorio dell'economia reale, pilastro dell'import / export nazionale nel mondo. Lo deve al Paese, prima ancora che al Settore.

Tra Via della Seta, guerra dei dazi, Brexit, Rotta Artica, 5G e autostrade digitali, blockchain e smart data, oggi i temi delle infrastrutture materiali e immateriali, dei flussi dati e merci, delle barriere al commercio internazionale, della digital trasformation e della transizione green, sono divenuti i dossier più rilevanti nella politica economica degli Stati e nelle relazioni tra Stati.

Geopolitica, geoeconomia e logistica stanno determinando i nuovi equilibri globali perché il fattore 'tempo di trasferimento' è divenuto ben più importante di altri storici asset competitivi. Se l'Italia vuole giocare questa partita, deve attrezzarsi. Da tutti i punti di vista: dalla rapida realizzazione delle infrastrutture utili, al sostegno alla crescita delle imprese del Settore, passando per una robusta semplificazione del quadro normativo e regolatorio. Solo se saremo protagonisti di tali dinamiche, potremo ambire anche a modificarne gli aspetti meno sostenibili e giusti dal punto di vista sia ambientale che socioeconomico. Altrimenti saremo marginali nel mondo e, ben che vada, domiciliari di iniziative altrui". La numero due di Confetra e leader degli Spedizionieri internazionali, Silvia Moretto, ha aggiunto: "Confidiamo che con il nuovo Ministero - e con il coordinamento dei Ministeri della Mobilità Sostenibile, dello Sviluppo, della Transizione Ecologica e dell'Innovazione - si possa finalmente affrontare il tema della funzione logistica del Paese con una visione unitaria, strutturata, trasversale".

Logistica, Confetra: necessario che Mims operi a pieno regime per affrontare le questioni in sospeso



Dalle restrizioni al Brennero al ricorso a Bruxelles a difesa dell'impianto pubblico delle AdSP. Ecco alcuni dei temi al centro dell'incontro che si è svolto ieri tra il **presidente di Confetra Guido Nicolini**, la **vice presidente Vicaria Silvia Moretto** e la **viceministra delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili Teresa Bellanova**.

Tra le altre questioni operative, aggiungono da Confetra, figurano: "La minaccia che grava sul ciclo operativo delle verifiche sulla merce se si consolidasse una interpretazione estensiva della normativa sui controlli radiometrici. Ci sono, inoltre, tanti temi di regolazione stratificata e contraddittoria - tra ART, AgCom, Anac, Ansfsa, Antitrust, Codice Appalti, Codice Doganale - che nelle nostre imprese fanno lavorare più avvocati e consulenti che trasportatori e spedizionieri".

Ma molti di questi temi "necessitano di un presidio istituzionale ed amministrativo stringente. Di qui il nostro appello affinché, quanto prima ed anche attraverso l'assegnazione delle Deleghe a Vice Ministri e Sottosegretari, **il nuovo MIMS sia reso operativo a pieno regime**. Abbiamo appreso dalla stampa del cambio di denominazione, e prima ancora di assetto, con la costituzione di un terzo Dipartimento. Che immagino andrà riempito di contenuti, di personale e di funzioni. Il nostro appello è: mettete subito la "macchina" in condizione di correre".

Il Governo deve acquisire il ruolo strategico della Logistica

Per Nicolini c'è poi un tema più generale: "Il Governo deve acquisire **il ruolo strategico della logistica**, sistema circolatorio dell'economia reale, pilastro dell'import / export nazionale nel mondo. Lo deve al Paese, prima ancora che al settore. Tra Via della Seta, guerra dei dazi, Brexit, Rotta Artica, 5G e autostrade digitali, blockchain e smart data, oggi i temi delle infrastrutture materiali e immateriali, dei flussi dati e merci, delle barriere al commercio internazionale, della digital transformation e della **transizione green** sono divenuti i dossier più rilevanti nella politica economica degli Stati e nelle relazioni tra Stati.

Geopolitica, geoeconomia e logistica stanno determinando i nuovi equilibri globali perché il fattore 'tempo di trasferimento' è divenuto ben più importante di altri storici asset competitivi.

Una robusta semplificazione del quadro normativo

Se l'Italia vuole giocare questa partita, deve attrezzarsi. Da tutti i punti di vista: dalla rapida realizzazione delle **infrastrutture utili**, al sostegno alla crescita delle imprese del Settore, passando

per una robusta semplificazione del quadro normativo e regolatorio. Solo se saremo protagonisti di tali dinamiche, potremo ambire anche a modificarne gli aspetti meno sostenibili e giusti dal punto di vista sia ambientale che socioeconomico. Altrimenti saremo marginali nel mondo e, ben che vada, domiciliatari di iniziative altrui".

La numero due di Confetra e leader degli Spedizionieri internazionali, **Silvia Moretto**, ha aggiunto: "Confidiamo che con il nuovo ministero - e con il coordinamento dei Ministeri della Mobilità Sostenibile, dello Sviluppo, della Transizione Ecologica e dell'Innovazione - si possa finalmente affrontare **il tema della funzione logistica del Paese con una visione unitaria, strutturata, trasversale**".

Confetra al ministro Giovannini: PNRR, fare le riforme attese da un decennio

18 Mar, 2021

Nicolini: Senza una logistica forte, non può esistere un'economia forte. Un gap logistico di 70 miliardi l'anno, significa che ogni tre anni la nostra economia brucia un intero Recovery Fund.

Roma, – Ha dichiarato il presidente di Confetra Guido Nicolini, al termine dell'incontro con il ministro Enrico Giovannini - “Un Paese senza materie prime, che importa, e che ha un'economia retta dalle esportazioni – unici due indicatori macroeconomici ad essere cresciuti dalla grande crisi del 2008 al 2019 – non può non interrogarsi su quale debba essere il “suo posto nel mondo” in quello che Parag Khanna ha definito in Connectography “Il Secolo della Logistica”: delle connessioni, delle reti, dei nodi, dei flussi merci e dati. Ha continuato Nicolini **“Il nostro Settore rappresenta il sistema circolatorio dell'economia reale sul piano interno**, e le braccia e le gambe degli interessi economici ed industriali del Paese sul piano internazionale nel complesso scacchiere del mercato globale.

Chi legge la stampa estera, sa benissimo che tali temi, e le questioni che da essi discendono – Via della Seta, Brexit, Guerra dei Dazi, 5G, infrastrutture strategiche e connessioni del TEN T Network, per citarne alcuni – sono centrali nell'agenda istituzionale, economica e nel dibattito pubblico di tutti i principali Paesi europei. In Italia invece appaiono questioni iniziatriche, da addetti ai lavori, ed assolutamente marginali per la politica. Avremo modo, nelle prossime settimane, di affrontare le tante questioni aperte che riguardano i diversi specifici segmenti della nostra supplychain: porti, interporti, aeroporti, spedizioni internazionali, cargo ferroviario, autotrasporto, hub logistici, infrastrutture materiali ed immateriali. Ma oggi abbiamo voluto approfittare di questo primo incontro con il nuovo Ministro anzitutto per rappresentargli uno scenario, una vision, una strategia che profili un ruolo ed una funzione specifica per il nostro Settore. **“Il ministro ha detto che non ci sono le risorse per fare tutto, che a proposito di PNRR ci si è troppo concentrati sulla parte “risorse” e poco su quella “riforme”, e che la transizione green va accelerata più che resa graduale.** Condividiamo le sue parole: infatti è da due anni che proponiamo un pacchetto di **Semplificazioni per il nostro Settore** a costo zero ed altissimo impatto. Ora siamo noi che chiediamo allo Stato di compiere lo stesso salto di qualità che il Governo ha auspicato compiano le imprese e la cultura industriale del Paese. Abbiamo circa 440 procedimenti amministrativi di controllo sulla merce e sui vettori spalmati su 17 pubbliche amministrazioni, quando la media europea è di non oltre 50 e quasi tutti coordinati dai Custom Office nazionali. **Attendiamo dal 2016 un DPCM attuativo per lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli, la famosa Single Window** One Stop Shop operativa in tutta Europa tranne che da noi. Siamo l'unico Paese europeo ad avere il doppio controllo Dogana – Guardia di Finanza sulle merci. Siamo l'unico Paese europeo ad avere una legislazione sulle spedizioni che risale al periodo fascista, il Codice Civile del 1942, e non abbiamo neanche adottato la lettera di vettura elettronica e-CMR prevista dalla Convenzione di Ginevra. Nella maggior parte dei porti italiani, nelle ore di punta, i camion fanno dalle 5 alle 8 ore di fila per il carico merce, perché non esiste un sistema che garantisca l'appuntamento intermodale. E siamo l'unico Paese europeo ad avere tre soggetti di controllo per il Settore – Antitrust, ART, AgCom – in aggiunta ai ministeri vigilanti ed alla giustizia ordinaria. Potrei continuare a lungo, e del resto il costo del gap di competitività logistica nazionale è stato misurato da più autorevoli fonti in una forbice che va tra i 70 ed i 90 miliardi di euro l'anno, in parte per la carenza di infrastrutture, in parte maggiore per un contesto regolatorio ostile.

Proponiamo al ministro un “Patto PNRR”: lo Stato faccia davvero le riforme che attendiamo da oltre un decennio, ed ogni euro risparmiato dalle imprese logistiche sugli assurdi oneri burocratici tutti e soli italiani sarà investito per accelerare la transizione green”.

Confetra incontra il ministro Giovannini. Nicolini. Senza una logistica forte, non può esistere un'economia forte.

(FERPRESS) – Roma, 18 MAR – Il Presidente di Confetra Guido Nicolini, al termine dell'incontro con il Ministro Giovannini ha dichiarato: “Un Paese senza materie prime, che importa, e che ha un'economia retta dalle esportazioni – unici due indicatori macroeconomici ad essere cresciuti dalla grande crisi del 2008 al 2019 – non può non interrogarsi su quale debba essere il “suo posto nel mondo” in quello che Parag Khanna ha definito in Connectography “Il Secolo della Logistica”: delle connessioni, delle reti, dei nodi, dei flussi merci e dati. Ha continuato Nicolini “Il nostro Settore rappresenta il sistema circolatorio dell'economia reale sul piano interno, e le braccia e le gambe degli interessi economici ed industriali del Paese sul piano internazionale nel complesso scacchiere del mercato globale. Chi legge la stampa estera, sa benissimo che tali temi, e le questioni che da essi discendono – Via della Seta, Brexit, Guerra dei Dazi, 5G, infrastrutture strategiche e connessioni del TEN T Network, per citarne alcuni – sono centrali nell'agenda istituzionale, economica e nel dibattito pubblico di tutti i principali Paesi europei. In Italia invece appaiono questioni iniziatriche, da addetti ai lavori, ed assolutamente marginali per la politica. Avremo modo, nelle prossime settimane, di affrontare le tante questioni aperte che riguardano i diversi specifici segmenti della nostra supplychain: porti, interporti, aeroporti, spedizioni internazionali, cargo ferroviario, autotrasporto, hub logistici, infrastrutture materiali ed immateriali. Ma oggi abbiamo voluto approfittare di questo primo incontro con il nuovo Ministro anzitutto per rappresentargli uno scenario, una vision, una strategia che profili un ruolo ed una funzione specifica per il nostro Settore.

“Teri il Ministro ha detto che non ci sono le risorse per fare tutto, che a proposito di PNRR ci si è troppo concentrati sulla parte “risorse” e poco su quella “riforme”, e che la transizione green va accelerata più che resa graduale. Condividiamo le sue parole: infatti è da due anni che proponiamo un pacchetto di Semplificazioni per il nostro Settore a costo zero ed altissimo impatto. Ora siamo noi che chiediamo allo Stato di compiere lo stesso salto di qualità che il Governo ha auspicato compiano le imprese e la cultura industriale del Paese. Abbiamo circa 440 procedimenti amministrativi di controllo sulla merce e sui vettori spalmati su 17 pubbliche amministrazioni, quando la media europea è di non oltre 50 e quasi tutti coordinati dai Custom Office nazionali. Attendiamo dal 2016 un DPCM attuativo per lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli, la famosa Single Window One Stop Shop operativa in tutta Europa tranne che da noi. Siamo l'unico Paese europeo ad avere il doppio controllo Dogana – Guardia di Finanza sulle merci. Siamo l'unico Paese europeo ad avere una legislazione sulle spedizioni che risale al periodo fascista, il Codice Civile del 1942, e non abbiamo neanche adottato la lettera di vettura elettronica e-CMR prevista dalla Convenzione di Ginevra. Nella maggior parte dei porti italiani, nelle ore di punta, i camion fanno dalle 5 alle 8 ore di fila per il carico merce, perché non esiste un sistema che garantisca l'appuntamento intermodale. E siamo l'unico Paese europeo ad avere tre soggetti di controllo per il Settore – Antitrust, ART, AgCom – in aggiunta ai ministeri vigilanti ed alla giustizia ordinaria. Potrei continuare a lungo, e del resto il costo del gap di competitività logistica nazionale è stato misurato da più autorevoli fonti in una forbice che va tra i 70 ed i 90 miliardi di euro l'anno, in parte per la carenza di infrastrutture, in parte maggiore per un contesto regolatorio ostile. Proponiamo al Ministro un “Patto PNRR”: lo Stato faccia davvero le riforme che attendiamo da oltre un decennio, ed ogni euro risparmiato dalle imprese logistiche sugli assurdi oneri burocratici tutti e soli italiani sarà investito per accelerare la transizione green”.



Confetra incontra il ministro Giovannini

ROMA — Il **presidente di Confetra Guido Nicolini**, ha incontrato **Enrico Giovannini**, ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile. “Senza una logistica forte, non può esistere un’economia forte.

Un gap logistico di 70 miliardi l'anno, significa che ogni tre anni la nostra economia brucia un intero Recovery Fund", ha dichiarato **Guido Nicolini**, al termine dell'incontro con il ministro.

"Un Paese senza materie prime, che importa, e che ha un'economia retta dalle esportazioni – unici due indicatori macroeconomici ad essere cresciuti dalla grande crisi del 2008 al 2019 – non può non interrogarsi su quale debba essere il *'suo posto nel mondo'* in quello che Parag Khanna ha definito in *Connectography* "Il Secolo della Logistica": delle connessioni, delle reti, dei nodi, dei flussi merci e dati".

Nicolini ha poi aggiunto che "il nostro settore rappresenta il sistema circolatorio dell'economia reale sul piano interno, e le braccia e le gambe degli interessi economici ed industriali del Paese sul piano internazionale nel complesso scacchiere del mercato globale. Chi legge la stampa estera, sa benissimo che tali temi, e le questioni che da essi discendono – Via della Seta, Brexit, Guerra dei Dazi, 5G, infrastrutture strategiche e connessioni del Ten-T Network, per citarne alcuni – sono centrali nell'agenda istituzionale, economica e nel dibattito pubblico di tutti i principali Paesi europei. In Italia invece appaiono questioni iniziatiche, da addetti ai lavori, ed assolutamente marginali per la politica. Avremo modo, nelle prossime settimane, di affrontare le tante questioni aperte che riguardano i diversi specifici segmenti della nostra *supplychain*: porti, interporti, aeroporti, spedizioni internazionali, cargo ferroviario, autotrasporto, hub logistici, infrastrutture materiali ed immateriali. **Ma oggi abbiamo voluto approfittare di questo primo incontro con il nuovo Ministro anzitutto per rappresentargli uno scenario, una vision, una strategia che profili un ruolo ed una funzione specifica per il nostro settore**".

"Ieri il ministro ha detto che non ci sono le risorse per fare tutto, che a proposito di PNRR ci si è troppo concentrati sulla parte "risorse" e poco su quella "riforme", e che la transizione green va accelerata più che resa graduale. Condividiamo le sue parole: infatti è da due anni che proponiamo un pacchetto di Semplificazioni per il nostro Settore a costo zero ed altissimo impatto. **Ora siamo noi che chiediamo allo Stato di compiere lo stesso salto di qualità che il Governo ha auspicato compiano le imprese e la cultura industriale del Paese. Abbiamo circa 440 procedimenti amministrativi di controllo sulla merce e sui vettori spalmati su 17 pubbliche amministrazioni,**

quando la media europea è di non oltre 50 e quasi tutti coordinati dai *Custom Office* nazionali. **Attendiamo dal 2016 un DPCM attuativo per lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli**, la famosa *Single Window One Stop Shop* operativa in tutta Europa tranne che da noi. Siamo **l'unico Paese europeo ad avere il doppio controllo Dogana – Guardia di Finanza sulle merci**. Siamo l'unico Paese europeo ad avere una **legislazione sulle spedizioni che risale al periodo fascista, il Codice Civile del 1942**, e non abbiamo neanche **adottato la lettera di vettura elettronica e-CMR** prevista dalla Convenzione di Ginevra. Nella maggior parte dei porti italiani, nelle ore di punta, **i camion fanno dalle 5 alle 8 ore di fila per il carico merce, perché non esiste un sistema che garantisca l'appuntamento intermodale**. E siamo l'unico Paese europeo ad avere **tre soggetti di controllo per il Settore – Antitrust, ART, AgCom – in aggiunta ai ministeri vigilanti ed alla giustizia ordinaria**. Potrei continuare a lungo, e del resto il costo del gap di competitività logistica nazionale è stato misurato da più autorevoli fonti in una forbice che va tra i 70 ed i 90 miliardi di euro l'anno, in parte per la carenza di infrastrutture, in parte maggiore per un contesto regolatorio ostile. **Proponiamo al Ministro un "Patto PNRR": lo Stato faccia davvero le riforme che attendiamo da oltre un decennio, ed ogni euro risparmiato dalle imprese logistiche sugli assurdi oneri burocratici tutti e soli italiani sarà investito per accelerare la transizione green**".



PORT NEWS

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale



18 Marzo 2021 — News

La proposta al Ministro Giovannini
Confetra chiede un Patto PNRR

di Redazione

interrogarsi su quale debba essere il “suo posto nel mondo” in quello che Parag Khanna ha definito in Connectography, *Il Secolo della Logistica*». Lo ha dichiarato il presidente di Confetra, Guido Nicolini, al termine dell'incontro avuto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Enrico Giovannini.

«Il nostro settore – ha continuato Nicolini – rappresenta il sistema circolatorio dell'economia reale sul piano interno, e le braccia e le gambe degli interessi economici e industriali del Paese sul piano internazionale nel complesso scacchiere del mercato globale».

Nicolini ha sottolineato che temi centrali per l'agenda istituzionale, economica di tutti i principali Paesi Europei – Via della Seta, Brexit, Guerra dei Dazi, 5G, infrastrutture strategiche e connessioni del TEN T Network – in Italia appaiono «questioni iniziatriche, da addetti ai lavori, ed assolutamente marginali per la politica».

Confetra ha dichiarato di aver voluto approfittare di questo primo incontro con il nuovo Ministro anzitutto «per rappresentargli uno scenario, una vision, una strategia che profili un ruolo ed una funzione specifica per il nostro Settore».

Nicolini ha chiesto allo Stato di compiere lo stesso salto di qualità che il Governo ha auspicato compiano le imprese e la cultura industriale del Paese: «Abbiamo circa 440 procedimenti amministrativi di controllo sulla merce e sui vettori spalmati su 17 pubbliche

amministrazioni, quando la media europea è di non oltre 50 e quasi tutti coordinati dai Custom Office nazionali».

Il presidente della Confederazione ha rimarcato come il Paese attenda dal 2016 un DPCM attuativo per lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli: «Siamo l'unico Paese europeo ad avere il doppio controllo Dogana – Guardia di Finanza sulle merci. Siamo l'unico Paese europeo ad avere una legislazione sulle spedizioni che risale al periodo fascista, il Codice Civile del 1942, e non abbiamo neanche adottato la lettera di vettura elettronica e-CMR prevista dalla Convenzione di Ginevra. Nella maggior parte dei porti italiani, nelle ore di punta, i camion fanno dalle 5 alle 8 ore di fila per il carico merce, perché non esiste un sistema che garantisca l'appuntamento intermodale. E siamo l'unico Paese europeo ad avere tre soggetti di controllo per il Settore – Antitrust, ART, AgCom – in aggiunta ai ministeri vigilanti ed alla giustizia ordinaria. Potrei continuare a lungo, e del resto il costo del gap di competitività logistica nazionale è stato misurato da più autorevoli fonti in una forbice che va tra i 70 ed i 90 miliardi di euro l'anno, in parte per la carenza di infrastrutture, in parte maggiore per un contesto regolatorio ostile».

Confetra propone al Ministro un “Patto PNRR”: «Lo Stato faccia davvero le riforme che attendiamo da oltre un decennio, ed ogni euro risparmiato dalle imprese logistiche sugli assurdi oneri burocratici tutti e soli italiani sarà investito per accelerare la transizione green».

Confetra prosegue il dialogo con il nuovo Governo e incontra il ministro Giovannini

Il presidente Nicolini: senza una logistica forte, non può esistere un'economia forte

Ha dichiarato il Presidente di Confetra Guido Nicolini, al termine dell'incontro con il Ministro "Un Paese senza materie prime, che importa, e che ha un'economia retta dalle esportazioni – unici due indicatori macroeconomici ad essere cresciuti dalla grande crisi del 2008 al 2019 – non può non interrogarsi su quale debba essere il "suo posto nel mondo" in quello che Parag Khanna ha definito in *Connectography* "Il Secolo della Logistica": delle connessioni, delle reti, dei nodi, dei flussi merci e dati. Ha continuato Nicolini "Il nostro Settore rappresenta il sistema circolatorio dell'economia reale sul piano interno, e le braccia e le gambe degli interessi economici ed industriali del Paese sul piano internazionale nel complesso scacchiere del mercato globale. Chi legge la stampa estera, sa benissimo che tali temi, e le questioni che da essi discendono – Via della Seta, Brexit, Guerra dei Dazi, 5G, infrastrutture strategiche e connessioni del TEN T Network, per citarne alcuni - sono centrali nell'agenda istituzionale, economica e nel dibattito pubblico di tutti i principali Paesi europei. In Italia invece appaiono questioni iniziatriche, da addetti ai lavori, ed assolutamente marginali per la politica. Avremo modo, nelle prossime settimane, di affrontare le tante questioni aperte che riguardano i diversi specifici segmenti della nostra *supplychain*: porti, interporti, aeroporti, spedizioni internazionali, cargo ferroviario, autotrasporto, hub logistici, infrastrutture materiali ed immateriali. Ma oggi abbiamo voluto approfittare di questo primo incontro con il nuovo Ministro anzitutto per rappresentargli uno scenario, una vision, una strategia che profili un ruolo ed una funzione specifica per il nostro Settore.

"Ieri il Ministro ha detto che non ci sono le risorse per fare tutto, che a proposito di PNRR ci si è troppo concentrati sulla parte "risorse" e poco su quella "riforme", e che la transizione green va accelerata più che resa graduale. Condividiamo le sue parole: infatti è da due anni che proponiamo un pacchetto di Semplificazioni per il nostro Settore a costo zero ed altissimo impatto. Ora siamo noi che chiediamo allo Stato di compiere lo stesso salto di qualità che il Governo ha auspicato compiano le imprese e la cultura industriale del Paese. Abbiamo circa 440 procedimenti amministrativi di controllo sulla merce e sui vettori spalmati su 17 pubbliche amministrazioni, quando la media europea è di non oltre 50 e quasi tutti coordinati dai *Custom Office* nazionali. Attendiamo dal 2016 un DPCM attuativo per lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli, la famosa *Single Window One Stop Shop* operativa in tutta Europa tranne che da noi. Siamo l'unico Paese europeo ad avere il doppio controllo Dogana – Guardia di Finanza sulle merci. Siamo l'unico Paese europeo ad avere una legislazione sulle spedizioni che risale al periodo fascista, il Codice Civile del 1942, e non abbiamo neanche adottato la lettera di vettura elettronica e-CMR prevista dalla Convenzione di Ginevra. Nella maggior parte dei porti italiani, nelle ore di punta, i camion fanno dalle 5 alle 8 ore di fila per il carico merce, perché non esiste un sistema che garantisca l'appuntamento intermodale. E siamo l'unico Paese europeo ad avere tre soggetti di controllo per il Settore – Antitrust, ART, AgCom – in aggiunta ai ministeri vigilanti ed alla giustizia ordinaria. Potrei continuare a lungo, e del resto il costo del gap di competitività logistica nazionale è stato

misurato da più autorevoli fonti in una forbice che va tra i 70 ed i 90 miliardi di euro l'anno, in parte per la carenza di infrastrutture, in parte maggiore per un contesto regolatorio ostile. Proponiamo al Ministro un "Patto PNRR": lo Stato faccia davvero le riforme che attendiamo da oltre un decennio, ed ogni euro risparmiato dalle imprese logistiche sugli assurdi oneri burocratici tutti e soli italiani sarà investito per accelerare la transizione green".

Nicolini ha concluso proponendo al ministro un **"Patto PNRR"**: "Lo Stato faccia davvero le riforme che attendiamo da oltre un decennio, ed ogni euro risparmiato dalle imprese logistiche sugli assurdi oneri burocratici tutti e soli italiani sarà investito per accelerare la transizione green".

Nicolini: “Il costo del gap logistico pesa sino a 90 miliardi l’anno per l’Italia”

Roma – “Senza una logistica forte, non può esistere un’economia forte. Un gap logistico che oscilla tra 70 e 90 miliardi l’anno, significa che ogni tre anni la nostra economia brucia un intero Recovery Fund”.

Lo ha dichiarato il **presidente di Confetra Guido Nicolini**, al termine dell’incontro con il ministro delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, “Un Paese senza materie prime, che importa, e che ha un’economia retta dalle esportazioni – unici due indicatori macroeconomici ad essere cresciuti dalla grande crisi del 2008 al 2019 – non può non interrogarsi su quale debba essere il “suo posto nel mondo” in quello che Parag Khanna ha definito in *Connectography* ‘Il Secolo della Logistica’: delle connessioni, delle reti, dei nodi, dei flussi merci e dati”.

Nicolini ha aggiunto: “Il nostro settore rappresenta il sistema circolatorio dell’economia reale sul piano interno, e le braccia e le gambe degli interessi economici ed industriali del Paese sul piano internazionale nel complesso scacchiere del mercato globale. Chi legge la stampa estera, sa benissimo che tali temi, e le questioni che da essi discendono – Via della Seta, Brexit, Guerra dei Dazi, 5G, infrastrutture strategiche e connessioni del TEN T Network, per citarne alcuni – sono centrali nell’agenda istituzionale, economica e nel dibattito pubblico di tutti i principali Paesi europei. In Italia invece appaiono questioni iniziatriche, da addetti ai lavori, ed assolutamente marginali per la politica”. Nicolini ha preso atto delle dichiarazioni di ieri del ministro in merito al PNRR: “Condividiamo le sue parole, non a caso è da due anni proponiamo un pacchetto di semplificazioni per il nostro settore a costo zero ed altissimo impatto. **Ora siamo noi che chiediamo allo Stato di compiere lo stesso salto di qualità che il governo ha auspicato compiano le imprese e la cultura industriale del Paese. Abbiamo circa 440 procedimenti amministrativi di controllo sulla merce e sui vettori spalmati su 17 pubbliche amministrazioni**, quando la media europea è di non oltre 50 e quasi tutti coordinati dai *custom office* nazionali. **Attendiamo dal 2016 un DPCM attuativo per lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli**, la famosa *single window one stop shop* operativa in tutta Europa tranne che da noi. Siamo l’unico Paese europeo ad avere il doppio controllo Dogana – Guardia di Finanza sulle merci. Siamo l’unico Paese europeo ad avere una legislazione sulle spedizioni che risale al periodo fascista, il Codice Civile del 1942, e non abbiamo neanche adottato la lettera di vettura elettronica e-CMR prevista dalla Convenzione di Ginevra”. Nicolini ha poi sottolineato che “nella maggior parte dei porti italiani, nelle ore di punta, i camion fanno dalle 5 alle 8 ore di fila per il carico merce, perché non esiste un sistema che garantisca l’appuntamento intermodale. E siamo l’unico Paese europeo ad avere tre soggetti di controllo per il Settore – Antitrust, ART, AgCom – in aggiunta ai ministeri vigilanti ed alla giustizia ordinaria. Potrei continuare a lungo, e del resto il costo del gap di competitività logistica nazionale è stato misurato da più autorevoli fonti in una forbice che va tra i 70 ed i 90 miliardi di euro l’anno, in parte per la carenza di infrastrutture, in parte maggiore per un contesto regolatorio ostile”.

Nicolini ha concluso proponendo al ministro un **“Patto PNRR”**: “Lo Stato faccia davvero le riforme che attendiamo da oltre un decennio, ed ogni euro risparmiato dalle imprese logistiche sugli assurdi oneri burocratici tutti e soli italiani sarà investito per accelerare la transizione green”.

Confetra propone al Governo un patto per il Pnrr

Il 18 marzo 2021 il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha illustrato al nuovo ministro del Mims (ex Trasporti) Enrico Giovannini il ruolo e le richieste della logistica. **“Il nostro settore rappresenta il sistema circolatorio** dell’economia reale sul piano interno, e le braccia e le gambe degli interessi economici e industriali del Paese sul piano internazionale nel complesso scacchiere del mercato globale”, ha detto Nicolini al termine dell’incontro, precisando che “avremo modo, nelle prossime settimane, di affrontare le tante questioni aperte che riguardano i diversi specifici segmenti della nostra supply-chain: porti, interporti, aeroporti, spedizioni internazionali, cargo ferroviario, autotrasporto, hub logistici, infrastrutture materiali ed immateriali”.

Il primo punto affrontato dal presidente di Confindustria è la semplificazione: “È da due anni che **proponiamo un pacchetto di semplificazioni** per il nostro settore a costo zero ed altissimo impatto. Ora siamo noi che chiediamo allo Stato di compiere lo stesso salto di qualità che il Governo ha auspicato compiano le imprese e la cultura industriale del Paese”. Nicolini precisa che “abbiamo circa 440 procedimenti amministrativi di controllo sulla merce e sui vettori spalmati su 17 pubbliche amministrazioni, quando la media europea è di non oltre 50 e quasi tutti coordinati dai Custom Office nazionali”.

Il settore attende dal 2016 un **Decreto attuativo sullo Sportello Unico Doganale** e dei Controlli, la Single Window One Stop Shop operativa in tutta Europa tranne che in Italia. “Siamo l’unico Paese europeo ad avere il doppio controllo Dogana e Guardia di Finanza sulle merci. Siamo l’unico Paese europeo ad avere una legislazione sulle spedizioni che risale al periodo fascista, il Codice Civile del 1942, e non abbiamo neanche adottato la lettera di vettura elettronica e-CMR prevista dalla Convenzione di Ginevra”, dichiara Nicolini.

Ciò significa, aggiunge il presidente di Confetra, che nella maggior parte dei porti italiani i veicoli industriali possono fare **da cinque a otto ore di attesa** perché non esiste un sistema che gestisce gli appuntamenti. “Siamo anche l’unico Paese europeo con tre soggetti di controllo per il settore, ossia Antitrust, Art e AgCom, in aggiunta ai ministeri vigilanti e alla giustizia ordinaria”.

Nicolini conclude ricordando che il **gap delle competitività logistica** italiana costa tra 70 e 90 miliardi di euro l’anno. Confetra propone al Governo un patto per il Pnrr: lo Stato faccia le riforme che il settore attende da oltre un decennio “e ogni euro risparmiato dalle imprese logistiche sugli assurdi oneri burocratici tutti e soli italiani sarà investito per accelerare la transizione green”.

Autotrasporto, tra Austria e Italia non c'è che la strada

LINK: https://www.transportonline.com/notizia_51030_Autotrasporto,-tra-Austria-e-Italia-non-cè-che-la-strada.html

18 Mar 2021 Autotrasporto, tra Austria e Italia non c'è che la strada CLECAT ed ESC chiedono alla Commissione europea di trovare soluzioni «proporzionate» ai divieti sul Brennero. In una lettera aperta alla presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, le associazioni europee CLECAT (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services) ed ESC (European Shippers' Council), in rappresentanza di spedizionieri, fornitori di servizi logistici e spedizionieri, hanno invitato l'Unione europea a cercare una soluzione «proporzionata» per la fluidità della circolazione delle merci sulle Alpi, in particolare attraverso il Passo del Brennero. C'è un certo consenso tra gli operatori di Austria, Germania e Italia sul fatto che il trasferimento modale sia l'unico modo per combattere la congestione e ridurre le emissioni. Tuttavia, il potenziamento ferroviario, così come la costruzione della galleria del Brennero, sono estremamente lenti, col risultato che le vie di accesso sia in Germania che in Italia non hanno

alternative alla strada. La lettera di CLECAT ed ESC giunge a sostegno delle preoccupazioni di caricatori, spedizionieri e autotrasportatori che da circa un anno, da quando è arrivata la pandemia, vedono imporsi divieti alla circolazione dei mezzi pesanti che attraversano la regione del Tirolo in Austria. Le misure del governo tirolese sono state ulteriormente ampliate all'inizio di quest'anno con l'introduzione del divieto di circolazione notturna, la rimozione delle esenzioni per i camion Euro VI anche sull'autostrada A12 Inntal, il divieto di circolazione della classe Euro e la rimozione delle esenzioni per i camion Euro V di circolare nel Tirolo durante il giorno. Leggi tutta la notizia Fonte: INFORMATORE MARITTIMO

Confetra chiede a Giovannini semplificazioni amministrative “a costo zero e altissimo impatto”

“Proponiamo al Ministro (Enrico Giovannini, ndr) un ‘Patto Pnrr’: lo Stato faccia davvero le riforme che attendiamo da oltre un decennio, ed ogni euro risparmiato dalle imprese logistiche sugli assurdi oneri burocratici tutti e soli italiani sarà investito per accelerare la transizione green”. Lo ha affermato Guido Nicolini, vertice di confetra, al termine di un incontro con il titolare del dicastero che ora intitolato alle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili.

La proposta del numero uno della Confederazione arriva come replica – non è chiaro quanto provocatoria – a un rilievo del ministro, che secondo quanto riferito dallo stesso Nicolini avrebbe evidenziato durante l’incontro che “non ci sono le risorse per fare tutto, che a proposito di Pnrr ci si è troppo concentrati sulla parte risorse e poco su quella riforme, e che la transizione green va accelerata più che resa graduale”.

Considerazioni che Confetra dice di condividere, ricordando come il settore da oltre due anni aspetti un pacchetto di semplificazioni “a costo zero ed altissimo impatto”, che possa fare ordine nel contesto normativo e burocratico attuale: “Abbiamo circa 440 procedimenti amministrativi di controllo sulla merce e sui vettori spalmati su 17 pubbliche amministrazioni, quando la media europea è di non oltre 50 e quasi tutti coordinati dai *Custom Office* nazionali. Attendiamo dal 2016 un DPCM attuativo per lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli, la famosa *Single Window One Stop Shop* operativa in tutta Europa tranne che da noi. Siamo l’unico Paese europeo ad avere il doppio controllo Dogana – Guardia di Finanza sulle merci. Siamo l’unico Paese europeo ad avere una legislazione sulle spedizioni che risale al periodo fascista, il Codice Civile del 1942, e non abbiamo neanche adottato la lettera di vettura elettronica e-CMR prevista dalla Convenzione di Ginevra. Nella maggior parte dei porti italiani, nelle ore di punta, i camion fanno dalle 5 alle 8 ore di fila per il carico merce, perché non esiste un sistema che garantisca l’appuntamento intermodale. E siamo l’unico Paese europeo ad avere tre soggetti di controllo per il Settore – Antitrust, ART, AgCom – in aggiunta ai ministeri vigilanti ed alla giustizia ordinaria”.

Da cui la proposta al Ministero: “Lo Stato faccia davvero le riforme che attendiamo da oltre un decennio, ed ogni euro risparmiato dalle imprese logistiche sugli assurdi oneri burocratici tutti e soli italiani sarà investito per accelerare la transizione green”.

"Un mare in Tempesta"

LINK: <https://www.messaggeromarittimo.it/moretto-al-webinar-un-mare-in-tempesta/>



"Un mare in Tempesta" Moretto al webinar sull'andamento anomalo dei noli marittimi Pubblicato 21 minuti fa il giorno 19 Marzo 2021 Da Redazione MILANO - "Un mare in Tempesta" è il titolo del webinar al quale oggi, 19 marzo, il presidente di Fedespedi, Silvia Moretto, e il vicepresidente di Fedespedi, Alessandro Pitto, hanno partecipato. "Un mare in Tempesta" organizzato da ANIMP (Associazione Nazionale di Impiantistica industriale aderente a Confindustria) ha affrontato con i protagonisti - operatori logistici, imprese e shipping line - l'andamento anomalo dei noli marittimi verificatosi a partire dalla metà del 2020 e l'impatto sulla filiera impiantistica. Il webinar si è aperto con l'intervento di scenario di SRM a cura di Alessandro Panaro e Arianna Buonfanti che hanno illustrato i trend del mercato dei noli marittimi nel 2020 e le strategie messe in campo dalle shipping line in reazione

alla crisi pandemica, dando in chiusura un'idea dei possibili sviluppi del...

Crisi supply chain marittima, Moretto: “La tempesta perfetta arriva da lontano”

Genova – “La tempesta perfetta che si è abbattuta sulla **supply chain marittima globale** nel 2020 arriva da lontano dal momento in cui le shipping line hanno potuto organizzarsi in tre consorzi, le attuali alleanze, che hanno permesso loro di controllare il mercato lato mare – il controllo della tratta Far East da parte delle tre alleanze armatoriali globali è prossimo al 100% – e lato terra, attraverso acquisizioni societarie nel settore del **terminalismo portuale** e delle **spedizioni e politiche commerciali** molto aggressive, che mirano a erodere quote di mercato di operatori che tradizionalmente non sono competitor ma clienti delle compagnie marittime”.

E’ la premessa da cui è partita il presidente di Fedespedit, Silvia Moretto, intervenendo al webinar “**Un mare in Tempesta**” organizzato da **ANIMP** (Associazione Nazionale di Impiantistica industriale aderente a **Confindustria**) per discutere con i protagonisti – operatori logistici, imprese e shipping line – l’andamento anomalo dei noli marittimi verificatosi a partire dalla metà del 2020 e l’impatto sulla filiera marittima.

Queste strategie, fa notare **Moretto**, derivano dal **Consortia Block Exemption Regulation (CBER)**, che consente alle shipping line di godere dell’esenzione alle norme antitrust UE, che si aggiunge ad aiuti di Stato e tassazione favorevole (intorno al 7%) concessa alle shipping line e non a tutti i principali competitor e operatori economici lungo la filiera da esse controllata, che sono soggetti alla tassazione standard riservata alle aziende private (per gli spedizionieri è in media del 27%).

“Se la ratio del CBER è garantire un servizio di qualità lungo la supply chain marittima – ha continuato **Moretto** – oggi vediamo come questa stessa ratio sia disattesa nella prassi dai carrier marittimi, che agiscono come private company, controllando la capacità di stiva per sostenere il costo dei noli e riducendo ai minimi la qualità (precipitata al 34% a fine 2020, secondo dati Alphaliner, senza previsioni di ripresa nell’immediato)”.

Il presidente di Fedespedit ha aggiunto: “Ci troviamo dunque nella situazione paradossale per la quale nell’anno in cui è macroscopicamente venuto a mancare il prerequisito di legittimità dell’esenzione antitrust per le compagnie – ossia la qualità del servizio – queste ultime si sono viste prorogare dalla Commissione Europea tale esenzione per altri 4 anni. Questo non potrà che rafforzare l’oligopolio delle shipping line, a discapito di tutti gli altri soggetti della filiera fino ad arrivare ai caricatori, alle imprese che producono e dunque importano ed esportano”

Moretto ha poi voluto ricordare che “tutti gli operatori della supply chain marittima a livello europeo – **CLECAT, ESC, FEPORT** – e italiano – **Confetra**, insieme a tutte le sue associazioni, inclusa **Fedespedit** – si sono espresse per il no alla proroga del CBER e durante il 2020 hanno denunciato alla commissaria alla Concorrenza **Vestager** il comportamento volto esclusivamente al profitto delle shipping line, a detrimento della resilienza del commercio internazionale e della stessa ripresa economica europea. La prossima settimana tutte le categorie, comprese gli armatori, sono state convocate dalla **Commissione UE** per una nuova audizione: speriamo possa essere una occasione di dialogo aperto e franco con le Istituzioni europee. Ci aspettiamo che il dialogo sul

Moretto ha poi concluso con una nota positiva sul ruolo che gli spedizionieri possono giocare nella relazione con le imprese produttrici: “Se su politiche di gestione dei **container vuoti e blank sailing** crediamo che le shipping line stiano agendo per ristabilire la normalità, sui costi dei noli crediamo che la volontà sia quella di imporre una nuova normalità con prezzi che rimarranno elevati almeno per tutto il 2021 e crediamo anche oltre. Ovviamente un numero sempre più esiguo di soggetti che offrono servizi di trasporto via mare oggi impedisce a noi spedizionieri una negoziazione bilanciata sul mercato container in termini di potere contrattuale. Possiamo tuttavia trovare soluzioni innovative che permettano comunque alle imprese di raggiungere i propri obiettivi. Gli spedizionieri hanno l’esperienza, la visione, le competenze e la creatività necessarie. Per questo dico alle imprese: non chiedeteci prezzi ma soluzioni, troverete partner preziosi per le vostre strategie di crescita”.

Sulla stessa lunghezza d’onda l’intervento del vicepresidente di Fedespediti, **Alessandro Pitto**, che ha voluto ricordare quanto la professionalità delle imprese di spedizioni possa essere una risorsa per le imprese che producono in questo momento di grande incertezza: “la nostra visione a 360° sulla logistica, la nostra esperienza e la varietà di soluzioni che siamo in grado di mettere in campo ci permettono di essere più performanti e affidabili rispetto alle esigenze delle imprese in import ed export. Non a caso negli Stati Uniti nell’ultimo anno si è notato un incremento della quota di mercato da parte dei freight forwarders, gli spedizionieri, a scapito della quota dei carrier marittimi.”

In chiusura anche **Giuseppe Mele** (Direttore Coesione Territoriale, Infrastrutture e Trasporti di Confindustria) è intervenuto sull’esenzione alle norme antitrust per le shipping line: “se la ratio del regolamento sui consorzi, quando è stato introdotto, era favorire la globalizzazione, oggi assistiamo all’effetto contrario: un’inversione di rotta da parte delle imprese che stanno seriamente pensando a reshoring e accorciamento delle filiere di approvvigionamento. Chi regola il mercato deve interrogarsi seriamente su cosa è possibile fare per interrompere questo trend e tornare a favorire un commercio globalizzato e ridurre il clima di incertezza”.

Confetra: “Al Governo proponiamo un patto: semplificazioni in cambio di investimenti green”

“Proponiamo al Ministro (Enrico Giovannini, ndr) un ‘Patto Pnrr’: lo Stato faccia davvero le riforme che attendiamo da oltre un decennio, ed ogni euro risparmiato dalle imprese logistiche sugli assurdi oneri burocratici tutti e soli italiani sarà investito per accelerare la transizione green”. Lo ha affermato Guido Nicolini, vertice di Confetra, al termine di un incontro con il titolare del dicastero che ora intitolato alle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili.

La proposta del numero uno della Confederazione arriva come replica – non è chiaro quanto provocatoria – a un rilievo del ministro, che secondo quanto riferito dallo stesso Nicolini avrebbe evidenziato durante l’incontro che “non ci sono le risorse per fare tutto, che a proposito di Pnrr ci si è troppo concentrati sulla parte risorse e poco su quella riforme, e che la transizione green va accelerata più che resa graduale”.

Considerazioni che Confetra dice di condividere, ricordando come il settore da oltre due anni aspetti un pacchetto di semplificazioni “a costo zero ed altissimo impatto”, che possa fare ordine nel contesto normativo e burocratico attuale: “Abbiamo circa 440 procedimenti amministrativi di controllo sulla merce e sui vettori spalmati su 17 pubbliche amministrazioni, quando la media europea è di non oltre 50 e quasi tutti coordinati dai *Custom Office* nazionali. Attendiamo dal 2016 un DPCM attuativo per lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli, la famosa Single Window One Stop Shop operativa in tutta Europa tranne che da noi. Siamo l’unico Paese europeo ad avere il doppio controllo Dogana – Guardia di Finanza sulle merci. Siamo l’unico Paese europeo ad avere una legislazione sulle spedizioni che risale al periodo fascista, il Codice Civile del 1942, e non abbiamo neanche adottato la lettera di vettura elettronica e-CMR prevista dalla Convenzione di Ginevra. Nella maggior parte dei porti italiani, nelle ore di punta, i camion fanno dalle 5 alle 8 ore di fila per il carico merce, perché non esiste un sistema che garantisca l’appuntamento intermodale. E siamo l’unico Paese europeo ad avere tre soggetti di controllo per il Settore – Antitrust, ART, AgCom – in aggiunta ai ministeri vigilanti ed alla giustizia ordinaria”.

Da cui la proposta al Ministero: “Lo Stato faccia davvero le riforme che attendiamo da oltre un decennio, ed ogni euro risparmiato dalle imprese logistiche sugli assurdi oneri burocratici tutti e soli italiani sarà investito per accelerare la transizione green”.

Silvia Moretto all'attacco del monopolio delle shipping lines

Il presidente di Fedespedit, Silvia Moretto, e il vicepresidente di Fedespedit, Alessandro Pitto, hanno partecipato al webinar “Un mare in Tempesta” organizzato da **ANIMP** (Associazione Nazionale di Impiantistica industriale aderente a **Confindustria**) per discutere con i protagonisti – operatori logistici, imprese e shipping line – l’andamento anomalo dei noli marittimi verificatosi a partire dalla metà del 2020 e l’impatto sulla filiera impiantistica. Il webinar si è aperto con l’intervento di scenario di SRM a cura di Alessandro Panaro e Arianna Buonfanti che hanno illustrato i trend del mercato dei noli marittimi nel 2020 e le strategie messe in campo dalle shipping line in reazione alla crisi pandemica, dando in chiusura un’idea dei possibili sviluppi del trasporto container nel 2021.

“La tempesta perfetta che si è abbattuta sulla supply chain marittima globale nel 2020 arriva da lontano – ha dichiarato il presidente Moretto nel suo intervento – dal momento in cui le shipping line hanno potuto organizzarsi in tre consorzi, le attuali Alleanze, che hanno permesso loro di controllare il mercato lato mare – il controllo della tratta Far East da parte delle tre alleanze armatoriali globali è prossimo al 100% - e lato terra, attraverso acquisizioni societarie nel settore del terminalismo portuale e delle spedizioni e politiche commerciali molto aggressive, che mirano a erodere quote di mercato di operatori che tradizionalmente non

Queste strategie derivano dal Consortia Block Exemption Regulation (CBER), che consente alle shipping line di godere dell'esenzione alle norme antitrust UE, che si aggiunge ad aiuti di Stato e tassazione favorevole (intorno al 7%) concessa alle shipping line e non a tutti i principali competitor e operatori economici lungo la filiera da esse controllata, che sono soggetti alla tassazione standard riservata alle aziende private (per gli spedizionieri è in media del 27%).

Image: Moretto%20Silvia_Pres%20Fedespedi_media.jpg

Silvia Moretto

“Se la ratio del CBER è garantire un servizio di qualità lungo la supply chain marittima – ha continuato Moretto – oggi vediamo come questa stessa ratio sia disattesa nella prassi dai carrier marittimi, che agiscono come private company, controllando la capacità di stiva per sostenere il costo dei noli e riducendo ai minimi la qualità (precipitata al 34% a fine 2020, secondo dati Alphaliner, senza previsioni di ripresa nell'immediato). Ci troviamo dunque nella situazione paradossale per la quale nell'anno in cui è macroscopicamente venuto a mancare il prerequisito di legittimità dell'esenzione antitrust per le compagnie – ossia la qualità del servizio - queste ultime si sono viste prorogare dalla Commissione Europea tale esenzione per altri 4 anni. Questo non potrà che rafforzare l'oligopolio delle shipping line, a discapito di tutti gli altri soggetti della filiera fino ad arrivare ai caricatori, alle imprese che producono e dunque importano ed

esportano”

Il presidente Moretto ha poi voluto ricordare che “tutti gli operatori della supply chain marittima a livello europeo – CLECAT, ESC, FEPORT – e italiano – Confetra, insieme a tutte le sue associazioni, inclusa Fedespediti - si sono espresse per il no alla proroga del CBER e durante il 2020 hanno denunciato alla Commissaria alla concorrenza Vestager il comportamento volto esclusivamente al profitto delle shipping line, a detrimento della resilienza del commercio internazionale e della stessa ripresa economica europea. La prossima settimana tutte le categorie, comprese gli armatori, sono state convocate dalla Commissione UE per una nuova audizione: speriamo possa essere una occasione di dialogo aperto e franco con le Istituzioni europee. Ci aspettiamo che il dialogo sul ruolo che gli operatori della logistica – supportati da un’azione di semplificazione normativa, digitalizzazione e infrastrutturazione adeguata - possono e devono giocare per il Sistema Paese si apra anche in Italia. La logistica e la filiera dei trasporti vanno messe al centro dell’agenda politica nazionale e comunitaria”.

Moretto ha poi concluso con una nota positiva sul ruolo che gli spedizionieri possono giocare nella relazione con le imprese produttrici: “Se su politiche di gestione dei container vuoti e blank sailing crediamo che le shipping line stiano agendo per ristabilire la normalità, sui costi dei noli crediamo che la volontà sia quella di imporre una nuova normalità con prezzi che rimarranno elevati almeno per tutto il 2021 e crediamo anche oltre. Ovviamente un numero sempre più esiguo di soggetti che offrono servizi di trasporto via mare oggi impedisce a noi spedizionieri una negoziazione bilanciata sul mercato container in termini di potere contrattuale. Possiamo tuttavia trovare soluzioni innovative che permettano comunque alle imprese di raggiungere i propri obiettivi. Gli

spedizionieri hanno l'esperienza, la visione, le competenze e la creatività necessarie. Per questo dico alle imprese: non chiedeteci prezzi ma soluzioni, troverete partner preziosi per le vostre strategie di crescita".

Sulla stessa lunghezza d'onda l'intervento del **vicepresidente di Fedespediti, Alessandro Pitto, che ha voluto ricordare quanto la professionalità delle imprese di spedizioni possa essere una risorsa per le imprese che producono in questo momento di grande incertezza**: "la nostra visione a 360° sulla logistica, la nostra esperienza e la varietà di soluzioni che siamo in grado di mettere in campo ci permettono di essere più performanti e affidabili rispetto alle esigenze delle imprese in import ed export. Non a caso negli Stati Uniti nell'ultimo anno si è notato un incremento della quota di mercato da parte dei freight forwarders, gli spedizionieri, a scapito della quota dei carrier marittimi."

In chiusura anche Giuseppe Mele (Direttore Coesione Territoriale, Infrastrutture e Trasporti di Confindustria) è intervenuto sull'esenzione alle norme antitrust per le shipping line: "se la ratio del regolamento sui consorzi, quando è stato introdotto, era favorire la globalizzazione, oggi assistiamo all'effetto contrario: un'inversione di rotta da parte delle imprese che stanno seriamente pensando a reshoring e accorciamento delle filiere di approvvigionamento. Chi regola il mercato deve interrogarsi seriamente su cosa è possibile fare per interrompere questo trend e tornare a favorire un commercio globalizzato e ridurre il clima di incertezza".

Pacchetto Trieste nel Recovery plan, gli operatori del Porto esultano: «Faremo in cinque anni quello che altrimenti si sarebbe fatto in 20»

LINK: <https://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2021/03/20/news/pacchetto-trieste-nel-recovery-plan-gli-operatori-del-porto-esultano-faremo-in-...>

Pacchetto Trieste nel Recovery plan, gli operatori del Porto esultano: «Faremo in cinque anni quello che altrimenti si sarebbe fatto in 20» Enrico Samer, imprenditore portuale, presidente della Samer & Co. Shipping La soddisfazione di operatori e sindacati per l'ampliamento delle risorse destinate dall'esecutivo al "pacchetto Trieste" Diego D'Amelio 20 Marzo 2021 TRIESTE «Faremo in cinque anni quello che si sarebbe fatto in venti». Operatori e sindacati del porto di Trieste festeggiano la conferma da parte del governo Draghi del finanziamento previsto per lo sviluppo dello scalo all'interno del Recovery Plan. Lo considerano il riconoscimento definitivo delle prospettive marittime giuliane, ma mettono in guardia allo stesso tempo sull'importanza di garantire procedure burocratiche snelle. Senza dimenticare che la città dovrà capire che la crescita dei traffici potrà anche comportare qualche disagio sul fronte ambientale. L'agente e terminalista Enrico Samer sottolinea che «il punto più importante è che Trieste e

Genova siano riconosciuti come i porti principali d'entrata in Italia. È un grande successo: da anni non si sentivano cose così sagge, ma Trieste è d'altra parte un porto con enorme potenzialità, che ha un piano regolatore approvato e player antichi e nuovi pronti a portare ulteriori traffici grazie alle nuove infrastrutture già previste, perché l'Autorità portuale ha ben chiari i progetti». Secondo Samer, «poter disporre dei 400 milioni del Recovery permette di fare in cinque anni ciò che si sarebbe fatto in venti. I privati sono pronti a investire e il pubblico apre la strada facendo la sua parte, finanziando progetti prioritari che creeranno nuovi flussi di merci e un indotto importante di lavoro portuale». Mentre sta ultimando i preparativi per l'avvio della Piattaforma logistica (la prima nave arriverà oggi), Francesco Parisi non elude i possibili problemi del futuro: «I tempi per utilizzare i fondi sono stretti e mi auguro che i tempi italiani dei lavori pubblici permettano di impiegare tutte le risorse. Vedo inoltre all'orizzonte in città il timore che i volumi

del porto possano crescere, con l'inevitabile impatto che questo comporta. Cerchiamo tutti di fare attività sostenibili, ma l'impatto zero non esiste e vedo opposizioni alla crescita di quei traffici che questi investimenti servono a far crescere. Dobbiamo capire se si vuol fare di Trieste un porto che lavora o una sorta di piccola Montecarlo». A nome di tutti gli operatori, il presidente regionale di **Confetra** Stefano Visintin spiega che «lo stanziamento del Recovery premia il lavoro fatto per tempo dall'Autorità portuale: c'è chi altrove si lamenta dei troppi soldi per Trieste, ma con una piccola nota polemica rilevo che evidentemente non hanno presentato progetti nei termini previsti. Per stare dentro il Next Generation Eu serve fare transizione green: vengono premiate l'idea dell'elettrificazione delle banchine per ridurre l'impatto ambientale, la riqualificazione di Servola e le bonifiche. Bene anche il sostegno all'intervento sull'ultimo miglio ferroviario, che valorizza un porto che ha mostrato con i fatti che è possibile il

passaggio dalla gomma al ferro». Visintin difende la scelta di concentrare gli investimenti a Trieste: «Il resto del Fvg? Il piano del governo sarà un volano per tutta la piattaforma logistica regionale, che è al servizio dell'Europa centrale». Il plauso è anche dei lavoratori. Stefano Puzzer (Clpt) nota che «il porto di Trieste ha ritrovato interesse in Italia dopo essere stato completamente dimenticato: questo fa ben sperare per il futuro. Speriamo che tutti gli investimenti siano fatti tutti alla luce del sole e che non siano i soliti progetti che costano alla fine il doppio del previsto e non vengono mai finiti. Speriamo che, dopo tutto questo, si crei anche la scuola per i lavoratori portuali, magari in Porto vecchio: una scuola di formazione sia per chi già oggi è impiegato in porto, sia per ragazzi e ragazze che vorrebbero lavorare in porto e a cui vanno date le basi». -

SULLE FUNZIONI DEL MIMS E L'ORGANIZZAZIONE INTERNA

Confetra dal vice ministro Bellanova

Per Nicolini servono scelte definitive per il Settore e per il Paese nel secolo della logistica: simul stabunt, simul cadent secondo il presidente



Guido Nicolini

ROMA - Il presidente di Confetra Guido Nicolini, la vicario Silvia Moretto e il vice ministro Teresa Bellanova si sono incontrati sui temi afferenti il nuovo Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile, mettendo a fuoco le urgenze e gli impegni.

"Ci sono tante questioni contingenti - ha riferito il presidente Nicolini - dalle restrizioni al Brennero al ricorso a Bruxelles a difesa dell'impianto pubblico delle AdSP. Ci sono altrettante questioni operative, solo apparentemente minori: penso, ad esempio, alla minaccia che grava sul

(segue a pagina 8)

Ancora Nicolini: "C'è poi un tema più generale, di approccio e di cornice: il Governo deve acquisire il ruolo strategico della Logistica, sistema circolatorio dell'economia reale, pilastro dell'import/export nazionale nel mondo. Lo deve al Paese, prima ancora che al Settore. Tra Via della Seta, guerra dei dazi, Brexit, Rotta Artica, 5G e autostrade digitali, blockchain e smart data, oggi i temi delle infrastrutture materiali e immateriali, dei flussi dati e merci, delle barriere al commercio internazionale, della digital transformation e della transizione green, sono divenuti i dossier più rilevanti nella politica economica degli Stati e nelle relazioni tra Stati.

Geopolitica, geoeconomia e logistica stanno determinando i nuovi equilibri globali perché il fattore 'tempo di trasferimento' è divenuto ben più importante di altri storici asset competitivi.

Se l'Italia vuole giocare questa partita, deve attrezzarsi. Da tutti i punti di vista: dalla rapida realizzazione delle infrastrutture utili, al sostegno alla crescita delle imprese del Settore, passando per una robusta semplificazione del quadro normativo e regolatorio. Solo se saremo protagonisti di tali dinamiche, potremo ambire anche a modificarne gli aspetti meno sostenibili e giusti dal punto di vista sia ambientale che socioeconomico. Altrimenti saremo marginali nel mondo e, benché vada, domiciliati di iniziative altrui".

La numero due di Confetra e leader degli spedizionieri internazionali, Silvia Moretto, ha aggiunto: "Confidiamo che con il nuovo Ministero - e con il coordinamento dei ministeri della Mobilità Sostenibile, dello Sviluppo, della Transizione Ecologica e dell'Innovazione - si possa finalmente affrontare il tema della funzione logistica del Paese con una visione unitaria, strutturata, trasversale".

Confetra dal vice ministro

ciclo operativo delle verifiche sulla merce se si consolidasse una interpretazione estensiva della normativa sui controlli radiometrici. Ci sono, inoltre, tanti temi di regolazione stratificata e contraddittoria - tra ART, AgCom, Anac, Ansfisa, Antitrust, Codice Appalti, Codice Doganale - che nelle nostre imprese fanno lavorare più avvocati e consulenti che trasportatori e spedizionieri". Ma molti di questi temi - ha detto ancora - "necessitano di un presidio istituzionale ed amministrativo stringente. Di qui il nostro appello affinché, quanto prima ed anche attraverso l'assegnazione delle Deleghe a vice ministri e Sottosegretari, il nuovo MIMS sia reso operativo a pieno regime. Abbiamo appreso dalla stampa del cambio di denominazione, e prima ancora di assetto, con la costituzione di un terzo Dipartimento. Che immagino

andrà riempito di contenuti, di personale e di funzioni. Il nostro appello è: mettete subito la "macchina" in condizione di correre".

Noli dei container, industria in allarme per il caro prezzi

Attività marittima

Tra luglio 2020 e febbraio 2021 il costo medio è aumentato di quattro volte

Mele (Confindustria): «Costi insostenibili e spiazzamento competitivo dell'export»

Raoul de Forcade

Noli container alle stelle e qualità di servizio per il cliente finale, e anche per le società di spedizione, ai minimi storici. L'epidemia di Covid (ma non solo) ha creato, nel mondo dello shipping, quello che il presidente di Fedespedit, Silvia Moretto, definisce «una tempesta perfetta», come è emerso in un webinar organizzato da Animp (l'Associazione nazionale d'implantistica industriale).

A suffragare l'allarme lanciato dalle associazioni di categoria, i dati messi a punto da Srm, il centro studi di Intesa Sanpaolo. Secondo lo Scfi (Shanghai containerized freight index), il nolo di un container sulla rotta Shanghai-Europa (le elaborazioni sono di Srm su dati Clarkson), a luglio 2020, mese in cui il trasporto marittimo, dopo gli effetti del lockdown, ha cominciato a ricrescere, aveva un valore medio di 906,2 dollari; a febbraio 2021 il valore medio è cresciuto a 4.190,25 dollari, con un incremento del 362,4%. A febbraio 2020 per imbarcare un teu (container da 20 piedi) su quella rotta bastavano 829,33 dollari (l'aumento nel '21 è



Domanda in crescita

L'export della Cina verso gli Usa è aumentato del 54,5% nel secondo semestre 2020 e i porti si sono congestionati

stato quindi del 405%). Sulla rotta Shanghai-Med, a luglio 2020 il valore medio era di 946,6 dollari a febbraio 2021 il valore è arrivato a 4.253,25 dollari, con un incremento del 349,3%. A febbraio 2020 ne bastavano 978,67 (+335% nel '21).

Le cause di questa impennata sono diverse. In primo luogo, spiegano i tecnici di Srm, l'interruzione delle supply chain (dovuta alla prima fase di lockdown del Covid); poi una strategia dei carrier di controllo dell'offerta: il *blank sailing*, ossia la cancellazione di alcune partenze programmate di navi, spostando il carico previsto alla partenza successiva o su altri carrier alleati. Nel secondo semestre 2020, poi, si è avuto, rispetto al primo, un aumento della domanda su alcuni mercati. L'export da Cina a Usa è aumentato del 54,5% (gli americani hanno puntato su beni di consumo)

e quello dalla Cina verso l'Ue del 27%. Questo ha creato una congestione dei porti (specie in Usa dove molti operatori erano malati di Covid e i carichi non venivano scaricati). Di conseguenza, si è creata una carenza di container vuoti in Cina. «Da un lato - afferma Alessandro Pitto, vicepresidente di Fedespedit - i nostri clienti subiscono un aumento dei costi, dall'altro un crollo del livello dei servizi. Inoltre le maggiori shipping line hanno potuto organizzarsi in tre alleanze (The Alliance, Ocean Alliance e 2M, ndr) che controllano il mercato del mare e godono di esenzioni alle norme antitrust Ue (grazie al regolamento Cber, ndr). Un oligopolio che controlla sempre più anche terminal e trasporti terrestri». Anche Giuseppe Mele, direttore Coesione territoriale, infrastrutture e trasporti di Confindustria, nel corso del webinar, ha ricordato le numerose segnalazioni, tra gli associati, su «crescita dei prezzi e incertezza sulla disponibilità dei noli marittimi», con «costi insostenibili e spiazzamento competitivo delle nostre esportazioni».

di riproduzione riservata

Fedespedit: Moretto, aiuti di Stato e tassazione favorevole permettono a shipping line di agire in oligopolio. I risultati sono crollo qualità e affidabilità del servizio

(FERPRESS) – Milano, 22 MAR – Il Presidente di Fedespedit, Silvia Moretto, e il Vicepresidente di Fedespedit, Alessandro Pitto, hanno partecipato al webinar “Un mare in Tempesta” organizzato da ANIMP (Associazione Nazionale di Impiantistica industriale aderente a Confindustria) per discutere con i protagonisti – operatori logistici, imprese e shipping line – l’andamento anomalo dei noli marittimi verificatisi a partire dalla metà del 2020 e l’impatto sulla filiera impiantistica.

Il webinar si è aperto con l’intervento di scenario di SRM a cura di Alessandro Panaro e Arianna Buonfanti che hanno illustrato i trend del mercato dei noli marittimi nel 2020 e le strategie messe in campo dalle shipping line in reazione alla crisi pandemica, dando in chiusura un’idea dei possibili sviluppi del trasporto container nel 2021.

“La tempesta perfetta che si è abbattuta sulla supply chain marittima globale nel 2020 arriva da lontano – ha dichiarato il Presidente Moretto nel suo intervento – dal momento in cui le shipping line hanno potuto organizzarsi in tre consorzi, le attuali Alleanze, che hanno permesso loro di controllare il mercato lato mare – il controllo della tratta Far East da parte delle tre alleanze armatoriali globali è prossimo al 100% – e lato terra, attraverso acquisizioni societarie nel settore del terminalismo portuale e delle spedizioni e politiche commerciali molto aggressive, che mirano a erodere quote di mercato di operatori che tradizionalmente non sono competitor ma clienti delle compagnie marittime.

Queste strategie derivano dal Consortia Block Exemption Regulation (CBER), che consente alle shipping line di godere dell’esenzione alle norme antitrust UE, che si aggiunge ad aiuti di Stato e tassazione favorevole (intorno al 7%) concessa alle shipping line e non a tutti i principali competitor e operatori economici lungo la filiera da esse controllata, che sono soggetti alla tassazione standard riservata alle aziende private (per gli spedizionieri è in media del 27%).

“Se la ratio del CBER è garantire un servizio di qualità lungo la supply chain marittima – ha continuato il Presidente Moretto – oggi vediamo come questa stessa ratio sia disattesa nella prassi dai carrier marittimi, che agiscono come private company, controllando la capacità di stiva per sostenere il costo dei noli e riducendo ai minimi la qualità (precipitata al 34% a fine 2020, secondo dati Alphaliner, senza previsioni di ripresa nell’immediato). Ci troviamo dunque nella situazione paradossale per la quale nell’anno in cui è macroscopicamente venuto a mancare il prerequisito di legittimità dell’esenzione antitrust per le compagnie – ossia la qualità del servizio – queste ultime si sono viste prorogare dalla Commissione Europea tale esenzione per altri 4 anni. Questo non potrà che rafforzare l’oligopolio delle shipping line, a discapito di tutti gli altri soggetti della filiera fino ad arrivare ai caricatori, alle imprese che producono e dunque importano ed esportano”

Il Presidente Moretto ha poi voluto ricordare che “tutti gli operatori della supply chain marittima a livello europeo – CLECAT, ESC, FEPORT – e italiano – Confetra, insieme a tutte le sue associazioni, inclusa Fedespedit – si sono espresse per il no alla proroga del CBER e durante il 2020 hanno denunciato alla Commissaria alla concorrenza Vestager il comportamento volto esclusivamente al profitto delle shipping line, a detrimento della resilienza del commercio internazionale e della stessa ripresa economica europea. La prossima settimana tutte le categorie,

comprese gli armatori, sono state convocate dalla Commissione UE per una nuova audizione: speriamo possa essere una occasione di dialogo aperto e franco con le Istituzioni europee. Ci aspettiamo che il dialogo sul ruolo che gli operatori della logistica – supportati da un’azione di semplificazione normativa, digitalizzazione e infrastrutturazione adeguata – possono e devono giocare per il Sistema Paese si apra anche in Italia. La logistica e la filiera dei trasporti vanno messe al centro dell’agenda politica nazionale e comunitaria”.

Moretto ha poi concluso con una nota positiva sul ruolo che gli spedizionieri possono giocare nella relazione con le imprese produttrici: “Se su politiche di gestione dei container vuoti e blank sailing crediamo che le shipping line stiano agendo per ristabilire la normalità, sui costi dei noli crediamo che la volontà sia quella di imporre una nuova normalità con prezzi che rimarranno elevati almeno per tutto il 2021 e crediamo anche oltre. Ovviamente un numero sempre più esiguo di soggetti che offrono servizi di trasporto via mare oggi impedisce a noi spedizionieri una negoziazione bilanciata sul mercato container in termini di potere contrattuale. Possiamo tuttavia trovare soluzioni innovative che permettano comunque alle imprese di raggiungere i propri obiettivi. Gli spedizionieri hanno l’esperienza, la visione, le competenze e la creatività necessarie. Per questo dico alle imprese: non chiedeteci prezzi ma soluzioni, troverete partner preziosi per le vostre strategie di crescita”.

Sulla stessa lunghezza d’onda l’intervento del Vicepresidente di Fedespediti, Alessandro Pitto, che ha voluto ricordare quanto la professionalità delle imprese di spedizioni possa essere una risorsa per le imprese che producono in questo momento di grande incertezza: “la nostra visione a 360° sulla logistica, la nostra esperienza e la varietà di soluzioni che siamo in grado di mettere in campo ci permettono di essere più performanti e affidabili rispetto alle esigenze delle imprese in import ed export. Non a caso negli Stati Uniti nell’ultimo anno si è notato un incremento della quota di mercato da parte dei freight forwarders, gli spedizionieri, a scapito della quota dei carrier marittimi.”

In chiusura anche Giuseppe Mele (Direttore Coesione Territoriale, Infrastrutture e Trasporti di Confindustria) è intervenuto sull’esenzione alle norme antitrust per le shipping line: “se la ratio del regolamento sui consorzi, quando è stato introdotto, era favorire la globalizzazione, oggi assistiamo all’effetto contrario: un’inversione di rotta da parte delle imprese che stanno seriamente pensando a reshoring e accorciamento delle filiere di approvvigionamento. Chi regola il mercato deve interrogarsi seriamente su cosa è possibile fare per interrompere questo trend e tornare a favorire un commercio globalizzato e ridurre il clima di incertezza”.

Fedespedit, l'andamento anomalo dei noli è frutto della decisione sbagliata di prorogare l'esenzione antitrust per lo shipping containerizzato

Moretto: «se la ratio del CBER è garantire un servizio di qualità lungo la supply chain marittima, oggi vediamo come questa stessa ratio sia disattesa nella prassi dai carrier marittimi»

inforMARE - L'attuale iperbolica crescita delle performance finanziarie delle compagnie di navigazione containerizzate derivante da un andamento anomalo dei noli e da una situazione di monopolio del mercato non è frutto né del caso né delle circostanze, ma di scelte sbagliate compiute negli ultimi anni, in particolare dall'Unione Europea. Lo ha sottinteso Silvia Moretto, presidente di Fedespedit, la federazione degli spedizionieri italiani, intervenendo venerdì al webinar dal titolo "Un mare in Tempesta" che è stato organizzato da ANIMP (Associazione Nazionale di Impiantistica industriale aderente a Confindustria) per discutere con i protagonisti - operatori logistici, imprese e compagnie di navigazione - dell'andamento anomalo dei noli marittimi verificatosi a partire dalla metà del 2020 e dell'impatto sulla filiera impiantistica.

«La tempesta perfetta che si è abbattuta sulla supply chain marittima nel 2020 - ha rilevato Moretto - arriva da lontano: dal momento in cui le shipping line hanno potuto organizzarsi in tre consorzi, le attuali alleanze, che hanno permesso loro di controllare il mercato lato mare - il controllo della tratta Far East da parte delle tre alleanze armatoriali globali è prossimo al 100% - e lato terra, attraverso acquisizioni societarie nel settore del terminalismo portuale e delle spedizioni e politiche commerciali molto aggressive, che mirano a erodere quote di mercato di operatori che tradizionalmente non sono competitor ma clienti delle compagnie marittime. Queste strategie - ha denunciato la presidente di Fedespedit - derivano dal Consortia Block Exemption Regulation (CBER), che consente alle shipping line di godere dell'esenzione alle norme antitrust UE, che si aggiunge ad aiuti di Stato e tassazione favorevole (intorno al 7%) concessa alle shipping line e non a tutti i principali competitor e operatori economici lungo la filiera da esse controllata, che sono soggetti alla tassazione standard riservata alle aziende private (per gli spedizionieri è in media del 27%)».

«Se la ratio del CBER è garantire un servizio di qualità lungo la supply chain marittima - ha proseguito Moretto - oggi vediamo come questa stessa ratio sia disattesa nella prassi dai carrier marittimi, che agiscono come private company, controllando la capacità di stiva per sostenere il costo dei noli e riducendo ai minimi la qualità (precipitata al 34% a fine 2020, secondo dati Alphaliner, senza previsioni di ripresa nell'immediato). Ci troviamo dunque nella situazione paradossale per la quale nell'anno in cui è macroscopicamente venuto a mancare il prerequisito di legittimità dell'esenzione antitrust per le compagnie - ossia la qualità del servizio - queste ultime - ha sottolineato Moretto riferendosi alla decisione assunta da Bruxelles un anno fa (**inforMARE** del [24 marzo](#) 2020) - si sono viste prorogare dalla Commissione Europea tale esenzione per altri quattro anni. Questo non potrà che rafforzare l'oligopolio delle shipping line, a discapito di tutti gli altri soggetti della filiera fino ad arrivare ai caricatori, alle imprese che producono e dunque importano ed esportano».

La presidente di Fedespedit ha ricordato che «tutti gli operatori della supply chain marittima a livello europeo - CLECAT, ESC, FEPORT - e italiano - Confetra, insieme a tutte le sue associazioni, inclusa Fedespedit - si sono espresse per il no alla proroga del CBER e durante il 2020 hanno denunciato alla commissaria alla concorrenza Vestager il comportamento volto esclusivamente al

profitto delle shipping line, a detrimento della resilienza del commercio internazionale e della stessa ripresa economica europea».

«La prossima settimana - ha reso noto Moretto - tutte le categorie, comprese gli armatori, sono state convocate dalla Commissione UE per una nuova audizione: speriamo possa essere una occasione di dialogo aperto e franco con le istituzioni europee. Ci aspettiamo che il dialogo sul ruolo che gli operatori della logistica - supportati da un'azione di semplificazione normativa, digitalizzazione e infrastrutturazione adeguata - possono e devono giocare per il Sistema Paese si apra anche in Italia. La logistica e la filiera dei trasporti vanno messe al centro dell'agenda politica nazionale e comunitaria».

«Se su politiche di gestione dei container vuoti e blank sailing - ha osservato ancora Moretto - crediamo che le shipping line stiano agendo per ristabilire la normalità, sui costi dei noli crediamo che la volontà sia quella di imporre una nuova normalità con prezzi che rimarranno elevati almeno per tutto il 2021 e crediamo anche oltre. Ovviamente un numero sempre più esiguo di soggetti che offrono servizi di trasporto via mare oggi impedisce a noi spedizionieri una negoziazione bilanciata sul mercato container in termini di potere contrattuale. Possiamo tuttavia - ha precisato la presidente di Fedespediti - trovare soluzioni innovative che permettano comunque alle imprese di raggiungere i propri obiettivi. Gli spedizionieri hanno l'esperienza, la visione, le competenze e la creatività necessarie. Per questo dico alle imprese: non chiedeteci prezzi ma soluzioni, troverete partner preziosi per le vostre strategie di crescita».

Anche il vicepresidente di Fedespediti, Alessandro Pitto, ha voluto mettere in risalto l'importante ruolo che le case di spedizione possono svolgere nonostante il contesto sfavorevole: «la nostra visione a 360° sulla logistica, la nostra esperienza e la varietà di soluzioni che siamo in grado di mettere in campo ci permettono di essere più performanti e affidabili rispetto alle esigenze delle imprese in import ed export. Non a caso negli Stati Uniti nell'ultimo anno si è notato un incremento della quota di mercato da parte dei freight forwarders, gli spedizionieri, a scapito della quota dei carrier marittimi».

Riferendosi agli esiti dell'esenzione alle norme antitrust per le compagnie di navigazione containerizzate, intervenendo al webinar il direttore Coesione Territoriale, Infrastrutture e Trasporti di Confindustria, Giuseppe Mele, ha rilevato che «se la ratio del regolamento sui consorzi, quando è stato introdotto, era favorire la globalizzazione, oggi - ha evidenziato - assistiamo all'effetto contrario: un'inversione di rotta da parte delle imprese che stanno seriamente pensando a reshoring e accorciamento delle filiere di approvvigionamento. Chi regola il mercato - ha concluso Mele - deve interrogarsi seriamente su cosa è possibile fare per interrompere questo trend e tornare a favorire un commercio globalizzato e ridurre il clima di incertezza». (2/2)

Amazon, lo sciopero blocca una filiera di 40mila persone

Lavoro

I sindacati: Amazon sia garante dei contratti di secondo livello dei corrieri

Ieri consegne delle 40 sedi rallentate e riprogrammate: dati incerti sulle adesioni

Cristina Casadei

Il coinvolgimento diretto dei dipendenti è parte della cultura di Amazon. «E funziona», dicono dalla società, perché «offriamo già salari competitivi, benefit e ottime opportunità di crescita professionale». Nella pratica, dei 9.500 dipendenti di Amazon, chi ha il contratto trasporti e logistica «è assunto al quinto livello, con un salario di ingresso di 1.550 euro lordi al mese. Oltre a benefit e assicurazione infortuni», spiega la società. I sindacati confederali della logistica, Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti, però, non ci stanno a ridurre i lavoratori di Amazon ai soli dipendenti diretti e sulla contrattazione di secondo livello dei 16.500 driver che fanno le consegne dei pacchi, interamente esternalizzate, consumano il primo sciopero nazionale di 24 ore della piattaforma a cui, per i sindacati, ha aderito il 75% dei lavoratori della filiera che, in tutto, sono 40mila. Da Amazon dicono però che «l'adesione dei dipendenti è stata inferiore al 10%», mentre tra i fornitori del 20%. Da Colleferro a Brandizzo, ieri, le consegne delle 40 sedi però sono state aggiornate. La protesta ha incassato la solidarietà di molti esponenti politici, dal Pd a Forza Italia a Fratelli d'Italia fino ad arrivare al 5 Stelle. L'eco, però, è internazionale, al punto che arrivano anche messaggi dall'Alabama e dalla Confederazione europea dei sindacati.

Mentre Filt, Fit e Ultrasporti, chiedevano solidarietà ai consumatori, la piattaforma, come prima cosa, ieri mattina, si è preoccupata di informare i clienti di quanto stava accadendo, attraverso una lettera scritta dalla country manager Mariangela Marsaglia: «In Amazon rispettiamo il diritto di ogni individuo ad esprimere la propria posizione e vogliamo ringraziare personalmente i colle-

ghi e i dipendenti dei fornitori dei servizi di consegna che ogni giorno lavorano per assicurare che possiate ricevere i vostri ordini». Per la manager contano i fatti: «I fatti sono che noi mettiamo al primo posto i nostri dipendenti e quelli dei fornitori terzi offrendo loro un ambiente di lavoro sicuro, moderno e inclusivo, con salari competitivi tra i più alti del settore, benefit e ottime opportunità di crescita professionale».

Per i sindacati i fatti però sono diversi e chiedono che Amazon sia un interlocutore nella contrattazione di secondo livello delle aziende associate ad Assoespressi, l'associazione che fa parte di Confetra e rappresenta i corrieri espressi. Amazon in Italia utilizza tre contratti (le, commercio e logistica, il maggioritario), ha 9.500 dipendenti diretti a tempo indeterminato ma la sua filiera, secondo Filt, Fit e Ultrasporti, si estende fino a comprendere quasi 40mila lavoratori tra tempi determinati, somministrazione, corrieri e driver di società terze. Questi ultimi, in particolare, rappresentano un anello fondamentale perché, come spiega Amazon, «l'ultimo miglio delle consegne è affidato nella sua totalità all'esterno». Per i sindacati si tratta di società praticamente monoclienti, per Amazon invece «nessuna azienda ha un accordo in esclusiva». Ad affidare i percorsi ai fornitori di servizi di consegna è però la piattaforma che spiega: «Il numero di pacchi da consegnare è assegnato ai fornitori in maniera appropriata e si basa sulla densità delle aree di consegna, sulle ore di lavoro, sulla distanza da percorrere». È questo l'algoritmo che porta i sindacati a parlare di 180 pacchi consegnati al giorno, tenuto conto che i corrieri consegnano molti pacchi per ciascuna fermata. È di questo che i sindacati vogliono parlare al tavolo con Assoespressi a cui chiedono che si sveda anche Amazon: tempi e ritmi di lavoro. E poi clausola sociale che deve essere un obbligo verso i driver in caso di cambio della committenza. E ancora salute e sicurezza, formazione, buoni pastore e premio di risultato. Lo scorso anno Amazon ha erogato un bonus di 800 euro per la continuità aziendale durante la pandemia per tutti. Danilo Morini della Filt Cgil, però, dice: «I bonus vanno contrattati, non possono essere unilaterali. È la nostra cultura».

ILLUSTRAZIONE: RENZO GAZZONI



AMAZON FLEX

Intelligenza artificiale, algoritmi e Gps organizzano le consegne del giorno

Intelligenza artificiale (Ai), algoritmi e Gps. Questi i pilastri su cui si basa la app che gestisce le consegne del colosso di Jeff Bezos. Il tutto è nella app «Amazon flex» considerata tra le più evolute nel mondo dei corrieri. Alla base c'è l'Al che con modalità di machine learning negli anni ha raccolto informazioni sugli itinerari, tempi di sosta e quant'altro. Sulla base di questi dati la stessa, giorno per giorno, calcola il numero degli autisti necessari, analizza il peso e il volume dei colli destinati nella stessa zona, l'ordine in cui devono essere caricati nel furgone e il tempo impiegato in passato. Questo è quello fatto registrare dalle «lepri» i più abili ed esperti la cui performance è il termine di paragone con cui gli autisti si misurano. Ci sono poi altre variabili chiave in Italia: la presenza del cliente per il ritiro, il traffico e il parcheggio. Tutto viene ottimiz-

zato al minuto da Amazon per le consegne dei suoi pacchi. Così se si resta in coda nel traffico per più di 5 minuti sui monitor nella sala di controllo del corriere si accende una spia e parte la chiamata: «perché ti sei fermato?». Una impari lotta contro il tempo che esercita una forte pressione sugli autisti. Inoltre la app non considera i tempi accessori ovvero quando l'autista esce dalla sede del corriere per raggiungere il sito Amazon. Gli autisti parlano di algoritmo-incubo, che impedisce la pausa per i bisogni fisiologici o il pranzo perché si cerca di recuperare il tempo perso per non dovere riportare in magazzino dei pacchi non consegnati. Per questo ieri i sindacati chiedevano «dignità per le persone, la sconfitta della precarietà e per garantire un lavoro di qualità».

— Enrico Netti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'AVVISATORE MARITTIMO

PORTI ITALIANI

Pcs nazionale, Uirnet non si ferma

A Trieste la prima nave della piattaforma Hhla, le cozze non bloccano Livorno

ALBERTO GIHARA

GENOVA. Uirnet, la società guidata da Rodolfo De Dominicis a cui è affidato il compito di realizzare la piattaforma logistica nazionale, ossia il port community system di porti e interporti italiani, prosegue la propria attività. Nonostante le difficoltà incontrate negli anni scorsi con il concessionario tecnico, con cui è stato trovato un accordo ancora per quest'anno, e nonostante le critiche ricevute da più parti, da Confetra a alcune Autorità di sistema, sarebbe prossimo l'ingresso di un nuovo porto nel sistema, mentre altri quattro sarebbero intenzionati a aderire. Finora il Pcs nazionale, modellato sull'E-port di Genova, è operativo soltanto a Savona, dove la sperimentazione si è conclusa lo scorso febbraio.

Operativo il terminal Hhla

È arrivata a Trieste il 20 marzo la "Ulusoy 14", la nave ro-ro che ha inaugurato il terminal della nuova piattaforma logistica Hhla Pli Italy. La quota di maggioranza del terminal è stata acquisita al principio del 2021 dal gruppo terminalistico tedesco Hhla di Amburgo. La nave, che appartiene alla compagnia turca

sto periodo sono stati raggiunti risultati importanti, come sottolinea la stessa Agenzia: sono state effettuate 4.500 visite e 1.600 controlli scanner, questi ultimi compiuti con una moderna apparecchiatura Iicv 6033. In questa struttura, la prima del suo genere aperta in Italia, Dogana,

Guardia di finanza, veterinari e medici del ministero della Salute, fitopatologo e funzionari Icc possono svolgere contestualmente le attività di verifica della merce.

Livorno, nuove analisi

Il percorso per la realizzazione della Darsena Europa a Livorno subirà un ritardo di almeno 49 giorni a causa dell'affaire delle cozze

al benzopirene. È questo il tempo necessario a completare le nuove analisi richieste dall'Autorità di sistema portuale a due diversi laboratori. Secondo l'assessore regionale toscano alle Infrastrutture, Stefano Baccelli, i valori anomali che hanno bloccato la conferenza dei servizi potrebbero essere dovuti a un errore di laboratorio. Il nuovo pre-

Venezia. Da un lato, la Regione Veneto ha ceduto l'uno per cento della sua partecipazione in Avps, passando dal 51 al 50 per cento.

A acquisirlo è stato l'altro socio, Venezia Investimenti, di cui fanno parte Msc, Costa Crociere, Royal Caribbean e Global Limcan, che è passata dal 48 al 49 per cento. Avps è la società che a sua volta controlla il 53 per cento Venezia terminal passeggeri, ossia la stazione marittima di Venezia, la cui concessione scade nel 2024. Il 22,18 per cento è di Fimpax, altra società che raggruppa operatori portuali, alla cui guida è dallo scorso anno come presidente Luigi Merlo. Dall'altro lato l'Autorità di sistema portuale procede con il progetto di un nuovo terminal crociere provvisorio a Marghera, da realizzare entro il 2022. È stata bandita la gara per l'affidamento dei servizi tecnici di ingegneria e architettura per la progettazione e la fattibilità del terminal.

Ulusoy Sealines, è stata accolta dal nuovo amministratore delegato del terminal, Antonio Barbara. Il servizio collega tutti i sabati Trieste con il porto turco di Cesme, vicino a Smirne.

Cus Spezia, primi sei mesi

Il Centro unico servizi (Cus), inaugurato dall'Agenzia delle dogane nel retroporto di Santo Stefano Magra al servizio del porto

della Spezia, ha compiuto sei mesi di attività. In que-

sidente dell'Asp del Tirreno settentrionale, Lorenzo Guerrieri, ha assicurato che il progetto della Darsena non è a rischio e che "potrebbe essere presa in considerazione l'ipotesi di una perimetrazione sin parziale" per superare le obiezioni del ministero della Transizione ecologica.

Movimenti a Venezia

Si muovono alcune pedine nel prezioso, ma turbolento settore delle banchine passeggeri nel porto di



Il porto di Livorno: a sinistra, i riempimenti della Darsena Europa

Tempi lunghi per i lavori sul ponte, gli operatori di Val da Rio protestano

► Registrato un crollo del traffico-merci di circa il 12 per cento

CHIOGGIA

Il perdurare dei lavori di consolidamento delle strutture portanti del ponte delle Trezze sta mettendo a durissima prova l'economia dello scalo mercantile di Val da Rio, nell'indifferenza delle autorità politiche e degli enti. Lo denunciano gli operatori tramite le loro associazioni Assoagenti Veneto, Assosped e Confetra Nord Est.

A conti fatti, confrontati i semestri del 2019 e del 2020, l'Autorità portuale ha calcolato che, a causa dei limiti imposti al pas-

saggio dei carichi eccezionali e dei mezzi pesanti in genere, i traffici hanno registrato un crollo del 12 per cento; pari a circa 37 mila 900 tonnellate di merci varie rispetto all'anno precedente; approssimativamente, duemila transiti in meno.

"Tutto questo - sottolinea Paolo Salvaro presidente di Confetra Nord Est - è accaduto nell'apparente, totale indifferenza del comune di Chioggia e della Regione cui ora chiediamo formalmente di intervenire a difesa delle sopravvivenza delle imprese e dei posti di lavoro". Salvaro prosegue denunciando il fatto che sin dall'inizio dei lavori in corso, "gli operatori della portualità continuano ad essere mantenuti all'oscuro della natura degli interventi e perfino della data in cui il tratto stradale

potrà finalmente essere collaudato. Come se tutto questo non bastasse abbiamo perfino constatato che il transito dei mezzi pesanti sul ponte delle Trezze non è vietato a tutti. I mezzi pesanti più di 44 tonnellate dei trasportatori muniti di autorizzazioni permanenti continuano, infatti, a passarvi sopra. Come se le tonnellate degli uni pesassero di più rispetto alle tonnellate degli altri: un evidente paradosso".

PROTESTA

Gli operatori denunciano pure "la scarsissima considerazione riservata dall'Anas ad un accurato studio condotto sul ponte da un ingegnere nominato dall'Autorità Portuale secondo il quale le strutture del ponte potrebbero reggere, con un ampio

marginale di sicurezza il transito di tre convogli pesanti, uno dietro l'altro.

Seppur con le dovute cautele, il penalizzante limite stabilito un anno fa potrebbe dunque essere superato, stando alla perizia in questione. "Invece di prenderne atto - commenta Tommaso Sitran, rappresentante di Assosped per il porto di Chioggia - l'ente che soprintende alle strade nazionali si è limitato a fornire risposte parziali; comunque, assolutamente inesauritive". Sta di fatto che, recentemente, un vettore cui erano state consigliate modalità inaccettabili, si è alla fine rassegnato a rinunciare ai servizi disponibili a Val da Rio. In questo caso, è venuto meno un traffico da 900 tonnellate". In ultima analisi lo scalo clodense, fortemente specializza-

tosì nel corso degli anni nella spedizione dei prodotti d'eccellenza dell'industria metalmeccanica pesante del Nord Est, versa ormai al limite del tracollo.

Le restrizioni hanno, inoltre, azzerato le attività di assemblaggio dei grandi macchinari da imbarcare, sui piazzali attrezzati. Un colpo durissimo per l'occupazione. Per sincerarsi del valore economico e sociale di queste attività, basti considerare che, nel 2019, il solo montaggio di due modernissime gru (alte 35 metri, larghe 24, pesanti ben 574 tonnellate ciascuna) destinate al porto di Liverpool aveva garantito lo stipendio a numerosi tecnici ed operai specializzati per più di otto mesi.

Roberto Perini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CHIOGGIA Lo scalo di Val da Rio

Quattro chiacchiere con Guido Nicolini, **Confetra**: la corsa della logistica

LINK: <https://www.ilgiornaledellalogistica.it/4chiacchiere/quattro-chiacchiere-con-guido-nicolini-confetra-la-corsa-della-logistica/>



Quattro chiacchiere con Guido Nicolini, **Confetra**: la corsa della logistica 0 Da RedazioneGdl il 24 Marzo 2021 4 Chiacchiere Domanda d'obbligo: qual è, finora, la conta dei danni dell'emergenza Covid per il settore? Rispondo con i 'numeri' che abbiamo segnalato al Governo: nel 2020, l'export è calato del 9%, l'import del 15%: il Paese ha movimentato oltre 60 milioni di tonnellate in meno di merci. Con che ripercussioni sulle aziende? Hanno cessato le attività quasi 6mila imprese e il settore ha perso 5 miliardi di fatturato con dei picchi drammatici in alcuni segmenti. Quali in particolare? Il cargo aereo, il trasporto su gomma b2b interno, il traffico portuale prevalentemente in ambito passeggeri e crociere. Cercando di guardare il bicchiere mezzo pieno: ci sono scenari nuovi aperti dalla crisi che offrono potenzialità di crescita per le aziende del settore? Vorrei concentrarmi su ciò

che 'dobbiamo' fare. Prego. Il Paese ha una grande occasione grazie al PNRR. La Missione 3 del Piano, dedicata alle Infrastrutture sostenibili ed alla logistica, ha contenuti importanti. 28 miliardi di euro per opere ferroviarie e Smart road, mobilità di trasporto sostenibile per eccellenza. 3 miliardi per rendere i nostri porti green e per sostenere la crescita tecnologica e dimensionale della logistica nazionale. Ora o mai più insomma... Se non affrontiamo ora queste priorità assolute non faremo mai un vero salto di qualità. Il nostro settore rappresenta il sistema circolatorio dell'economia reale: circa 100 mila imprese, 80 miliardi di fatturato, oltre 1,5 milioni di addetti, quasi il 9% del Pil del Paese. La crisi ha segnato un prima e un dopo: cosa è definitivamente cambiato per il comparto, nel bene e nel male? La pandemia, soprattutto nella sua prima parte di evoluzione, è stata

come uno tsunami sul settore dei trasporti e della logistica. Tenga conto che noi non ci siamo mai fermati, non c'è lockdown che tenga. Così facendo abbiamo assolto a due ruoli. In che senso? Abbiamo fatto il nostro lavoro di 'accompagnatori' della merce su e giù per l'Italia, ma abbiamo anche evitato una crisi sociale dai riflessi imprevedibili, assicurando quotidianamente, 24 ore su 24, i beni primari sugli scaffali. E questo ruolo strategico, va detto, è stato finalmente riconosciuto alle aziende del settore. Mi piace ricordarlo, perché non vorrei che la memoria corta giocasse brutti scherzi. Ora, pur con tante perdite di vite umane, tante chiusure di aziende, tanta povertà, abbiamo davanti la grande occasione di ripartire. In che modo e verso che direzione? Siamo consapevoli che la sfida è nella sostenibilità, nella tutela dell'ambiente: e siamo pronti alla giocarcela. Quindi riassumo così:

paghiamo un prezzo enorme alla pandemia, ora dobbiamo raccogliere la sfida della ripartenza su basi nuove e competitive. C'è parecchio lavoro da fare. Lei ha dichiarato di recente "Chiudiamo la stagione dei ristori e apriamo quella delle riforme. Non solo degli ammortizzatori sociali", quali le più urgenti? Le semplificazioni. Senza dubbio. Non è possibile che lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli, Legge dal 2016, dopo 5 anni sia ancora in attesa del DPCM attuativo. Oppure che i nostri spedizionieri internazionali debbano far riferimento ad articoli del Codice Civile del 1942. O, ancora, che ogni porto adottati per i propri Terminalisti una diversa regolamentazione per le concessioni demaniali. C'è tanto lavoro da fare... Non sono chiacchiere queste, sono punti di PIL che vanno in fumo perché il Sistema diventa meno "certo", meno attrattivo per gli investimenti e quindi meno competitivo. Cosa mi dice sull'ex-works? Che è un altro problema da aggredire. Un problema che riguarda logistica e industria produttrice. In Germania l'ex-works è tra il 20 e il 25%, idem in Francia. In Italia pesa tra il 70 e il 75%. Per questo abbiamo chiesto la

creazione di un tavolo con Mise, Agenzia delle Dogane, Ice per trovare soluzioni che ci aiutino a superare questa modalità. Come si combatte il miss-match tra domanda e offerta di lavoro, particolarmente sentito nel settore della logistica e dei trasporti? Riconoscendo il ruolo strategico del settore. E quindi agendo anzitutto sulla cultura e sul messaggio, sul profilo della nostra funzione economica e sulla sua narrazione. E la scuola? Servono interventi di rafforzamento degli ITS, più sostegno ai progetti di alternanza scuola - lavoro, un grande programma nazionale per la formazione ed il placement degli autisti autotrasportatori, ma anche dei macchinisti delle locomotive ferroviarie. Insomma, gli interventi utili sarebbero tanti e di diversa natura. La formazione è indispensabile per la crescita del settore: l'emergenza ha messo un freno al pensiero (e agli investimenti) sul futuro? Assolutamente. Pensi a tutta la partita della logistica 4.0: blockchain, IoT, I.A., cybersecurity, gestione degli Smart data e 5G. In questo senso, dicevo dobbiamo reinventare una narrazione sul nostro ruolo, sul nostro lavoro, sulla nostra funzione. Cambia la logistica, ma soprattutto i suoi protagonisti. Non

possiamo essere identificati con una visione antiquata e stereotipata del camionista, del facchino, o del portuale, degli anni Ottanta o Novanta. Ogni segmento del nostro lavoro è vitale e importante dentro la lunga filiera che accompagna un prodotto da origine a destino, e ognuno di essi - anche le mansioni più semplici - sono state oggetto di importanti fenomeni di innovazione digitale, tecnologica, meccanica o organizzativa. Digitalizzazione dei processi. A che punto siamo? Dobbiamo correre. Ci può dare qualche dato? Certo: nella logistica si contano oltre 400 procedimenti amministrativi di controllo in capo a 35 diverse pubbliche amministrazioni. La media in Europa è tra 60 e 70 disposizioni, e quasi sempre coordinate unicamente nei Custom Office nazionali. Senza digitalizzazione non andiamo da nessuna parte.

La carta d'identità **Confetra**, la casa della logistica e dei trasporti Nome e cognome: Guido Nicolini Data e luogo di nascita: 15 marzo 1954 a Salsomaggiore Terme (PR) Esperienze lavorative: Nato professionalmente come spedizioniere, dal 1971 al 1978 ha lavorato presso la Transitalia di Milano, per passare poi in G.Righi a Bologna. Dal 1981 al 1987

è agente della C.Ia Messina di Navigazione per l'Emilia Romagna. Nel 97 è entrato in T.C.F. - Trasporti Combinati Ferrostradali e diventa amministratore delegato della neonata Logtainer, carica che detiene tuttora. Logtainer svolge attività di trasporto intermodale nel settore container e controlla sia Norditalia Logistica, proprietaria di 30 automezzi attiva nel trasporto via container, sia Terminal Rubiera, società che svolge attività di terminal intermodale a Rubiera (RE) da dove nel 2020 sono stati movimentati 300.000 container ed effettuati oltre 3.300 treni da e per i principali porti del nord Tirreno, Vado Ligure, Genova, La Spezia, Livorno. Nicolini è amministratore delegato di entrambe le società. Intensa anche la vita associativa, che lo vede presidente di Assoferr dal 2010 al 2015, vicepresidente di **Confetra** da fine 2010 con la presidenza di Fausto Forti e quindi nominato vicepresidente vicario della Confederazione dal successivo presidente Nereo Marcucci. Nicolini è presidente di **Confetra** da luglio 2019. Informazioni personali: Sposato dal 84 con un figlio. Hobby e passioni: Guido Nicolini vive in campagna, in provincia di Modena, dove si diletta in

cucina e con i lavori di giardinaggio. Ama la lettura e le passeggiate, soprattutto in montagna. **Confetra**, costituita il 13 aprile 1946, rappresenta a livello politico, economico, sociale e sindacale le categorie imprenditoriali operanti nei settori del trasporto, della spedizione, della logistica e del deposito delle merci, nonché in settori a questi connessi ed ausiliari. Il sistema organizzativo confederale è composto dalla **Confetra**, da 22 Federazioni nazionali di settore e da numerose Associazioni territoriali. **Confetra** assiste le Federazioni Nazionali nella stipula dei contratti collettivi di lavoro dei settori rappresentati e sottoscrive accordi e protocolli interconfederali e governativi su tutti i principali argomenti di politica del lavoro. Inoltre **Confetra** è presente direttamente o tramite le proprie associate, nei principali organismi pubblici e governativi e fa parte di numerosi Enti collaterali Nazionali ed organismi di rappresentanza internazionale. Alice Borsani Estratto dell'articolo pubblicato sul numero di marzo 2021 de Il Giornale della Logistica
RIPRODUZIONE RISERVATA
© Copyright Il Giornale della Logistica

GRAVI I DANNI SE LA EVER GIVEN NON SARÀ DISINCAGLIATA IN FRETTA

Suez allarma la logistica

A rischiare i maggiori effetti negativi in termini di disservizi, ritardi ed extra-costi sui prodotti finiti è il trasporto marittimo containerizzato

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

A ormai tre giorni dal suo incaglio, la nave porta-container Ever Given è ancora ferma immobile nel tratto di Canale di Suez, interrompendo di colpo gli scambi commerciali via mare fra Oriente e Occidente, tenendo in apprensione manifattura e consumi, anche in Italia, perché la questione non sarà di facile e imminente risoluzione. «Segui-

mo con apprensione la vicenda della maxi portacontainer Ever Given», ha spiegato Andrea Scarpa, vicepresidente di Fedespedi, Federazione nazionale delle società di spedizione merci. «Una sospensione prolungata della navigazione a Suez potrebbe avere effetti molto negativi sulla continuità della supply chain marittima, già messa a dura prova da un anno di blank sailing ovvero partenze cancellate, container vuoti introvabili, poli quintuplicati e congestione dei porti». Non solo. Secondo-

Boskalis, gruppo che controlla la società Smit Salvage impegnata nelle operazioni di salvataggio, potrebbero volerci settimane per liberare il Canale, a seconda di

come evolverà la situazione.

A preoccupare la logistica internazionale sono soprattutto i possibili effetti in termini di ritardi, extra-costi e disservizi sui prodotti finiti che devono viaggiare fra Asia ed Europa. Importatori ed esportatori temono (a ragione) che il blocco di Suez possa aggravare la già critica situazione dei carichi containerizzati nel trasporto marittimo. «Più il blocco del Canale di Suez proseguirà, maggiori saranno probabilità e impatto di una nuova tornata di blank sailing tra un mese», va infatti ripetendo Lars Jensen di SeaIntelligence Consulting. Questo perché le linee marittime non saranno in grado di far recuperare i giorni di navigazione persi alle navi ferme in coda o dirottate verso il Capo di Buona Speranza. Anche quando il canale egiziano sarà riaperto l'unico modo per rimettere in ordine la programmazione operativa delle linee sarà riposizio-

nare alcune navi e far ripartire la rotazione dal capolinea, azione che inevitabilmente si tradurrà in tempi di percorrenza più lunghi, maggiore domanda di trasporto da parte dei caricatori e quindi minore capacità di stiva disponibile. Almeno finché la situazione non si sarà normalizzata. Chi spedisce ora merci dal Far East all'Europa dovrà attendere metà giugno prima che arrivi a destinazione. «Il blocco di Suez è un altro duro colpo al trasporto marittimo di carichi containerizzati, da mesi affamato di capacità di stiva a causa della pandemia», ha sottolineato Jansen.

«A farne le spese saranno soprattutto le aziende che hanno optato per una catena della fornitura corta e che non dispongono di un ampio stock di prodotti», ha aggiunto Glenn Koepke di FourKites, società di software per la logistica. «Di norma gli importatori stimano 2-5 giorni per l'arrivo a destinazione delle spedizioni via mare, che possono incorrere in ritardi ad esempio legati alle procedure di sdoganamento. Quindi se il blocco del canale dovesse risolversi in pochi giorni le conseguenze sulle catene logistiche potrebbero essere trascurabili. Altrimenti saranno gravi». (riproduzione riservata)



La Ever Given incagliata nel canale di Suez

Testi (SOS Logistica): «Soggetti, oggi, del cambiamento che vorremmo vedere domani».

LIVORNO - «Stiamo assistendo a cambi di paradigma potenti, impatti immediati come l'e-commerce che porta sulla logistica un impatto sociale come non si era mai visto e che si confronta con il dover fare sempre di più, ad un costo sempre più basso». «I porti e i terminal portuali sono soggetti a questi cambi di paradigmi, poichè collocati nelle città storiche, avvertono forte la crescita della necessità di occupazione, la lotta al cambiamento climatico, valore comune con la ricerca di città sempre più sostenibili»- ma anche «gli elementi strategici della logistica che permettono l'internazionalizzazione e maggiore competitività di mercati e prodotti» - Sono le tematiche affrontate da Daniele Testi, presidente di SOS Logistica- intervenuto alla Tavola Rotonda on line **"Industria 4.0 e sostenibilità tra porti e logistica verso il 5D (connettività e persone)"** del 24 marzo, organizzata da **Assiterminal** in collaborazione e **The International Propeller Clubs** e di cui **Corriere marittimo** è stato **media partner**.

Innovazione, logistica e sostenibilità nella visione più ampia: sociale, economica, ambientale e che, pertanto, non si limita al fattore ecologico, ma include il benessere sociale e del pianeta guardando anche all'economia e ai profitti delle imprese. SOS Logistica è l'associazione che guarda in questa direzione con la promozione di azioni, tra le quali la Carta di Padova il documento a cui hanno aderito i principali stakeholder del sistema logistico, piattaforma che promuove azioni di **trasformazione sostenibile**.

«**Come mettere insieme questi elementi?**» - chiede Testi - «La logistica non è più una parte della catena del valore ma è essa stessa la catena del valore. Nella logica collaborativa abbiamo promosso l'iniziativa della Carta di Padova trovando con gli altri stakeholder della logistica un punto in comune. La sostenibilità con unico obiettivo condiviso, in un mondo vasto: da chi chiede i servizi di logistica a chi offre questi servizi, fino ai consumatori finali» - Ruolo poi degli stakeholder del settore definire della «priorità da sottoporre al decisore pubblico» - un processo in cui «le risorse immesse non siano con un ritorno a breve termine, ma in grado di dare benefici a lungo termine». «Come Associazione crediamo che la logistica possa emergere come valore e non come costo, attraverso un modello sviluppato per un consumatore finale che potrà scegliere sulla base di un prodotto che avrà un valore, non solo per esso stesso, ma per il processo fisico» che ha portato il prodotto sul mercato e fino al consumatore finale. **Nella visione sistemica di innovazione** «la misurazione di quello che facciamo, attraverso la simulazione, il **digitale** che sconvolgerà le attività delle infrastrutture portuali, le interfaccia con il trasporto terrestre, su cui impatteranno in maniera significativa le reti e le guide autonome, con crescita di sicurezza, minori emissioni, e possibilità di aumentare le capacità infrastrutturali, insieme alla tracciabilità del prodotto». **Infine conclude il presidente di SOS Logistica** - «**Tutti questi elementi sono le leve competitive per trasformare la sostenibilità in elementi concreti** in cui le aziende trasporteranno questi valori in termini di maggiore efficienza e maggiore competitività, resilienza. Essere soggetti oggi del cambiamento che vorremmo vedere domani».

Lucia Nappi

Ferrari, Assiterminal: "Il mondo è già cambiato, il modello di business va adeguato"

LIVORNO - "[Industria 4.0 e sostenibilità tra porti e logistica verso il 5D \(connettività e persone\)](#)" è questo il tema della Tavola Rotonda on line, tenutasi il 24 marzo e organizzata da Assiterminal in collaborazione con The International Propeller Clubs e, di cui Corriere marittimo è stato media partner.

Un incontro che ha aperto un focus su sostenibilità e innovazione, i due argomenti che oggi dominano la nostra società in maniera totalizzante, in ogni ambito: dal politico, all'economico, al sociale. Non vi è provvedimento, azione, attività che non vi faccia riferimento – e al quale la pandemia ha dato una forte accelerazione, riscrivendone le priorità. Sostenibilità e innovazione non più due fattori distinti, ma nella nuova visione - due facce della stessa medaglia, connessi in un virtuosismo in cui l'uno viene alimentato dall'altro, nella visione ampia che include le persone, il pianeta e i profitti.

In coerenza con le politiche globali e gli obiettivi dei programmi della Commissione Europea "Green New Deal" e "Next Generation EU" di cui è espressione il Recovery Fund e nei quali la transizione digitale ed ecologica è centrale.

Filo conduttore della Tavola rotonda il tema INDUSTRIA 4.0, il livello di automazione, remotizzazione e robotica (assai diversificata) **del settore logistico portuale, panorama molto eterogeneo**: - per le dimensioni aziendali (dai grandi gruppi alle PMI) – per la tipologia delle merci movimentate (lato mare e lato terra).

In analisi il **nuovo paradigma del porto, che apre ad una visione 5D**, fatta di connettività e persone, non più solo come hub trasportistico attraverso il quale entrano ed escono le merci. **E' la provocazione lanciata da Assiterminal, per leggere portualità e logistica in modo nuovo, multidimensionale**. Nella dimensione 1. larghezza (banchine e spazi acquei) – 2. altezza (dalle gru ai pescaggi alle potenzialità degli spazi nascosti sott'acqua) – 3. lunghezza (connessioni e infrastrutture materiali e immateriali, l'interconnessione degli accessi e la digitalizzazione dei dati) – 4. persone (lavoro, formazione, cultura) – 5. il territorio (relazione con i centri urbani e l'industria)

"Il mondo che noi stiamo affrontando non è tanto diverso da quello che il marittimo vive da sempre, che è il tema della disconnessione costante in un lavoro da remoto" - ha spiegato **Alessandro Ferrari, direttore di Assiterminal** intervenendo sui **temi di cultura e formazione alla luce del nuovo paradigma logistico-portuale** - **"La cultura dell'azienda si deve matchare con la cultura delle persone**, entrare in un nuovo modello di consapevolezza, che è quello che **questo mondo è già cambiato**" - Da qui la necessità di una **analisi dei fabbisogni che traduca i cambiamenti in atto e che incontri: il territorio, il mondo della scuola**, ancora molto lontano, **le eccellenze tra queste il mondo dell'ITS**. "Senza tutto questo" - ha proseguito Ferrari - "difficilmente riusciremo a ricostruire un percorso che nei prossimi 3-5 anni **consenta al nostro modello di business di essere adeguato ai cambiamenti**".

E' pertanto prioritario intervenire su tre fattori - ha spiegato - **Ridurre il gap generazionale** inerente alla tecnologia accompagnandone il percorso – **Accrescere l'appealing del settore generalmente**

inteso.”In un confronto con ITS Genova, Trieste e Campania, si nota la difficoltà di essere attrattivi con i ragazzi” - Infine accompagnare **“i cambiamenti con percorsi di formazione e con la costruzione di nuovi profili in un incontro con il mondo dell’offerta.** Questo lavoro non è mai stato fatto, il mondo dell’offerta non si è mai chiesto cosa può dare a questo settore: **shipping, porti, logistica** in senso lato”

"Il ruolo delle Associazione - ha detto **Umberto Masucci presidente di The International Propeller Clubs** - "oltre a quello di difendere gli interessi primari dei propri associati è anche quello di mettere in rete le conoscenze e discuterne" - "Abbiamo scritto alle associazioni datoriali per lamentare come questo nostro mondo, del mare e dei porti, purtroppo è un po' trascurato dalla politica e dalla governace. Le iniziative, come questa di oggi, vanno nella direzione di discutere i problemi, vederne le soluzioni e discuterne".

Lucia Nappi



Newsletter Finanziamenti 6/2021

Bandi agevolazioni per trasporti e logistica marzo 2021

Rassegna di bandi aperti per i settori trasporti e logistica, a valere sui fondi europei e sui programmi di finanziamento locali, regionali e nazionali. Una selezione dei principali bandi aperti per trasporti e logistica. EIT Manufacturing è l'ecosistema dell'innovazione che riunisce...

[Leggi tutto](#)

AV, porti e corridoi logistici: ecco gli investimenti infrastrutturali del Recovery per la mobilità

In attesa del PNRR Draghi, grazie alle schede tecniche (del Conte 2) inviate in Parlamento e alle dichiarazioni di Giovannini, è possibile avere già un quadro dei principali interventi infrastrutturali presenti. Mentre sarebbero ancora aperte alcune partite con l'UE come...

[Leggi tutto](#)

Quali sono i trend di crescita della rete degli immobili logistici?

L'emergenza Covid-19 sta accelerando la trasformazione degli immobili logistici in protagonisti delle moderne supply chain e in asset sempre più strategici per gli operatori del settore. Aumenta la complessità dei network logistici per far fronte al boom dell'eCommerce registrato...

[Leggi tutto](#)

Attrezzature per controllo doganale: fondi europei per un miliardo

Consiglio e Parlamento UE hanno raggiunto un accordo provvisorio su 1 miliardo di euro per l'acquisto e la manutenzione di nuove attrezzature per il controllo doganale degli Stati membri. Un passo importante per avere un sistema doganale adatto alle sfide attuali...

[Leggi tutto](#)

Ogni progetto può essere realizzato
Scrivici per sapere quali opportunità e finanziamenti
possono aiutarti a sostenere i tuoi progetti di investimento

eccelera@eccelera.eu

Recovery plan: aliquote e massimali più alti per gli incentivi 4.0

Il nuovo Piano Transizione 4.0 previsto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) dovrebbe confermare le novità della Manovra 2021 per gli incentivi 4.0, con aliquote e massimali potenziati per la digitalizzazione delle imprese italiane...

[Leggi tutto](#)**InvestEU è pronto a partire. Finanziamenti, equity e garanzie da metà 2021**

Dopo il via libera della plenaria del Parlamento e del Consiglio, la Commissione lancia ufficialmente il programma che, attraverso le risorse del bilancio europeo 2021-27 e di Next Generation EU, riunirà tutti gli strumenti finanziari UE. Il regolamento InvestEU entrerà in vigore a fine...

[Leggi tutto](#)**Antitrust: per gli appalti del Recovery, niente Codice appalti ma solo norme UE**

Per rispettare i tempi stretti del Recovery, l'Antitrust propone di sospendere il Codice degli appalti per tutte le iniziative che riceveranno i fondi di Next Generation EU, usando al suo posto le norme UE. Critiche le imprese. Stop nell'immediato all'applicazione del Codice appalti per tutte...

[Leggi tutto](#)**L'UE chiede contributi per definire il nuovo strumento anticoercizione**

La Commissione ha lanciato una consultazione su un nuovo strumento legale nel campo del commercio internazionale, che ha l'obiettivo di contrastare le indebite interferenze di paesi terzi nelle politiche europee. I contributi di imprese e stakeholder devono arrivare entro giugno...

[Leggi tutto](#)

Ogni progetto può essere realizzato
Scrivici per sapere quali opportunità e finanziamenti
possono aiutarti a sostenere i tuoi progetti di investimento

eccelera@eccelera.eu

Appello di Confetra al Mise: Controlli radiometrici, a rischio paralisi i porti

26 Mar, 2021

ROMA - Controlli radiometrici in sede di sdoganamento presso i luoghi di entrata delle merci in Italia, principalmente nei porti, è il tema dell'appello congiunto di Confetra e di Confindustria al ministro dello Sviluppo Economico, Giancarlo Giorgetti.

Riportiamo il testo della lettera a firma del **presidente di Confetra, Guido Nicolini e del vice presidente di Confindustria, Natale Mazzucca:** "La normativa che riguarda questa delicata disciplina è in via di aggiornamento ed entro il 30 aprile dovrà essere emesso un Suo decreto che fisserà le regole e l'elenco dei prodotti cui dovrà applicarsi la sorveglianza radiometrica in sede di sdoganamento presso i luoghi di entrata delle merci in Italia, principalmente porti.

Da quella stessa data, qualora il decreto non venisse emanato (è previsto il concerto con i Ministri degli Affari Esteri, della Salute, dell'Ambiente, del Lavoro, la consultazione dell'Agenzia Dogane e Monopoli e dell'Ispettorato Nazionale per la Sicurezza Nucleare, nonché la notifica preventiva alla Commissione Europea!), entreranno in vigore le disposizioni del Decreto Legislativo n.101/2020 che **hanno esteso a dismisura l'elenco dei prodotti assoggettati a controllo radiometrico.**

È urgente e necessario impedire che ciò accada, Signor Ministro, se non si vuole assistere alla **paralisi logistica dei nostri porti in una fase economica e sociale già così compromessa** come quella attuale: i rappresentanti di Confetra e Confindustria chiedono pertanto al ministro il "provvedimento che consenta di continuare con le attuali regole e sugli stessi prodotti i controlli radiometrici all'importazione anche dopo il 30 aprile. Si tratta in sostanza di confermare le disposizioni del DM n.100/2011 che hanno dimostrato di essere efficaci scongiurando qualsiasi rischio di contaminazione radioattiva, e – come potrà confermarLe il direttore Generale di ADM Minenna – **sono già le più severe e rigorose tra quelle adottate dai 27 Stati Membri UE** e comprendono già anche prodotti interamente in metallo. Ora non sarebbe né logico né giustificato aggravarle, così come previsto nel Decreto Legislativo n.101/2020, a tutto esclusivo danno degli interessi economici nazionali e dell'attrattività dei nostri porti"

Concludono le associazioni: "Considerando la specificità della materia e le necessarie competenze tecniche che sul campo sono esercitate dall'Agenzia Dogane e Monopoli, **il suggerimento è di procedere urgentemente alla prevista consultazione dell'Agenzia che ha mostrato una notevole sensibilità alla risoluzione dei problemi** e una capacità di interagire con gli operatori per garantire la fluidità dei processi logistici del Paese.

Il blocco di Suez fa paura anche all'Italia

Da lì passa il 40% dell'import-export via mare dell'Italia per un valore di 83 mld nel 2020. I timori di Silvia Moretto (Fedespediti) per la logistica italiana

By Claudio Paudice

Il blocco del Canale di Suez, ostruito in entrambe le direzioni dalla mega-nave Ever Given da 220mila tonnellate arenatasi martedì mattina, avrà un impatto diretto sui porti europei, e quelli italiani non faranno eccezione. Dalla via che collega il Mar Rosso al Mediterraneo passa infatti il 40% dell'import-export via mare dell'Italia per un valore che nel 2020 è stato pari a 83 miliardi. L'incidente causato dalla portacontainer lunga 400 metri della compagnia taiwanese Evergreen rischia di assestare un altro durissimo colpo alle catene di fornitura già messe in ginocchio dalla pandemia e da allora mai del tutto ritornate in sesto. A spiegarlo all'HuffPost è Silvia Moretto, presidente di Fedespediti e vicepresidente Confetra. "Già prima del blocco di Suez la situazione non era rosea e ora rischia di peggiorare se il passaggio dal Canale dovesse prolungarsi per altri giorni". I timori riguardano una serie di effetti a catena che potrebbero potenzialmente far lievitare ulteriormente i costi di trasporto e al tempo stesso congestionare le infrastrutture portuali di tutta Europa.

Come ricorda la guida degli spedizionieri italiani "già facevamo da mesi i conti con la carenza di 'vuoti' che si protrae ormai dal blocco delle attività economiche all'inizio della pandemia". Basti pensare che i costi per il nolo dei contenitori dal Far East sono già aumentati del 200%. Il motivo? Con la pandemia e il successivo blocco delle attività economiche si è interrotto il ciclo di rotazione dei contenitori e da allora non si mai del tutto ripreso. "Nei mesi scorsi abbiamo già visto un ricorso sempre maggiore al *blank sailings* (la cancellazione di una toccata o di una tratta) da parte delle grandi compagnie di navigazione. L'instabilità della domanda ha creato una forte congestione e una improvvisa pressione sulle rotte principali dei traffici internazionali innescando un picco di richieste subito dopo la ripresa che però ha dovuto fare i conti con l'improvvisa difficoltà a reperire l'equipment. Risultato: i costi sono lievitati".

Se Suez non sarà sbloccata presto, l'eccessivo stress sulle catene di approvvigionamento rischia di arrecare ulteriori danni ai traffici. "Molti *carrier* marittimi stanno già cambiando i loro programmi di navigazione, prendendo in considerazione la rotta più lunga che circumnaviga il continente africano passando da Capo di Buona Speranza", ha aggiunto Moretto. "Questo vuol dire che i tempi si allungheranno di altri dieci giorni almeno, con un ulteriore aumento dei costi di trasporto e carburante. Ma la cosa che fa più paura è che i container saranno impegnati sulle navi ancora più a lungo del previsto e ciò non farà altro che aggravare le difficoltà nel reperirli".

La speranza è che il "tappo" di Suez possa saltare nelle prossime ore, ma anche se dovesse avvenire a breve le criticità restano. "Quando ci sarà lo sblocco, tutte le navi riprenderanno i loro viaggi

arrivando quasi contemporaneamente a destinazione, congestionando i porti che hanno tuttavia una superficie finita”. I tempi di lavorazione per contenitore perciò si allungheranno andando a creare colli di bottiglia e aggravando una situazione già di per sé critica. “Basti vedere quello che sta avvenendo sulla West Coast statunitense, con decine di navi ancora in fila da settimane in attesa di scaricare la merce a bordo. Nel momento in cui ci sarà lo sblocco a Suez anche i porti italiani andranno in difficoltà. La catena logistica non è altro che una serie di fasi strettamente interconnesse tra loro: nel momento che una fase si sbilancia improvvisamente, gli effetti si propagano su tutta la catena di fornitura come un effetto-domino”.

“L’impatto rischia di essere pesante, ma ci fa capire quanto sia fondamentale il trasporto via mare, quanto incida nella normalità e che peso ha sull’economia mondiale”, ha dichiarato Mario Mattioli, presidente di Confitarma. “Purtroppo ce ne rendiamo conto solo quando ci sono degli incidenti, ma ricordo che il 90% degli scambi mondiali in termini di volumi e il 70% in termini economici transita via mare e di questo il 12% transita dal canale di Suez”.

I primi effetti economici del blocco di Suez.

I timori degli spedizionieri italiani trovano un primo riscontro nei calcoli fatti da Refinitiv, provider di dati finanziari di proprietà del fondo americano Blackstone e della canadese Thomson Reuters, secondo cui il costo delle spedizioni sta già aumentando. Il trasporto di carburante dal Mar Nero all’Italia e alla Francia è salito del 70% da quando il canale è stato bloccato. Ad esempio, il costo della spedizione di prodotti come benzina e diesel è aumentato da 1,49 dollari al barile (il 22 marzo) a 2,58 dollari al barile nella giornata di ieri. In altre parole il mercato sta iniziando a prezzare il costo di un minor numero di navi a disposizione dei traffici.

Già diverse navi, rimaste all’ancora per più di due giorni, hanno deciso di riscrivere la rotta e aggirare l’Africa, data l’incertezza sui tempi dei lavori per disincagliare la nave da 20mila contenitori in Egitto. La prima a farlo, riporta Lloyd’s List, è statata la Ever Greet, della stessa flotta taiwanese di Ever Given. Altre sette navi, che trasportano Gas naturale liquefatto, hanno deciso di cambiare rotta e di evitare Suez. La Hyundai Prestige, una portacontainer da cinquemila Teu, partita dal Nord Europa e diretta in Asia, invece di entrare a Gibilterra come previsto, ha proseguito la navigazione a sud. E lo stesso ha fatto la portacontainer HMM Rotterdam da 24 mila Teu che ha invertito a U la sua rotta nello Stretto e virato verso sud.

Nel frattempo dovrebbero essere circa 237 le navi ancora bloccate tra le due estremità del Canale e aumentano con il passare delle ore. Nel dettaglio, alle otto di questa mattina, erano 89 le imbarcazioni ferme a Port Said (nord), 41 nei Laghi Amari e 107 all’imbocco sud del Canale, secondo i dati dell’agenzia Leth.

Da un suo grafico emerge che sono bloccati anche otto cargo con “bestiame”, destando preoccupazioni in ambienti di animalisti egiziani. I tipi di nave più numerose bloccate a Suez (quasi 65) sono i bulk carrier, ossia le “portarifiuse” che trasportano carichi non-liquidi e “non unitarizzati”, e le portacontainer (oltre 50) come quella insabbiata.

Quello che al momento è un disastro logistico rischia di diventarlo anche economico. Secondo un report della più grande compagnia assicurativa al mondo Allianz, l’incidente nel Canale costerà tra lo 0,2 e lo 0,4 per cento di crescita annuale degli scambi per sette giorni di chiusura del traffico, cioè tra i sei e i dieci miliardi di dollari alla settimana.

Come procedono i lavori di recupero.

Intanto lo sforzo per liberare lo scafo arenatosi tra le due sponde prosegue. Il presidente dell'Autorità del Canale di Suez, Osama Rabie, ha reso noto che i lavori per rimuovere la sabbia dalla prua della Ever Give sono stati completati per l'87% e che sono stati rimossi circa 17 mila metri cubi di sabbia. "La percentuale di lavori di dragaggio effettuati per rimuovere la sabbia intorno alla parte anteriore della nave portacontainer Ever Given ha raggiunto l'87%, con un dragaggio che si avvicina ai 17mila metri cubi di sabbia", ha riferito in una nota.

Rabie ha aggiunto che la draga Mashhur ha iniziato a scavare giovedì a una distanza di 100 metri dalla nave e oggi si trova a circa 15 metri di distanza e una profondità di 15 metri. L'ammiraglio ha tuttavia chiarito che la draga non sarà in grado di avvicinarsi a più di 10 metri dalla prua ma che ci saranno "smottamenti" quando sarà stata rimossa la maggior parte della sabbia che circonda la prua della gigantesca imbarcazione. Anche oggi verranno fatti nuovi tentativi per spostare l'Ever Given con i rimorchiatori "Baraka 1" ed "Ezzat Adel" non appena sarà stata rimossa sabbia a sufficienza. Nel frattempo più di 230 navi attendono lo sblocco del Canale di Suez, attraverso il quale transita oltre il 10% del commercio marittimo mondiale e il 25% dei container.

Il mondo appeso all'alta marea di Suez

Non si riesce a disincagliare il Canale dalla Ever Given: 320 navi in coda e il contatore delle perdite che galoppa. Immagine della vulnerabilità del gigantismo navale

By Claudio Paudice

Su un punto sono tutti concordi: se esiste un'immagine per rappresentare fedelmente i tempi che corrono è certamente quella che si vede in queste ore del Canale di Suez. Da diversi giorni ormai tutto il mondo è col fiato sospeso in attesa che i lavori per disincagliare la meganave Ever Given - il colosso lungo 400 metri, largo 59 metri e con una capacità da 224mila tonnellate che martedì mattina si è arenato bloccando una delle principali vie d'acqua commerciali internazionali - produca qualche progresso degno di nota. Un risultato, invero, lo ha prodotto ed è quello di aver mostrato al mondo intero la fragilità delle catene di fornitura globali, già piegate dagli effetti della pandemia e mai del tutto ritornate in sesto alla ripresa delle attività economiche. Secondo le stime di Lloyd's List la portacontainer della compagnia taiwanese Evergreen sta fungendo praticamente da tappo su nove miliardi e mezzo di traffici al giorno (400 milioni di dollari l'ora), sottraendo all'Autorità egiziana che gestisce il canale circa 30 milioni di dollari di tariffe non riscosse per ogni giornata di chiusura. C'è poi l'effetto sul prezzo del petrolio che negli ultimi giorni è tornato a salire oltre i 60 dollari al barile sulla scia dei timori per un blocco prolungato. Questi primi conti della serva potrebbero tuttavia integrare solo una parte residuale degli ingenti effetti non solo economici innescati dal blocco le cui cause sono ancora da indagare e che potrebbero presto convergere sul comandante della meganave.

Mettendo in dubbio la controversa tesi iniziale che attribuiva l'incidente alla scarsa visibilità causata da una tempesta di sabbia, il capo dell'Authority del Canale di Suez Osama Rabie ha infatti detto che un "le forti raffiche di vento e i fattori meteorologici non sono le sole ragioni principali dello spiaggiamento della nave, anche altri errori umani o tecnici sono potuti entrare in gioco". L'incertezza regna sovrana: le navi all'ancora in attesa di poter riprendere la navigazione aumentano con il trascorrere delle ore e sono arrivate a superare la soglia 320. Le immagini satellitari confermano l'assembramento in costante aumento alle due estremità del Canale e nei Laghi Amari. "Non possiamo determinare un calendario per la fine della crisi", dicono da Suez mentre sempre più imbarcazioni decidono di invertire la rotta dello scafo e optare per il periplo del continente africano, seimila chilometri e quasi dieci giorni di navigazione in più rispetto al Canale.

Le operazioni di dragaggio che hanno scavato via quasi 17mila metri cubi di sabbia sotto lo scafo sono terminate giovedì liberando il timone e l'elica. Ora la speranza è che l'alta marea dia la spinta per rimettere a galla il bestione spiaggiato da 20mila Teu. In assenza di risultati, l'altra via da percorrere resta quella che si vuole scongiurare a tutti i costi: eliminare peso liberando la portacontainer di migliaia di contenitori. Una operazione che farebbe dilatare i tempi in modo

preoccupante e che avrebbe come effetto immediato quello di indurre tutte le navi rimaste in attesa per giorni a invertire la rotta.

Gli effetti dell'incidente di Suez si faranno sentire a lungo su tutti i porti europei, americani e asiatici. Come ha fatto sapere qualche giorno fa il portavoce di Rotterdam, principale porta di ingresso delle merci destinate ai mercati europei, "ogni porto dell'Europa occidentale ne risentirà perché quando le navi bloccate arriveranno in Europa ci saranno inevitabilmente tempi di attesa più lunghi: abbiamo molto spazio, ma non abbiamo un numero illimitato di banchine e gru per scaricare". Stesso discorso per i porti italiani: quello di Genova, primo porto d'Italia, sicuramente "ne risentirà", ha comunicato in una nota la Capitaneria di porto della Lanterna. "Sia gli uffici amministrativi e il personale operativo della Capitaneria sia i servizi tecnico nautici del porto di Genova sono in stato di pre-allerta" per prepararsi all'arrivo di tante navi contemporaneamente per evitare che lo scalo vada in crisi. "Il blocco di Suez avrà effetti anche sui terminalisti italiani", ha aggiunto Luca Becce, presidente di Assiterminal.

Insomma, ci saranno probabili ritardi nelle consegne, cancellazioni di ordini e un sovraccarico di lavoro nelle infrastrutture di approdo delle merci in un momento in cui le catene di approvvigionamento hanno già pagato un conto salato alla pandemia. Basti pensare che tra febbraio e giugno 2020, nel pieno della prima ondata Covid, circa il 20-30% della capacità delle navi portacontainer sulle principali rotte commerciali è rimasta inattiva per effetto del cosiddetto *blank sailings*, cioè la cancellazione delle toccate fino all'annullamento dell'intero viaggio. Con la pandemia e il successivo blocco delle attività economiche si è infatti interrotto il ciclo di rotazione dei contenitori e da allora non si mai del tutto ripreso. L'instabilità della domanda ha creato una forte congestione sulle rotte principali dei traffici internazionali innescando un picco di richieste subito dopo la ripresa delle attività economiche che però ha dovuto fare i conti con l'improvvisa difficoltà a reperire i contenitori.

Dal canto loro, le grandi compagnie hanno creato in modo artificiale una scarsità di offerta che ha fatto innalzare il prezzo delle spedizioni. Così i clienti delle forniture hanno visto il costo dei noli triplicarsi, come [ha raccontato ieri all'HuffPost la presidente di Fedespedi Silvia Moretto](#). A sorridere sono stati le grandi compagnie di navigazione: [nel secondo trimestre 2020](#) il margine di profitto dei dieci principali *carriers* mondiali è stato dell'8,5%, il più alto mai totalizzato dal terzo trimestre del 2010. Per questo la Commissione marittima federale degli Stati Uniti ha aperto un'indagine sulle pratiche di *blank sailing*.

Il blocco di Suez, da cui transita il 12% del commercio globale e quasi un terzo dei volumi di spedizione giornalieri di container, rischia di accentuare ulteriormente il caro prezzi. L'Ocse definisce "sussidi ombra" quei "trasferimenti dai consumatori ai produttori che derivano dai vincoli alla concorrenza contenuti nella regolamentazione del trasporto marittimo". Questo perché, secondo l'Organizzazione che rappresenta 62 Paesi, i big dei container si sono accordati sulla riduzione dell'offerta per garantirsi comunque profitti nonostante i volumi più bassi di merce trasportata a causa della pandemia. Pratiche che sono consentite - o non vietate - dalle leggi antitrust internazionali, comprese quelle europee: di recente [Bruxelles ha prorogato per altri quattro anni](#) la Consortia Block Exemption Regulation (Ber), un quadro di norme che consente alle compagnie di portacontainer con quota di mercato combinata inferiore al 30% di condividere i servizi di trasporto tramite specifici accordi commerciali, nonostante le forti proteste di gran parte degli operatori della logistica.

Le tre grandi alleanze fra armatori (2M, Ocean e The Alliance), rappresentano d'altronde l'80% del traffico container mondiale. Lo sa bene Luca Becce, alla guida dell'associazione dei terminalisti italiani: "Credo che questa vicenda di Suez debba indurre tutti a fare una riflessione: la stagione

delle megaships oggi mi pare abbia un bilancio più di problemi che di utilità. È tardi ma si potrebbe iniziare a dire: non ne facciamo più”. Secondo il presidente di Assiterminal “il gigantismo ha generato una contrazione del mercato del trade e del trasporto che da diciotto operatori è passato a tre alleanze nell’arco di dieci anni, portando di fatto a una situazione di monopolio su tre operatori”.

Se i big dei container nonostante la crisi Covid non piangono, le casse pubbliche di certo non ridono: “Queste navi hanno generato investimenti da parte degli Stati in infrastrutture, dragaggi e nuovi accosti, e dei terminalisti che hanno dovuto dotarsi di attrezzature per sbarcare navi alte come un palazzo di sette piani”, lamenta Becce snocciolando numeri. “Per un investimento di un armatore di circa 200-220 milioni di euro (il costo di una megaship) ci sono migliaia di miliardi di investimento che si sono generati sugli Stati e sui terminal. Tutto questo per favorire una monopolizzazione del mercato e una vulnerabilità delle catene di fornitura. Perché poi quando una nave come questa ha un problema spesso si genera la situazione come quella di Suez. Tutto questo per far diventare ricchi dieci operatori?”.

LE PREVISIONI DELLA MAREA A SUEZ

Una manciata di operatori dietro i quali spesso si celano gli interessi di alcuni Paesi. Sei delle dieci principali società di spedizioni di container hanno governi come azionisti. Uno su tutti è il colosso pubblico cinese Cosco, che oggi tra le altre cose gestisce il porto del Pireo in Grecia, ma alcuni esempi si possono trovare anche in Europa, basti pensare alle partecipazioni pubbliche dello Stato tedesco in Hapag Lloyd e di quello francese in Cma Cgm: in quest’ultimo caso, Parigi dispone anche di un seggio nel consiglio di amministrazione della terza compagnia al mondo, con facoltà di porre il veto su alcune decisioni strategiche.

Dietro il blocco di Suez c’è quindi un danno economico e logistico notevole, anche se al momento incalcolabile, che andrà probabilmente a dispiegarsi nel tempo con un impatto - si spera limitato - sui consumatori. C’è poi una grande questione relativa a come assicurare navi sempre più grandi e con a bordo volumi di merce sempre maggiori che, se coinvolte in un incidente, rendono giuridicamente complesse ed economicamente dispendiose le pratiche di risarcimento per le vittime dirette o indirette dei danni (nel caso della Ever Given, secondo il WSJ, la copertura assicurativa da 3,1 miliardi potrebbe anche non bastare). C’è, ancora, una non meno importante questione ambientale legata al passaggio di colossi alti più dell’Empire State Building attraverso ecosistemi spesso delicati. Ma soprattutto, se c’è un aspetto più rilevante degli altri nel più grande incidente causato da una portacontainer nel Canale di Suez, è quello che interroga il modello di sviluppo globale dei traffici e la frenetica corsa al gigantismo navale. Secondo l’Ocse le mega-navi producono “una concentrazione di beni e servizi nelle mani di pochi operatori, una scelta ridotta per i clienti e una minore resilienza delle catene di approvvigionamento” a shock esterni. “L’incidente mostra la vulnerabilità delle catene di approvvigionamento globali e le mega-navi hanno aumentato questa vulnerabilità”, ha detto pochi giorni fa [all’HuffPost Olaf Merk](#), coordinatore Ocse sui porti. Forse varrebbe la pena iniziare a rifletterci.

IL COMMERCIO INTERROTTO

Giù il Pil, su i prezzi così il blocco di Suez colpisce l'Italia

di Ettore Livini

MILANO - Il "tappo" della Ever Given continua a bloccare il traffico marittimo tra Mediterraneo e Mar Rosso. E l'Italia - che sul canale di Suez fa viaggiare merci per 80 miliardi l'anno - inizia a fare i conti con gli effetti collaterali dell'incidente egiziano. Un terremoto nel commercio mondiale che «peserà su Pil e prezzi al consumo nazionali», dice Silvia Moretto, presidente di Fedespediti, la federazione degli spedizionieri internazionali, «che potrebbe far salire la bolletta di luce e gas», teme Davide Tabarelli fondatore di Nomisma Energia, e che farà lievitare tempi e costi dei 60 miliardi di export del made in Italy verso il Far East. Un pedaggio salato direttamente proporzionale ai tempi di disincagliamento della portacontainer.

La situazione sul canale è sempre la stessa. Le draghe hanno levato 16 mila metri cubi di fango sotto la chiglia della nave. Le ruspe stanno cercando di sbloccare la prua. Ieri è stato fatto un tentativo per far galleggiare lo scafo, ma senza successo anche se «il timone ha iniziato a muoversi» ha detto un portavoce della società di gestione di Suez. I tempi per liberarlo restano però

incerti. L'armatore giapponese ha promesso una soluzione «entro sabato» (oggi, ndr) ma la Smit Salvage incaricata dell'operazione è molto più prudente e punta al picco di alta marea tra lunedì e martedì e all'aiuto promesso dalla Us Navy per il nuovo tentativo di salvataggio.

Ogni giorno che passa, comunque, complica la vita per il commercio mondiale e per l'Italia. Il 40% del nostro traffico merci marittimo passa da Suez. Molte navi già ieri hanno cambiato rotta decidendo di circumnavigare l'Africa e gli armatori hanno chiesto l'assistenza agli Usa contro il rischio pirati. L'economia tricolore invece inizia la contabilità dei danni: «Il mercato del trasporto marittimo era già in tensione - spiega Moretto, presidente di Fedespediti, l'associazione degli spedizionieri internazionali - I container erano costosissimi e introvabili, i porti Usa erano congestionati. Ora la situazione si sta aggravando». I problemi per l'Italia Spa sono due: «Molti settori, dall'impiantistica alla meccanica usano questa rotta per le loro esportazioni - dice Luigi Merlo, a lungo numero uno del Porto di Genova e ora presidente di Federlogistica - e dovranno fare i conti con un aumento dei costi dei noli e con i ritardi nei porti, visto che le ricadute del blocco del traffi-

co dureranno per un po' su tutta la logistica». Un colpo basso per l'export verso la Cina che ha sostenuto nei mesi scorsi l'economia nazionale.

L'altro problema è la difficoltà a far arrivare le materie prime necessarie alle nostre imprese. Attraverso il canale viaggiano petrolio e gas liquefatto, i polimeri per produrre la plastica e i componenti per le auto. Le forniture, già in ritardo causa pandemia, saranno ancor più lente e costose.

«Questi fattori peseranno sul Pil - dice Moretto - e gli aumenti dei costi finiranno inevitabilmente per pesare anche sui prezzi al consumo».

Un rischio è quello dei rincari delle bollette di luce e gas. «Dal canale passa circa il 25% del nostro fabbisogno petrolifero e soprattutto il 20% del Gas naturale liquefatto (Gnl) tra cui quello in arrivo dal Qatar», calcola Tabarelli. I prezzi "spot" del gnl sono già saliti. Quelli del petrolio sono cresciuti ieri del 5% con la Casa Bianca che ha espresso preoccupazioni per le ricadute sulle quotazioni. «Per fortuna le scorte in Italia sono alte e stiamo entrando in bassa stagione di richiesta, per cui se la situazione si risolverà in fretta non ci saranno ricadute eccessive», conclude Tabarelli. © RIPRODUZIONE RISERVATA

La cifra

20%

Il gas

Dal Canale di Suez passa
il 20% del gas naturale
liquefatto importato in Italia

Il nostro Paese
fa passare dal Canale
merci per 80 miliardi
Rallentano i flussi di
export e materie prime
"Possibile caro bollette"



Incagliata
La Ever Given,
bloccata
da tre giorni di
traverso nel
Canale di Suez

Le operazioni di rimozione in Egitto

L'ingorgo nel canale di Suez Un rimorchiatore italiano per sbloccare l'Ever Given

Il "Carlo Magno" aiuterà a liberare il portacontainer. In coda 369 navi: danni per miliardi

di Francesco Rizzo

In un simbolico controcanto alla pandemia che imprigiona il mondo e ricorda la fragilità umana, nessuno riesce a liberare il canale di Suez bloccato dalla Ever Given. Anche ieri sono stati due i tentativi di spostare la portacontainer lunga come quattro campi di calcio e gestita da una compagnia di Taiwan (ma l'armatore è giapponese e rischia una colossale somma di cause). Due i piani d'azione: il primo è il dragaggio, 24 ore su 24, condotto dal battello Mashour, che ha cominciato a scavare giovedì a 100 metri dalla nave e ha rimosso oltre 27 mila metri cubi di sabbia. Il secondo - con il favore dell'alta marea, che dovrebbe durare fino a dopodomani - è affidato agli sforzi di 16 rimorchiatori, tra i quali da ieri l'italiano Carlo Magno, allestito a Ravenna, 55 metri e potenza di tiro da 200 tonnellate. Sabato notte, la spinta ha mosso la prua della nave di 17 metri. A chiedere l'intervento della Carlo Magno sono stati gli olandesi della Smit Salvage, già operativi nella rimozione della Costa Concordia. «È un lavoro lungo, si deve prima scavare per togliere la sabbia da sotto la chiglia. Altrimenti, anche con dieci rimorchiatori potenti, non si sposta la nave», spiega Girolamo Melissa, ex comandante che ha condotto operazioni simili pure nell'Oceano Atlantico.

I faraoni infastiditi

Ma ieri il primo tentativo di smuovere la Ever Given - che martedì si sarebbe incagliata a



Il traino Alcuni rimorchiatori provano a spostare la Ever Given, bloccata nel canale di Suez AP

causa di forti venti e di un errore umano - è fallito perché il livello dell'acqua si è poi rivelato insufficiente. Sui social egiziani c'è chi ipotizza l'incombere di una "maledizione dei faraoni", seccati dal fatto che mercoledì avverrà la traslazione di 22 mummie fra due luoghi diversi del Cairo. Ma ci sono problemi più tangibili: nel Canale restano ferme merci per 8,12 miliardi di euro, stando al quotidiano *Lloyds' List*. E qualcuno, al solito chi sta peggio, comincia a pagare: in Siria scatta un razionamento del carburante legato al mancato arrivo di un carico di petrolio (per Bloomberg, è da Suez che transita il 10% dell'oro nero mondiale e il 60% delle merci cinesi per l'Europa). I timori affiorano pure da noi: Confetra, la confederazione trasporti e logistica, già prefigura «inevitabili aumenti di prezzo al consumo» e, del resto, a soffrire sono i settori più diversi, dalla chimica all'automobile passando per gli alimentari. Sono intanto in coda 369 imbarcazioni, di cui 25 petroliere (ma pure cargo per un totale di 130 mila animali) e l'assicuratore Allianz calcola che ogni giorno di inattività potrebbe costare al commercio globale fra i 6

e i 10 miliardi di dollari. Mentre l'Egitto sta perdendo - secondo le autorità del Canale - tra i 12 e i 14 milioni al giorno. Ma l'armatore danese Maersk valuta che serviranno dai tre ai sei giorni per smaltire l'enorme ingorgo: più ottimista *Lloyds' List*, per il quale potrebbero bastare 24-48 ore. Intanto c'è chi ha deciso di tornare a quanto accadeva fino al 1869, anno di inaugurazione del passaggio: circumnavigare l'Africa doppiando il Capo di Buona Speranza. Ma significa viaggiare più a lungo, con costi più alti (quasi 340 mila euro in più per la tratta Singapore-Rotterdam, calcola il *Financial Times*) e maggiori rischi. Nel frattempo l'Egitto prepara almeno lo scarico dei 18.300 container sulla Ever Given, dove restano anche i 25 uomini di equipaggio, tutti indiani. Chissà se sanno che, in seguito alla Guerra dei Sei Giorni, quindici navi mercantili rimasero chiuse nel canale otto anni. I marinai, per ingannare il tempo, organizzarono pure delle mini-Olimpiadi. Ma era il 1967. Non c'era il Covid.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI

51

I cargo in transito

Nel 2020 il canale di Suez è stato attraversato da una media di oltre 51 navi al giorno. Per l'Italia, gli scambi via mare attraverso Suez nel 2020 sono stati pari a 82,8 miliardi di euro, cioè il 40,1% del commercio marittimo complessivo del nostro Paese

TEMPO DI LETTURA 2'45"

ALLARME VIRUS

Le sfide dell'economia

L'Italia rischia il blocco dei cantieri

Dopo il Covid, arriva il balzo dei prezzi delle materie prime: imprese in ginocchio

Antonio Signorini

■ Un bel paradosso per Mario Draghi. Da presidente della Bce ha avuto a che fare con tassi di inflazione troppo bassi; oggi da premier italiano, si ritrova con la minaccia di una ripresa del carovita che rischia di compromettere la ripresa post Covid. Già da un paio di settimane i mercati e la politica sono alle prese con gli allarmi inflazione. Prima ridimensionati, poi alimentati di nuovo dalla nave incagliata nel canale di Suez.

Ma il problema nasce prima e le associazioni di categoria hanno dato l'allarme già da tempo. L'Ance, l'associazione costruttori ha denunciato rincari «non più sostenibili» ad esempio quello «del 130% dell'acciaio, del 40% dei polietileni, del 17% del rame e del 34% del petrolio», tanto che tanti cantieri, rischiano di bloccarsi, ha denunciato l'associazione presieduta da Ga-

briele Buia. In difficoltà le imprese che hanno ottenuto appalti o che hanno semplicemente fatto preventivi a committenti basandosi sui prezzi delle materie prime pre-Covid. In imbarazzo la politica che, a causa dei rincari, rischia di compromettere l'effetto sulla produzione di misure costose, dai ristori alle aziende in crisi agli investimenti del Recovery fund.

In difficoltà anche l'industria. Quella metalmeccanica fa fatica a comprare alluminio e, ancora una volta, a reperire alcuni tipi di acciaio. Federmeccanica, che fin a pochi mesi fa denunciava una contrazione della domanda interna e internazionale, oggi fa i conti con una crisi dell'offerta senza precedenti. Per dare un'idea, i prezzi dell'alluminio in un anno sono cresciuti più del 50%. I prezzi alla produzione stanno crescendo un po' ovunque.

La Banca centrale europea e la Federal Reserve sono concordi nel sostenere che l'infla-

zione, se ci sarà, sarà legata ad eventi transitori e che quindi non inciderà a lungo. Valutazioni fatte al netto dell'incidente nel canale di Suez e il conseguente blocco del traffico tra Asia ed Europa, che sta aggravando i costi e i tempi di trasporto via nave delle merci, visto che per il momento è inevitabile il passaggio per la rotta a Sud dell'Africa. C'è poi la penuria di container, ha segnalato ieri Silvia Moretto, vicepresidente Confetra (Confederazione dei trasporti e della logistica italiana) secondo la quale il tutto porterà a «inevitabili aumenti di prezzo al consumo».

Persino l'agricoltura e il settore alimentare rischiano di risentire del blocco del canale. Coldiretti ieri ha denunciato il rallentamento degli scambi commerciali con la Cina. «Si temono difficoltà per tutti i principali prodotti nazionali confezionati trasportati via nave, dal vino all'olio extravergine». Ma ci sono problemi con

l'import, ad esempio «sono bloccati gli arrivi di quasi 70 milioni di chili di concentrato di pomodoro cinese». Crisi che si è innestata sui problemi già provocati dalla pandemia, che ha già portato i prezzi dell'alimentari a livello mondiale al livello massimo da quasi sette anni «trainati dalle quotazioni in aumento per zucchero, oli vegetali, cereali, latte e carne», secondo Coldiretti su dati Fao. Difficile per i consumatori distinguere gli effetti di Suez da quelli del Covid. Quello che è certo è che in questi giorni le associazioni consumeristiche sono tempestate da proteste per la mancata consegna di elettrodomestici. E che i concessionari di automobili allungano i tempi delle consegne. La causa, nota da tempo, è la penuria di microchip. C'è chi sta facendo incetta per il post virus. Un'avvisaglia delle prossime tensioni geopolitiche su uno schema già visto: la competizione mondiale sui vaccini.

70

In milioni di chili, l'import dalla Cina di concentrato di pomodoro destinato all'industria italiana. Con il blocco del canale di Suez gli scambi commerciali tra i due paesi sono bloccati, denuncia Coldiretti. A rischio le esportazioni alimentari made in Italy verso il gigante asiatico, che stavano crescendo

MACIGNO

L'acciaio aumenta del 130% in allarme l'edilizia e la metalmeccanica

LUCI E OMBRE

Per la Bce l'inflazione temporanea. Ma in gioco c'è l'efficacia del Recovery



APPALTI IN CRISI I cantieri e gli appalti rischiano di bloccarsi per gli alti costi alla produzione

Santi (Federagenti): "Il caso Suez testimonia la centralità del trasporto marittimo"

"Il Canale di Suez non è un semplice nome sulla carta geografica, ma è il cordone ombelicale che tiene in vita l'economia italiana e impedisce a gran parte del Mediterraneo di assumere le sembianze di uno stagno"

Genova - «Abbiamo sempre pensato di svolgere una funzione operativa e professionale di raccordo fra mercati internazionali e mercato nazionale, fra mare e terra. Il blocco di Suez ci colloca davanti a una nuova missione: far capire al Paese, ai media e all'opinione pubblica che la sopravvivenza economica, il benessere, le possibilità di ripresa del Paese anche dopo la pandemia dipendono da un solo fattore: **i trasporti marittimi e quindi le relazioni commerciali che attraverso questi e i porti, l'Italia, specie in chiave mediterranea sarà in grado di ristabilire**».

Lo scrive in una nota Alessandro Santi, presidente della Federazione nazionale agenti marittimi, Federagenti. «Il Canale di Suez non è un semplice nome sulla carta geografica, ma è il cordone ombelicale che tiene in vita l'economia italiana e impedisce a gran parte del Mediterraneo di assumere le sembianze di uno stagno. La sottovalutazione da parte di politica, istituzioni e media degli effetti potenzialmente gravissimi conseguenti il blocco del Canale per l'Italia, ha evidenziato in modo drammatico come l'Italia, per decenni chiusa in se stessa e incapace di seguire la sua vocazione mercantile mediterranea, **abbia perso di vista il ruolo strategico, unico, dei trasporti via mare**».

I porti italiani fanno causa a Bruxelles

Presentato il ricorso delle 16 Autorità Portuali contro la Decisione della Commissione di tassarle. Ecco il testo depositato al Tribunale dell'Ue

[By Claudio Paudice](#)

I porti italiani fanno causa alla Commissione Europea. È stato depositato il ricorso delle sedici Autorità di Sistema portuale (AdSP) al Tribunale dell'Ue contro la decisione degli uffici dell'Antitrust guidati dalla danese Margrethe Vestager di tassare gli scali italiani. Il 4 dicembre scorso, infatti, [Bruxelles ha dato due mesi al Governo](#) per abolire l'esenzione fiscale prevista dalle leggi nazionali per le Autorità portuali, obbligandole ad applicare l'Ires (l'imposta sui redditi delle società) a se stesse. La questione è da tempo al centro di una disputa tra la Commissione e l'Italia non solo per le implicazioni di natura economica ma anche strategica perché può potenzialmente rivoluzionare l'impianto normativo dei porti e aprire la strada ai privati nel management delle infrastrutture più strategiche (54 porti di rilevanza nazionale) per un Paese con circa ottomila chilometri di costa, secondo in Ue solo alla Grecia. L'ex ministra ai Trasporti Paola De Micheli aveva promesso un ricorso da parte del suo dicastero contro il diktat Ue ma poi ha lasciato scadere i termini senza presentarlo. Le autorità portuali, che avevano fino al 5 aprile di tempo, lo hanno appena fatto.

Il ricorso, di cui l'HuffPost è entrato in possesso, chiede al Tribunale Ue di annullare la decisione della Commissione e condannarla al pagamento delle spese. Come si legge nelle 52 pagine, le autorità rivendicano il ruolo che la legge attribuisce loro, cioè quello di enti pubblici non economici, diretta emanazione dello Stato, per cui non tenuti al pagamento delle tasse. Le prerogative attribuite alle AdSP dalla legge, si legge, sono "le medesime riconosciute alle altre entità territoriali o infrastatali come le Regioni e i Comuni". D'altronde, i porti sono sottoposti "all'indirizzo e alla vigilanza del MiT", il "rendiconto della gestione finanziaria è soggetto al controllo della Corte dei Conti".

Secondo gli avvocati estensori del ricorso (Francesco Munari, Stefano Zunarelli, Gian Michele Roberti, Isabella Perego) gli uffici della Vestager hanno omesso di dare conto, nella decisione di dicembre, di un aspetto sostanziale per delineare la natura infrastatale dei porti: ovvero il regime giuridico dei beni, che è di tipo "demaniale" e pertanto li sottrae "in assoluto alla proprietà privata e possono appartenere solo allo Stato o Regioni". Non c'è quindi, nella gestione delle autorità, la ricerca del profitto tipico delle attività economiche private o imprese, come vorrebbe definirle Bruxelles per poi tassarle; anzi, le concessioni sono affidate a chi si propone di "rispondere ad un più rilevante interesse pubblico", ricordano le sedici autorità portuali. I canoni che vengono versati alle AdSP "non sono frutto di negoziazione" ma sono stabiliti dalla legge, pertanto la scelta del

Né i porti possono *giocare* sul costo delle concessioni per attirare più clienti sottraendoli così ad altri porti Ue. Secondo Bruxelles, il canone è alla pari di una locazione, per cui deve essere soggetto a tassazione. Per le leggi italiane invece non si tratta di una “remunerazione di un servizio” ma piuttosto di una “riscossione di una tassa pagata dal concessionario allo Stato e incassata dalle Autorità portuali”. Per questi motivi non si possono pagare tasse su altre tasse, sarebbe un cortocircuito logico, oltretutto contabile. A maggior ragione, i canoni pagati dai concessionari non sono soggetti a Iva, proprio perché “l’occupazione del demanio non costituisce un servizio che le AdSP offrono sul mercato”. Anzi, vanno applicati gli stessi principi che valgono ad esempio per i Comuni per l’occupazione del suolo pubblico: il privato che vuole usufruirne paga una “tassa” al Comune su sua diretta concessione, non locazione. Queste interpretazioni sono state condivise anche dai massimi tribunali della giurisprudenza italiana, a partire dal Consiglio di Stato e Corte di Cassazione.

Secondo i porti italiani la Decisione Ue “confonde pertanto la nozione di ‘proprietà pubblica’ con quella dell’appartenenza organica e funzionale alla Pubblica Amministrazione e allo Stato”, si legge ancora. D’altro canto, “le AdSP sono soggetti che non possono fallire”, esclusi dall’applicazione della legge fallimentare, e “la loro esposizione debitoria è debito dello Stato”, per questo “perseguono la parità di bilancio nell’ottica di salvaguardia dei conti pubblici di cui al Patto di Stabilità”.

C’è chi potrebbe obiettare che i porti italiani richiedono per se stessi un regime di favore rispetto agli altri scali europei. Su questo il ricorso sgombra il campo dai dubbi: “Negli altri Stati membri gli enti gestori dei porti sono società per azioni che gestiscono i porti alla stregua di imprese fornitrici di beni e servizi”. Tradotto: operano come attività economiche e prestano servizi portuali dietro remunerazione. Nei casi simili a quello italiano in Francia e Belgio, la natura economica dei porti era confermata dall’assoggettamento a Iva dei loro canoni. I porti italiani ritengono anzi di essere perciò vittima di una violazione grave da parte dell’Ue di “molteplici principi generali di diritto dell’Unione, fra i quali quello della parità di trattamento secondo cui è vietato trattare in modo uguale situazioni differenti”.

I ricorrenti ricordano come la stessa giurisprudenza europea sconfessi l’impostazione della Commissione, dal momento che “la distinzione fra attività economiche e non economiche può dunque dipendere da scelte di natura politica degli Stati membri”. Se i porti olandesi svolgono attività economica, non è detto lo debbano fare anche quelli italiani (e infatti non la svolgono). In questo modo la Commissione “viola norme di diritto primario” mettendo in dubbio “le modalità con cui lo Stato italiano decide di attuare una propria competenza esclusiva come quella in materia impositiva”.

Ma le violazioni da parte della Commissione sono in realtà molteplici e riguardano sentenze, trattati e finanche principi: “La Decisione ha l’effetto di vincolare al previo assenso della Commissione l’intera politica economica e industriale degli Stati membri”, si legge. Viola poi alcuni articoli dei Trattati, volendo applicare alcune norme sulla concorrenza a “ordinamenti in cui gli Stati membri non hanno aperto alla concorrenza”, come in questo caso i beni portuali in Italia. Su questo punto gli avvocati italiani inchiodano la Commissione che si riferisce a una presunta ed esistente “concorrenza” in un altrettanto presunto “mercato” senza tuttavia indicare - nonostante abbia l’onere della prova - quali potrebbero essere le imprese concorrenti delle AdSP.

Il ricorso elenca una lunga sequela di vizi e pregiudizi di natura tecnica e ordinamentale. Un punto in particolare va messo in chiaro: i porti italiani non intendono pagare le tasse non perché in cerca di una particolare trattamento rispetto agli altri porti ma perché l'ordinamento italiano prevede due principi generali del diritto tributario che non possono essere messi da parte, come fa Bruxelles: "Lo Stato non paga tasse; secondo, non si pagano tasse sulle tasse". Per questo i ricorrenti si dilungano molto per evidenziare tutte le differenze tra il caso italiano e quelli del passato relativi ai porti in Belgio, Francia e Paesi Bassi.

La questione della tassazione dei porti finisce quindi in tribunale. Ci vorrà del tempo prima che le massime autorità giurisdizionali (Tribunale ed eventualmente Corte di Giustizia) scioglano i dubbi interpretativi. Ma la faccenda, da un punto di vista politico, è molto delicata. Il diktat arrivato da Bruxelles reca con sé molte incognite non solo sotto il profilo contabile ma soprattutto sotto quello gestionale. Il rischio è che uniformando la portualità italiana a quella del Nord Europa si stenda un tappeto rosso ai privati (comprese le autorità pubbliche straniere) nella gestione di infrastrutture strategiche. Per un Paese che negli ultimi decenni ha sistematicamente sottovalutato l'importanza di una politica logistica, unico tra quelli del G7 a non disporre di un campione nazionale che ne presidi gli interessi nelle catene di fornitura globale, il rischio di trovarsi sguarniti di fronte agli appetiti stranieri è doppio.

Genova, l'appello di Spediporto: "Dal Recovery Plan una spinta per la crescita"

«Da diversi mesi un ulteriore problema del settore è questo incremento, che giudico impressionante. La rata nolo, ovvero il costo di trasferimento di un contenitore via mare, è quadruplicata in una decina di mesi. E questo è dovuto alla scelta delle compagnie armatoriali di attuare una politica commerciale fortemente aggressiva nei confronti degli spedizionieri, aumentando le rate nolo per ridurre di fatto la capacità di stiva delle navi».

di SIMONE SCHIAFFINO

Genova - «Il 2021? Per gli spedizionieri genovesi sarà un anno non meno complesso di quello precedente. E non solo per il perdurare delle difficoltà legate al lockdown e ai problemi cronici delle infrastrutture liguri. Ma anche perché nel nostro settore **si sono affacciati nuovi concorrenti: le compagnie di linea, e alcuni colossi mondiali, come Amazon e Alibaba**, che sono scesi in campo anche nel segmento del traffico merci all'ingrosso diventando player concorrenti rispetto a noi tradizionali operatori dello shipping e delle spedizioni internazionali».

Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, prevede che l'anno in corso sarà caratterizzato da vecchi problemi e nuove sfide per gli addetti del settore.

Ma nelle sue parole c'è anche una buona dose di ottimismo: «I porti liguri, con Genova al vertice, sapranno affrontare queste difficoltà, con l'esperienza e le capacità delle diverse categorie di professionisti di cui è costituita Spediporto – dice Botta –. Ma a ciò si dovrà obbligatoriamente affiancare la giusta strategia nell'utilizzo dei fondi in arrivo dal Recovery Plan. Ci aspettiamo, insomma, che il governo faccia le scelte giuste nell'investire queste risorse economiche: potenziamento delle infrastrutture terrestri, portuali e aeree, e destinazione di aree adeguate per la logistica nella nostra regione, prima di tutto».

Ma non solo. L'elenco dei punti su cui lavorare per stare al passo e non essere superati dagli scali merci degli altri Paesi è, secondo il direttore di Spediporto, molto lungo. Le altre sfide sono l'ammodernamento delle procedure di lavoro, l'abbattimento della burocrazia, la digitalizzazione dei processi operativi. Una "rivoluzione" che, come in tanti altri settori, non può più aspettare.

Ma c'è un altro punto negativo che caratterizza, per gli spedizionieri e per lo shipping in generale, questo già difficile 2021: il netto aumento delle rate nolo. «Da diversi mesi un ulteriore problema del settore è questo incremento, che giudico impressionante – spiega Botta -. La rata nolo, ovvero il costo di trasferimento di un contenitore via mare, è quadruplicata in una decina di mesi. E questo è dovuto alla scelta delle compagnie armatoriali di attuare una politica commerciale fortemente aggressiva nei confronti degli spedizionieri, aumentando le rate nolo per ridurre di fatto la capacità di stiva delle navi». E a ricevere maggiormente gli effetti negativi di questo quadro di difficoltà del settore sono le realtà piccole e medie, non certo i grandi gruppi societari che possono

contare su riserve di capitale e su economie di scala, grazie alle quali si possono più agevolmente ammortizzare perdite o mancati guadagni.

«Sono proprio le Pmi a soffrire di più in questo momento – aggiunge il direttore di Spediporto -. Perché non hanno i margini per coprire gli accresciuti costi di trasporto, con l’inevitabile epilogo di trovarsi fuori dal mercato: questo tema meriterebbe di essere portato a un’attenzione maggiore, perché è legato alla correttezza di certe politiche commerciali. Il costo del trasporto marittimo, insomma, non dovrebbe a mio parere **superare la soglia della sostenibilità per le piccole e medie imprese italiane dello shipping**».

Ma la portualità ligure può reagire ad un orizzonte in chiaroscuro come quello appena descritto. «Gli scali della nostra regione, con Genova al vertice, sono per posizione geografica quelli più vicini al centro dell’Europa. Questa caratteristica è un asso vincente non solo per l’economia della Liguria, ma per quella dell’intero Nord Ovest – conclude Botta -. Certo, è necessario che a ciò si accompagni il potenziamento di infrastrutture, penso a Terzo valico e alle autostrade prima di tutto, che possano favorire le politiche di sviluppo del porto. Abbiamo grandi investimenti previsti nello scalo di Genova, Savona e La Spezia: dobbiamo a questo accompagnare l’abbattimento della burocrazia e la digitalizzazione di tanti processi operativi. **Solo così saremo in grado di non “bruciarci” la rendita di posizione della nostra posizione strategica nel Mediterraneo**».

A breve la nuova scadenza sui controlli radiometrici, Confetra si appella a Giorgetti

Quasi [terminato il rinvio di quattro mesi che era stato disposto dal decreto Milleproroghe](#), torna a riaffacciarsi il nodo dei controlli radiometrici. Anche questa volta a sollevare l'attenzione sulla scadenza è Confetra, con una lettera inviata al nuovo titolare del Mise Giancarlo Giorgetti firmata sia dal presidente della stessa Confederazione Guido Nicolini, sia dal vicepresidente di Confindustria con delega all'Economia del Mare e al Mezzogiorno Natale Mazzuca.

Sulla materia, come noto, lo stesso ministro dovrà emettere (entro il nuovo termine del 30 aprile) un decreto per fissare le regole e l'elenco dei prodotti cui dovrà applicarsi la sorveglianza radiometrica in sede di sdoganamento presso i luoghi di entrata delle merci in Italia, in prevalenza i porti. In caso contrario, entreranno in vigore le disposizioni del Decreto Legislativo n.101/2020, che estendevano "a dismisura" l'elenco dei prodotti assoggettati a controllo radiometrico.

La posizione di Confetra sul tema è chiara. "Serve subito il suo provvedimento che consenta di continuare con le attuali regole e sugli stessi prodotti i controlli radiometrici all'importazione anche dopo il 30 aprile" è l'appello a Giorgetti, poiché in caso contrario il rischio è quello di una "paralisi" dei porti.

Più nel dettaglio, la Confederazione chiede di confermare le disposizioni del Dm n.100/2011 "che hanno dimostrato di essere efficaci scongiurando qualsiasi rischio di contaminazione radioattiva, e – come potrà confermarle il Direttore Generale di ADM Minenna – sono già le più severe e rigorose tra quelle adottate dai 27 stati membri Ue e comprendono già anche prodotti interamente in metallo", mentre dal punto di vista metodologico l'invito è a "procedere urgentemente" alla già prevista consultazione dell'Agenzia Dogane e Monopoli.

Secondo quanto [riferiva nei mesi scorsi Spediporto](#), l'associazione genovese degli spedizionieri, in assenza del decreto i controlli verrebbero estesi "a circa il 70% delle merci importate nel nostro Paese, rendendo di fatto impossibile la consegna di ogni tipologia di prodotto che includa parti metalliche", quali viti presenti nei mobili da montare, le fibbie e i bottoni nei vestiti e in generale qualsiasi prodotto che includa parti metalliche, anche in piccole quantità.

L'autotrasporto unito chiede di prorogare il pagamento del contributo ART

Quindici sigle delle associazioni di categoria dell'autotrasporto scrivono all'ART e al Governo chiedendo di prorogare i termini per il versamento del contributo obbligatorio dal 30 aprile al 29 ottobre 2021



Su una cosa tutto l'autotrasporto italiano concorda: **il pagamento del contributo all'ART è ingiusto**. Ma adesso, dopo [la sentenza del Consiglio di Stato](#) che di fatto ha chiuso la partita giurisprudenziale, è tempo di adottare una tattica diversa da quella che si gioca nelle aule di un tribunale. Quale tecnica sia emerge chiaramente dalla **lettera che tutte (ma proprio tutte) le associazioni delle imprese di autotrasporto hanno inviato al presidente dell'ART** – ma anche a presidente del Consiglio, ministro delle Infrastrutture e tutte le massime cariche politiche legate al trasporto – per chiedere di **prorogare al 29 ottobre 2021 il termine per il pagamento del contributo obbligatorio** dovuto, a partire dal 2019, all'Autorità Regolatrice dell'Autotrasporto. Termine che era stato improrogabilmente fissato per il 30 aprile 2021.

Si ricorda che l'Autorità con le delibere n. 20 e n. 30 del 2021 aveva interrotto la sospensione del contributo obbligatorio e chiesto alle imprese di autotrasporto il versamento dello stesso per il triennio 2019-2021.

Le associazioni dei trasportatori chiedono che sia fissato un **termine ragionevole per l'adempimento del pagamento**, posto che, in realtà, almeno per il versamento del contributo relativo al 2019 il contenzioso aperto dalle associazioni di categoria è ancora pendente davanti al Consiglio di Stato.

Nella lettera a firme congiunte (**Anita, Aiti, Assotir, Fita, Confartigianato Trasporti, Confetra, Confcooperative, Conftrasporto, Fai, Fedit, Fiap, Legacoop, Sna Casartigiani, Trasportounito, Unitai**) le associazioni dei trasportatori chiedono, inoltre, che si tenga conto dell'attuale periodo storico e delle difficoltà che il mondo dell'autotrasporto sta affrontando e **«anziché essere obbligato a versare contributi dovrebbe ricevere sussidi»**.

A corroborare la posizione delle associazioni di categoria arriva un'ulteriore osservazione su una «discriminazione a rovescio» perpetrata nei confronti degli autotrasportatori, visto che il contributo viene richiesto alle imprese italiane ma non, a parità di servizi, agli autotrasportatori stranieri.

Supply chain in recupero

Il ruolo economico del canale egiziano

Suez, (Paolo Bosso). Una balena spiaggiata, come l'ha definita efficacemente Peter Berdowski, amministratore delegato di Royal Boskalis Westminster, incaricato dall'armatore taiwanese Evergreen di spostare *Ever Given*, la portacontainer lunga 400 metri incagliatasi il 23 marzo di prima mattina nel canale di Suez, poi liberata sei giorni dopo, tra la notte di domenica e lunedì. Un bestione leggermente più alto dell'Empire State Building (nesso longitudinalmente, andrebbe ben oltre la larghezza di piazza San Pietro) che trasporta a pieno carico 20 mila TEU che si è arenato di traverso, probabilmente per via di una raffica di vento, in un canale largo 200 metri, toccando entrambe le sponde e bloccando soltanto martedì il passaggio di più di cento mercantili e rallentando per almeno sei giorni il flusso marittimo commerciale che dall'Asia passa nel Mediterraneo e va in Nord Europa.

Come evidenzia una ricerca del centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno di Intesa Sanpaolo, nel 2020 sono transitate nel canale di Suez oltre un miliardo di tonnellate di merci, pari a 18.829 transiti navali, di cui un quinto di queste per la prima volta, incentivati dai forti sconti sul pedaggio introdotti dal governo di Egitto con l'inizio della pandemia. Il 2019 è stato uno degli anni migliori della sua storia per i ricavi, pari a 5,8 miliardi di dollari, mentre nell'anno del Covid gli introiti sono stati solo 200 mila dollari inferiori. Per l'Italia il canale di Suez è fondamentale per l'intercambio marittimo con l'Asia, che nel 2020 è valso 82,8 miliardi di euro, il 40 per cento del commercio marittimo complessivo del Paese.

La logistica del trasporto internazionale si è profondamente trasformata negli ultimi decenni. Si è passati dalla logica del magazzino a quella della pronta consegna. In altre parole le fabbriche non accumulano più la merce in attesa di venderla ma producono quella che il mercato richiede. In

segue in ultima pagina

Il ruolo egiziano

una situazione del genere, quindi, la filiera del trasporto si ritrova molto più esposta che in passato. «Senza più il magazzino, la supply chain dovrà muoversi in modo perfetto per assolvere gli obblighi verso i clienti. Sette giorni di navigazione in più per circumnavigare l'Africa, quindi, possono essere molto penalizzanti», spiega Andrea Scarpa, vicepresidente Fedespediti, la federazione degli spedizionieri italiani. Scarpa ha spiegato che in questi giorni di sospensione «la funzione dello spedizioniere è stata tenere aggiornati i clienti. Abbiamo subito quello che hanno subito tutti». Un'altra settimana di blocco del canale e per la maggior parte dei Paesi marittimi ci sarebbero stati grossi problemi. Per l'Italia, soprattutto nelle esportazioni, Coseco

di booking verso il Far East, non sapendo quando si sarebbe riaperto il canale».

ed Msc, per esempio, in questi giorni avevano bloccato l'accettazione

I fatti del mese

Logistic And Transportation Group

Il Tavolo di lavoro congiunto sulla logistica vaccini anti-Covid19 - costituito dalle associazioni del trasporto aereo e della logistica del pharma con l'obiettivo di organizzare al meglio la filiera di approvvigionamento e distribuzione dei vaccini - prosegue la sua attività. **ANAMA**, Assoram, AICAI, Assaereo, Assaeroporti, Assohandlers, Fedit, IATA, Ibar e PharmacomItalia, infatti, hanno deciso di proseguire la positiva esperienza di confronto istituendo il PHARMA LOGISTIC AND TRANSPORTATION GROUP che diventerà una Commissione di lavoro permanente del Cluster Cargo Aereo.