



**confetra**

Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica

# **RASSEGNA STAMPA**

Novembre 2020



## Nella crisi la logistica diventa servizio di pubblica utilità

**S**tiamo attraversando indubbiamente un momento molto complesso. Le nuove misure adottate dal Governo avranno un impatto pesante che va a sommarsi a quello registrato nel primo lockdown della primavera scorsa. Siamo in una fase in cui occorre ragionare sull'ipotesi che il parziale lockdown di questi giorni possa, invece, prolungarsi, anche se in maniera più flessibile rispetto alla primavera scorsa. E valutare come i servizi logistici, che innegabilmente in questo caso diventano servizi di pubblica utilità, possano essere messi nelle condizioni di operare. Perché, come dice spesso il professor Ennio Cascetta "La logistica è quel settore che ogni giorno ci tiene a 5 giorni di distanza dalla carestia". Basti pensare a cosa sarebbe successo se durante il lockdown si fosse fermato, ad esempio, l'approvvigionamento merci verso le aziende rimaste aperte, oppure se si fossero interrotti i rifornimenti di beni alimentari primari verso gli esercizi commerciali rimasti aperti. Stessa cosa potremmo dire per l'approvvigionamento dei farmaci verso gli ospedali e le farmacie. La logistica ha una valenza sociale e di interesse generale innegabile.

Ricordo che il Centro Studi di Confetra, dopo il primo lockdown, elaborò uno studio dal quale emergeva che la logistica italiana si avviava a chiudere il 2020 con una diminuzione dei volumi trasportati del 20%, il che significa circa 80 milioni di tonnellate di merci in meno rispetto alle circa 450 che sono movimentate ogni anno nel nostro paese in entrata ed in uscita. Applicando la stessa percentuale negativa al fatturato, il settore dovrebbe chiudere l'anno con un giro d'affari di 65 miliardi di euro, ovvero 18/20 miliardi di perdite rispetto agli 85 miliardi del 2019. Per prevenire le enormi difficoltà economiche al nostro settore derivanti da una recrudescenza delle misure di contenimento del virus, è necessario procedere subito con misure di ristoro automatico. Ciò



per evitare che le aziende della logistica siano indotte a fermarsi a fronte dei pochi volumi di merce da movimentare, ma a costi fissi invariati. Perché un Tir che viaggi a pieno carico o con solo il 20% di stiva occupata, ha gli stessi costi. Ma a quel punto la situazione sociale precipiterebbe.

In queste settimane cruciali abbiamo richiamato l'attenzione del Governo su quella che sarà la più impegnativa operazione logistica del pharma nella storia del Paese: gestire 30-40 milioni di dosi di vaccino (antinfluenzale anti-covid) in 5 mesi. Procedure in import e controlli da uniformare, offerta di magazzini e stiva a temperatura controllata da mappare e organizzare presso gli hub aeroportuali, fino ai temi legati alla capillare distribuzione di ultimo miglio. Abbiamo messo a disposizione del Governo il nostro know-how. Bisogna pensare a centinaia di questioni operative molto concrete, dalla disponibilità di celle frigo a centinaia di milioni di kg di ghiaccio secco, ma soprattutto servirà una risposta corale dell'intero Paese e grande unità d'intenti, perché ci giochiamo tantissimo.

Naturalmente la nostra attività deve sforzarsi di guardare avanti, oltre la lunga fase emergenziale. E a questo proposito c'è un tema che Confetra

ritiene doveroso affrontare, ed è quello dei cosiddetti 'campioni nazionali'. Occorre anzitutto rifuggire da approcci ideologici. Le dinamiche che riguardano le dimensioni industriali non sono mai positive o negative in astratto.

E' fondamentale avere dei 'campioni nazionali' se questi non fagocitano il mercato ma, anzi, riempiono vuoti di player in specifici segmenti, oppure portano nuovi volumi in una logica di filiera, o ancora aiutano il Paese a stare con maggior penetrazione ed autorevolezza dentro le complesse dinamiche dei mercati globali anche difendendo gli interessi economici nazionali. Prendo atto con favore che la 'nuova' Alitalia intende puntare anche sul cargo aereo, elemento distintivo di non poco conto per presidiare l'export delle nostre produzioni nazionali di alta gamma.

Altro esempio che fa ben sperare è quello lanciato in estate da Enel Logistic: un grande operatore globale che intende portare nuovi volumi sul mercato logistico, in una logica di partnership con le PMI logistiche nazionali e di valorizzazione industriale dei retroporti, rappresenta qualcosa di nuovo e positivo che non può che essere alla portata di grandi player globali. Abbiamo anche Grimaldi, campione nazionale delle Autostrade del Mare. Altro discorso vale se gli incumbent ex monopolisti di Stato, utilizzando lo scudo pubblico regolatorio, ostacolano new comers e occupano segmenti di mercato più grazie alla politica che alle effettive capacità di impresa. Stesso discorso negativo varrebbe, in astratto, per un monopolista privato che soffocasse la concorrenza mediante processi di integrazione border line rispetto alle normative nazionali o comunitarie. Insomma, è più utile discutere del "come" che del "chi" o del "cosa", senza impiccarsi a certezze dogmatiche che le politiche industriali non contemplano.

**Guido Nicolini**  
Presidente Confetra

# Paolo Salvaro riconfermato Presidente Confetra Nord Est

**C**onfetra Nord Est rinnova le proprie cariche associative e riconferma, all'unanimità, Paolo Salvaro alla presidenza della territoriale di Confetra che raccoglie adesioni da Brescia a Pontebba. Alla vicepresidenza Andrea Ormesani.

Salvaro guiderà quindi l'associazione nel prossimo triennio, un periodo che si annuncia davvero complesso per la logistica in generale, alle prese con l'emergenza Covid, e per il futuro del Porto di Venezia, scalo fondamentale per il Veneto. In particolare la messa in funzione, in questi giorni, del MOSE ripropone in maniera drammatica la questione della accessibilità nautica del Porto di Venezia e di quello di Chioggia. Il sistema di barriere mobili che chiude le tre bocche di porto è stato alzato con successo in condizioni operative reali una prima volta il 3 ottobre e poi ancora il 15 e 16 ottobre: tutte le volte la marea lato mare ha raggiunto i 130 cm sul medio mare, mentre in laguna si è fermata, alla Punta della Dogana tra i 60 e i 70 cm, lasciando così all'asciutto tutta Venezia, anche Piazza San Marco e la Basilica di San Marco, i punti più bassi della città. Un indubbio successo sul fronte della protezione della laguna e di Venezia dalle acque alte, ma certamente una spada di Damocle sulle attività portuali.

Paolo Salvaro sottolinea: "Ringrazio i colleghi per la fiducia che mi hanno dato con questa riconferma. I mesi che ci aspettano sono certamente pieni di incognite a partire dalla situazione sanitaria che tutti ci troveremo ad affrontare. Però il primo problema per il Porto di Venezia, scalo fondamentale per il Veneto e il nord est è certamente il MOSE, visto che altri problemi, come l'escavo dei canali sono stati, sia pure con grande ritardo, superati. Le alzate delle paratie del MOSE anche basate su altezze di marea di 130 cm o simili sono pur sempre un problema: abbiamo visto in questi primi 15 giorni di ottobre già tre chiusure delle bocche di porto e questo ci preoccupa perché



Paolo Salvaro

in passato quote di marea simili si registravano 4 - 5 volte in tutti i mesi invernali. Se anche su quote così elevate le chiusure diventeranno una decina o più non oso immaginare quanti giorni di chiusura del Porto avremmo se la quota a cui sarà messo in funzione il Mose venisse fissata a 110 cm. Vorrebbe dire, di fatto, chiudere il Porto, anche perché sottolineo che abbiamo adesso una conca di navigazione che non è funzionante per un grave danno ad una delle porte lato mare e che dovrà assolutamente essere ripristinata al più presto. Ci sarebbero comunque rallentamenti, ma adesso, a paratie alzate non passa proprio nulla. Con la Venice Port Community alla quale abbiamo formalmente aderito l'8 ottobre stiamo proprio dialogando con la Commissaria al MOSE Elisabetta Spitz, per capire cosa vogliono fare". In particolare la comunità portuale vuole partecipare a quella cabina di regia che deciderà come e quando il MOSE entrerà in funzione in caso di alte maree.

"Certamente sì - continua il presidente Salvaro - come veneziani siamo ovviamente contenti che il MOSE protegga la città ma le nostre esigenze devono essere tenute in adeguata considerazione perché il Porto è vitale per

Venezia. Un'altra questione, che come Confetra Nord Est non ci stancheremo di sottolineare, è quella della croceristica, che è sempre, permettetemi il gioco di parole, in alto mare, senza soluzioni concrete, nonostante le promesse della ministra Paola De Micheli che ci ha assicurato il suo mantenimento a Venezia con la realizzazione in una fase intermedia di approdi provvisori. Non possiamo continuare così, dobbiamo arrivare a un progetto definitivo che permetta a questa navi di arrivare in Porto senza passare davanti a San Marco. Infine attendiamo al più presto la nomina del nuovo Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, perché un Commissario ovviamente può occuparsi solo dell'ordinaria amministrazione. Invece grazie anche alla concomitante riconferma di Luigi Brugnaro a sindaco della città, alla nuova Giunta Regionale abbiamo la possibilità di lavorare nei prossimi anni anche con il nuovo presidente della Adsp senza fibrillazioni dovute alle tensioni elettorali". Il presidente Salvaro sottolinea anche l'importanza e il ruolo che sarà svolto dalla Venice Port Community, attiva già da qualche mese ma che proprio poche settimane fa ha formalizzato la propria costituzione con la firma di un protocollo di intesa nella sede di Confindustria Venezia. "La costituzione della Venice Port Community, alla quale abbiamo aderito con convinzione, è davvero molto importante. C'è una nuova consapevolezza dell'importanza che il Porto di Venezia ha per tutta la comunità locale ma anche regionale; è il porto più importante del Veneto e considerato che l'entroterra è una delle zone più produttive d'Italia la sua funzione è fondamentale. Non è un caso che abbiamo firmato il documento Confindustria, Camera di Commercio e Confcommercio. Parlare con una voce unitaria aiuterà senza dubbio nel dialogo con tutti gli enti e le realtà che decidono sul Porto di Venezia".

Red.Mar.





# Genova, nella Valpolcevera primo esempio italiano di ZLS

**Q**uanto mi viene chiesto perché SPEDIPORTO si stia battendo, insieme a tutta la comunità degli operatori portuali ed alle amministrazioni regionali e locali, per la costituzione di una Zona Logistica Semplificata, amo ricordare alcuni dati. La Regione Liguria è il territorio italiano in cui maggiore è l'incidenza del settore della Blue Economy rispetto al totale dell'economia regionale. Primeggia, infatti, al 9,1%, seguita con un importante distacco dalla Sardegna (5,7%) e dal Lazio (5,3%).

Le sole attività portuali, in entrata e uscita, intercettano oltre il 60% del traffico extra UE del sistema economico del Nord Ovest, contribuendo alla creazione di valore aggiunto per circa 10 miliardi di euro su tutto il territorio nazionale. In termini di addetti, fra diretto e indotto, oltre 120.000 unità sono ascrivibili alle attività dello scalo genovese, di cui il 45% operativi in Liguria, mentre il restante 55% è distribuito sul territorio italiano. Analogamente, dal punto di vista fiscale, il sistema genera oltre il 30% del gettito IVA derivante dalle importazioni in ingresso sul territorio nazionale. Infine, il porto di Genova ha consolidato il proprio ruolo di principale gateway in Italia per il traffico containerizzato, condividendo la posizione di leadership del Mediterraneo con il porto spagnolo di Valencia, rappresentando un nodo fondamentale per la logistica del Nord Italia. Non è dunque un caso se la maggior parte degli investimenti strategici di gruppi come Maersk, MSC e PSA e di numerosi fondi di investimento hanno scelto il nostro territorio per scommettere sulla logistica in Italia.



Ma non solo questo, nella Blue Economy troviamo rappresentate molte altre importantissime filiere produttive e di servizi: la filiera industriale e cantieristica; la filiera del turismo; la filiera della pesca, dell'acqua cultura, delle estrazioni marine; quella della ricerca e dell'alta tecnologia, la filiera ricettiva. Pensate nel 2018 si sono registrati, nell'intera Regione ben 77,2 milioni di presenze turistiche (il dato considera non solo la presenza in strutture alberghiere od extralberghiere, ma anche in abitazioni private quali seconde case e residenze di parenti ed amici), con un impatto economico di circa 5 miliardi e 433 milioni di euro.

Questo immenso patrimonio deve essere, ad avviso di SPEDIPORTO, non solo valorizzato ma ulteriormente sostenuto per un suo ulteriore rilancio progettuale. Ecco dove si inserisce la nostra idea di lanciare su Genova,

nella Valpolcevera, il primo esempio italiano di Zona Logistica Semplificata incidente su una green logistics valley che sia funzionalmente e commercialmente collegata a tutte le eccellenze della Blue Economy. Per arrivare a questo, sfruttando i contenuti del c.d. Decreto Genova abbiamo preso l'impegno, insieme alle amministrazioni ed agli operatori, di procedere alla declinazione, in bozza, di una proposta di "Piano di sviluppo strategico del porto di Genova e del suo retroporto" che si fonda su alcuni assunti fondamentali: a) sia elemento fondamentale per la ripresa economica del Paese; b) diventi uno strumento attivo di politica euro-mediterranea; c) diventi elemento di coesione politica nel Nord-Ovest; d) sia garanzia e motore di una crescita economica ancorata ai valori della sostenibilità.

Dobbiamo aggiornare la valenza del territorio del Nord-Ovest, il vecchio ed ormai superato triangolo industriale italiano (Mi-Ge-To) deve mutare la sua funzione e trasformarsi in un moderno distretto tecnologico e logistico in grado di sostenere l'industria 4.0 e la valorizzazione degli asset del Paese. La Valpolcevera deve aspirare a diventare, insieme a Genova, il vertice basso di questo nuovo distretto. Ecco perché è importante continuare a lavorare accuratamente alla ZLS per Genova e per il suo retroporto di primo miglior, sarà infatti non solo un modello replicabile ma un formidabile innesco per un rilancio dell'economia di tutto il Nord-Ovest Italiano.

**Giampaolo Botta**  
General Manager Spediporto

## Petrone (Assoram): “La via aerea dominerà le spedizioni di vaccini anti-Covid in Italia”

Secondo Pierluigi Petrone – presidente di Assoram, associazione che riunisce a livello nazionale gli operatori commerciali e logistici della distribuzione primaria di farmaci – sarà l’aereo il mezzo con cui arriverà in Italia la maggior parte delle dosi di vaccino anti-Covid19 destinato alla popolazione, e i punti di approdo saranno necessariamente i due scali maggiori del paese.

“Il trasporto dai grandi centri produttivi, a mio avviso, non potrà che avvenire per via aerea: d’altra parte abbiamo fatto arrivare in aereo le mascherine, non potremo che fare lo stesso con i vaccini” ha affermato Petrone in un’intervista a [SUPPLY CHAIN ITALY](#), spiegando che il costo di una spedizione di questo tipo “per quanto maggiore rispetto a una via nave, avrà un’incidenza minima su quello complessivo necessario per la realizzazione del vaccino e la distribuzione”. Gli hub di arrivo saranno tendenzialmente Malpensa e Fiumicino “cui si affiancheranno hub regionali”.

Relativamente ai volumi destinati all’Italia, secondo il numero uno di Assoram per le stime è utile basarsi sul [report elaborato da Dhl con McKinsey](#), a sua volta elaborato sugli storici delle distribuzioni dei vaccini antinfluenzali, che prevede a livello globale l’impiego di 10 miliardi di dosi, con la consegna di 220mila pallet e 15 milioni di contenitori. Pertanto, escludendo la necessità di richiami, alla Penisola arriveranno dosi per un numero pari all’incirca a quello dei suoi abitanti.

Riguardo le altre fasi del trasporto, secondo Assoram la più critica sarà quella rappresentata dall’ultimo miglio, dato che a differenza di altri Paesi come Spagna o Francia, la popolazione italiana non è concentrata nelle capitali ma distribuita capillarmente sul territorio.

In ogni caso l’Italia – ha spiegato Petrone – avrà un ruolo chiave nella distribuzione finale dei vaccini anti-Covid19, perché è stata scelta da diversi produttori per ospitare i siti di confezionamento dei preparati (nei quali cioè il prodotto in bulk verrà trasformato e smistato per il ‘consumo’ finale). In particolare AstroZeneca-Oxford svolgerà questa attività ad Anagni, nello stabilimento di Catalent, e lo stesso faranno “altri cinque-sei produttori” della decina che ad oggi sono alle battute finali dello sviluppo del vaccino. Per questo motivo la Penisola “fungerà non solo da *hub*” – cioè da centro di stoccaggio del preparato – “ma anche da *bridge*” – ovvero da ponte per la distribuzione anche in altri paesi vicini.

Considerato anche questo ruolo centrale, nei giorni scorsi Assoram si è rivolta alle istituzioni (con una missiva indirizzata a vari soggetti tra cui Usmaf, Ministero della Salute, Ministero dei Trasporti, Conferenza Stato-Regioni, Presidenza del Consiglio dei Ministri) per chiedere l’avvio di

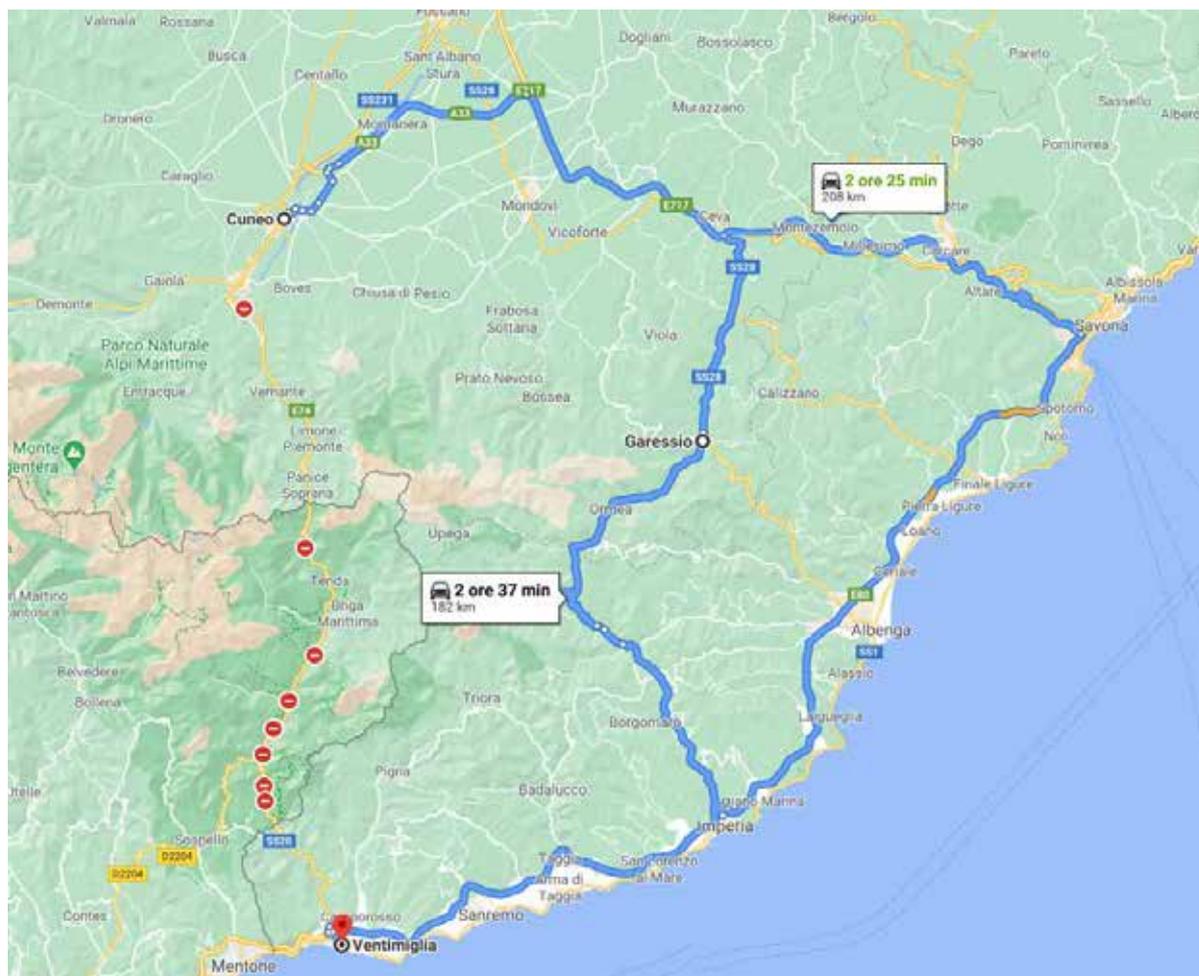
un tavolo che metta insieme gli operatori logistici e commerciali e le istituzioni per lavorare insieme alla definizione di una catena logistica nazionale per la distribuzione del preparato, senza però al momento avere avuto un riscontro.

La sfida della distribuzione del vaccino anti-Covid19 secondo Assoram sarà infatti “senza precedenti” e non è possibile che l’Italia arrivi “impreparata ad affrontarla”. Al contempo l’associazione sta lavorando al suo interno per mappare le capacità dei suoi associati (e la disponibilità ad affrontare nuovi investimenti, se necessari) e, in attesa di input da parte del governo, si ritroverà questa settimana con le colleghe Confetra, Assologista e Anama per discutere del tema.

La richiesta avanzata dagli operatori della distribuzione primaria dei farmaci è di avere ‘cabina di regia’ della distribuzione del vaccino dovrà essere però necessariamente centralizzata: “Lo Stato, anche a costo di qualche mal di pancia tra i governatori, dovrebbe avocare a sé l’assegnazione di questi contratti, e non lasciarli gestire in modo sparso alle Regioni. Ad esempio con gare messe a punto dal Ministero della Salute di concerto con quello delle Infrastrutture e Trasporti, e necessariamente anche con quello delle Finanze, vista l’entità dei contratti di cui si andrebbe a parlare”.

## Astra Cuneo stima in almeno 2milioni e 250mila euro annui il ristoro chiesto per gli autotrasportatori costretti a tracciati alternativi alla Valle Roja

Comunicato Stampa - 02 Novembre 2020 - 13:32



**Dalle intenzioni ai fatti. Astra trasportatori associati, che solo qualche settimana fa aveva manifestato la necessità di riprogettare profondamente l'intera viabilità che collega la provincia di Cuneo a quella di Imperia e alla Costa Azzurra, passando per la Valle Roja ora impraticabile in seguito al devastante alluvione del 2 ottobre scorso, si è fatta portavoce delle istanze delle aziende di autotrasporto invitando la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, a prevedere una forma di ristoro per le imprese costrette a compiere tragitti maggiori di circa 100 chilometri tutti o in buona parte autostradali, con aggravii finanziari importanti.**

“Pur essendo di proporzioni minori, si tratta della stessa condizione che si è verificata con il crollo del ponte Morandi a Genova e in quel caso il Governo ha previsto per Decreto degli stanziamenti a favore degli autotrasportatori per consentire il ristoro delle maggiori

spese affrontate, dovendo percorrere obbligatoriamente strade alternative - sottolinea il presidente di Astra Cuneo, **Diego Pasero** -. È certamente diversa la causa dell'evento che ha sconvolto le valli Vermenagna e Roja, ma le conseguenze per le imprese sono le medesime con un notevole allungamento dei percorsi per raggiungere i luoghi di carico e scarico. Oltretutto è da tener presente che sono già tre anni che gli autotrasportatori italiani sopportano maggiori costi, dal momento che la francese RD6204, ora chiusa al traffico, era già stata interdetta alla circolazione dei mezzi pesanti oltre le 19 tonnellate da parte dei Comuni transalpini della Valle Roja”.

Nel presentare questa precisa richiesta scritta al ministro De Micheli, tramite la Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), gli uffici di Astra Cuneo hanno anche stimato le risorse che sarebbero necessarie per venire incontro alle imprese: “Abbiamo calcolato che il ristoro non dovrebbe essere inferiore ai 2milioni e 250mila euro annui, stimando in 300 le missioni di viaggio giornaliere, sviluppate su 250 giorni lavorativi con una cifra di ristoro pari a 30 euro per viaggio - continua Pasero -. Soprattutto in questa fase non si possono lasciare le imprese sole ad affrontare ulteriori problemi, in aggiunta a quelli causati dall'emergenza sanitaria in atto. Una forma di ristoro sul modello di quanto è stato fatto per Genova è necessaria fino a quando non potrà essere ripristinata la normale circolazione”.

In queste settimane tanto si sta facendo, su ambo i versanti, per dare il necessario e concreto conforto alle popolazioni colpite dalle intense precipitazioni di inizio ottobre e per sgombrare ciò che resta della strada internazionale dalle macerie portate dalla furia dell'acqua. Per Astra occorre, tuttavia, non perdere tempo anche per ripensare le infrastrutture viarie gravemente danneggiate, mobilitando i governi di entrambi gli stati interessati, Italia e Francia, affinché trovino le risorse necessarie per avviare interventi strutturali che, in ogni caso, dureranno anni.

Disponibili da dicembre 3 milioni di dosi. E l'Italia rischia di non essere pronta. Mancano ancora le procedure operative: dalla catena del freddo ai trasporti

# Vaccino in arrivo Ma non c'è il piano per distribuirlo

## IL CASO

ILARIO LOMBARDO  
LUCA MONTICELLI  
ROMA

Prima che le fiale anti Covid siano disponibili nelle Asl, nelle farmacie e negli studi dei medici di base c'è tutta una filiera da costruire: bisogna dotare gli aeroporti di celle frigorifere e snellire le procedure burocratiche doganali. Non basta dire che a dicembre arriveranno in Italia i primi tre milioni di dosi del vaccino per iniziare davvero a immunizzare dal coronavirus le persone nelle Rsa, le forze dell'ordine e il personale sanitario. La Germania e il Belgio stanno già studiando un piano per velocizzare le spedizioni e individuare grandi strutture dove vaccinare milioni di persone in brevissimo tempo, noi no. Manca un mese e il governo rischia ancora una volta di farsi trovare impreparato. Ieri il premier Giuseppe Conte ha annunciato che «il ministero della Salute sta già lavorando a un piano operativo per la distribuzione dei vaccini» in modo che «quando arriveranno le prime dosi potremo procedere in modo organizzato». Le prime dosi, confermano dal governo, arriverebbero a dicembre. Mentre la multinazionale farmaceutica AstraZeneca, che con il centro Irbm di Pomezia e la Oxford University sta producendo il vaccino, prevede che la distribuzione avanzata per tutti a 2 euro a fiala avverrà entro marzo.

### La sfida logistica del secolo

La Confetra, che rappresenta il 60% del settore della logistica, ha chiesto alla ministra Paola De Micheli di aprire un tavolo per progettare la rete del trasporto dei vaccini, ma il confronto con gli operatori non è partito. Il direttore generale della confederazione, Ivano Russo, parla di «lavoro ciclopico da fare». «E' la più grande sfida logistica farmaceutica del secolo per l'Italia e per il mondo, vanno subito affrontati i nodi per non ripetere i problemi

che abbiamo avuto con i carichi di mascherine, bloccati senza certificazioni Inail». Anche perché le dosi di vaccino non possono stare ferme in un cartone per giorni in attesa della burocrazia. Per la copertura anti Covid, infatti, si prevedono passaggi con una conservazione a meno 70 gradi. «Un indice di grandezza sconosciuto per il nostro lavoro, visto che i vaccini anti influenza viaggiano tra i 2 e gli 8 gradi», ricorda il dg di Confetra. La catena del freddo è un problema che riguarda gli aeroporti e i porti che non hanno delle celle adeguate per garantire le conservazioni, spiega Alessandro Albertini, presidente degli spedizionieri aerei di Confetra: «Le merci di solito sostano tre o quattro giorni, quindi diventa indispensabile semplificare le procedure». I gate di accesso alle importazioni saranno Malpensa per il nord e Fiumicino per il centro sud, poi ci sono i porti di Genova, La Spezia e Trieste per le rotte che arriveranno via nave.

### Il nodo delle consegne

Per recapitare i vaccini nelle città non basterà caricarli sui camioncini, ci vorranno almeno 40 centri di distribuzione, un paio in ogni regione, dove mandare le dosi. E serviranno dei magazzini all'altezza: «Nel 2019 sono stati movimentati 9 milioni di dosi di vaccino anti influenza, quest'anno le regioni ne hanno comprati 15 milioni. Ma per combattere il Covid il ministero ha prenotato 70 milioni di dosi da distribuire tra dicembre e marzo», sottolinea il direttore Ivano Russo. AstraZeneca-Irbm-Oxford e l'americana Pfizer sono i produttori maggiori che riforniranno l'Italia, che però si candida anche a fare da «ponte», a comprare cioè il principio attivo alla base dei preparati e poi confezionare le fiale per le industrie farmaceutiche italiane. A mettere un po' di pressione politica alla ministra De Micheli e al commissario all'emergenza, Domenico Arcuri, ci ha pensato con un tweet il vice mi-

nistro allo Sviluppo economico, Stefano Buffagni: «È il momento di essere responsabili ed uniti - ha scritto l'esperto M5s - è fondamentale pianificare da ora la distribuzione, la logistica e le priorità per far viaggiare il vaccino non appena sarà disponibile, così da farsi trovare pronti in pieno controllo». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un laboratorio dell'azienda farmaceutica AstraZeneca

ANSA

## Albertini (Anama): «Giusta la scelta della nuova Alitalia di puntare sul cargo»



Un aereo passeggeri della flotta Alitalia

«L'esportazione italiana viaggia molto per via aerea, ed è necessario che ci sia una compagnia nazionale che trasporti le merci ai mercati di destinazione finale. Se no, bisogna viaggiare da altri aeroporti europei con tempistiche diverse»

Milano - Alla recente conferenza online di **Anama**, in cui sono stati presentati i risultati di uno studio sul trasporto aereo in Italia, è intervenuto l'**amministratore delegato della nuova Alitalia - Italia trasporto aereo, Fabio Lazzerini**. Lazzerini ha definito strategico il comparto cargo per il prossimo piano della propria società. Qual è l'importanza di questa dichiarazione? "Alitalia, che nei primi anni 2000 - premette il **presidente di Anama, Alessandro Albertini** - aveva una divisione cargo e aerei all cargo, cioè destinati unicamente al trasporto merci, negli ultimi anni aveva rinunciato a entrambi questi asset, pur mantenendo un ruolo nel cargo aereo. Quando Lazzerini dice di volere un focus sul cargo, auspichiamo che la newco riprenda a volare in maniera serena e contemporaneamente non pensi unicamente ai passeggeri, vista la strategicità che ha il cargo aereo per l'export italiano, come mostrano i dati dello studio di Anama.

L'esportazione italiana viaggia molto per via aerea, quindi è necessario che ci sia una compagnia nazionale che trasporti le merci ai mercati di destinazione finale. Se no, bisogna viaggiare da altri aeroporti europei con tempistiche diverse. Avere servizi diretti dall'Italia sulle destinazioni principali del nostro import/export è assolutamente fondamentale".

**Che cosa vi aspettate dalla nuova compagnia?**

“Lazzerini ha fatto affidamenti importanti. Noi avevamo chiesto che nel piano strategico di Alitalia ci fosse il cargo, lui ha fatto un passo in più che a noi ha fatto molto piacere. Ha detto che ci coinvolgerà anche nella realizzazione del piano. Per noi è fondamentale definire fin dall’inizio per Alitalia il cargo è strategico non è banale. Noi vorremmo che ci fossero voli all cargo”.

**Qual è il valore del cargo aereo italiano?**

“L’export extra Unione europea del trasporto aereo vale il 2 per cento in peso, ma il 26 per cento in valore. Quindi un quarto dell’export italiano in valore raggiunge i mercati di destinazione finale utilizzando il trasporto aereo. Questi numeri spiegano quanto sia strategico il settore, nonostante che fino a oggi in Italia non si è mai fatta una politica industriale nei trasporti e tanto meno in quello aereo. Sarebbe fondamentale mettere al centro questo obiettivo”.

**Quali possono essere i tempi per il vostro coinvolgimento assieme a Alitalia per definire il piano strategico del cargo?**

“I tempi non sono ancora definiti. Anama ha chiesto a Lazzerini di dire quando potremo dare il nostro contributo. L’argomento per noi è assolutamente fondamentale, per quanto non si sappia con che tempi le compagnie aeree potranno tornare a volare, visto che si parla di 2023-2025 per il ritorno alla normalità del trasporto aereo passeggeri. La maggior parte delle merci viaggia nella pancia degli aerei passeggeri”.

**In questa fase di pandemia l’all cargo è più strategico?**

“La strategicità c’è in tutte e due le modalità. A livello mondiale oltre la metà delle merci viaggia sugli aerei passeggeri. Gli all cargo sono un valore e la pandemia lo ha messo in evidenza. A marzo e aprile, quando non potevano volare i passeggeri, avere servizi all cargo che potessero trasportare i dpi (dispositivi di protezione individuale, ndr) era fondamentale e noi in Italia non ne avevamo, mentre altri paesi li avevano perché garantiti dalle compagnie di bandiera di riferimento. E’ fondamentale per un paese avere una compagnia di bandiera che dica strategicamente che mette a disposizione i suoi mezzi per il trasporto di materiale di emergenza, non solo per l’import/export”.

## ItaliaOggi Quotidiano economico, giuridico e politico



### NEWS

ItaliaOggi - Numero 260 pag. 10 del 04/11/2020

politica

**Quando sarà disponibile il vaccino anti Covid non sapremo come recapitarlo perché da noi manca la catena del freddo a -70 gradi**

**di Riccardo Ruggeri Zafferano.news**

1. Il Premier aveva detto che il «Vaccino anti Covid 19» sarebbe stato pronto a Natale. Era una fake truth non avendo precisato che si trattava delle fiale per le autorizzazioni da parte delle istituzioni sanitarie di certificazione nazionali e internazionali, al momento non ancora avvenute.
2. Meglio sentire allora l'inventore-produttore del «Vaccino», la multinazionale AstraZeneca (con al traino Oxford University e IRBM di Pomezia): «Con tutte le autorizzazioni previste, la distribuzione avanzata (?) per tutti (a 2 a fiala) avverrà entro marzo 2021». Finalmente c'è la data di distribuzione primaria, manca quella dove il Vaccino diventa operativo, quindi quando deve fare il suo mestiere.
3. Quindi siamo alla fase della distribuzione primaria, siamo alla parola magica su cui si regge il Ceo capitalism dominante: la Logistica, il nuovo dittatore del mondo. Con il suo magico mondo dei «colli di bottiglia».
4. Meglio allora sentire **Confetra**, rappresenta il 60% delle attività nostrane di logistica (come anticipato in esclusiva da ItaliaOggi in un articolo da Carlo Valentini della scorsa settimana, ndr). Questa ha chiesto alla ministra Paola De Micheli di aprire subito un tavolo per progettare la rete del trasporto dei vaccini. Sono sobbalzato. Un tavolo? Perché? La logistica italiana distribuisce vaccini da mezzo secolo. Cosa si inventano?

Sempre più difficile scrivere il Cameo. Per definizione esso deve essere esente, sia dalle subdole fake truth, sia dalle oscure fake news. Oggi avrà la forma di quei memorandum che nelle multinazionali il Ceo prepara per il Board quando ci sono problemi molto complessi con responsabilità diversificate.

Anche se quella finale è sempre e solo del Ceo.

1. Il Premier aveva detto che il «Vaccino anti Covid 19» sarebbe stato pronto a Natale. Era una fake truth non avendo precisato che si trattava delle fiale per le autorizzazioni da parte delle istituzioni sanitarie di certificazione nazionali e internazionali, al momento non ancora avvenute.

2. Meglio sentire allora l'inventore-produttore del «Vaccino», la multinazionale AstraZeneca (con al traino Oxford University e IRBM di Pomezia): «Con tutte le autorizzazioni previste, la distribuzione avanzata (?) per tutti (a 2 a fiala) avverrà entro marzo 2021». Finalmente c'è la data di distribuzione primaria, manca quella dove il Vaccino diventa operativo, quindi quando deve fare il suo mestiere.

3. Quindi siamo alla fase della distribuzione primaria, siamo alla parola magica su cui si regge il Ceo capitalism dominante: la Logistica, il nuovo dittatore del mondo. Con il suo magico mondo dei «colli di bottiglia».

4. Meglio allora sentire **Confetra**, rappresenta il 60% delle attività nostrane di logistica (come anticipato in esclusiva da ItaliaOggi in un articolo da Carlo Valentini della scorsa settimana, ndr). Questa ha chiesto alla ministra Paola De Micheli di aprire subito un tavolo per progettare la rete del trasporto dei vaccini. Sono sobbalzato. Un tavolo? Perché? La logistica italiana distribuisce vaccini da mezzo secolo. Cosa si inventano?

5. Meglio sentire allora, come ha fatto ItaliaOggi il direttore generale di **Confetra** Ivano Russo. Parte con una sciabolata «È la più grande sfida logistico-farmaceutica del secolo (intenderà il Novecento?) per non ripetere i tragici errori che abbiamo avuto con le mascherine, bloccati senza certificazione Inail». Il problema quindi è molto importante e strategico. Poi ho finalmente capito, c'è un «collo di bottiglia» in purezza. Tutti i «vaccini» antiinfluenzali si movimentano con una refrigerazione a 2-8 gradi (il frigo di casa), il «vaccino Covid 19» no. Ha bisogno di una catena del freddo a meno 70 gradi (sic!). Eccolo lì il primo grande snodo strategico, che mescola tutte le carte.

6. Allora precipitiamoci a sentire il Presidente degli spedizionieri aerei Alessandro Albertini che è secco: «La catena del freddo a meno 70 gradi riguarda aeroporti e porti che non hanno celle adeguate per garantire la conservazione, visto che i «Vaccini Covid 19» devono qua sostare per 3-4 giorni». Ci siamo, la nebbia si sta diradando. Ora è tutto chiaro.

7. L'altro collo di bottiglia credo di averlo individuato da solo leggendo cosa fanno Germania e Belgio: hanno un piano operativo, che noi non abbiamo, per velocizzare le spedizioni di vaccini verso grandi strutture, attrezzate all'uopo (che noi non abbiamo), dove vaccinare milioni di persone in brevissimo tempo. Noi siamo attrezzati per distribuire capillarmente (camioncini verso ASL e farmacie) 9 milioni di vaccini antiinfluenzali (dati 2019) però a «temperatura frigo». Tutt'altra cosa sono 70 milioni di vaccini a temperatura meno 70 gradi da somministrare in tempi stretti a 50 milioni di persone. Ecco il secondo snodo strategico, logicamente tutt'altra cosa.

8. L'unica certezza è che noi cittadini sappiamo di affidare la nostra vita a quattro persone: il premier Conte, i ministri Speranza e De Micheli, il super commissario Arcuri e il Deep State che li supporta.

Che Dio ce la mandi buona.

© Riproduzione riservata

## Assoespressi: rafforzata la leadership tra le imprese “ultimo miglio”

Dialogo con i sindacati per adeguare gli accordi alle esigenze di flessibilità e sicurezza della filiera delle consegne eCommerce

**Assoespressi**, nata 20 anni fa all'interno di Confetra e riorganizzata tre anni fa, di pari passo con la prima fase di grande boom degli acquisti online, conta oggi 70 associati, che rappresentano la maggioranza delle aziende che operano nel business delle consegne eCommerce.

Nel complesso, le aziende aderenti ad Assoespressi, che opera all'interno del sistema di Confetra ed è presieduta da Bernardo Cammarata mentre Giuseppe Occidente ricopre il ruolo di Segretario generale, occupano **oltre 10.000 addetti**

La nuova realtà dell' eCommerce

Le imprese che operano all'interno di Assoespressi vantano il più alto livello qualitativo di servizio nel settore attestandosi al 99%. Alla luce del **poderoso sviluppo dell'eCommerce** negli ultimi anni, e con il balzo record fatto segnare dagli acquisti online a seguito dell'emergenza sanitaria Covid-19, l'Associazione è impegnata in una fitta attività di relazioni industriali. L'obiettivo è giungere alla firma di accordi sindacali in grado di costruire un quadro regolatorio che ponga sempre in primo piano la tutela della salute dei lavoratori, specialmente in questo periodo, ottenendo inoltre la flessibilità e l'elasticità necessarie per supportare questo nuovo business che diventerà uno dei più importanti nell'economia nazionale e mondiale.

*“Il notevole e repentino sviluppo dell'eCommerce in Italia – spiega **Bernardo Cammarata**, Presidente di Assoespressi – ha dato grande impulso alla riorganizzazione dell'Associazione che negli ultimi tre anni ha riguadagnato un ruolo di riferimento per le imprese del settore. Questo ci ha permesso di stabilire un forte rapporto fiduciario con le aziende che operano nell'ultimo miglio e di ampliare in modo significativo la base associativa. Ora – conclude Cammarata – abbiamo diversi tavoli di trattativa aperti con le varie sigle sindacali sui quali si sta lavorando. Puntiamo a raggiungere nuovi accordi che diano sia alla parte imprenditoriale, sia ai lavoratori del settore, maggiori certezze normative sulle tematiche-chiave delle consegne dell'ultimo miglio, cioè la sicurezza di tutti gli addetti, e la flessibilità richiesta specificatamente da questo settore”.*

Assoespressi e i sindacati: la revisione del CCNL

Il dialogo con le sigle sindacali è aperto in particolare sulla necessità di **riedere il Ccnl** perché l'attività di consegna dell'eCommerce richiede modalità di servizio molto diverse dalle classiche formule del trasporto merci.

A differenza del B2B, che ha fasce orarie di consegna prestabilite secondo gli orari di lavoro di aziende, uffici o negozi, il servizio di recapito di merci B2C, legate all'eCommerce, porta con sé maggiori difficoltà perché opera su una **fascia oraria molto più ampia** che include anche le ore serali e i giorni festivi.

## «Sudoco, serve l'Aeo unico per dogane, finanza sanità e veterinaria»

La proposta dello spedizioniere a seguito dell'intervento di Minenna (Dogane) sui prossimi passi dell'Agazia DE CRESCENZO (FEDESPEDI)

Genova. “Serve un Aeo non soltanto doganale, ma anche per gli altri tipi di controlli”, afferma Domenico De Crescenzo, spedizioniere titolare dell'omonima casa di spedizioni delegato di Fedespediti per i rapporti con l'Agazia delle dogane. L'operatore economico autorizzato (Aeo) è una figura introdotta in Unione europea per consentire ai soggetti virtuosi una procedura più rapida in occasione dei controlli doganali. L'idea di De Crescenzo è di fare sì che la merce in importazione possa beneficiare di procedure simili anche nei rapporti con altre amministrazioni, come i ministeri dell'Economia e della Salute. Ma per fare questo “prima bisogna che entri in funzione il Sudoco”, ossia lo sportello unico doganale e dei controlli, previsto nella legge di riforma della governance portuale del 2016, ma non ancora attuato.

Del Sudoco si è parlato durante il recente convegno di presentazione del rapporto di Anama sul cargo aereo. In quell'occasione, come riportato da “L'Avvisatore Marittimo” lo scorso 28 ottobre, il direttore dell'Agazia delle dogane, Marcello Minenna, è intervenuto presentando tutti i next steps che riguarderanno la sua amministrazione. Minenna ha detto che dopo il completamento di incontri in corso fra ministero delle Infrastrutture e Trasporti e ministero della Salute, la ministra Paola De Micheli porterà in Consiglio dei ministri il provvedimento per avviare il Sudoco. Lo stesso Minenna ha in programma di incontrare il ministro della Salute, Roberto Speranza, per superare le ultime perplessità. “Sono anni -commenta De Crescenzo che aspettiamo, speriamo che questa sia la volta buona. L'avvio del Sudoco è già stato sbandierato altre volte in passato, ma non si è realizzato”. Durante il convegno Minenna ha presentato alcune novità. Come le giudicano gli spedizionieri? Riguardo al progetto Easy free back, per ridurre i controlli alla merce in esportazione invenduta e reintrodotta in Italia, De Crescenzo spiega che interessa soprattutto l'e-commerce, che è una piccola parte del lavoro della categoria, anche se col lockdown è cresciuto. Più interessante il progetto di pre clearing aereo: “È un'equiparazione con il settore marittimo, ma per l'aereo è ancora più auspicabile, è un progetto concreto”. Positivo anche il giudizio sull'impegno di Minenna a fare controlli più leggeri e più mirati: “Oggi ci sono molti controlli inutili, alcuni riguardano gli Aeo. In questo momento i controlli devono essere mirati alle situazioni di criticità, per lasciare libero il passaggio delle merci più sensibili”. A proposito di Aeo (operatore economico autorizzato), ha evocato la creazione dell'eAeo, per l'e-commerce, e dell'Aeo Class, per le società quotate in Borsa. “Sono proposte nuove -spiega De Crescenzo che noi interessano poco. Auspichiamo piuttosto che l'Aeo funzioni meglio, finora non ha dato molti benefici. Anche le Dogane vogliono che cresca di più. Noi vorremmo che non fosse più circoscritto soltanto alle dogane, ma anche ai controlli finanziari, sanitari e veterinari, come il Sudoco. Ma prima deve partire proprio il Sudoco, senza il quale i vari ministeri coinvolti sono scollegati”. L'ultimo tema toccato da Minenna sono i protocolli d'intesa che le dogane stanno siglando con le Autorità di sistema portuale e che sono in dirittura d'arrivo. “Poi ha detto Minenna convocherà la cabina di regia con le Authority, a cui partecipano anche Uirnet, per automazione, digitalizzazione e standardizzazione delle procedure, per fare dei nostri porti un unico sistema portuale”. Fondamentale sarà la prossima firma del protocollo con le Capitanerie. “Le Autorità portuali -afferma De Crescenzo -faranno da volano nei rapporti con tutte le amministrazioni. Per noi è importante”.

## «Più voli all cargo dagli aeroporti italiani»

Il ritorno dei voli passeggeri, ma la ripresa è prevista al più presto nel 2023

### APPELLO DI ALBERTINI (ANAMA) ALLA NUOVA ALITALIA

GENOVA. Alla recente conferenza online di Anama, in cui sono stati presentati i risultati di uno studio sul trasporto aereo in Italia, è intervenuto l'amministratore delegato della nuova Alitalia - Italia trasporto aereo, Fabio Lazzerini. Lazzerini ha definito strategico il comparto cargo per il prossimo piano della propria società. Qual è l'importanza di questa dichiarazione? "Alitalia, che nei primi anni 2000 -premette il presidente di Anama, Alessandro Albertini -aveva una divisione cargo aerei all cargo, cioè destinati unicamente al trasporto merci, negli ultimi anni aveva rinunciato a entrambi questi asset, pur mantenendo un ruolo nel cargo aereo. Quando Lazzerini dice di volere un focus sul cargo, auspichiamo che la newco riprenda a volare in maniera serena e contemporaneamente non pensi unicamente ai passeggeri, vista la strategicità che ha il cargo aereo per l'export italiano, come mostrano i dati dello studio di Anama. L'esportazione italiana viaggia molto per via aerea, quindi è necessario che ci sia una compagnia nazionale che trasporti le merci ai mercati di destinazione finale. Se no, bisogna viaggiare da altri aeroporti europei con tempistiche se. Avere servizi diretti dall'Italia sulle destinazioni principali del nostro import/export è assolutamente fondamentale". Che cosa vi aspettate dalla nuova compagnia? "Lazzerini ha fatto affidamenti importanti. Noi avevamo chiesto che nel piano strategico di Alitalia ci fosse il cargo, lui ha

fatto un passo in più che noi ha fatto molto piacere. Ha detto che ci coinvolgerà anche nella realizzazione del piano. Per noi è fondamentale definire fin dall'inizio per Alitalia il cargo è strategico non è banale. Noi vorremmo che ci fossero voli all cargo". Qual è il valore del cargo reo italiano? "L'export extra Unione europea del trasporto aereo vale il 2 per cento in peso, ma il 26 per cento in valore. Quindi un quarto dell'export italiano in valore raggiunge i mercati di destinazione finale utilizzando il trasporto aereo. Questi numeri spiegano quanto sia strategico

il settore, nonostante che fino a oggi in Italia non si è mai fatta una politica industriale nei trasporti tanto meno in quello aereo. Sarebbe fondamentale mettere al centro questo obiettivo". Quali possono essere i tempi per il vostro coinvolgimento assieme a Alitalia

per definire il piano strategico del cargo? "I tempi non sono ancora definiti. Anama ha chiesto a Lazzerini di dire quando potremo dare il nostro contributo. L'argomento per noi è assolutamente fondamentale, per quanto non si sappia con che tempi le compagnie aeree potranno tornare a volare, visto che si parla di 2023-2025 per il ritorno alla normalità del trasporto aereo passeggeri. La maggior parte delle merci viaggia nella pancia degli aerei passeggeri". In questa fase di pandemia l'all cargo è più strategico? "La strategicità c'è in tutte e due le modalità. A livello mondiale oltre la metà delle merci viaggia sugli aerei passeggeri. Gli all cargo sono un valore e la pandemia lo ha messo in evidenza. A marzo e aprile, quando non potevano volare i passeggeri, avere servizi all cargo che potessero trasportare i DPI (dispositivi di protezione individuale, ndr) era fondamentale e noi in Italia non ne avevamo, mentre altri paesi li avevano perché garantiti dalle compagnie di bandiera di riferimento. E' fondamentale per un paese avere una compagnia di bandiera che dica strategicamente che metta a disposizione i suoi mezzi per il trasporto di materiale di emergenza, non solo per l'import/export".

**L'intervento**

*Il porto della Spezia può crescere ancora*

di Andrea Fontana, Bruno Pisano, Giorgio Bucchioni \*

**S**iamo i rappresentanti delle associazioni del porto della Spezia e vogliamo esprimere la nostra soddisfazione alla ministra Paola De Micheli per la tempestiva nomina di Francesco Di Sarcina a commissario dell'autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, dando senso al reale valore della continuità. Riconosciamo a questo proposito alla ministra De Micheli, per la scelta e i tempi, l'attenzione che, con questa nomina, ha avuto nei confronti dei porti della Spezia e di Marina di Carrara. Con la nomina del Segretario generale, ha colto la necessità di garantire non solo l'immediata continuità ma anche di manifestare e imprimere sostegno nella conduzione delle politiche e delle gestioni operative dell'autorità. Dopo la stagione delle inchieste e i processi di riorganizzazione voluti dalla riforma Delrio, che nel nostro caso è stata accentuata perché ha dovuto creare un sistema portuale contiguo e complementare ma fra due Regioni, i nostri due porti hanno oggi bisogno di guardare al futuro concretizzando opere e progetti in itinere che possono assicurare sempre più efficienza al nostro sistema portuale e logistico. Siamo certi di essere in sintonia con la ministra nella consapevolezza che il sistema portuale del Mar Ligure orientale abbia tutte le originalità, funzionalità e potenzialità per svilupparsi in maniera sempre più sostenibile grazie anche ad anni nei quali ha dato ampia dimostrazione di saper crescere. Per questo non può permettersi ritardi, anzi ha bisogno di accelerare i suoi progetti strategici e di sviluppo come la stazione crocieristica, il waterfront e la spinta ai trasporti su ferrovia, conseguenti alla omogeneizzazione delle sue funzioni e agli investimenti produttivi. Il Porto della Spezia ha ambiziosi programmi di espansione e di riorganizzazione: sia il terminal Lscet Gruppo Contship che il terminal del Golfo Gruppo Tarros, si apprestano ad investire ingenti risorse private per nuove infrastrutture necessarie a mantenere alti i livelli di efficienza e attirare nuovi traffici. E siamo fortemente certi, come attori che operano in una comunità portuale coesa che, soprattutto in questo tempo che ci è dato, tutte le risorse vadano impegnate per lo sviluppo e la crescita, le quali richiedono, a loro volta, di velocizzare i tempi per aumentare la capacità di competere.

\* presidenti associazioni Spedizionieri, Doganalisti, Agenti Marittimi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

“  
**Soddisfatti per la tempestiva nomina da parte della ministra De Micheli di Francesco Di Sarcina alla guida della autorità del Mar Ligure Orientale**  
”

“  
**I nostri due scali hanno oggi bisogno di guardare al futuro realizzando opere e progetti in itinere che possono assicurare sempre più efficienza**  
”

**La fotografia**



☒ **Lanterna tricolore** Anche la Lanterna chiude al pubblico, ma non si ferma con ricerca e progettazione e s'illumina col tricolore

*L'osservatorio*

**Genova, ricetta anti-crisi**

di Aldo Lampani

**N**on è questione, o non solo, di avere un porto grande. Condizione logistica che Genova non avrà mai. Ma essere un grande porto. Avere regole di ingaggio nel mondo delle banchine è fondamentale, come lo è il non volersi limitare a "movimentare" le merci, ma ad offrirsi come chi sa "lavorare" le merci prima di imbarcarle o appena dopo averle sbarcate. Prendiamo Brema, come esempio dei porti del nord. Lo scorso biennio il traffico è asciugato in termini di milioni di tonnellate mosse. Ma non specifica se i ricavi del porto tedesco siano diminuiti o cresciuti. Non dicono cosa è stato mosso e non raccontano quanti di quei milioni di tonnellate sono stati meramente imbarcati e sbarcati o se, parte di essi, siano stati anche lavorati nell'ambito portuale o limitrofo. Dunque il misurare il valore proprio della movimentazione delle merci di un porto è importante ai fini economici, come pure determinare il valore aggiunto associato alla movimentazione di una tonnellata di merce. Alcuni porti del nord utilizzano diverse metodologie per valutarne l'impatto sulla voce "utili". La prima di queste regole fu presentata dal porto di Amburgo nel 1976: "il valore aggiunto creato da una tonnellata di carico convenzionale è cinque volte più alto del valore aggiunto collegato alla movimentazione di una tonnellata di merci alla rinfusa e quindici volte più alto di una tonnellata di rinfuse liquide". A Brema, sei anni dopo, si decise per una regola basata sulle differenze dei costi di lavoro per la movimentazione del carico: "una tonnellata di general cargo equivale a tre tonnellate di rinfuse solide e a dodici di rinfuse liquide". Poi anche Rotterdam, Anversa costruirono dei parametri dove si calcolava la "convenienza" nei rapporti tra merci da imbarcare, sbarcare, quando non lavorare. Quindi, bisogna fare molta attenzione quando si leggono le statistiche di traffico merceologico di un porto; i paragoni con altri porti divengono artificiosi e di propaganda. Però, aver riportato queste regole ci inducono ad una riflessione puntuale, valida per ogni porto, che l'occupazione e il valore aggiunto per tonnellata aumentano se le merci subiscono trasformazioni logistiche o industriali all'interno dell'area portuale. Per esempio, il riempimento e lo svuotamento di containers è fino a cinque volte più a "lavoro intensivo" che l'imbarco e lo sbarco da una nave, considerato "lavoro base". Lo stoccaggio, la distribuzione e altre attività logistiche, nel quadro del subappalto industriale o della manifattura dopo nell'area portuale, generano livelli di occupazione discreti per un dato livello base di traffico nel porto. Per questo motivo, molti porti europei si sono evoluti da centri di puro transhipment verso sistemi complessi di funzioni chiave all'interno di un sistema logistico, in modo da far coesistere attività terminalistiche pure e

attività logistiche. Una Città Stato di lungo corso ed una ex Repubblica Marinara. Brema e Genova hanno storia e consuetudini oggi distanti e del tutto a sé. Ma la struttura dello stato anseatico ed il modo di intendere la portualità, guarda un po', sono state mutuate proprio da quelle di Genova che, quando era regina dei mari, insegnava a tutti come si organizzavano trasporti e commercio. Brema non ha cambiato abitudini e tradizioni, da allora e le conserva. E soprattutto le applica. Genova non se le ricorda più. Lascia che i propri insegnamenti li mettano in pratica gli altri. Troppo conservatorismo, anche per imparare dal proprio passato, che oggi saprebbe di troppo moderno e, forse, di "foresto". Le città, oggi, hanno in comune alcune difficoltà economiche. Che vengono dal passato decennio, che è ben rileggere e ricapitolare. La crisi iniziata nel 2008 aveva infilato Brema. Ad un centimetro dal cuore. Perché ne aveva fermato il porto. Nella relazione di fine 2009. Il Senatore all'economia ed ai porti della città stato di Brema, Ralf Nagel, omologo dell'allora presidente dell'Autorità Portuale di Genova Merlo, per descrivere le previsioni dei traffici dello scalo anseatico, ed in generale per la portualità tedesca, aveva usato la frase "c'è un tenue raggio di

“  
**Avere regole di ingaggio nel mondo delle banchine è fondamentale, come il non volersi limitare a 'movimentare' le merci**  
”

speranza" attendendosi per l'anno in corso un +3% rispetto all'anno passato, che aveva chiuso a meno 17% rispetto al 2008. Dunque nonostante Genova non sia la sola a preoccuparsi ed abbia oggi non meno problemi di Brema, i Germania si cerca sempre - nel 2009 come nell'odierno 2020 - di vedere il bicchiere mezzo pieno. A Brema le positività, per quanto misuratissime, espresse dalla Autorità Portuale rappresentano sempre un motivo di fiducia per gli operatori e di slancio per le imprese. E questo nonostante nel mondo, che a Brema è visto come mercato unico, circa 500 portacontainer siano state poste in disarmo negli ultimi quattro anni e tutte le compagnie armatoriali stiano registrando forti perdite. A Genova non funziona propriamente così. Si aspetta semplicemente che qualcuno, magari chi l'ha iniziata, faccia finire la crisi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Porto di Spezia, Laghezza: "Garanzie e poteri al nuovo commissario nel segno della continuità"

di Redazione

*Il presidente di Confetra Liguria: "Solo così potrà andare oltre la gestione ordinaria e proseguire il percorso intrapreso come segretario generale "*



**Continuità, ma anche accelerazione dei processi** per il completamento del Piano Regolatore Portuale, sia per quanto riguarda il traffico merci che crocieristico, secondo il percorso ben illustrato dal Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, che attende una pronta realizzazione delle nuove infrastrutture, in particolare quelle relative allo sviluppo delle aree container, alla logistica che ne consegue, e alle crociere, che viaggiano purtroppo sul consueto ritardo della tabella di marcia burocratica. E' quanto richiede Confetra Liguria alla luce della nomina di Francesco Di Sarcina come nuovo commissario dell'AdSP del mar ligure orientale, dopo l'addio di Carla Roncallo.

“E, affinché ciò accada – sottolinea **Alessandro Laghezza**, presidente di Confetra Liguria – è indispensabile che il nuovo Commissario sia dotato dei poteri indispensabili per andare oltre la gestione dell'ordinaria amministrazione, disponendo di una **garanzia di continuità** che gli consenta di completare, con il sostegno coeso, che già la Comunità portuale gli assicura, il percorso iniziato come Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, percorso che oggi merita di essere valorizzato”.

Secondo Laghezza “il porto di La Spezia, che è stato per molti anni un punto di riferimento per efficienza e competitività di tutta la portualità nazionale, contribuendone in modo determinante alla definizione, alle principali innovazioni normative e procedurali, dalla legge 84/94 alla prima applicazione dello Sportello Unico Doganale, si trova ad affrontare sfide importanti, che **richiedono una guida salda** e specialmente uomini, come Di Sarcina, che conoscano a fondo il porto e non siano precipitati invece da altri mondi, come la burocrazia ministeriale o la politica. È quindi indispensabile che **non venga interrotto un processo virtuoso** che si traduca in una rapida realizzazione delle nuove opere alle quali è legata la competitività del porto”.

“La Comunità Portuale - conclude Laghezza - segue con attenzione questo percorso, al quale ha sempre contribuito e continuerà a contribuire con idee e progetti, nell'auspicio che La Spezia mantenga e sviluppi il suo ruolo centrale nel sistema logistico e portuale italiano”.



numero 265- 5 Novembre 2020

## Intervista

### Green Logistics Expo Forum. Ivano Russo (Confetra): presentare la Carta alle istituzioni e innescare un meccanismo virtuoso

**Logistica sostenibile ed efficiente: La Carta di Padova. Questo il tema di uno dei forum che si svolgeranno (assolutamente via web) al Green Logistic Intermodal Forum.**

**La Pandemia ha sconvolto una delle tradizionali occasioni di confronto, ma, dall'altra parte ha messo in forte rilievo il ruolo della logistica, se non altro di quella ormai classica e tradizionale. Ma ora, comunque, gli obiettivi europei ci spingono in ogni caso in un perimetro di Green New Deal, le cui ali sono certamente tarpate dal nemico Covid, ma che rimane un obiettivo ben chiaro per un settore energivoro.**

Come spesso ripete il professor Cascetta, Covid o non Covid, noi viviamo ogni giorno a 5 giorni dalla carestia.

Se si fermasse la logistica, nel giro di pochi giorni, non avremmo più cibo a casa e nei supermercati, non troveremmo più farmaci nelle farmacie, si fermerebbe l'industria, non potremmo più accendere i termosifoni e comprare scarpe e vestiti. Io credo che l'emergenza Covid abbia disvelato anche all'opinione pubblica questa verità, da sempre chiara a agli addetti ai lavori: durante i drammatici 59 giorni del lockdown della scorsa primavera, per le strade si vedevano solo volanti delle forze dell'ordine, ambulanze, ed i nostri mezzi.

Dai porti al cargo aereo, dai corrieri all'auto-transporto e fino ai magazzini ed i treni merci, non ci siamo fermati un solo minuto.

Pronti ad accogliere la sfida del green new deal, quindi, ma con una consapevolezza diffusa diversa: la logistica non è la cenerentola dell'economia né una opaca commodity della produzione, ma una vera e propria industry



che consente, tanto più ad un paese che vive di importazioni di materie prime ed esportazioni di beni finiti o semilavorati, di restare nel G7 e nel G20 tra i paesi più industrializzati ed economicamente solidi del mondo

**La Carta di Padova, di cui discuterete, intende rappresentare un manifesto, a firma delle principali associazioni del settore, che riconoscono l'importanza di impegnarsi per una logistica sempre più sostenibile da un punto di vista ambientale, sociale ed economico: un check-point, una presa d'atto dell'esigenza di lavorare congiuntamente alla definizione di una nuova cultura e nuovi paradigmi che tengano in considerazione la necessità di muovere merci in maniera più sostenibile ed efficiente.**

Assolutamente. In questo lavoro ci abbiamo creduto fin dal primo giorno.

Abbiamo garantito ogni sostegno a Daniele Testi e ad SOSlogistica ed abbiamo coinvolto quasi tutte le nostre federazioni.

Siamo così riusciti a definire un quadro condiviso di valori, di visione, di obiettivi, di possibili azioni, per posizionare il nostro settore in

numero 265 - 5 Novembre 2020



una collocazione di avanguardia nella transizione verde.

Certo, la Carta di Padova non è un lavoro accademico o sociale: noi rappresentiamo imprese, e quindi ci interessa ora confrontarci con le istituzioni per comprendere come esse vorranno accompagnare tale transizione.

**Per concludere: il ruolo di Confetra? Che organizza tutta la filiera del trasporto terrestre, su gomma e su ferro...**

Il nostro principale obiettivo nelle prossime settimane sarà presentare la Carta al decisore

pubblico, ai regolatori, ai gestori di infrastrutture pubbliche: Parlamento, Governo, Authority, Assoport, Assaeroporti ecc.

Occorre innescare un meccanismo virtuoso di condivisione e di azioni coerenti strumentali al perseguimento degli obiettivi in essa descritti.

AR



**La Logistica post Covid-19**  
**"Ritorno al passato" o "resilienza trasformativa"?**

**Giovedì 12 novembre 2020**

**CONVEGNO**

**PROGRAMMA**

14:30-17:00

**LA CARTA DI PADOVA**

**Insieme, per una logistica sostenibile ed efficiente**

In collaborazione con: Assologistica, Interporto Padova e SOS-LOGistica

Già a marzo, tredici tra le associazioni italiane della logistica, della produzione e del consumo si erano date appuntamento a Green Logistics Expo per presentare la "Carta di Padova - Insieme per una logistica sostenibile ed efficiente". Saltato quell'appuntamento, la presentano oggi, forti dell'urgenza e spinta al cambiamento che questa pandemia ha generato in tutti i settori della nostra economia.

La "Carta di Padova" intende rappresentare un manifesto, a firma delle principali associazioni del settore, che riconoscono l'importanza di impegnarsi per una logistica sempre più sostenibile da un punto di vista ambientale, sociale ed economico: un check-point, una presa d'atto dell'esigenza di lavorare congiuntamente alla definizione di una nuova cultura e nuovi paradigmi che tengano in considerazione la necessità di muovere merci in maniera più sostenibile ed efficiente.

La "Carta di Padova" rappresenta la volontà di impegno dei firmatari di agire sull'oggi per cambiare il domani.

Ore	MORENA PIVETTI, Giornalista
	Introduzione
14:30	DANIELE TESTI, Presidente SOS-LOGistica e presidente Commissione Sostenibilità di Assologistica La Carta di Padova. I pilastri e le priorità di cambiamento per una logistica che pensa il domani, agendo sull'oggi.
12:45	IVANO RUSSO, Direttore Generale Confetra Green New Deal e Next Generation. Come, dove, quando intervenire. Un'occasione per la logistica italiana?
	Tavola rotonda
15:20 - 16:45	Un linguaggio unitario e obiettivi comuni per la logistica italiana Modera: Da definire Partecipano i rappresentanti delle Associazioni firmatarie: Anita - Assologistica - Assiterminal - Confetra - Confitarma - Fedespedi - Federchimica - Federconsumatori - Freight Leaders - SOS-LOGistica - Stati Generali dell'Innovazione; Unrae - sezione veicoli industriali - UNILEVER
Ore 16:45	Consegna della carta di Padova a una scuola Primaria/elementare e a un istituto di formazione logistica

## Pensioni, tre proposte da Confcommercio Confetra e Manageritalia per affrontare crisi

**Ape volontario e aziendale riproposti con modifiche, contribuzione volontaria all'Inps**, anche a carico del datore di lavoro o dei fondi pensione integrativi contrattuali, con introduzione di un'**ulteriore prestazione previdenziale nella disciplina dei Fondi di Previdenza complementare**. Con questi tre punti chiave, Confcommercio, Confetra e Manageritalia si rivolgono al governo per un'azione decisa sul fronte della **tutela pensionistica di lavoratori dipendenti over 60 a rischio estromissione dal mercato del lavoro**, anche in vista di un progetto di revisione del sistema pensionistico pubblico che superi quota 100. Lo rendono noto le tre organizzazioni in un comunicato congiunto.

Un pericolo reale in una fase storica segnata dall'emergenza sanitaria, che si intreccia con **la necessità da parte di alcune aziende di avviare processi di ristrutturazione** e riorganizzazione interna che possono lasciare senza vie di fuga quegli over 60 che non avendo maturato i requisiti per il trattamento pensionistico, possono contare solo su Tfr e indennità di disoccupazione. Un modo per andare incontro a chi ha avuto percorsi di lavoro discontinui e difficoltà di ricollocazione e dare risposta anche ai tanti che lavorano nelle pmi che non rientrano nel contratto di espansione riservati alle aziende sopra i 500 dipendenti.

"La proposta 1 mira a **riproporre l'Ape volontario e aziendale**, con un anticipo di tre anni rispetto all'età anagrafica prevista per il pensionamento di vecchiaia ed almeno 20 anni di anzianità contributiva. Essendo un prestito bancario ottenuto tramite l'Inps, l'Ape non è considerato reddito imponibile ed è cumulabile con la percezione della Naspi e dell'Ape sociale".

"La proposta 2 vuole **favorire il versamento della contribuzione volontaria**, anche a carico del datore di lavoro o dei Fondi pensione di iscrizione, al fine di non penalizzare la misura del trattamento pensionistico, in caso di perdita di lavoro nel triennio precedente il pensionamento di vecchiaia. E un ulteriore strumento di accompagnamento, compatibile con la Naspi. Tra i vantaggi per l'impresa, quello di poter dedurre interamente l'onere sostenuto".

La proposta 3 ha lo scopo di **introdurre una ulteriore prestazione previdenziale, parziale ed anticipata**, nella disciplina dei fondi di previdenza complementare che potrebbe essere utilizzata dagli iscritti per coprire vuoti contributivi nella gestione lavoratori dipendenti Inps in esenzione completa d'imposta. In questo modo si potrebbero coprire anche i periodi temporalmente collocati prima del 31 dicembre 1995, data in cui è stato introdotto il sistema di calcolo della prestazione pensionistica con il sistema contributivo".

Le nostre proposte – afferma **Guido Carella, presidente Manageritalia** – nascono da un'evidenza reale, ovvero un sistema di tutela sociale che non è coerente con le esigenze dell'intera platea dei lavoratori dipendenti e delle qualifiche dirigenziali. La fruizione di queste possibilità che porremo all'attenzione di governo e parti sociali è alternativa al sistema già esistente e rappresenta la combinazione di strumenti utili a garantire ai lavoratori un trattamento equo e un pensionamento sereno fruendo di soldi accumulati a fini previdenziali nel tempo senza pesare sulle finanze pubbliche. Tutte queste sono opportunità che non valgono solo per manager e alte professionalità, ma più in generale **per tutti i lavoratori dipendenti ai quali la contrattazione collettiva ha garantito un sistema di previdenza integrativa**".

"Si tratta – dice **Donatella Prampolini, vice presidente Confcommercio** con delega al lavoro e alla bilateralità - di proposte orientate a ripristinare un criterio di maggiore flessibilità all'interno del sistema previdenziale, mantenendo però ferma la sua sostenibilità finanziaria che - è bene ricordarlo - è alla base del patto generazionale su cui si fonda la previdenza pubblica. Crediamo che questa possa essere l'occasione per apportare le necessarie modifiche all'impianto generale, **garantendo poi per gli anni futuri stabilità e certezza delle norme**, elementi troppo spesso trascurato e senza i quali è impossibile per imprese e lavoratori programmare il futuro".

"E' fondamentale – dice **Guido Nicolini, presidente Confetra** – accompagnare i processi riorganizzativi a cui molte aziende per effetto del covid saranno costrette con misure che, a costo zero per lo Stato, garantiscano **una prospettiva pensionistica alle categorie, quali in particolare quelle dirigenziali, più esposte al rischio di estromissione dal mercato del lavoro e contemporaneamente più difficilmente ricollocabili per ragioni di età**".

## Convegno di Fedespediti sul commercio internazionale

Il convegno, in programma online il 17 novembre alle ore 15,00, vuole essere un momento di confronto tra esperti del settore e partner istituzionali sull'attuale **scenario**, quest'anno reso ancora più complesso dall'esplosione della **pandemia di covid-19**, la quale si è sommata ad alcuni grandi fattori di turbolenza del commercio internazionale: **guerra dei dazi, spinte neo-protezionistiche e Brexit**, responsabili di una contrazione dei traffici di merce a livello globale. La **sinergia tra mondo produttivo e industria logistica** e un **dialogo costruttivo tra imprese di spedizioni e Dogane** possono e devono giocare un **ruolo cruciale** a supporto degli scambi internazionali.

Il presidente di Fedespediti, **Silvia Moretto**, e il vicepresidente con delega a **Customs e Rapporti con l'Agenzia delle Dogane**, **Domenico de Crescenzo**, ne parleranno insieme a **Marcello Minenna**, direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ADM; **Dimitri Serafimoff**, presidente del Customs and Indirect Taxation Institute del **CLECAT**; **Enrico Perticone**, presidente del **Consiglio Nazionale Spedizionieri Doganali**; **Lucia Tajoli**, componente Comitato Scientifico dell'Osservatorio Export Digitale, **Politecnico di Milano**. Modera **Sara Armella**, coordinatore della Commissione Customs & Trade Facilitation, **ICC-Italia**.

Info: [www.fedespediti.it](http://www.fedespediti.it)

Forse arriva il vaccino, il piano ancora no

## **A chi e come distribuirli. Come non farli deteriorare. Il governo è in ritardo sia nella linea "politica", che nell'organizzazione e nel coordinamento con la logistica**

- [By Giuseppe Colombo](#)
- [Claudio Paudice](#)

È una questione di tempi. E, soprattutto, di organizzazione. La volata di Pfizer e BioNTech per arrivare a distribuire il vaccino anti Covid da dicembre riaccende entusiasmi e speranze, ma allo stesso tempo impone a tutti i Paesi di prepararsi per tempo. Meglio: chiede ai governi dei rispettivi Paesi di tirare le somme di quello che è stato fatto fino ad ora. Perché il vaccino delle due aziende farmaceutiche arriverà a brevissimo e quello che la Commissione Europea firmerà mercoledì con BioNTech per conto di tutti i 27 Paesi sarà il quarto contratto di acquisto, non il primo. Insomma, la strada è tracciata da tempo. E l'Italia? Il piano per i vaccini è ancora tutto da scrivere.

Il taccuino del lavoro preparatorio del Governo registra al momento una riunione di insediamento, che secondo quanto risulta a Huffpost da fonti dell'esecutivo di primo livello si è tenuta il 3 novembre al ministero della Salute. In quell'occasione è stato istituito un gruppo di lavoro tra il ministero, l'Istituto superiore di sanità, l'Agenzia italiana del farmaco, l'Istituto Spallanzani e la struttura commissariale per l'emergenza guidata da Domenico Arcuri. A coordinare la cabina di regia è stato scelto Gianni Rezza, il direttore generale della Prevenzione del ministero. Ognuno ha indicato i propri rappresentanti (nel complesso 15) per gli incontri successivi, un breve giro di pareri e poi la riunione è stata sciolta. Due giorni dopo, il 5 novembre, Arcuri conferma che "al ministero della Salute si è insediato un gruppo di lavoro coordinato da un direttore generale del ministero che si sta occupando di stabilire la modalità ottimale per accogliere e distribuire il vaccino verso i primi target destinatari". Un breve aggiornamento della cabina di regia si tiene il giorno dopo, ma senza arrivare a formulare indicazioni precise tanto che il ragionamento che circola tra alcuni partecipanti è che "prima vanno individuate le linee politiche e poi si può passare alla pianificazione e all'attuazione del piano". Linee politiche sì perché distribuire il vaccino significa fare scelte nette, come quella che dovrà indicare la fascia della popolazione che per prima sarà sottoposta alle iniezioni. Cosa è stato fatto in una settimana? Il 10 novembre il presidente del Consiglio superiore di sanità Franco Locatelli dice che insieme ai partecipanti alla cabina di regia "si è già iniziato largamente a ragionare sulla problematica ed elaborare una strategia per affrontare compiutamente distribuzione e somministrazione del vaccino senza impatti negativi sulla catena di distribuzione, che ha bisogno di temperature particolarmente basse". Ma al netto di qualche ragionamento di base, come l'ipotesi di iniziare a vaccinare chi vive nelle Rsa, il piano è ancora da

costruire. A dirlo è ancora una volta il timing e le modalità di lavoro del Governo. Solo mercoledì il tavolo sarà allargato al rappresentante del ministero dei Trasporti: il capo di gabinetto Alberto Stancanelli è stato invitato per la prima volta. Eppure il Mit è un ministero chiave dato che ha la regia della logistica e dei trasporti. Alla riunione, che si terrà al ministero della Salute alle dieci del mattino, non ci saranno però né gli operatori privati della logistica e neppure i gestori delle infrastrutture, a iniziare dagli aeroporti. Eppure è passato quasi un mese dal 13 ottobre, da quando cioè i big della logistica hanno chiesto al Governo di aprire un tavolo sulla distribuzione del vaccino.

“Siamo molto preoccupati, è passato già un mese dall’appello della logistica al Governo ma nessuno ci contattato. Non si può pensare di attrezzare una catena del freddo, la *cold chain*, di questo tipo in poche settimane”, dice all’HuffPost Pierluigi Petrone presidente Assoram, la logistica sanitaria e braccio operativo delle aziende farmaceutiche. Il vaccino Pfizer-BioNTech sembra essere qualche passo avanti rispetto agli altri e, a differenza di tutti quelli in stadio sperimentale avanzato (una decina), necessita di essere conservato e trasportato alla temperatura più che rigida di -70° Celsius. Alla stessa temperatura, se importato allo stato di principio attivo, dovrà essere stoccato nei magazzini dei grandi hub logistici (principalmente aeroporti). Il prodotto finito, infialato, sarà in grado di sopportare le più ordinarie temperature frigo (tra i 2 e gli 8 gradi) solo per cinque giorni prima di perdere la sua efficacia. Spostare farmaci così vitali, delicati e in quantità massicce a queste temperature rappresenta [una sfida logistica di proporzioni bibliche](#). Ogni errore, ogni ritardo può costare caro.

Proviamo a seguire tutta la trafila del vaccino una volta uscito dal centro di produzione per arrivare all’ultimo miglio della distribuzione (Asl, medici di famiglia ecc). In fase di importazione, se si tratterà del principio attivo da trasformare poi in fiale presso le industrie farmaceutiche italiane, allora andrà trasportato e stoccato in bulk (quello che si riserva ai prodotti chimici e gasolio, per esempio) e, almeno per alcuni tipi di vaccino come quello Pfizer, alla temperatura di - 80 gradi. Trasportare in aereo, stoccare in magazzino, e poi trasportare di nuovo su gomma verso le imprese produttrici, rappresenta la vera sfida: tre rotture di carico nel viaggio del principio attivo dall’origine alla destinazione senza conseguenze sulla temperatura appare una impresa proibitiva. [E per la quale potrebbero servire tonnellate di ghiaccio secco](#). Quanto? Alcune stime parlano di circa duecento milioni di chili di ghiaccio secco per quantitativi vaccinali pari a circa 40 milioni di dosi. Da diverse settimane la domanda di ghiaccio secco da parte dei produttori farmaceutici è aumentata. Ce ne sarà per tutti? “Speriamo di non trovarci scoperti con le forniture di ghiaccio secco, o di celle frigo, come avvenne nelle prime settimane di pandemia con le mascherine e i guanti in lattice”, dice Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la federazione della logistica. Se invece si tratterà di importare il prodotto finito e già somministrabile (ma con scadenza ridotta), allora il tema sarà soprattutto garantire la necessaria capacità di stiva refrigerata ordinaria per il pharma.

Una volta atterrate nell’hub aeroportuale - per l’Italia si parla di Milano Malpensa per la distribuzione nel Centronord e di Fiumicino per il Centrosud - il vaccino dovrà poi essere immagazzinato. “Ad oggi lo scalo milanese ha tutta la dotazione necessaria per lo stoccaggio di farmaci e vaccini fino a -20°, ed è assolutamente in grado di garantire una adeguata attuazione della catena del freddo lavorando fino a 10 milioni di dosi alla settimana a queste temperature”, dicono all’HuffPost fonti di Sea, la società che gestisce gli aeroporti milanesi di Linate e Malpensa. Insomma, una catena del freddo c’è ed è rodada. Tutto un altro discorso, però, se il primo vaccino ad essere commercializzato - e sul quale tutti si fionderanno - dovesse essere il Pfizer-BioNTech, che viaggia a -70°. “Stiamo dialogando da settimane con player e operatori del settore, non siamo rimasti fermi. Il Governo ci ha chiamato? Al momento no, ma noi siamo pronti a offrire la nostra disponibilità”.

Se il vaccino sarà importato sotto forma di principio attivo, dovrà quindi essere portato nei centri di trasformazione per essere infialato (uno di questi si trova ad esempio ad Anagni, nel Lazio). “Attenzione, stiamo parlando di una catena del freddo complessiva che nello stesso ciclo va da - 80 a +8 gradi”, avverte Russo. “È una sfida dagli esiti sconosciuti e che richiede *contingency plan* che le aziende potranno redigere solo lavorando gomito a gomito con le istituzioni, i gestori delle infrastrutture, le amministrazioni deputate ai controlli”. Insomma, serve un rigoroso coordinamento tra tutte le strutture pubbliche e private perché una volta “scongelato”, il vaccino Pfizer-BioNTech potrà resistere non più di cinque giorni a temperature frigo ordinarie, o al massimo 15 se trattate con ghiaccio secco.

Per comprendere la delicatezza dei vari passaggi - e anche per capire come all'estero si stiano muovendo con largo anticipo - negli Stati Uniti da tempo si ragiona su come prepararsi alla distribuzione. L'amministrazione Trump ha creato una task force pubblico-privata, la Operation Warp Speed, deputata a programmare tutte le fasi. Solo per fare un esempio, la OWS ha finanziato con più di 200 milioni di dollari il colosso del vetro Corning per la produzione di fiale speciali in grado di preservare le dosi a temperature così basse. Negli States sembrano essersi portati molto avanti con il lavoro di preparazione: il grosso delle dosi ha già un luogo preposto, le celle frigorifere Pfizer nella contea di Kalamazoo, nel Michigan. Ups sta poi costruendo un'intera struttura di refrigerazione a Louisville nel Kentucky che potrà ospitare milioni di dosi e probabilmente ne sarà costruita una simile anche in Olanda. “Non ho mai visto nulla di simile prima”, ha commentato al New York Times Wes Wheeler, capo della divisione healthcare di Ups. FedEx, che collaborerà col governo statunitense nella distribuzione, ha comunicato che sta raddoppiando i suoi freezer, molti dei quali possono contenere anche prodotti a -80 gradi centigradi.

Anche in Europa sembrano andare a passo svelto. In Belgio e in Germania già sono iniziati i lavori negli aeroporti per adeguarne i magazzini. Berlino ha già pronto il suo piano per la distribuzione delle fiale, con una prima fase in cui sono stati individuati 60 centri di somministrazione per i pazienti ad alto rischio e per gli staff medici. Tutto viene gestito dal governo e non è previsto alcun coinvolgimento né dei distributori intermedi del farmaco né delle farmacie. Nella seconda tornata di vaccinazione invece si pensa di coinvolgere entrambi. Il colosso tedesco della logistica Deutsche Post - a partecipazione pubblica - ha detto di essere ben preparato per distribuire i potenziali vaccini contro il Covid-19 e sta discutendo con le case farmaceutiche e i governi sui dettagli, inclusa la necessità di raffreddamento. “Sono molto preoccupato, non siamo ancora stati coinvolti mentre altri paesi già si stanno muovendo”, continua Petrone di Assoram. “Serve pianificare tutto, a partire da una anagrafe vaccinale. Chi riceve un tipo di vaccino, dovrà fare il richiamo con lo stesso tipo di farmaco, per queste cose serve un registro. Abbiamo già ricevuto chiamate da alcune Asl che ci chiedono come si devono regolare”.

In Europa la presidente von der Leyen si è portata avanti: l'accordo di mercoledì prevede l'acquisto di 200 milioni di dosi del vaccino Pfizer-BioNTech da parte dell'Unione europea. L'Italia avrà il 13,51% di queste dosi, vuol dire circa 27 milioni che, in caso di richiamo, serviranno per circa 13,5 milioni di cittadini. Questo perché la ripartizione avviene sulla base della popolazione di ciascun Stato membro rispetto al totale degli abitanti dell'Ue, tuttavia le dosi per l'Italia potrebbero aumentare se qualche altro Paese rinuncerà, in parte o totalmente, alla propria quota. Ma Bruxelles ha firmato altri tre accordi per rifornirsi di vaccini. Tutti questi accordi hanno un unico sottotesto: bisogna fare presto e farsi trovare pronti. L'Italia lo è?



LE IMPRESE CHIEDONO UN INCONTRO

## Il piano italiano per distribuire il vaccino anti Covid ha dimenticato la logistica

DI MARIA CARLA SICILIA / 10 NOV 2020

**Il ministero della Salute è al lavoro per la distribuzione del farmaco anti Covid, ma al Mit il tavolo con gli operatori del settore non si è mai tenuto. Senza un piano nazionale il rischio è che accada quello che è successo in questi mesi con i vaccini anti influenzali: disponibili sul mercato ma introvabili in farmacia. L'appello delle associazioni di categoria**

**I**l ministero della Salute, ha detto il presidente del Consiglio la scorsa settimana, è già a lavoro su **un piano operativo per la distribuzione dei vaccini**, di cui però **non sono stati condivisi altri dettagli**, neppure con chi la distribuzione dovrebbe poi effettuarla. Se si tiene conto anche dell'importazione, dello stoccaggio e del trasporto, oltre che della somministrazione, non si può escludere il ruolo che avranno **gli operatori della logistica**, che però **al momento non sono stati convocati neppure per una ricognizione dei servizi che sono in grado di offrire**.

Già un mese fa l'associazione che rappresenta circa il 60 per cento della logistica italiana, **Confetra**, ha chiesto che fosse avviato un confronto con il ministero dei trasporti e il commissario nazionale deputato alla gestione dell'emergenza Covid, senza però ricevere risposta. Doveva tenersi un tavolo al Mit, come hanno riportato **alcuni giornali di settore** e **l'Huffington Post**, ma non se n'è fatto nulla. Neppure la lettera di **Assoram**, l'unica associazione che in Italia riunisce **gli operatori commerciali e logistici della farmaceutica** ha mai ricevuto risposta. E così, se si chiede a chi dovrà effettivamente svolgere le consegne dei vaccini in Italia e poi nei centri di somministrazione a che punto siamo, la risposta è ancora: siamo a un punto morto. Perché è vero che **la dinamica industriale che prenderà forma sarà costruita anche sulla base di accordi commerciali privati** – la compagnia marittima Maersk ha reso noto pochi giorni fa di aver firmato un accordo per il trasporto di un vaccino anti Covid prodotto da una casa farmaceutica americana – ma senza una ricognizione nazionale che di eventuali accordi tenga conto, senza una sinergia tra pubblico e privato, la sfida logistica del secolo rischia di iniziare in salita.

“Serve un progetto nazionale”, dice al Foglio **Ivano Russo**, direttore generale di Confetra. **“Non sarà sfuggito a nessuno che la distribuzione dei vaccini anti influenzali ha incontrato qualche problema in questi mesi**. È successo anche perché da 9 milioni di dosi nel 2019, ne abbiamo distribuito circa 17 milioni quest'anno. C'è stato **uno stress**

Solo nel primo trimestre del 2021, in Italia è prevista una distribuzione di 20-30 milioni di dosi, **uno “sforzo straordinario”, lo definisce Assoram, che impone un coordinamento di tutti gli operatori:** vettori aerei, spedizionieri, scali aeroportuali, dogane e Usmaf, hub logistici e i magazzini per la conservazione, sorveglianza, compagnie assicurative. **A complicare le cose c'è la necessità di garantire temperature molto basse in tutta la catena della distribuzione, che nel caso del vaccino di Pfizer/Biontech non devono superare i 70 gradi Celsius sotto lo zero.** “Il prodotto delle due società necessita di uno stoccaggio a temperature bassissime e una volta estratto dai container potrà “sopravvivere” tra i 2 e gli 8 gradi centigradi solo per due ore”, spiega Assoram.

Anche per questo sarebbe necessaria una ricognizione dei magazzini di stoccaggio in grado di garantire queste temperature dislocati tra porti e aeroporti italiani. Nel secondo caso è più semplice, perché solo Malpensa e Fiumicino hanno le infrastrutture adatte a stoccare farmaci, anche se oggi non raggiungono i meno 70 gradi centigradi. **Nel mondo degli interporti invece le cose si complicano** e per mappare l'offerta di stiva disponibile servirebbe un lavoro ancora tutto da avviare. “Senza dimenticare – fa notare Russo – che parte della capacità di stiva è già occupata da altre merci su cui sono stati stipulati contratti: anche per questo **serve una ricognizione preventiva e un'adeguata programmazione**”.

Dopo una prima tappa nei porti e negli aeroporti, i vaccini dovranno essere trasportati fino a raggiungere in modo capillare tutto il territorio nazionale, con una staffetta tra mezzi pesanti e furgoni dell'ultimo miglio. “Una soluzione a cui guardare è quella tedesca, dove il modello che si è scelto prevede dei centri di distribuzione intermedi da cui poi si attiva la logistica dell'ultimo miglio”. Anche in questo caso occorre però individuare i luoghi più strategici e valutare la presenza di infrastrutture adatte. Tenendo conto, senza confonderli, di due aspetti: quello che riguarda la distribuzione del principio attivo, che arriverà in Italia contenuto in cisterna per essere lavorato **nei laboratori di Pomezia,**

da stare sereni. In mancanza di un attore nazionale, e con una filiera tanto frammentata come è quella italiana, **un piano logistico è il punto da cui partire per non ritrovarsi nella stessa situazione dei vaccini anti influenzali: pronti ma introvabili.**

**L'intervista/2 Ivano Russo**

## «Un'enorme sfida logistica ma siamo già in ritardo»

«È qualcosa di unico nella storia. Altri Paesi si stanno già organizzando, in Italia stiamo ancora aspettando».

Ivano Russo è il direttore generale di Confetra, una confederazione che raggruppa società che si occupano di trasporti e logistica. Non solo su gomma, ma anche su ferro e con aerei cargo. Ne fanno parte anche spedizionieri e terminal portuali.

**Perché sarà così difficile distribuire il vaccino in Italia?**

«Si ragiona su numeri altissimi, decine di milioni di dosi in appena quattro mesi. Si tratterà di una sfida logistica enorme. Guardiamo ai numeri: 70 milioni di dosi di AstraZeneca, 27 di Pfizer, più tutti quelli che potrebbero arrivare non tramite il governo, ma grazie al libero mercato. Noi che movimentavamo, l'anno passato, 9 milioni di vaccini anti influenzali in 12 mesi, dovremo moltiplicare per dieci volte lo sforzo in soli 4 mesi. E potrebbe esserci anche la necessità del richiamo. Sono cifre e modalità sconosciute alla logistica».

**Quanto sarà complicato trasportare un vaccino come quello di Pfizer a una temperatura sotto i 70 gradi?**

«Non ci sono precedenti. Non ci sono aerei o camion che lo abbiano fatto con questi quan-

titativi. Anche i magazzini non sono pronti, quelli più evoluti a Malpensa arrivano a meno 20 gradi. Molto probabilmente si dovrà compensare con il ghiaccio secco. La stiva di un aereo rischia di essere riempita per due terzi solo di ghiaccio secco. E dovrete fare molti più viaggi. In alternativa c'è il viaggio in cisterna. Solo per il principio atti-



Ivano Russo

**IL DIRETTORE DI CONFETRA: «IL MATERIALE DEVE VIAGGIARE SUGLI AEREI. E DUE TERZI DELLA STIVA OCCUPATI DAL GHIACCIO»**

vo di 40 milioni di fiale, servirebbero 250 milioni di chili di ghiaccio secco».

**E la distribuzione in Italia come avverrà?**

«Altro enorme problema che stiamo ponendo al governo. La Germania ha previsto uno o due hub, dei magazzini di smistamento, per ogni lander. In sintesi: dai due grandi hub agli aeroporti di Fiumicino e Malpensa dovrà partire il trasporto verso gli hub regionali. Di lì la distribuzione più capillare. In Italia siamo in ritardo. Voglio essere chiaro: con il Ministero dei Trasporti i contatti sono organici e quotidiani. Dal Ministero della Salute invece non siamo stati chiamati, questo è un mistero. Non è una rivendicazione, non è proprio il momento. Ma noi tutti i giorni siamo sulle piattaforme, nei terminal, negli aeroporti, sui camion, perché facciamo questo di mestiere, e avvertiamo la complessità di una cosa senza precedenti nella storia. Nessuno ci ha fatto una telefonata, tranne il Mit, è surreale. Qui bisogna organizzare aeroporti, aerei, piste, magazzini; preparare camion, decidere gli hub regionali. Bisogna lavorarci da subito h24. Temo che non stia avvenendo».

M.Ev.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Il boom dell'eCommerce fa crescere Assoespressi

Settanta aziende hanno aderito all'associazione che si adopera per l'elaborazione di un nuovo Ccnl

La crescita esponenziale dell'eCommerce negli ultimi anni, con l'incremento ulteriore dovuto alla crisi sanitaria mondiale, ha contribuito all'ampliamento della base associativa di **Assoespressi**, l'associazione dei corrieri aderenti a Confetra, che ha raggiunto i settanta associati. Nel complesso, oggi le aziende aderenti ad Assoespressi occupano oltre 10 mila addetti.

L'associazione si sta attualmente battendo per giungere alla firma di accordi sindacali e di un nuovo Ccnl in grado di costruire un quadro regolatorio che ponga sempre in primo piano la tutela della salute dei lavoratori, specialmente in questo periodo, ottenendo inoltre la flessibilità e l'elasticità necessarie per supportare il nuovo business dell'eCommerce che sta rapidamente diventando uno dei più importanti nell'economia nazionale e mondiale.

## **Giovedì e venerdì al Green Logistics Intermodal Forum ci si interrogherà sulla logistica del futuro**

*Verrà presentata la “Carta di Padova”, un impegno a favore di una logistica sempre più sostenibile da un punto di vista ambientale, sociale ed economico*

**inforMARE** - Giovedì e venerdì prossimi, sulla piattaforma digitale della Fiera di Padova, si terrà il Green Logistics Intermodal Forum, incontro virtuale dal titolo “La logistica post Covid-19: 'Ritorno al passato' o 'resilienza trasformativa?’” che ha lo scopo di riflettere sul futuro del settore e sugli interventi necessari alla luce dei nuovi scenari, nazionali e internazionali che la pandemia di coronavirus sta disegnando. I leader del settore della logistica si ritroveranno sulla piattaforma digitale della Fiera di Padova per discutere sia degli investimenti e delle politiche già avviate, sia delle iniziative da prevedere nei prossimi mesi.

Due gli appuntamenti principali della prima giornata di lavori: il primo convegno “Infrastrutture per l'Intermodalità del prossimo decennio - Progetti operativi per il completamento del sistema infrastrutturale italiano” vedrà la partecipazione dei principali protagonisti dell'intermodalità e della portualità italiana; il secondo, “La Carta di Padova - insieme per una logistica Sostenibile” presenterà il documento che tredici associazioni non solo della logistica hanno definito come piattaforma condivisa per avviare azioni comuni finalizzate alla reale sostenibilità ambientale, sociale ed economica del sistema logistico e trasportistico nazionale.

Nel convegno sul futuro dell'intermodalità che sarà concluso da un intervento del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, sarà il presidente dell'Unione Interporti Riuniti (UIR), Matteo Gasparato, a porre sul tavolo i principali temi legati al settore che ha grandi opportunità di crescita ma anche qualche nodo da sciogliere. Una seconda relazione introduttiva sarà tenuta dalla vicepresidente della Regione Veneto e assessore alle Infrastrutture e trasporti, Elisa De Berti, che illustrerà il nuovo Piano Regionale Veneto dei Trasporti. .

Anticipando i temi del forum, Gasparato ha osservato che «il ruolo che la rete degli interporti italiani svolge nell'obiettivo di sviluppo e modernizzazione del Paese è ormai chiaro a tutti. Un ruolo - ha precisato - che è svolto in sinergia con la rete portuale nazionale assieme alla quale siamo l'asse portante del sistema logistico nazionale che, ricordo vale il 9% del Pil comprende 108mila imprese che fatturano circa 85 miliardi e soprattutto ne investono sei. Ecco perché - ha sottolineato il presidente della UIR - è necessario che il parlamento provveda alla revisione della legislazione di riferimento (legge 240 del 1990) proprio per adeguarla al sempre più importante ruolo assunto dagli interporti nel nostro sistema trasportistico. Questo per avere una maggiore coerenza fra politiche UE e nazionali attraverso nuovi e specifici organismi e strumenti di coordinamento. È importante anche

organizzarsi per attingere ai futuri finanziamenti della programmazione comunitaria 2021-2027 attualmente in discussione. UIR - ha specificato Gasparato - sta lavorando perché i fondi nazionali come quelli assegnati nel 2020 e quelli previsti per il futuro possano essere integrati attraverso la partecipazione degli Interporti alle call europee del programma CEF».

Nella tavola rotonda di giovedì moderata da Morena Pivetti, giornalista esperta del settore, si confronteranno le esperienze e le proposte dei principali interporti e porti italiani, e delle imprese ferroviarie cargo. Parteciperanno al dibattito oltre a Matteo Gasparato anche nel suo ruolo di presidente dell'Interporto Quadrante Europa di Verona, Sergio Gelain, presidente di Interporto Padova, Claudio Ricci, amministratore delegato di Interporto Campano, Andreas Bodart, presidente di Interporto Rivalta Scrivia, Marco Spinedi, presidente di Interporto Bologna, Riccardo Maria Monti, presidente di Interporto Sud Europa, Luigi Legnani, presidente di Fercargo, Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, e Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

Il secondo incontro, nel pomeriggio dello stesso giorno, è dedicato alla presentazione della “Carta di Padova”: già a marzo, tredici tra confederazioni e associazioni italiane della logistica, della produzione, dell'innovazione e del consumo si erano date appuntamento a Green Logistics Expo per presentare la “Carta di Padova - Insieme per una logistica sostenibile ed efficiente”. Saltato quell'appuntamento, la presentano oggi, forti dell'urgenza e spinti al cambiamento che questa pandemia ha generato in tutti i settori dell'economia. La “Carta di Padova”, nata da una iniziativa di SOS-LOGistica, Assologistica, Green Logistics Expo e Interporto Padova, intende rappresentare un manifesto, a firma di un ecosistema esteso di rappresentanza, che riconosce l'importanza per un impegno a favore di una logistica sempre più sostenibile da un punto di vista ambientale, sociale ed economico: un check-point, una presa d'atto dell'esigenza di lavorare congiuntamente alla definizione di una nuova cultura e nuovi paradigmi che tengano in considerazione la necessità di muovere merci in maniera più sostenibile ed efficiente. Un documento che vuole contribuire fattivamente al dibattito pubblico e istituzionale inserendo la logistica, l'industria delle industrie, tra le opportunità per uno sviluppo sostenibile della politica industriale Italiana ed Europea.

Introdurrà la Carta di Padova, Daniele Testi, presidente SOS-LOGistica e presidente della Commissione Sostenibilità di Assologistica, a cui seguirà una relazione di Ivano Russo, direttore generale di Confetra, con un intervento dedicato ai programmi europei Green New Deal e Next Generation visti come opportunità per la logistica. «La Carta di Padova - ha spiegato Daniele Testi - è una presa di posizione del settore che intende impegnarsi definendo una strategia di medio periodo che poggia su quattro pilastri: formazione e informazione, sviluppo e sostegno all'innovazione e all'ICT, definizione di elementi e modalità di valutazione comuni e condivisi, ricerca di nuove risorse e nuove governance. Questo documento è un punto di partenza attraverso il quale chi si riconosce in questi obiettivi può condividere, mettendole a disposizione delle istituzioni e della pubblica opinione idee innovative sul tema della logistica sostenibile anche con l'obiettivo di sfruttare al meglio le opportunità messe a disposizione dalla Commissione Europea».

Parteciperanno alla successiva tavola rotonda i rappresentanti degli enti che aderiscono e promuovono l'iniziativa: Thomas Baumgartner, presidente di Anita, Umberto Ruggerone, vicepresidente di Assologistica, Alessandro Ferrari, segretario generale di Assiterminal, Guido Nicolini, presidente di Confetra, Armando Boriello, presidente Giovani di Fedespedi, Monica Borghetti, Federchimica, Emilio Viafora, presidente di Federconsumatori, Giuseppe

Rizzi, segretario generale di Fercargo, Massimo Marciani, presidente del Freight Leaders Council, Rossana Ravello, direttivo di SOS-LOGistica, Fulvio Ananasso, presidente degli Stati Generali dell'Innovazione, Paolo Pandolfo, Green Logistics Intermodal Forum, ed Antonio Cernicchiaro, vice direttore generale di UNRAE.

Ai due appuntamenti principali si affianca un calendario di seminari tecnici promossi da Green Logistics Expo, proposti e organizzati dagli espositori attraverso la Digital Events Platform, l'innovativo strumento messo a punto da Fiera di Padova. (2/1)

## Assoespressi estende la base associativa

“Il notevole e repentino sviluppo dell’eCommerce in Italia – spiega Bernardo Cammarata, Presidente di Assoespressi - ha dato grande impulso alla riorganizzazione dell’associazione che negli ultimi tre anni ha riguadagnato un ruolo di riferimento per le imprese del settore”.

**Roma** - "Assoespressi cresce per numero di associati e rafforza la sua leadership nella rappresentanza delle aziende attive nel segmento delle consegne dell’ultimo miglio e dell’eCommerce". Lo si legge in una nota. **L’associazione nata 20 anni fa all’interno di Confetra** e riorganizzata tre anni fa, di pari passo con la prima fase di grande boom degli acquisti online, conta oggi 70 associati, che rappresentano la maggioranza delle aziende che operano nel business delle consegne eCommerce.

Nel complesso, le aziende aderenti ad Assoespressi occupano oltre 10.000 addetti. Assoespressi opera all’interno del sistema di Confetra ed è presieduta da Bernardo Cammarata, mentre Giuseppe Occidente ricopre il ruolo di Segretario generale. "Le imprese che operano all’interno di Assoespressi vantano il più alto livello qualitativo di servizio nel settore attestandosi al 99%". **Alla luce del poderoso sviluppo dell’eCommerce negli ultimi anni, e con il balzo record fatto segnare dagli acquisti online a seguito dell’emergenza sanitaria Covid-19**, l’Associazione è impegnata in una fitta attività di relazioni industriali. L’obiettivo è giungere alla firma di accordi sindacali in grado di costruire un quadro regolatorio che ponga sempre in primo piano la tutela della salute dei lavoratori, specialmente in questo periodo, ottenendo inoltre la flessibilità e l’elasticità necessarie per supportare questo nuovo business che diventerà uno dei più importanti nell’economia nazionale e mondiale.

“Il notevole e repentino sviluppo dell’eCommerce in Italia – spiega **Bernardo Cammarata, Presidente di Assoespressi** - ha dato grande impulso alla riorganizzazione dell’associazione che negli ultimi tre anni ha riguadagnato un ruolo di riferimento per le imprese del settore. Questo ci ha permesso di stabilire un forte rapporto fiduciario con le aziende che operano nell’ultimo miglio e di ampliare in modo significativo la base associativa. Ora – conclude Cammarata – abbiamo diversi tavoli di trattativa aperti con le varie sigle sindacali sui quali si sta lavorando. Puntiamo a raggiungere nuovi accordi che diano sia alla parte imprenditoriale, sia ai lavoratori del settore, maggiori certezze normative sulle tematiche-chiave delle consegne dell’ultimo miglio, cioè la sicurezza di tutti gli addetti, e **la flessibilità richiesta specificatamente da questo settore**”.

Il dialogo con le sigle sindacali è aperto in particolare sulla necessità di rivedere il Ccnl perché l’attività di consegna dell’eCommerce richiede modalità di servizio molto diverse dalle classiche

formule del trasporto merci. A differenza del B2B, che ha fasce orarie di consegna prestabilite secondo gli orari di lavoro di aziende, uffici o negozi, il servizio di recapito di merci B2C, legate all’eCommerce, porta con sé maggiori difficoltà perché opera su una fascia oraria molto più ampia che include anche le ore serali e i giorni festivi.

## Imprese logistiche, nel 2020 fatturato -9,3%

Milano - Nel 2020 si attende un calo del 9,3% del mercato della Contract Logistics, a causa della riduzione delle esportazioni e del traffico merci dovute alle restrizioni imposte dall'emergenza coronavirus, con un fatturato previsto di 77,8 miliardi di euro. Gentile (Assologistica): "Abbiamo chiesto al governo di far rientrare il nostro settore tra i servizi pubblici essenziali"

**Milano - Nel 2020 si attende un calo del 9,3% del mercato della Contract Logistics**, a causa della riduzione delle esportazioni e del traffico merci dovute alle restrizioni imposte dall'emergenza coronavirus, con un fatturato previsto di 77,8 miliardi di euro. La pandemia ha avuto un impatto anche sulle operazioni di fusione e acquisizione nel settore: delle 92 operazioni concluse fra il 2015 e il 2020, che hanno coinvolto fornitori di logistica internazionale (nel 34% dei casi) e nazionale (66%), solo nove hanno avuto luogo quest'anno, contro le 16 del 2019, ed è calato notevolmente il fatturato delle aziende acquisite, pari a 100 milioni di euro contro i 500 milioni dell'anno precedente. **Una forte contrazione che però non è stata omogenea durante l'anno**, registrando un crollo dei volumi durante la quarantena per la maggior parte dei settori e dei canali di vendita, eccetto il commercio digitale, i settori dell'alimentazione e della cura del corpo, e una robusta ripresa a partire da giugno, quando i volumi sono aumentati del 6% rispetto allo stesso periodo del 2019.

**Sono alcuni risultati della ricerca dell'Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet** della School of Management del Politecnico di Milano presentata oggi durante il convegno in Rete "Contract Logistics: dall'emergenza le basi per un nuovo futuro" e che ha visto la partecipazione di quasi 2.000 dirigenti della logistica. **Le imprese del settore hanno reagito positivamente all'emergenza**, grazie alla capacità dei manager logistici di riconfigurare velocemente le reti di distribuzione e alla condivisione di asset lungo la filiera. Le criticità emerse, come la sicurezza dei lavoratori, la necessità di rafforzare la distribuzione locale per far fronte all'esplosione dell'e-commerce e di potenziare il trasporto intermodale, sono state trasformate nelle priorità su cui intervenire nel 2021, che vedono ai primi posti la maggior flessibilità e resilienza del sistema logistico (per il 62% dei manager), la digitalizzazione dei processi (50%), la sicurezza di tutti gli operatori lungo la filiera (38%) e la semplificazione della gestione dei flussi logistici (27%).

**Nonostante la pandemia**, la spinta all'innovazione nel settore non si è fermata, ma è persino aumentata: sono 501 le startup a livello internazionale che forniscono soluzioni hardware o software per la logistica, nuovi servizi innovativi per quanto riguarda l'area geografica servita, le attività o le tecnologie impiegate, o piattaforme che incrociano domanda e offerta di servizi logistici (+57% rispetto al 2018), per un finanziamento complessivo pari a 9,5 miliardi di dollari (+92%).

**L'emergenza sanitaria ha interrotto un tendenza di crescita pluriennale del settore**, che nel 2019 aveva raggiunto un fatturato previsto pari a 86 miliardi di euro, +0,8% in termini reali sul

2018, e a 84,8 miliardi nei dodici mesi precedenti, +1,6% rispetto al 2017. La crescita del 2018 è trainata dai grandi operatori, che mostrano un incremento del 3,6%, mentre la redditività cala dal 3,9% al 3,6%.

**A incidere è anche la spinta della logistica conto terzi**, che raggiunge un valore di 49,3 miliardi di euro (+2,8%) e rappresenta il 42,4% delle attività logistiche in Italia, complessivamente pari a 116,4 miliardi. La Strategic Contract Logistics, cioè l'esternalizzazione di una parte rilevante del processo logistico a un unico fornitore, cresce più del mercato complessivo (+26,2% dal 2009 contro il +16,6% del mercato della Contract Logistics), toccando quota 10,3 miliardi di euro. **Nel 2018 sono 89 mila le aziende che operano nella logistica conto terzi**, in calo dell'8,2%; la maggior parte sono autotrasportatori (68mila, -8,8%), poi gestori di magazzino (4.400), spedizionieri (2.200, -2,5%) e operatori logistici (900, -9,2%); crescono solo i corrieri (+4,4%).

**La logistica è stata uno dei settori più sollecitati dall'emergenza e ha risposto positivamente.** Uno dei suoi punti di forza è stata la capacità gestionale dei manager logistici, che hanno saputo prendere decisioni rapide e hanno creato delle squadre di tecnici per gestire efficacemente i flussi. **Fondamentale è stato l'apporto dell'outsourcing**, che ha consentito un rapido adeguamento della capacità operativa, spostando personale da comparti fermi ad altri con picchi di domanda, e ha aiutato a riconfigurare velocemente la rete logistica, aprendo nuovi depositi e spostando grandi quantità di merce.

**Si sono diffusi anche il trasporto intermodale strada-ferrovia e la condivisione di attivi provenienti** da altri settori bloccati durante le chiusure forzate. L'emergenza ha mostrato alcune fragilità del settore su cui sono necessari investimenti e miglioramenti per rendere il settore più resiliente. **Il boom dell'e-commerce e i cambiamenti delle tradizionali tratte di consegna delle merci hanno confermato** la necessità di rafforzare la distribuzione locale. La crescita della domanda ha evidenziato anche i limiti riguardo al trasporto intermodale che dovrà essere potenziato.

**È cresciuta infine la consapevolezza dell'importanza della digitalizzazione dei processi** e della visibilità della supply chain. L'emergenza sta influenzando anche la trasformazione degli immobili logistici, con modalità diverse a seconda della tipologia di magazzino (magazzino di stoccaggio, di fabbrica e di distribuzione, di prossimità con stock o senza stock, fulfilment center in aree urbane). **Aumenta la complessità dei network logistici**, con il 47% del campione coinvolto nella ricerca che utilizza tutte e quattro le tipologie di magazzino, e la capillarità, con il 40% che dichiara una crescita dei magazzini di prossimità e dei centri di smistamento. Il coronavirus spinge lo sviluppo dell'ultimo miglio, si trasformano i magazzini di prossimità e di smistamento e nascono i micro-fulfilment center, dove le operazioni di prelievo sono automatizzate e integrate con il trasporto nell'ultimo miglio, mentre crescono l'esigenza di una strategia omnicanale e l'attenzione alla sostenibilità dei magazzini anche attraverso il ricorso all'automazione.

**Sono 501 le startup logistiche censite a livello internazionale dall'Osservatorio**, in crescita del 57% rispetto al 2018, per un finanziamento complessivo pari 9,56 miliardi di dollari, quasi il doppio dell'anno precedente (+92%). Le startup più finanziate sono i fornitori di soluzioni hardware per le attività logistiche (85, +174%), con 3,2 miliardi di dollari raccolti (+913%), e i nuovi operatori della logistica che offrono servizi logistici innovativi in termini di area geografica, attività o tecnologie (160 startup, +45%), con quasi tre miliardi di investimenti raccolti (+12%). **Le più numerose sono le nuove imprese che sviluppano programmi informatici per la gestione dei flussi logistici**, con 168 startup nel 2020 (+115%), che hanno ricevuto 1,86 miliardi di dollari (+400%). Calano del 10%, invece, sia come numero sia come finanziamenti le piattaforme che incrociano domanda e offerta di servizi logistici (85 startup, 1,42 miliardi di dollari raccolti).

**Le nuove frontiere delle startup specializzate in soluzioni hardware riguardano soprattutto i veicoli smart (31 startup) e la robotica di magazzino (21), che insieme rappresentano il 61% delle startup di categoria e hanno ricevuto il 97% dei finanziamenti hardware (3,1 miliardi di dollari).**

## ASSOLOGISTICA

Di seguito l'intervento di Andrea Gentile, presidente di Assologistica, all'incontro di questa mattina

**“E’ doveroso sottolineare** come - in un momento così difficile come è stata la prima fase della pandemia - a fianco di strutture e operatori sanitari impegnati con abnegazione in uno sforzo straordinario, un ruolo altrettanto importante sia stato svolto dagli operatori della logistica. A inizio 2020 si è corso il rischio oggettivo di aggiungere alla crisi sanitaria anche quella degli approvvigionamenti. Tutto questo però non è successo. La logistica in conto terzi, pur con enormi difficoltà e in un clima spesso caotico, ha invece dato una risposta di efficienza, evitando di fatto il tracollo del sistema socio-economico del nostro Paese”.

**“Ci sembra di cogliere da parte delle imprese adeguata consapevolezza dei problemi,** adottando le misure previste nel Protocollo ed effettuando i conseguenti cambiamenti organizzativi. I ripetuti e autorevoli appelli delle più alte cariche istituzionali italiane hanno senz’altro contribuito ad accrescere il senso di responsabilità di imprenditori, manager e lavoratori, anche se si sono presentati casi di assenteismo, sospetto indice di scarsa consapevolezza dell’importanza del proprio personale contribuito all’interesse generale. Per questa ragione Assologistica chiederà al governo l’immediato riconoscimento di 'servizio pubblico essenziale' per tutte le attività di logistica con relativa applicazione delle norme di cui alla Legge n. 146/90 e successive modificazioni per tutta la durata di permanenza dello stato di emergenza. Ciò favorirebbe un’accresciuta consapevolezza di tutte le componenti sociali coinvolte. Una norma di questo tipo potrebbe generare un effetto mediatico molto positivo: sarebbe chiaro a tutti che chi lavora in logistica sta contribuendo al sostegno del Paese. Naturalmente tale status viene richiesto limitatamente al periodo di permanenza dello stato di emergenza e avrebbe zero oneri per lo Stato. Il costo delle misure di sicurezza non può essere a carico solo di operatori logistici e committenti. Il nostro settore ha saputo mostrare doti di resilienza, adottando soluzioni che hanno coinvolto in primis l’attività degli addetti della logistica. A livello di attività, quali ad esempio la pianificazione, l’adozione dello smart working si è mostrata scelta nel complesso vincente. Garantire l’esecuzione di operazioni attraverso lo schermo di un computer non è però stato possibile per quelle attività che in logistica necessitano della presenza sul campo (penso all’allestimento degli ordini, al trasporto, alla distribuzione fisica delle merci). In questo caso l’emergenza sanitaria ha costretto gli operatori logistici a fronteggiare la necessità di garantire sicurezza e salute sul luogo di lavoro, con azioni quali la distribuzione di Dpi (dispositivi per la protezione individuale) o la costante sanificazione delle aree magazzino e così via. E questo ha comportato oneri e costi aggiuntivi che – specie se protratti nel tempo (come pare inevitabile che sia) - non possono essere totalmente a carico degli operatori del settore né possono essere ribaltati completamente sui committenti. Ricordo che Assologistica aveva chiesto già dallo scorso mese di aprile il riconoscimento di un credito di imposta del 50% su tutte le spese sostenute in applicazione delle misure previste dal già citato Protocollo per il contenimento della diffusione del virus covid-19 negli ambienti di lavoro. I costi ammessi al credito di imposta sono quelli sostenuti con decorrenza 1/3/2020 e fino al 31/12/2021”.

**“Se vogliamo prepararci a fronteggiare le contingenze del presente e quello che sarà il post-pandemia** ci vuole un cambio di passo, con uno Stato che scelga con decisione l’efficienza e non le pratiche burocratiche. In questi giorni – col riprendere vigore dell’emergenza sanitaria - siamo di nuovo nell’occhio del ciclone, tuttavia Assologistica è sempre più convinta che dall’emergenza

sanitaria si debba e possa uscire dando vita a un piano nazionale di sviluppo industriale nel quale il sistema logistico sia parte integrante, basato principalmente su un forte ridimensionamento del costo del lavoro e su una reale semplificazione burocratica”.

**“Restando in ambito burocratico segnalo che la nostra associazione ha deciso di chiedere un intervento governativo** e parlamentare per l’inserimento nel codice civile del contratto di servizi logistici l’operatore logistico si trova infatti tuttora sfornito di tutele normative previste invece per altri soggetti che svolgono specifiche fasi dell’attività di logistica. Tra i differenti vantaggi della revisione da noi richiesta occorre annoverare un calo del contenzioso civile, le cui cause oggi sono determinate non solo da ragioni di inadempimento, ma proprio da difetti sull’interpretazione delle norme che la nuova normativa andrebbe a risolvere. Giova ricordare che l’ingresso tra i contratti tipici consacrati nel codice civile rappresenta inoltre il riconoscimento di un modello contrattuale che disciplina quotidianamente la movimentazione delle merci nel nostro Paese, contribuisce in modo relevantissimo alla crescita del Pil e garantisce il sostentamento di milioni di persone. Rinnovo del contratto dei lavoratori della logistica: iter laborioso, ma in evoluzione Gentile ha poi affrontato il tema del rinnovo del contratto dei lavoratori della logistica. Il tavolo di rinnovo di tale contratto, scaduto a dicembre 2019, aveva appena iniziato i lavori, resi difficili dalla numerosa e composita compagine datoriale (sono presenti al tavolo più di 20 organizzazioni datoriali) quando la crisi sanitaria ha di fatto interrotto il negoziato. Nonostante l’interruzione del confronto le controparti non si sono mai perse di vista in questi mesi: il tema degli ammortizzatori sociali così come quello della tutela della salute con la firma dei protocolli ha tenuto vivo e incessante il confronto con uno spirito che si può definire collaborativo. Ora il sindacato, a partire dal livello confederale, chiede di tornare al tavolo delle trattative e nei mesi di settembre e ottobre le parti si sono nuovamente incontrate. Ovviamente gli incontri sono avvenuti in gruppi ristretti o da remoto ma non è solo la modalità degli incontri che è cambiata, anche i temi del confronto in questa fase non saranno i soliti: come chiede il sindacato si affronterà il tema dello smart working, ma andrà valutato se questa modalità, dove tecnicamente possibile, sia una scelta organizzativa efficace perché è chiaro che l’emergenza ha imposto scelte emergenziali che costringono ad adattarsi, ma con il ritorno alla normalità la scelta andrà valutata dal punto di vista economico e organizzativo. Inoltre partendo dall’importanza strategica del mondo della logistica, e consapevoli delle difficoltà che il settore deve affrontare, le parti intendono proporre alle istituzioni misure a sostegno delle imprese e dei lavoratori ma anche azioni e interventi per la prevenzione delle irregolarità e lo sviluppo della legalità”.

**“Assologistica non intende sottrarsi al confronto sui temi classici di un rinnovo contrattuale,** ma di fronte a una situazione di estrema incertezza come quella che stiamo vivendo la prima preoccupazione deve essere il mantenimento sul mercato delle aziende e la salvaguardia dei posti di lavoro. Il tutto con una chiave di lettura improntata a una contrattazione nella quale la componente “flessibilità” sia messa in primo piano, riuscendo ad adeguare le regole del lavoro alle esigenze del business e alle contingenze che la pandemia siamo certi non ci risparmierà”.

**“Dovendo pensare alla situazione contingente e all’innegabile ruolo strategico del nostro settore,** quello che come Assologistica chiediamo con forza è che le istituzioni (e in primis il ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, nostro principale referente) coinvolgano gli operatori del settore e le Associazioni che li rappresentano in un dialogo costante, confrontandosi con noi sulle azioni concrete che occorre e occorrerà intraprendere in maniera tempestiva. Spetterà poi fungere da indispensabile trait d’union tra mondo politico e mondo operativo, con vantaggi per tutti”.



## Assoespressi estende base associativa

MILANO – Assoespressi cresce per numero di associati e rafforza la sua leadership nella rappresentanza delle aziende attive nel segmento delle consegne dell'ultimo miglio e dell'eCommerce. L'Associazione nata 20 anni fa all'interno di Confetra e riorganizzata tre anni fa, di pari passo con la prima fase di grande boom degli acquisti online, conta oggi 70 associati, che rappresentano la maggioranza delle aziende che operano nel business delle consegne eCommerce.

Nel complesso, le aziende aderenti ad Assoespressi occupano oltre 10.000 addetti. Assoespressi opera all'interno del sistema di Confetra ed è presieduta da **Bernardo Cammarata**, mentre **Giuseppe Occidente** ricopre il ruolo di segretario generale. Le imprese che operano all'interno di Assoespressi vantano il più alto livello qualitativo di servizio nel settore attestandosi al 99%. Alla luce del poderoso sviluppo dell'eCommerce negli ultimi anni, e con il balzo record fatto segnare dagli acquisti online a seguito dell'emergenza sanitaria Covid-19, l'Associazione è impegnata in una fitta attività di relazioni industriali.

L'obiettivo è giungere alla firma di accordi sindacali in grado di costruire un quadro regolatorio che ponga sempre in primo piano la tutela della salute dei lavoratori, specialmente in questo periodo, ottenendo inoltre la flessibilità e l'elasticità necessarie per supportare questo nuovo business che diventerà uno dei più importanti nell'economia nazionale e mondiale.

“Il notevole e repentino sviluppo dell'eCommerce in Italia – spiega il presidente Bernardo Cammarata – ha dato grande impulso alla riorganizzazione dell'Associazione che negli ultimi tre anni ha riguadagnato un ruolo di riferimento per le imprese del settore. Questo ci ha permesso di stabilire un forte rapporto fiduciario con le aziende che operano nell'ultimo miglio e di ampliare in modo significativo la base associativa. Ora – conclude Cammarata – abbiamo diversi tavoli di trattativa aperti con le varie sigle sindacali sui quali si sta lavorando. Puntiamo a raggiungere nuovi accordi che diano sia alla parte imprenditoriale, sia ai lavoratori del settore, maggiori certezze normative sulle tematiche-chiave delle consegne dell'ultimo miglio, cioè la sicurezza di tutti gli addetti, e la flessibilità richiesta specificatamente da questo settore”.

Il dialogo con le sigle sindacali è aperto in particolare sulla necessità di rivedere il Ccnl perché l'attività di consegna dell'eCommerce richiede modalità di servizio molto diverse dalle classiche formule del trasporto merci. A differenza del B2B, che ha fasce orarie di consegna prestabilite secondo gli orari di lavoro di aziende, uffici o negozi, il servizio di recapito di merci B2C, legate all'eCommerce, porta con sé maggiori difficoltà perché opera su una fascia oraria molto più ampia che include anche le ore serali e i giorni festivi.



## Dogana e commercio internazionale

MILANO – “Dogana e commercio internazionale. La crisi, le sfide, le prospettive” è tema dell’annuale **convegno doganale** organizzato da **Fedespediti**, che si terrà martedì **17 Novembre, alle ore 15 in versione all digital**.

**Per partecipare al Convegno, registrarsi a questo link.**

Il convegno vuole essere un momento di confronto tra esperti del settore e

partner istituzionali sull'attuale **scenario**, quest'anno reso ancora più complesso dall'esplosione della **pandemia di Covid-19**, la quale si è sommata ad alcuni grandi fattori di turbolenza del commercio internazionale: **guerra dei dazi, spinte neo-protezionistiche e Brexit**, responsabili di una contrazione dei traffici di merce a livello globale. La **sinergia tra mondo produttivo e industria logistica** e un **dialogo** costruttivo **tra imprese di spedizioni e Dogane** possono e devono giocare un **ruolo cruciale** a supporto degli scambi internazionali.

**Il presidente di Fedespediti, Silvia Moretto, e il vicepresidente con delega a Customs e Rapporti con l'Agenzia delle Dogane, Domenico de Crescenzo**, ne parleranno insieme a **Marcello Minenna**, direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ADM; **Dimitri Serafimoff**, presidente del Customs and Indirect Taxation Institute del CLECAT; **Enrico Perticone**, presidente del **Consiglio Nazionale Spedizionieri Doganali**; **Lucia Tajoli**, componente Comitato Scientifico dell'Osservatorio Export Digitale, **Politecnico di Milano**.

I lavori saranno moderati da **Sara Armella**, coordinatore della Commissione Customs & Trade Facilitation, **ICC-Italia**.

*Il presidente Moretto sottolinea come Fedespediti creda "nel ruolo determinante dell'Agenzia delle Dogane per la semplificazione delle procedure di sdoganamento della merce con ricadute positive sulle tempistiche e, dunque, sui costi. Gli accordi firmati con le Autorità portuali per la digitalizzazione delle procedure e la partecipazione alla Cabina di Regia di Uirnet per la realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale sono esempi concreti del dialogo aperto e continuativo tra Dogane e industria logistica. Un lavoro coordinato tra associazioni e istituzioni è, infatti, la strada per rendere il nostro sistema logistico competitivo e recuperare la gestione di quel 70% di Made in Italy che oggi raggiunge i mercati di destinazione tramite le reti distributive estere".*

Mentre il vicepresidente **de Crescenzo** aggiunge: "L'Agenzia delle Dogane ha aperto un importante canale di dialogo operativo, attraverso gli Open Hearing: occasioni di approfondimento di singole criticità con gli operatori per individuare procedure e soluzioni migliori. Resta, però, la necessità di attivare strumenti che rendano le operazioni doganali rapide ed efficienti. Penso all'implementazione operativa del SuDoCo e alla valorizzazione dell'affidabilità degli operatori attraverso la certificazione AEO."

Il convegno sarà, inoltre, l'evento conclusivo della 4<sup>a</sup> edizione del **“Corso per Responsabili delle questioni doganali”**, riconosciuto dall'**Agenzia delle Dogane e dei Monopoli** e promosso da Fedespedi in collaborazione con le associazioni territoriali: Alsea Milano, Alas, Amsea, ARSI Ravenna, Asco, Asea, ASPT Astra FVG, Associazione Spedizionieri del Porto di La Spezia, Associazione Spedizionieri Pugliesi e Spedimar.

## Green Logistics Forum: operatori e istituzioni a confronto

Padova – “La logistica post Covid-19 “Ritorno al passato” o “resilienza trasformativa?”. E’ l’interrogativo che accompagna la due giorni del [Green Logistics Intermodal Forum](#), in programma giovedì 12 e venerdì 13 novembre sulla piattaforma digitale della **Fiera di Padova**. Interrogativo a cui proveranno a rispondere i numeri relatori che, a turno, interverranno al forum.

Due gli appuntamenti principali della prima giornata di lavori: il primo convegno **“Infrastrutture per l’intermodalità del prossimo decennio- progetti operativi per il completamento del sistema infrastrutturale italiano”** vedrà la partecipazione dei principali protagonisti dell’intermodalità e della portualità italiana; il secondo, **“La Carta di Padova – insieme per una logistica sostenibile”** quando sarà presentato il documento che tredici associazioni non solo della logistica hanno definito come piattaforma condivisa per avviare azioni comuni finalizzate alla reale sostenibilità ambientale, sociale ed economica del sistema logistico e trasportistico nazionale.

“Il ruolo che la rete degli interporti italiani svolge nell’obiettivo di sviluppo e modernizzazione del Paese è oramai chiaro a tutti – spiega **Matteo Gasparato** . Un ruolo che è svolto in sinergia con la rete portuale nazionale assieme alla quale siamo l’asse portante del sistema logistico nazionale che, ricordo vale il 9%del Pil comprende 108 mila imprese che fatturano circa 85 miliardi e soprattutto ne investono 6. Ecco perché è necessario che il Parlamento provveda alla revisione della legislazione di riferimento (legge 240 del 1990) proprio per adeguarla al sempre più importante ruolo assunto dagli Interporti nel nostro sistema trasportistico. Questo per avere una maggiore coerenza fra politiche UE e nazionali attraverso nuovi e specifici organismi e strumenti di coordinamento. E’ importante anche organizzarsi per attingere ai futuri finanziamenti della programmazione comunitaria 2021-2027 attualmente in discussione. UIR sta lavorando perché i fondi nazionali come quelli assegnati nel 2020 e quelli previsti per il futuro possano essere integrati attraverso la partecipazione degli Interporti alle call europee del programma CEF”.

La **“Carta di Padova”**, nata da una iniziativa di SOS-LOGistica, Assologistica, Green Logistics Expo e Interporto Padova, intende rappresentare un manifesto, a firma di un ecosistema esteso di rappresentanza, che riconosce l’importanza per un impegno a favore di una logistica sempre più sostenibile da un punto di vista ambientale, sociale ed economico.

Introdurrà la Carta di Padova, **Daniele Testi, presidente SOS-LOGistica e della Commissione sostenibilità di Assologistica** a cui seguirà una relazione di **Ivano Russo**, direttore generale di Confetra con un intervento dedicato ai programmi europei Green New Deal e Next Generation visti come opportunità per la logistica.

“La Carta di Padova è una presa di posizione del settore che intende impegnarsi definendo una strategia di medio periodo che poggia su quattro pilastri: formazione e informazione, sviluppo e sostegno all’innovazione e all’ICT, definizione di elementi e modalità di valutazione comuni e condivisi, ricerca di nuove risorse e nuove governance – spiega **Daniele Testi** –. Questo documento è un punto di partenza attraverso il quale chi si riconosce in questi obiettivi può condividere, mettendole a disposizione delle istituzioni e della pubblica opinione idee innovative sul tema della logistica sostenibile anche con l’obiettivo di sfruttare al meglio le opportunità messe a disposizione dalla Commissione Europea”

## Assoespressi chiede un contratto di lavoro per l'ultimo miglio

Martedì, 10 Novembre 2020 17:39

di Redazione



L'aumento del commercio elettronico causato dalla pandemia di Covid-19 sta **umentando anche la base associativa di Assoespressi**, l'associazione dei corrieri aderenti a Confetra, che ha raggiunto i settanta associati. Lo annuncia la stessa associazione, precisando che rappresenta la maggioranza delle imprese italiane che operano nel commercio elettronico e che occupano complessivamente oltre diecimila addetti.

In questa fase, Assoespressi sta **trattando con i sindacati** per accordi "in grado di costruire un quadro regolatorio che ponga sempre in primo piano la tutela della salute dei lavoratori, specialmente in questo periodo, ottenendo inoltre la flessibilità e l'elasticità necessarie per supportare questo nuovo business che diventerà uno dei più importanti nell'economia nazionale e mondiale".

Il presidente Bernardo Cammarata spiega che "abbiamo diversi tavoli di trattativa aperti con le varie sigle sindacali sui quali si sta lavorando. Puntiamo a **raggiungere nuovi accordi** che diano sia alla parte imprenditoriale, sia ai lavoratori del settore, maggiori certezze normative sulle tematiche-chiave delle consegne dell'ultimo miglio, cioè la sicurezza di tutti gli addetti, e la flessibilità richiesta specificatamente da questo settore".

L'associazione spiega che il dialogo con i sindacati si sta focalizzando **sull'aggiornamento del contratto nazionale**, per ottenere una sua revisione che consideri le caratteristiche della consegna per il commercio elettronico. Un'attività, precisa Assoespressi che "richiede modalità di servizio molto diverse dalle classiche formule del trasporto merci. A differenza del B2B, che ha fasce orarie di consegna prestabilite secondo gli orari di lavoro di aziende, uffici o negozi, il servizio di recapito di merci B2C, legate all'eCommerce, porta con sé maggiori difficoltà perché opera su una fascia oraria molto più ampia che include anche le ore serali e i giorni festivi".

## I NODI DELLA DISTRIBUZIONE

## Pfizer consegnerà agli ospedali, ma c'è l'allerta della logistica

Scaccabarozzi: «Il problema non sarà distribuire il vaccino, ma averlo»

**Antonio Larizza**  
**Marco Morino**

Scatole termiche, ghiaccio secco, sensori di temperatura e Gps. Per la distribuzione del vaccino anti Sars-Cov2 Pfizer ha messo a punto un piano anche per la sfida nella sfida: trasportare le fiale di vaccino dal sito di produzione agli ospedali, garantendo lungo tutte le fasi del viaggio una temperatura costante di -75 gradi. Le tolleranze sono minime: la temperatura potrà salire fino a -60 gradi o scendere fino a -90 gradi. Fuori da questo range, il vaccino perderà la sua efficacia.

Una complicanza non da poco per il candidato vaccino sperimentale di Pfizer e BioNTech, il primo che dovrebbe arrivare sul mercato, si stima a gennaio, se gli ultimi studi clinici avranno successo. La Commissione europea è in contatto con la Big Pharma per la fornitura di 200 milioni di dosi, da distribuire tra gli Stati dell'Unione, con un'opzione di acquisto per ulteriori 100 milioni di dosi.

Le fiale destinate al mercato europeo saranno prodotte a Puurs, in Belgio. Per garantire la catena del freddo, Pfizer e BioNTech hanno messo a punto un dettagliato piano logistico. Il trasporto delle dosi dei vaccini dalla fabbrica e fino al punto di somministrazione sarà effettuato da Pfizer e dai suoi fornitori di servizi logistici utilizzando uno speciale packaging termico progettato *ad hoc*. Si tratta di una scatola con pareti termoisolante e interno a temperatura controllata: grazie a un alloggiamento per ghiaccio secco, può garantire la temperatura richiesta (-75 gradi) fino a 10 giorni.

A vigilare sulle dosi di vaccino contenute nella scatola un sensore termico collegato a un Gps, che invia in tempo reale a una torre di controllo centralizzata la temperatura rilevata all'interno della scatola, lungo tutto il tragitto. Nulla sarà lasciato al caso. Ogni scatola avrà un peso di circa 31 kg: questo permetterà alla rete logistica un agevole trasporto via nave o aerea fino ai principali centri di smistamento nazionali, e poi via terra fino ai punti di somministrazione del vaccino dislocati sul territorio.

Ogni scatola può contenere da 195 a 975 dosi di vaccino. Entro il primo trimestre del 2021 Pfizer disporrà anche di una confezione per lotti più piccoli. Una volta arrivate negli ospedali, le dosi potranno essere stoccate in appositi frigoriferi, se la struttura ne è dotata, oppure potranno rimanere nelle scatole in cui hanno viaggiato: inserendo una nuova quantità di ghiaccio secco, le scatole manterranno la temperatura di progetto per altri dieci giorni. L'operazione è ripetibile.

Quello di Pfizer non è l'unico vaccino in arrivo. Nel mondo si lavora a oltre 200 candidati: 47 sono in fase clinica e 11 in fase 3 (tra cui quello di Pfizer). «Il problema non sarà distribuire il vaccino,

ma averlo», spiega Massimo Scaccabarozzi, presidente di Farmindustria, che aggiunge: «Quando arriveranno vaccini efficaci, l'industria non si farà trovare impreparata sul piano logistico. Consegneremo le dosi agli ospedali rispettando le linee guida. Bisognerà piuttosto programmare molto bene la loro distribuzione sul territorio nazionale, soprattutto come speriamo i vaccini saranno più di uno. Servirà un sistema di tracciamento per capire quale vaccino è stato somministrato e a chi».

### L'allarme della logistica

E proprio sul tema della distribuzione in Italia dei vaccini anti Covid, è già suonato più di un campanello d'allarme. Nei giorni scorsi, Confetra ha inviato una lettera al governo chiedendo la convocazione urgente di un tavolo con operatori e istituzioni per prepararsi «in maniera serena ma strutturata e pianificata» a questa importante sfida. Al momento, però, gli operatori della logistica non sono stati ancora convocati. Secondo Assoram, che riunisce gli operatori commerciali e logistici della distribuzione primaria di farmaci, «da 1 a 10, la risposta delle istituzioni fino a ora è stata -». E proprio ieri Assoram ha provveduto a inviare un sollecito alle istituzioni per chiedere l'avvio di un tavolo di confronto tra Stato e operatori sul tema.

L'aeroporto di Malpensa, da parte sua, è pronto ad accogliere grandi quantità di prodotti farmaceutici e dispone già di strutture di transito e stoccaggio adeguate. All'interno della cargo city di Malpensa sono presenti circa 3.700 metri quadrati di aree a temperatura controllata (da -20 a +15) dedicate esclusivamente ai prodotti farmaceutici. Dalle informazioni disponibili, sembrerebbe che gli altri candidati vaccini possano essere trasportati a temperature più simili a quelle dei vaccini classici (-8/-2 gradi), quindi Malpensa sarebbe in grado di svolgere il ruolo di hub nazionale dei vaccini. Spiega Giovanni Costantini, cargo manager di Sea (la società di gestione dell'aeroporto): «Qualsiasi richiesta particolare, come la necessità di contenitori frigoriferi o attrezzature speciali per il trasporto o la conservazione di vaccini a temperature inferiori, come ad esempio -70 gradi, saranno gestite dagli spedizionieri e dai terminalisti, che gestiscono i magazzini in aeroporto, ai quali Sea darà tutto il supporto necessario. Stiamo lavorando - prosegue Costantini - con tutti gli attori della filiera, dai gestori dei terminal cargo agli spedizionieri, dall'associazione degli aeroporti a Federfarma, alla Protezione Civile, per facilitare la gestione della distribuzione del vaccino e individuare la strategia migliore». Ma per assicurare una distribuzione realmente efficace e senza colli di bottiglia, serve una regia nazionale e, quindi, è auspicabile che l'appuntamento di una *supply chain* adeguata a gestire questa situazione senza precedenti, entri al più presto tra le priorità del governo e del Commissario straordinario per l'emergenza Covid, Domenico Arcuri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La corsa per il vaccino. Da AstraZeneca a Pfizer la ricerca globale verso il traguardo

**Confetra ha inviato una lettera al governo chiedendo la convocazione urgente di un tavolo con gli operatori**

ROMA – Guido Nicolini, presidente di Confetra, interviene oggi sulle nostre pagine con una accurata analisi della situazione nazionale centrata sull'apparato logistico e sulle esigenze del Paese. Ecco la sua nota.



Guido Nicolini

“Stiamo attraversando indubbiamente un momento molto complesso. Le nuove misure adottate dal Governo avranno un impatto pesante che va a sommarsi a quello registrato nel primo lockdown della primavera scorsa. Siamo in una fase in cui occorre ragionare sull'ipotesi che il parziale lockdown di questi giorni possa, invece, prolungarsi, anche se in maniera più flessibile rispetto alla primavera scorsa. E valutare come i servizi logistici, che innegabilmente in questo caso diventano servizi di pubblica utilità, possano essere messi nelle condizioni di operare. Perché, come dice spesso il professor Ennio Cascetta 'La logistica è quel settore che ogni giorno ci tiene a 5 giorni di distanza dalla carestia. Basti pensare a cosa sarebbe successo se durante il lockdown si fosse fermato, ad esempio, l'approvvigionamento merci verso le aziende rimaste aperte, oppure se si fossero interrotti i rifornimenti di beni alimentari primari verso gli esercizi commerciali rimasti aperti. Stessa cosa potremmo dire per l'approvvigionamento dei farmaci verso gli ospedali e le farmacie. La logistica ha una valenza sociale e di interesse generale innegabile. Per leggere l'articolo effettua il [Login](#) o procedi alla [Register](#) gratuita.

## Assoespressi tratta sul contratto per il lavoro nell'ultimo miglio e su una deroga per la Lombardia

Assoespressi, associazione aderente a Confetra che rappresenta il cluster del commercio elettronico, sta trattando con le sigle sindacali per definire un contratto per i lavoratori impegnati nelle consegne di ultimo miglio. Una necessità – quella di assicurare una regolamentazione specifica a chi svolge questo tipo di attività – che viene anche dall'accelerazione che ha avuto la diffusione dell'e-commerce anche in Italia sulla spinta degli effetti della pandemia.

L'associazione, che riunisce i corrieri espressi attivi nell'ultimo miglio, inclusi quelli che lavorano per conto di Amazon, ha anche annunciato di avere esteso nel frattempo la sua base associativa, arrivando a rappresentare 70 imprese per un totale di oltre 10mila addetti.

La stessa Assoespressi spiega di essere in trattativa con i sindacati per accordi “in grado di costruire un quadro regolatorio che ponga sempre in primo piano la tutela della salute dei lavoratori, specialmente in questo periodo, ottenendo inoltre la flessibilità e l'elasticità necessarie per supportare questo nuovo business che diventerà uno dei più importanti nell'economia nazionale e mondiale”.

Secondo quanto [riportato da Il Giorno](#), la richiesta delle aziende aderenti ad Assoespressi, perlomeno per quel che riguarda la Lombardia, sarebbe quella di poter avere una deroga locale al limite del 30% di contatti a termine sull'organico totale stabilito dal contratto nazionale e dal Decreto dignità, in modo da far fronte ai picchi delle prossime settimane.

Il presidente di Assoespressi Bernardo Cammarata ha aggiunto: “Abbiamo diversi tavoli di trattativa aperti con le varie sigle sindacali sui quali si sta lavorando. Puntiamo a raggiungere nuovi accordi che diano sia alla parte imprenditoriale, sia ai lavoratori del settore, maggiori certezze normative sulle tematiche-chiave delle consegne dell'ultimo miglio, cioè la sicurezza di tutti gli addetti, e la flessibilità richiesta specificatamente da questo settore”.

In particolare il dialogo con i sindacati si sta focalizzando sull'aggiornamento del contratto nazionale, che tenga conto delle peculiarità delle consegne per il commercio elettronico, il quale, secondo Assoespressi “richiede modalità di servizio molto diverse dalle classiche formule del trasporto merci. A differenza del B2B, che ha fasce orarie di consegna prestabilite secondo gli orari di lavoro di aziende, uffici o negozi, il servizio di recapito di merci B2C, legate all'eCommerce, porta con sé maggiori difficoltà perché opera su una fascia oraria molto più ampia che include anche le ore serali e i giorni festivi”.

## Con Green Logistics Intermodal Forum va in scena la logistica

Scritto da

Valeria Di Rosa

Previsto presso la fiera di Padova in forma ibrida, in presenza e online, Green Logistics Intermodal Forum è diventata completamente virtuale e si svolgerà sulla piattaforma digitale creata da dalla Fiera di Padova. L'evento, significativamente intitolato "La logistica post Covid-19 "Ritorno al passato" o "resilienza trasformativa?", tratterà le novità del settore e darà la possibilità ai visitatori di poter dialogare virtualmente con le aziende presenti.

[Green Logistics Intermodal Forum](#) sarà full digital e si svolgerà il 12 e 13 novembre.

L'appuntamento fieristico, dal titolo "**La logistica post Covid-19 "Ritorno al passato" o "resilienza trasformativa?"**", farà il punto sul futuro della logistica nel post-Covid, con i leader del settore.

Convegni e seminari si svolgeranno sulla **Digital Events Platform**, l'innovativo strumento messo a punto da **Fiera di Padova**. Durante tutta la due giorni, sarà inoltre possibile stringere relazioni commerciali attraverso la nuova piattaforma, che consente ad espositori e visitatori di vivere un'inedita esperienza online, totalmente personalizzabile e user-friendly e che affianca all'opportunità di assistere al calendario di incontri digital nuove modalità di matching tra domanda e offerta e la possibilità di allestire spazi espositivi virtuali.

Saranno quasi cento le imprese presenti con il proprio stand virtuale sulla piattaforma digitale: tra queste alcuni tra i porti principali in Italia, come Genova, Venezia, Catania e Augusta, gli interporti di Padova e Bologna, Malpensa Intermodale, terminalisti del calibro di Contship ma anche big della logistica come Fercam, GLS e Number 1, dell'ICT come Panasonic. Presenti anche realtà del mondo dei Trasporti Eccezionali, come Gatto Service e T.E.A. Presenti anche grandi operatori logistici come Paki Logistics, e Rhenus Logistics e imprese del settore energia come Liquimet e Sapio. Molto importante l'adesione di Assindustria Venetocentro che rappresenta il mondo della produzione, cioè i "caricatori" delle merci, che con i loro responsabili logistica scelgono modalità e tipologia dei trasporti sia per l'approvvigionamento delle materie prime che per la distribuzione dei prodotti finiti.

Non solo: nello spazio digitale **Green Logistics Innovation Village** sarà possibile esplorare la proposta dell'ecosistema dell'innovazione e una selezione di prodotti e servizi di startup, per creare occasioni di network e di business tra realtà emergenti e player affermati. In programma eventi, pitch e la finale dello Startup Award, con la selezione in diretta dell'impresa vincitrice.

## Green Logistics Forum, una due giorni per riflettere sul ruolo dell'intermodalità

È in corso di svolgimento, il 12 e il 13 novembre, sulla piattaforma della Fiera di Padova, una rassegna di incontri, dibattiti e relazioni per verificare come il trasporto intermodale possa aiutarci oltre alla sostenibilità, anche l'economia

Tempi grami per fiere e convegni. Costretti a migrare sul digitale per continuare a trovare spazi visibilità. È quanto sta facendo tra oggi e domani – **12 e 13 novembre** – il **Green Logistics Intermodal Forum**, una due giorni di dibattito e di business con i leader del settore, visibili sulla **piattaforma digitale della Fiera di Padova** e dedicati allo sviluppo dell'intermodalità come strumento di sostegno dell'economia del Paese e alla logistica sostenibile.

Il titolo prescelto – «**La logistica post Covid-19 “Ritorno al passato” o “resilienza trasformativa?”**» – pone una domanda complessa, considerando che la logistica, pur soffrendo inevitabili perdite nei volumi dei traffici, non si è mai fermata a livello nazionale e internazionale nei mesi del lockdown confermando nei fatti il ruolo strategico che svolge per il sistema economico e la tenuta sociale del nostro Paese. È però necessario riflettere sul futuro del settore e sugli interventi divenuti necessari alla luce dei nuovi scenari che la pandemia sta disegnando.

Nel corso della prima giornata si è tenuto il primo dei due convegni previsti – “**Infrastrutture e l'Intermodalità del prossimo decennio- Progetti operativi per il completamento del sistema infrastrutturale italiano**” – che ha visto la partecipazione dei principali protagonisti dell'intermodalità e della portualità italiana. E se **Matteo Gasparato**, neo presidente della UIR (Unione Interporti Riuniti) si è detto favorevole rispetto alla nuova legge in materia di interporti, attualmente in discussione alla Camera dei Deputati, sperando che possa delineare un quadro programmatico ampio, in coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto, **Nicola Boaretti**, direttore generale dell'Interporto Quadrante Europa ha sottolineato come, visto il ruolo strategico dei porti e interporti per l'economia del paese, in grado di garantire collegamenti con il centro Europa anche quando il trasporto stradale rimane bloccato alle frontiere a causa della pandemia, sia necessario non farle passare in mani straniere, spostando altrove il luogo dove si definiscono le strategie globali della logistica

**Claudio Ricci**, AD di Interporto Campano, ha posto l'accento sulla necessità di investire in digitalizzazione per eliminare sprechi e inefficienze in modo da rendere il trasporto combinato non soltanto più sostenibile ma anche più economico. Tema ribadito pure da Riccardo Maria Monti, presidente di Interporto Sud Europa – Marcianise. Mentre **Zeno D'Agostino**, presidente della

Autorità Portuale dell'Adriatico Orientale (Trieste e Monfalcone) ha riflettuto sulla necessità del sistema di disconnettersi, in caso di emergenza come l'attuale, dalle reti globali, senza perdere le connessioni fondamentali a sostegno l'economia. Una capacità di resilienza che la ferrovia e l'intermodalità stanno dimostrando di garantire.

**Marco Spinedi**, presidente di Interporto Bologna, ha auspicato la creazione di una regia che coinvolga tre amministrazioni Regionali (Emilia Romagna, Veneto e Friuli Venezia Giulia), i Porti di Trieste e Venezia e gli Interporti di Verona, Padova e Bologna.

**Marco Gosso**, AD di Mercitalia, ha riferito dell'intensa attività della società che guida e di come, a fronte della flessione dei volumi in alcuni settori, altri hanno retto o addirittura, sull'internazionale, hanno fatto registrare una crescita. E si è quindi augurato che questa domanda canalizzato verso il servizio ferroviario non torni poi al tutto strada, anche a fronte dell'attuale eccesso di offerta di trasporto che si gioca molto sul fronte delle tariffe.

Dopo **Pino Musolino**, Commissario dell'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Settentrionale (Venezia e Chioggia), che ha invitato tutti a fare sistema e a fare in modo che i 16 Porti italiani diventino giocatori di una stessa squadra, **Sergio Gelain**, presidente di Interporto Padova ha riscontrato come i risultati positivi confermati anche nei difficili mesi del Covid siano stati la conseguenza degli investimenti fatti in automazione e informatizzazione (gru elettriche a portale, binari da 750 metri, automazione degli ingressi stradali e ferroviari al terminal e speciali software di gestione delle movimentazioni).

**Luigi Legnani**, presidente di Fercargo, ha enfatizzato la necessità di rimuovere non soltanto i colli di bottiglia dell'infrastruttura, ma anche quelli di natura gestionale e normativa. E questo riguarda anche manovra, terminal e rotabili.

Infine **Paolo Emilio Signorini**, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, ha posto l'accento sul fatto che, parlando di logistica si deve avere una visione come minimo internazionale perché «Rotterdam non serve solo l'Olanda e Amazon non consegna solo negli Stati Uniti».

Nel secondo appuntamento – «**La Carta di Padova – insieme per una logistica Sostenibile**» – è stato presentato il documento che tredici associazioni non solo della logistica hanno definito come piattaforma condivisa per avviare azioni comuni finalizzate alla reale sostenibilità ambientale, sociale ed economica del sistema logistico e trasportistico nazionale. Un manifesto che riconosce l'importanza per un impegno a favore di una logistica più sostenibile da un punto di vista ambientale, sociale ed economico. Un documento che vuole contribuire fattivamente al dibattito pubblico e istituzionale inserendo la logistica, l'industria delle industrie, tra le opportunità per uno sviluppo sostenibile della politica industriale Italiana ed Europea.

La Carta è stata consegnata simbolicamente **a un alunno di una scuola elementare del padovano**

Ai convegni del Forum si aggiunge poi l'opportunità, durante tutta la due giorni, di **stringere relazioni commerciali attraverso la nuova piattaforma**, che consente a espositori e visitatori di vivere un'inedita esperienza online, totalmente personalizzabile.

Infine nello spazio digitale **Green Logistics Innovation Village** sarà possibile esplorare la proposta dell'ecosistema dell'innovazione e una selezione di prodotti e servizi di startup, per creare occasioni

li network e di business tra realtà emergenti e player affermati. Dispositivi di tracciamento (e listanziamento), soluzioni di trasporto ecologico e modulare, intelligenza artificiale applicata ai trasporti e alla gestione del magazzino, una piazza virtuale per il noleggio di macchinari edili: prove e nicche di innovazione nella logistica. Sono alcune delle soluzioni che le **startup protagoniste** del Green Logistics Innovation Village propongono.

Durante la due giorni di Green Logistics Intermodal all'interno della piattaforma digitale sarà possibile esplorare le proposte delle dieci startup selezionate, visitare i loro spazi espositivi virtuali, dialogare con i founder, partecipare agli eventi in calendario e assistere alla finale dello Startup Award, alle 17.30 del 12 dicembre, con la selezione in diretta del vincitore.

Blue up, Coloombus, Ermes – X, Next, One Less Van, OOne, Pathlog, Rentmas, Simpool, Greenetica: questi i nomi delle realtà selezionate per il Village.

**Trasporti, Logistica**

Milano  
13 Novembre 2020

## La logistica diventa sostenibile

**Presentata ufficialmente la Carta di Padova, firmata dalle principali associazioni del settore**



**13 Novembre 2020 - Milano** - Presentata ufficialmente ieri pomeriggio, nel corso del secondo convegno in plenaria (sempre sulla piattaforma digitale di Fiera di Padova) di Green Logistics Intermodal Forum, la Carta di Padova, nata da una idea di SOS-LOGistica, Assologistica, Green Logistics Expo e Interporto Padova.

La “Carta di Padova” rappresenta un manifesto, a firma delle principali associazioni del settore, che riconoscono l'urgenza di impegnarsi per una logistica sempre più sostenibile: un check-point, una presa d'atto dell'esigenza di lavorare congiuntamente alla definizione di nuovi paradigmi che tengano in considerazione la necessità di muovere merci in maniera più sostenibile ed efficiente. In tal senso, la Carta di Padova è una presa di posizione del settore che intende impegnarsi, definendo una strategia di medio periodo poggiata su quattro pilastri orizzontali: della formazione ed informazione; dello sviluppo e sostegno all'innovazione e all'ICT; della definizione di elementi e modalità di valutazione comuni e condivisi; della ricerca di nuove risorse e nuove governance.

Pilastri che verranno via via supportati da azioni verticali, focalizzate su singole tematiche ed iniziative che a loro volta diventeranno parte del patrimonio informativo nelle disponibilità del gruppo di lavoro della Carta di Padova.

Un gruppo multidisciplinare, aperto alla partecipazione di altri stakeholder che abbiano di che condividere per far crescere sempre più consapevolezza ed importanza del settore; un laboratorio virtuale, aperto ai contributi di tutti, che vuole definire un patrimonio comune di iniziative ed informazioni che contribuiranno a plasmare la logistica di domani.

Questo, in sostanza, il significato della Carta di Padova, ove “il domani” rappresenta il driver fondamentale che la guida, poichè rappresenta la volontà di impegno odierna a cambiare il domani.

Daniele Testi racconta così la nascita della Carta che è davvero una svolta culturale nell'approccio alla sostenibilità: “Ogni cambiamento passa da una svolta culturale, che si può immaginare come le fondamenta di un obiettivo di cambiamento. La Carta di Padova è un meccanismo che tende ad unire, è il risultato di sintesi di un gruppo che ha lavorato in questi mesi e che comunque, e lo sottolineo, è un gruppo aperto, quindi pronto a recepire nuovi pareri; l'obiettivo primario che ha è quello intanto di fare luce sul comparto della logistica di cui spesso si parla ma soltanto in una

ottica di costo. Invece attraverso la sostenibilità la logistica deve riacquistare il suo vero concetto di valore.

La Carta di Padova ha avuto una genesi complessa, dovuta anche al periodo che stiamo vivendo, ci siamo incontrati per la prima volta nel maggio del 2019 e fin dall'inizio c'è stato un terreno fertile su cui far nascere una convergenza di idee tra soggetti che occupano vari punti della catena del valore, quindi abbiamo chi oggi chiede servizi di logistica, chi invece li offre fino al consumatore finale. Tra questi elementi, poi il contributo arriva anche da chi offre infrastrutture e mezzi per la logistica.

Di fatto quindi in una prima istanza questo progetto aveva la volontà di sviluppare un linguaggio comune, poi abbiamo capito che dovevamo "atterrare" su obiettivi concreti per dimostrare che il cambio di passo è qualcosa che si può fare e si deve fare. Forse la pandemia da Covid-19, come spesso accade quando le condizioni si fanno più dure, non ha fatto altro che rafforzare questa identità e la volontà di agire concretamente.

E' un primo passo perché da adesso quelle che sono state le priorità e gli impegni messi nero su bianco devono diventare azioni concrete, che in alcuni casi sono già attivate dalle varie associazioni, attraverso il proprio comparto. Ci sforzeremo tutti assieme di alimentare in maniera continua e di comunicare in maniera altrettanto continua le attività, in modo che la Carta di Padova sia una piattaforma che dimostri da una parte che è aperta a chi vuole entrare ma soprattutto faccia vedere che gli impegni presi si sono mantenuti e che poi riusciremo a misurare concretamente gli effetti delle nostre azioni"

Hanno sottoscritto la Carta di Padova, Thomas Baumgartner, Presidente Anita, Umberto Ruggerone, Vicepresidente di Assologistica, Alessandro Ferrari, Segretario Generale di Assiterminal, Guido Nicolini, Presidente di Confetra, Armando Boriello, Presidente Giovani di Fedespedi, Francesca Bellinghieri, Federchimica, Emilio Viafora, Presidente Federconsumatori, Giuseppe Rizzi, Segretario Generale Fercargo, Massimo Marciani, Presidente Freight Leaders Council, Rossana Ravello, Daniele Testi SOS-LOGistica, Fulvio Ananasso, Presidente Stati Generali dell'Innovazione, Paolo Pandolfo, Green Logistics Intermodal Forum, Paolo Starace Presidente della Sezione Veicoli Industriali di UNRAE.

La Carta di Padova è un impegno per il futuro che però come dice un fortunato slogan è adesso. Dobbiamo pensare alle generazioni future ed è anche per questo che al termine della odierna tavola rotonda la Carta è stata simbolicamente consegnata da Daniele Testi, presidente di SOS-LOGistica in rappresentanza di tutti i 13 firmatari del documento e da Luca Veronesi direttore generale di Fiera di Padova Jacopo Gennaro, 9 anni, alunno della classe Va della scuola primaria Sacro Cuore di Monselice (PD) Un passaggio di mano simbolico ma carico di impegni e promesse per il futuro del nostro Paese e dei nostri figli e nipoti. 

© copyright Porto Ravenna News

## Assiterminal ha accolto oltre 20 nuovi soci aggregati

Assiterminal, l'associazione nazionale dei terminalisti portuali, allarga la propria base associativa imbarcando aziende non propriamente di carico e scarico merci in banchina ma fornitrici o comunque parte attiva dell'indotto portuale italiano.

Secondo quanto spiegato da Luca Becce, presidente di Assiterminal, a SHIPPIG ITALY “saranno soci aggregati che non avranno diritto di voto nelle assemblee dell'associazione ma a cui abbiamo voluto aprire le porte con una quota associativa contenuta perché crediamo che potranno dare un contributo importante al confronto in termini di proposte, approfondimenti e riflessioni che la nostra categoria dovrà continuare a portare avanti in futuro”.

I nuovi soci aggregati sono questi: Assiteca, Circle, Cep Solutions, Db, Gcore, Happily, Imat, Reputation Up, Rina, Sibre, Sige, Turboalgor, Your Group, Siat, Ggallery, Legale Semplice, Gesta, Four, Thrust, Cdp e Cfli.

**Il piano vaccini anti Covid**

**I FORNITORI**

L'Europa ha firmato il contratto con 4 aziende, AstraZeneca, Sanofi-Gsk, Pfizer, Johnson e Johnson. Sta poi trattando con Moderna e CuraVac

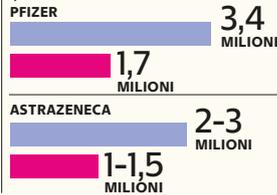


Infografica di Roberto Trinchieri

**I PRIMI VACCINI**

■ dosi ■ persone

Sono attesi a gennaio e sarebbero quelli di:



**TARIFFE**

16 EURO a dose

2,5 EURO a dose



**LA DISTRIBUZIONE**

Direttamente da Pfizer negli ospedali per il suo vaccino (ha bisogno di stare a

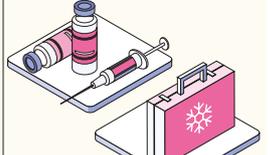
-75 GRADI)

1-2 magazzini in ogni regione per gli altri



**IL MATERIALE**

150 MILIONI di siringhe



140 MILA borse frigo per il trasporto

# Virus, il piano vaccini Alla fine di gennaio fiale in mille ospedali

Quello della Pfizer arriverà per primo e costerà sei volte più di quello di AstraZeneca  
In campo l'esercito. Le imprese dei trasporti: per organizzare la distribuzione è già tardi

di **Michele Bocci**  
**Giuliano Foschini**  
**Fabio Tonacci**

Mille destinazioni, in tutta Italia, dove il vaccino arriverà direttamente dalla Pfizer. L'esercito a collaborare nella distribuzione. L'Agenzia di sicurezza interna per prevenire azio-

ni criminali organizzate. Non meno di cinquecento celle freezer in grado di mantenere temperature tra i -70 e i -80 gradi. La preoccupazione delle aziende italiane della logistica, che temono già di essere in ritardo. Lo schema del ministero della Salute per individuare chi dovrà essere vaccinato per primo. E il lavoro del commissario Domenico Arcu-

ri che, dopo aver ricevuto l'ennesimo incarico giovedì, sta cercando di mettere in piedi il più articolato (e delicato) piano di distribuzione della storia recente del nostro Paese.

**Dalla casa madre all'Italia**

Se il vaccino della Pfizer arriverà oggi in Italia, non sapremo come portarlo negli ospedali. Meglio, non sapremo nemmeno dove conservarlo: nessuna delle celle frigorifere negli aeroporti di Fiumicino e Malpensa, né quelle della Protezione civile, riescono a raggiungere le temperature richieste dalla multinazionale statunitense. Che fare, quindi? Il commissario Arcuri ha subito chiarito un punto, secondo lui cruciale. «Questa dovrà essere la prima emergenza sulla quale non saranno fatti affari. La logistica dovrà essere a prova di speculazioni», ha detto ai suoi.

Sul tavolo si è posta dunque una prima questione: il vaccino Pfizer - che costerà sei volte più degli altri, 15 euro contro i 2,5 - ha necessità di essere trasportato a temperature polari. Ma non sarà l'unico. Nelle prossime settimane, si spera, altri candidati vaccini con caratteristiche diverse, supereranno i test finali: le case farmaceutiche che li stanno producendo hanno parlato di temperature di trasporto tra i -2 e i -8 gradi. Arcuri, in una recente riunione, ha ragionato così: «Abbiamo due esigenze diverse e, dunque, gli investimenti vanno fatti seguendo due canali». Per i vaccini tipo quello di AstraZeneca la struttura dovrebbe poter tenere. «Bastano i camion gelati e le borse frigo» ha scherzato, ma non troppo, qualcuno al ministero della Salute. Il problema si pone col primo carico Pfizer, 1,7 milioni di dosi attese per gennaio. L'ipotesi al momento più probabile è che a occuparsi della distribuzione in Italia possa essere chiamata la stessa casa farmaceutica che ha già dato una sua disponibilità di massima, sostenendo di riuscire a raggiungere sino a mille site diversi italiani.

**La sicurezza e la custodia**

Potrebbe essere Pfizer, quindi, a portarlo negli ospedali, o comunque nei luoghi stabiliti dalle Asl, saltando così i quattro passaggi previsti per non rompere la "catena del

**📷 I tamponi**

Un medico controlla alcune provette di tamponi molecolari fatti al punto drive through della Fiera di Genova



freddo»: l'arrivo in aereo, il trasferimento sui camion, lo stoccaggio negli hub di distribuzione intermedi, l'ultimo miglio, ossia la consegna negli ospedali. Che questo sia possibile, però, le ditte che si occupano di logistica hanno qualche perplessità. «Ci aspettiamo - dice Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la Confederazione italiana dei trasporti e della logistica che fa parte di Confindustria - di dover movimentare in tutto 130-140 milioni di vaccini. Le imprese logistiche italiane sono 95.000, con 1,5 milioni di addetti e generano 85 miliardi di fatturato (il 9 per cento del Pil). Col vaccino antinfluenzale di solito trasportiamo 9 milioni di dosi, quest'anno siamo arrivati a 17 milioni. Qui parliamo quantità dieci volte superiori, sarà un'impresa mai vista prima. E siamo già in ritardo, il tempo stringe, ma abbiamo avuto col governo e con Arcuri solo interlocuzioni informali». Aggiunge Silva Moretto, presidente della Federazione degli spedizionieri: «Se vogliamo compiere l'impresa ci sono tre fattori decisivi: la chiarezza decisionale; la condivisione dei dati, con una piattaforma dove fare confluire i dati dei soggetti coinvolti; la mappatura di celle frigorifere, hub, de-

positi». Un tema cruciale è poi la sicurezza. Nel processo è coinvolta la nostra intelligence: la questione vaccini è un tema che riguarda la sicurezza nazionale. I servizi segreti tedeschi hanno lanciato un'allerta rapine. I siti di stoccaggio, quindi, saranno nascosti e ben protetti. Su questo è già stato avviato un tavolo al ministero della Salute: la Difesa ha dato piena disponibilità a collaborare alla distribuzione e anche alla somministrazione, tramite Igesan (Ispettorato generale della sanità militare mobile) e il Coi (Comando operativo di vertice interforze). Il ministro Lorenzo Guerini ha dato disposizioni allo Stato Maggiore di predisporre una pianificazione.

**I primi vaccinati**

Al ministero della Salute si sta procedendo, invece, a stabilire chi dovrà essere vaccinato per primo. Si partirà da chi lavora nella sanità e nei servizi maggiormente esposti al Covid. Si tratta, il piano, di circa 1,6 milioni di persone, che da sole praticamente assorbiranno l'intera fornitura di Pfizer. Per questo l'accordo con l'azienda è quello di consegnare direttamente agli ospedali. Altre categorie che avranno la precedenza saranno forze dell'ordine e persona-

## Presentata a Green Logistics Intermodal Forum la “Carta di Padova”

Scritto da

Valeria Di Rosa

Il documento, con cui 13 associazioni non solo della logistica si impegnano ad azioni concrete per la sostenibilità del settore, è stato sottoscritto anche da associazioni dei Consumatori e del mondo della Produzione: una inedita alleanza trasversale che guarda al futuro

Presentata ufficialmente, nel corso del secondo convegno in plenaria (sempre sulla piattaforma digitale di Fiera di Padova) di [Green Logistics Intermodal Forum che si è tenuto il 12 e il 13 novembre](#), la **Carta di Padova**, nata da una idea di SOS-LOGistica, Assologistica, Green Logistics Expo e Interporto Padova. La “Carta di Padova” rappresenta un manifesto, a firma delle principali associazioni del settore, che riconoscono l’urgenza di impegnarsi per una **logistica sempre più sostenibile**: un check-point, una presa d’atto dell’esigenza di lavorare congiuntamente alla definizione di nuovi paradigmi che tengano in considerazione la necessità di muovere merci in maniera più sostenibile ed efficiente.

In tal senso, la Carta di Padova è una presa di posizione del settore che intende impegnarsi, definendo una strategia di medio periodo poggiata su quattro pilastri orizzontali:

- della formazione ed informazione;
- dello sviluppo e sostegno all’innovazione e all’ICT;
- della definizione di elementi e modalità di valutazione comuni e condivisi;
- della ricerca di nuove risorse e nuove governance

Pilastri che verranno via via supportati da azioni verticali, focalizzate su singole tematiche ed iniziative che a loro volta diventeranno parte del patrimonio informativo nelle disponibilità del gruppo di lavoro della Carta di Padova.

Un gruppo multidisciplinare, aperto alla partecipazione di altri stakeholder che abbiano di che condividere per far crescere sempre più consapevolezza ed importanza del settore; un laboratorio virtuale, aperto ai contributi di tutti, che vuole definire un patrimonio comune di iniziative ed informazioni che contribuiranno a plasmare la logistica di domani.

Questo, in sostanza, il significato della Carta di Padova, ove “il domani” rappresenta il driver fondamentale che la guida, poichè rappresenta la volontà di impegno odierna a cambiare il domani.

**Daniele Testi** racconta così la nascita della Carta che è davvero una svolta culturale nell’approccio alla sostenibilità: *“Ogni cambiamento passa da una svolta culturale, che si può immaginare come le fondamenta di un obiettivo di cambiamento. La Carta di Padova è un meccanismo che tende ad unire, è il risultato di sintesi di un gruppo che ha lavorato in questi mesi e che comunque, e lo sottolineo, è un gruppo aperto, quindi pronto a recepire nuovi pareri; l’obiettivo primario che ha è*

*quello intanto di fare luce sul comparto della logistica di cui spesso si parla ma soltanto in una ottica di costo. Invece attraverso la sostenibilità la logistica deve riacquistare il suo vero concetto di valore. La Carta di Padova ha avuto una genesi complessa, dovuta anche al periodo che stiamo vivendo, ci siamo incontrati per la prima volta nel maggio del 2019 e fin dall'inizio c'è stato un terreno fertile su cui far nascere una convergenza di idee tra soggetti che occupano vari punti della catena del valore, quindi abbiamo chi oggi chiede servizi di logistica, chi invece li offre fino al consumatore finale. Tra questi elementi, poi il contributo arriva anche da chi offre infrastrutture e mezzi per la logistica. Di fatto quindi in una prima istanza questo progetto aveva la volontà di sviluppare un linguaggio comune, poi abbiamo capito che dovevamo "atterrare" su obiettivi concreti per dimostrare che il cambio di passo è qualcosa che si può fare e si deve fare. Forse la pandemia da Covid-19, come spesso accade quando le condizioni si fanno più dure, non ha fatto altro che rafforzare questa identità e la volontà di agire concretamente. E' un primo passo perché da adesso quelle che sono state le priorità e gli impegni messi nero su bianco devono diventare azioni concrete, che in alcuni casi sono già attivate dalle varie associazioni, attraverso il proprio comparto. Ci sforzeremo tutti assieme di alimentare in maniera continua e di comunicare in maniera altrettanto continua le attività, in modo che la Carta di Padova sia una piattaforma che dimostri da una parte che è aperta a chi vuole entrare ma soprattutto faccia vedere che gli impegni presi si sono mantenuti e che poi riusciremo a misurare concretamente gli effetti delle nostre azioni".*

Hanno sottoscritto la Carta di Padova, **Thomas Baumgartner**, Presidente **Anita, Umberto Ruggerone**, Vicepresidente di **Assologistica**, **Alessandro Ferrari**, Segretario Generale di **Assiterminal**, **Guido Nicolini**, Presidente di **Confetra**, **Armando Boriello**, Presidente **Giovani di Fedespedi**, **Francesca Bellinghieri**, **Federchimica**, **Emilio Viafora**, Presidente **Federconsumatori**, **Giuseppe Rizzi**, Segretario Generale **Fercargo**, **Massimo Marciani**, Presidente **Freight Leaders Council**, **Rossana Ravello**, **Daniele Testi SOS-LOGistica**, **Fulvio Ananasso**, Presidente **Stati Generali dell'Innovazione**, **Paolo Pandolfo**, **Green Logistics Intermodal Forum**, **Paolo Starace** Presidente della Sezione Veicoli Industriali di **UNRAE**.

La Carta di Padova è un impegno per il futuro che però come dice un fortunato slogan è adesso. Dobbiamo pensare alle generazioni future ed è anche per questo che al termine della odierna tavola rotonda la Carta è stata simbolicamente consegnata da Daniele Testi, presidente di SOS-LOGistica in rappresentanza di tutti i 13 firmatari del documento e da Luca Veronesi direttore generale di Fiera di Padova Jacopo Gennaro, 9 anni, alunno della classe Va della scuola primaria Sacro Cuore di Monselice (PD) Un passaggio di mano simbolico ma carico di impegni e promesse per il futuro del nostro Paese e dei nostri figli e nipoti.

## Spedizionieri accusano gli armatori di non rispettare gli accordi

Lunedì, 16 Novembre 2020 18:05

di Redazione



In questo complicato 2020 per gli scambi commerciali, le compagnie marittime del container hanno costretto spedizionieri e caricatori a **riacquistare, a prezzo più caro, noli sul mercato spot** annullando di fatto gli accordi presi da chi nei mesi precedenti si era assicurato capacità di stiva a un prezzo stabilito. L'accusa è arrivata da Andrea Scarpa, vicepresidente e vertice del Maritime Advisory Body della Federazione Nazionale degli Spedizionieri (Fedespedi), durante un intervento pubblico all'ultima Naples Shipping Week.

Lo spedizioniere veneto ha dichiarato che: "grazie ai blank sailing, le compagnie di navigazione sono riuscite, pur in un momento di contrazione dei traffici mondiali nei container nell'ordine dell'11-12% a livello mondiale, a **far salire i noli**. Certe compagnie addirittura hanno cancellato i contratti che avevano in atto e non solamente alle aziende di spedizioni medio-piccole".

Il vicepresidente di Fedespedi si riferisce a "**cancellazioni di contratti in essere** per cercare di spostarci tutti verso lo spot booking, il sistema di prenotazione dei container al nolo che trovi in quel momento sul portale. Quindi senza avere la prospettiva di un contratto che possa durare un mese, due mesi, cinque mesi o un anno. Nel nostro lavoro questo sistema però non è possibile perché le aziende hanno bisogno di ricevere i loro materiali per produrre o per vendere, non possono attendere mesi (nella speranza di noli migliori, ndr)".

Scarpa ha ricordato che le compagnie di navigazione "hanno anche l'**esenzione da certe questioni di antitrust** (Block exemption regulation, ndr). Già si sono messi assieme, alcuni vettori hanno sovvenzioni da parte dei rispettivi Stati che la nostra categoria non ha. Ci troviamo dunque in una posizione di svantaggio sempre più acuta per cui la necessità di mettersi assieme diventerà un obbligo".

Scarpa è infatti convinto che "**piccolo non è più bello**. In Italia gli spedizionieri sono medio-piccoli mentre in Germania ci sono dei colossi. Il fatto di essere così piccoli ci consente di essere ancora più flessibili rispetto ai colossi mondiali e questo nel mercato italiano ci dà ancora qualche possibilità maggiore di sopravvivenza e di riuscire a seguire le necessità delle aziende che sono anch'esse Pmi. Non potrà però essere così all'infinito".

Scarpa ha aggiunto che anche la federazione nazionale invita gli associati a "**considerare aggregazioni, ad aumentare le dimensioni**, a pensare anche un po' più in grande. Perché il futuro è quello di confrontarsi con i grandi gruppi mondiali. Piccolo era bello una volta ma più avanti si va ed è sempre meno bello. Purtroppo in Italia abbiamo tante parrocchie e tante piccole aziende che credono di essere le migliori del mondo".

Guardando al futuro, lo **scoglio principale da superare si chiama burocrazia** "che ci assilla e ci fa diventare anche meno

competitivi rispetto ad altri paesi europei", ha concluso il vicepresidente di Fedespedi. "Se riuscissimo a togliere buona parte della burocrazia che incombe su importatori ed esportatori direi che faremmo giù un grandissimo passo in avanti. Basterebbe essere messi nelle condizioni degli altri Paesi europei che ci fanno una concorrenza sleale perché una buona parte, diciamo un 20-25%, della merce che arriva nel Triveneto non passa attraverso i porti italiani ma da quelli del Nord Europa. Avviene perché là le procedure sono molto diverse rispetto a quelle che abbiamo in Italia". Lo sportello unico dei controlli alle merci, se funzionasse, consentirebbe all'Italia di riacquisire quei traffici dirottati ma "ci vorrebbe un unico interlocutore in grado di dire in tempi ragionevoli sì o no allo sdoganamento della merce".

Nicola Capuzzo

## Sdoganamento in mare, non è tutto oro quel che luccica

Baer (SAT): “Si fa confusione tra agenti e spedizionieri nave, mettendo in capo a questi ultimi responsabilità eccessive. E l’esclusione delle navi ro-ro da questa procedura è un errore”. Inviata segnalazione all’Agenzia delle Dogane

[Introdotta nello scorso settembre con una circolare in merito da parte dell’Agenzia delle Dogane](#), lo sdoganamento in mare – che nelle intenzioni doveva rappresentare una procedura in grado di accorciare in modo netto le procedure burocratiche nei porti e non solo – a lato pratico presenta ancora alcuni ‘lati oscuri’, a partire da una commistione indebita tra il ruolo dell’agente marittimo e quello dello spedizioniere nave, con un carico di responsabilità eccessivo e irrituale a carico di quest’ultimo.

Partiamo dalle buone notizie. “Lo scoglio del ‘porto precedente’, che rendeva del tutto inefficace la procedura per più del 50% delle navi che scalavano Genova provenendo dalla Spezia o da Livorno (con un transit time di 5-6 ore), è stato finalmente superato, rendendo possibile la dichiarazione della nave una volta passati gli stretti (Gibilterra, Dardanelli e Suez)”, spiega Giulio Baer, responsabile reparto navi di SAT (Shipping Assistance & Transit), azienda genovese che, inserita all’interno del gruppo Finsea, ‘recita’ nel contempo il ruolo di spedizioniere nave e operatore doganale.

Come detto, però, non mancano i punti opachi di questa nuova opportunità. Punti opachi che lo stesso Baer, vicepresidente di Spediporto e responsabile del coordinamento per il gruppo navi con la dogana, sta facendo presenti direttamente all’Agenzia delle Dogane.

“Quello che salta subito agli occhi, in questa nuova procedura, è la non completa comprensione della differenza sostanziale tra due figure professionali coinvolte nello sdoganamento delle merci, ovvero tra lo spedizioniere nave e l’armatore o il suo rappresentante, l’agente marittimo – continua - Il primo, nonostante sia il responsabile del manifesto merci, agisce su mandato del secondo e per lui opera in nome e per conto. È quindi difficile comprendere come allo spedizioniere nave possano essere attribuite responsabilità per situazioni particolari e irregolari, sanzionabili addirittura con la perdita della certificazione AEO”.

Un esempio su tutti? Eccolo servito: “A seguito di condizioni meteo marine avverse la nave si trova costretta a cambiare destinazione dopo che il suo carico è stato preventivamente sdoganato. Secondo le nuove procedure, il responsabile del manifesto, quindi spesso lo spedizioniere nave, deve comunicare la deviazione al reparto antifrode delle Dogane e da questo venire autorizzato allo sbarco dei container in altro porto – conferma Baer - Ogni irregolarità nella gestione di questa procedura viene imputata allo spedizioniere anche se la deviazione della rotta è un’informazione che non gestisce direttamente e di cui è responsabile colui che ‘comanda’ la nave o il suo

rappresentante. In questo contesto viene difficile pensare che gli spedizionieri siano disponibili ad assumersi oneri di azioni che non possono controllare direttamente: cambi destinazione, congestione dei terminal, cambio di rotazione, ritardi. È evidente come in molti sceglieranno di non usufruire delle procedure di sdoganamento anticipato per non correre eccessivi rischi professionali”.

Un altro punto necessiterebbe di essere rivisto, ovvero l’aver escluso dallo sdoganamento in mare i ro-ro: una pratica che nel porto di Genova viene adottata ormai da cinque anni con le navi in arrivo dal Nord Africa. “Potendo presentare il Manifesto Merci in Arrivo due ore e mezza prima dell’arrivo della nave in porto – prosegue Baer - si permetteva al ricevitore o al transitario di avere abbastanza tempo per l’operazione doganale di importazione o di transito. In questo modo si procedeva allo sbarco di tutti i trailers, che potevano uscire immediatamente dagli spazi portuali per raggiungere le destinazioni finali, con evidenti vantaggi per tutti: la nave si liberava velocemente del carico, il terminal godeva di aree decongestionate e la consegna a destino era certamente più rapida. È proprio grazie all’efficienza raggiunta con questa procedura che il porto di Genova ha visto incrementare di molto il traffico merci dei traghetti”.

Ancora, un altro punto critico è rappresentato dalla comunicazione del punto nave a conferma del passaggio degli stretti, che “fino a ieri era di competenza della Capitaneria di Porto attraverso il sistema VTS e che oggi viene richiesta ai responsabili del manifesto, andando in senso contrario a uno snellimento burocratico in capo agli operatori e a un maggior dialogo tra amministrazioni coinvolte, da sempre auspicato e incentivato. Infine, i problemi sembrano esserci anche per le navi bulk che trasportano prodotti petroliferi ed energetici escluse dalla possibilità di sdoganamento anticipato dall’attuale procedura (ma non dal regolamento doganale comunitario) per cui la convalida del manifesto deve avvenire al momento dell’accosto, che ricordiamo può avvenire nell’arco delle 24 ore della giornata, notte fonda compresa. Questo costringerebbe a estendere l’orario dell’operatività degli uffici degli spedizionieri, gravando sui loro conti economici e segnando un passo indietro agli accordi raggiunti in passato, per cui il manifestato poteva essere flussato a poche ore di distanza dall’accosto”.

Ecco allora le proposte per fare un ‘primo tagliando’ a questa procedura. Giulio Baer individua due soluzioni per scongiurare l’ennesima inapplicabilità dello sdoganamento in mare: “Si potrebbe dare la possibilità agli spedizionieri, come già avviene per il Manifesto Merci in partenza, di inviare alla Dogana, in più fasi, la merce da dichiarare in A3; oppure mantenere identiche le vecchie procedure, con la sola modifica dei tempi per flussare il manifesto, estesi a 48 o 60 ore prima dell’approdo; un tempo ragionevole per rendere finalmente applicabile la procedura”.

**P.R.**

## Moretto (Fedespedi): "Digitalizzazione, sinergia Dogana-logistica e formazione" - Crisi e sfide

18 Nov, 2020

**“Dogana e Commercio internazionale - La crisi, le sfide e le prospettive” - Il tema del convegno digitale di Fedespedi** in materia doganale e nell'ottica della connessione diretta tra operatività di Dogane, mondo della logistica e commercio internazionale. Un audience di collegamenti di oltre 200 partecipanti, tra imprese nell'ambito della logistica e delle spedizioni ed esperti di settore.

I lavori sono stati aperti dall'intervento sull'**andamento del commercio internazionale** della professoressa [Lucia Tajoli](#), componente scientifico dell'Osservatorio Export del Politecnico di Milano, che ha restituito un [quadro economico naturalmente segnato dallo shock del Covid19](#): *“Il volume degli scambi nella prima metà del 2020 è sceso di oltre il 14%, e per l'intero anno la previsione di inizio ottobre del WTO è una flessione del 9% circa. Una contrazione che si inserisce nel trend negativo dei traffici globali cominciato nel 2018 e che il rimbalzo previsto per il 2021 non potrà riassorbire completamente. La pandemia, infatti, si somma agli elementi di criticità protagonisti già da alcuni anni: Brexit, guerra dei dazi e fenomeni di neo-protezionismo”*.

L'intervento del direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, **Marcello Minenna**: *“La sinergia tra Dogane e imprese di spedizione, emersa nei mesi di emergenza, evidenzia la **necessità di rinsaldare la collaborazione sui temi più critici e urgenti**, con modalità concrete e operative. Competenza e professionalità degli operatori sono la chiave per la gestione della complessità che è propria delle pratiche di commercio internazionale. L'obiettivo è **recuperare la gestione del 70% dell'export italiano** che oggi raggiunge i mercati di destinazione grazie alle filiere logistiche estere. Per perseguire questo, è necessario innanzitutto puntare sulla standardizzazione e chiarezza delle procedure attraverso il SuDoCo, per il quale confermo il mio personale impegno.”*

**La presidente di Fedespedi, Silvia Moretto**, ha sottolineato: *“Il Corso AEO è uno strumento prezioso per rafforzare le competenze delle aziende e darne evidenza e attestazione all'amministrazione doganale. L'obiettivo è il sostegno alla competitività del sistema-paese che non si gioca solo sulla capacità di produrre, ma soprattutto di fare arrivare a destino nei tempi richiesti i beni prodotti. **I fattori chiave in questo sono: la formazione, la digitalizzazione, il dialogo continuo con ADM per poter rompere gli schemi e ragionare secondo un approccio nuovo.**”*

Sono intervenuti come relatori anche: **Dimitri Serafimoff**, presidente del Customs and Indirect Taxation Institute del CLECAT; **Enrico Perticone**, presidente del Consiglio Nazionale Spedizionieri Doganali; A moderare i lavori, **Sara Armella**, Coordinatore della Commissione Customs & Trade Facilitation, ICC-Italia.

L'evento è stato anche la conclusione della 4<sup>a</sup> edizione del “Corso per Responsabili delle questioni doganali” di Fedespedi promosso in collaborazione con le Associazioni Territoriali, come ricordato in apertura dei lavori dal Vicepresidente di Fedespedi con delega a customs, Domenico de Crescenzo. 28 i partecipanti al corso 2020 di imprese associate aderenti a Alsea Milano, Alas Roma, Amsea Ancona, ARSI Ravenna, Asco Bergamo, Asea Varese, ASPT Astra FVG, Associazione Spedizionieri del Porto di La Spezia, Associazione Spedizionieri Pugliesi e Spedimar Livorno.

SELEZIONANDOLO COME INNOVATIVO PER LA FORMAZIONE

## Il MISE ha premiato il master Federmanager

Unico in Italia, l'iniziativa si sta sviluppando a Livorno con la Camera di Commercio e l'AdSP



**Fabrizio Ceccarini**

LIVORNO - Una notevole soddisfazione per Federmanager e per

il vicepresidente livornese Fabrizio Ceccarini che ci sta lavorando sopra. Il Master del Porto (Smart and Sustainable Operations in Maritime and Port Logistics) è stato selezionato dal MISE, Ministero dello Sviluppo Economico, per l'erogazione di un finanziamento riservato alla realizzazione di "progetti innovativi di formazione in industrial engineering e management di impresa".

Il Master, unico in Italia, ha ottenuto dunque un importante riconoscimento dal Ministero. Oltre, naturalmente, al concreto finanziamento.

Come noto, il Master, diretto dal professor Davide Aloini dell'Uni-

versità di Pisa, centro di servizi del Polo Universitario "Sistemi Logistici" di Livorno, ha il patrocinio di Confetra, viene svolto con l'ausilio dell'AdSP del Tirreno Settentrionale e della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno e si articola in cinque moduli tra la fine del 2020 e l'inizio del 2021. Le lezioni si stanno tenendo, con sede la Camera di Commercio, il venerdì e il sabato in modalità (per adesso) e-learning. Gli iscritti sono neo-laureati di ogni disciplina, funzionari, professionisti e manager. Non laureati possono partecipare come studenti auditori per ottenere a fine corsi l'attestato di frequenza al master.

REGIONE

**Utilizzo del Recovery Fund, continua il lavoro della Commissione Ue all'Ars**

19 Novembre 2020



Palazzo dei Normanni, sede dell'Assemblea Regionale Siciliana

Due giorni di intenso lavoro in Commissione UE all'ARS dove si sono svolte, nelle giornate di martedì 17 e mercoledì 18 novembre, altre due audizioni in teleconferenza per approfondire ulteriormente il tema dell'utilizzo del Recovery Fund. Con un doppio approfondimento dedicato agli "investimenti sul sistema dei trasporti regionali e sulla infrastrutturazione energetica con riferimento alle prospettive di utilizzo del Recovery Fund" ed alla "Audizione dei rappresentanti degli enti locali sulle prospettive di utilizzo del 'Recovery Fund' per la Regione siciliana" la Commissione parlamentare permanente sull'esame delle attività dell'Unione Europea, presieduta dall'onorevole Pippo Compagnone, ha incontrato i rappresentanti dei settori trasporti, energia e degli enti locali territoriali.

In particolare ai lavori hanno preso parte, per quanto riguarda l'audizione di martedì 17 novembre: il presidente di CONFETRA (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) Mauro Nicosia; il responsabile Pianificazione e Resilienza Rete di Terna SpA Francesco Marzullo ed il responsabile affari istituzionali di Enel per la Sicilia Stefano Terrana. Hanno preso parte invece all'audizione di mercoledì 18 novembre, dedicata ai rappresentanti degli enti locali: il presidente Anci Sicilia e sindaco di Palermo Leoluca Orlando, il vicepresidente Anci Sicilia Paolo Amenta, il segretario generale Anci Sicilia Mario Emanuele Alvano, il presidente A.S.A.E.L. Matteo Cocchiara e il dirigente generale del Dipartimento regionale della programmazione Federico Lasco.

“I lavori si sono svolti in modo molto interessante – afferma il presidente di CONFETRA Mauro Nicosia – il dibattito che è nato serve a porre l’attenzione su alcuni temi fondamentali, in particolare sull’adeguato sviluppo del trasporto portuale in Sicilia. Spesso si sente parlare della necessità di un grande Porto Hub per la Sicilia. Noi riteniamo che questa regione abbia invece bisogno di sviluppare il sistema delle infrastrutture portuali esistenti. Il container è per definizione il dispositivo sul quale viaggia il commercio extra europeo, quindi è chiaro che se vogliamo migliorare il trasferimento dei nostri prodotti verso i mercati emergenti non possiamo prescindere dall’ammodernamento dei principali gateway che in Sicilia abbiamo già a disposizione. Penso ai porti di Palermo, Catania, Messina, Augusta. Occorre sviluppare la digitalizzazione, sottoscrivere adeguati accordi ferroviari, realizzare la catena del freddo, elettrificare le banchine, snellire le procedure burocratiche che scoraggiano gli operatori nazionali ed internazionali ad investire sui nostri porti.”

“In Italia – conclude Nicosia – il totale dei container movimentati nel 2019 è stato di 10 milioni, di cui 7 milioni e mezzo erano carichi di merci prodotte nelle aree afferenti ai porti dai quali sono partiti. Solo 3 milioni di container invece erano carichi di merci provenienti da altrove. Questo significa che puntare sulla modernizzazione dei nodi portuali già esistenti rappresenta un volano per l’economia dell’intero territorio nel quale il porto insiste. Del resto basta osservare il Porto Hub di Gioia Tauro: il traffico merci è imponente, ma attorno non nasce niente, è il deserto industriale.”

Per quanto riguarda il settore energia Stefano Terrana ha comunicato che le direttrici lungo le quali si sta muovendo Enel sono la decarbonizzazione, l’adeguamento delle reti ed un importante intervento di efficientamento energetico che valorizzi, soprattutto nelle aree metropolitane, un modello di città sostenibile puntando sulla mobilità elettrica. Anche Terna, per il tramite di Francesco Marzullo, conferma che in Sicilia c’è una fortissima richiesta di una rete che consenta un maggiore accesso alle fonti di energia rinnovabile.

Convocata in rappresentanza degli enti locali l’ANCI ha sottolineato come il tema del rafforzamento amministrativo sia fondamentale. “Senza le adeguate competenze è impossibile spendere, per cui il rischio è quello di avere a disposizione tantissime risorse e di non avere i mezzi per utilizzarle. Mancano le figure principali in tutti i Comuni e non è l’assistenza tecnica dei programmi, che subentra in un momento successivo, che può avviare a questo problema” fanno notare Orlando e Alvano. “Senza una nuova stagione per gli enti locali è impossibile utilizzare queste risorse, per cui è indispensabile rivedere e potenziare le competenze attribuite alle Unioni di Comuni” aggiunge Amenta. La proposta, in tema di Recovery Fund, va esattamente nella stessa direzione di quelle già emerse in Commissione: concentrarsi su progetti di larga scala.

“Puntare su grandi infrastrutture evitando di disperdere risorse in mille rivoli, ma anche velocità e trasparenza nelle progettazioni degli interventi”, sono queste le priorità individuate dall’Asael, l’associazione che riunisce gli amministratori locali siciliani. “In questi anni è prevalsa la logica dell’accentramento regionale della spesa con uno scarso coinvolgimento dei territori e dei loro amministratori, l’auspicio – afferma il presidente ASAE Matteo Cocchiara – è che con il Recovery Fund si cambi pagina, stante che lo stesso rappresenta per la Sicilia la più grande occasione per un concreto sviluppo”.

“Sono molto soddisfatto dell’esito di queste audizioni – afferma il presidente della Commissione Unione Europea all’ARS Pippo Compagnone – Sono emersi elementi che credo la deputazione regionale ed il governo della Regione Siciliana debbano tenere in particolare considerazione nel momento in cui ci si dovrà confrontare con il Governo nazionale per individuare gli investimenti da realizzare in Sicilia con il Recovery Fund. Andremo avanti con le audizioni per continuare a raccogliere le opinioni e le proposte delle sigle sindacali e dei rappresentanti di categoria delle attività produttive, del mondo agricolo ed imprenditoriale. Ma se c’è un elemento comune che sta venendo fuori con decisione è proprio quello di abbandonare prospettive localistiche e concentrare le opportunità offerte dal Recovery Fund su pochi grandi interventi capaci di incidere davvero sull’economia e sul lavoro. Un obiettivo raggiungibile – continua Compagnone – attraverso interventi volti a modernizzare ed ottimizzare il sistema di comunicazione fra porti, retroporti, aeroporti in una visione d’insieme che non può prescindere dal completamento dell’asse Berlino – Palermo con la realizzazione del ponte sullo stretto.”

“Un unico rammarico – conclude Compagnone – all’incontro erano stati invitati anche la responsabile del settore controllo investimenti di RFI Teresa Battista e il direttore della pianificazione strategica di RFI Enrico Cieri. Bene, hanno ritenuto di non dover prendere in

considerazione l’invito che gli abbiamo rivolto parlando di documenti segreti sui quali intendono confrontarsi solo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Dichiarazioni gravi ed inaccettabili che abbiamo comunicato al presidente dell’ARS Gianfranco Miccichè ed al presidente della Regione Siciliana Nello Musumeci e per le quali stiamo preparando delle severe interrogazioni parlamentari sia alla Camera che al Senato. I vertici di RFI ancora una volta mostrano un atteggiamento di sufficienza e totale disattenzione nei confronti del popolo siciliano”.

30 NOVEMBRE

## Forum dello Shipping, aperte le iscrizioni

GENOVA

“Lo shipping oltre il virus: come l'emergenza sanitaria orienta le scelte dei protagonisti della filiera”: è il titolo del sesto Forum organizzato da *Il Secolo XIX*, *The MediTelegraph*, *L'Avvisatore Marittimo* e *TTM*, che si svolgerà in formato digitale il prossimo 30 novembre (ore 9). I lavori si divideranno in tre sessioni. Alla prima (“Porti e terminal tra finanza e tecnologia. Assetti, strategie e investimenti dei protagonisti della logistica”) parteciperanno Francesco Di Sarcina, Paolo E. Signorini, Luca Becce, Guido Nicolini, Paolo Pessina, Aldo Negri e Fabrizio Vettosi. I protagonisti della seconda sessione (“Via della Seta, dove eravamo rimasti? L'impatto di pandemia e nuovi

equilibri politici sulla Belt and Road”) saranno Gian Enzo Duci, Giulio Sapelli, Cesare d'Amico, Riccardo Fuochi, Paolo Moretti e Zeno D'Agostino. Alla terza e ultima sessione (“Navi e sostenibilità: promessa rimandata? Da Imo 2020 ai nuovi target Ue: obiettivi e ostacoli”) prenderanno parte Stefano De Marco, l'ammiraglio Nicola Carlone, Mario Mattioli, Stefano Messina, Lorenzo Pollicardo, Claudio Spinaci e Beniamino Maltese. I lavori saranno introdotti da Luca Ubaldeschi, direttore del *Secolo XIX*, e Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria.

Per iscriversi all'evento è necessario registrarsi scrivendo a [forum@themeditelegraph.com](mailto:forum@themeditelegraph.com): alla vigilia del convegno i partecipanti riceveranno il link per la connessione. —

## Moretto (Fedespedi) E-commerce lanciato in crescita, quale il vero impatto?

E-commerce, il Covid ha accelerato crescita e importanza del settore - Le catene logistiche si stanno adeguando - Settore non privo di contraddizioni, spiega Silvia Moretto presidente di Fedespedi, «*spedizioni gratis, con un impatto ambientale costoso*».

Lucia Nappi

LIVORNO - A conversazione con Silvia Moretto, presidente di Fedespedi, per parlare delle imprese del mondo della logistica e delle spedizioni nell'ambito delle sfide imposte dal commercio internazionale: le incertezze e i trend di sviluppo. Una riflessione a conclusione del convegno annuale di Fedespedi in materia doganale, dal titolo: [“Dogana e Commercio internazionale - La crisi, le sfide e le prospettive”](#). Incontro digitale che ha visto il confronto, tra esperti del settore e partner istituzionali, sull'attuale scenario del commercio internazionale, reso più complesso dall'esplosione della pandemia, nell'ottica di un'azione sinergica tra Dogana e mondo della logistica.

**Presidente Moretto quali sono gli elementi emersi durante l'incontro?**  
«Ognuno ha dato un quadro di dove siamo e dove dobbiamo andare. L'interessante intervento della [dott.ssa Tajoli](#), ha dato un'interpretazione del tempo che stiamo vivendo, sottolineando le incertezze e quali sono i trend di sviluppo e i gap su cui lavorare. Dagli interventi è emersa **un'Europa che, nello scacchiere del commercio internazionale, è rimasta ferma**. Il Vecchio continente, forse, è rimasto fermo nella sua **autoreferenzialità** di dominio dei secoli precedenti, mentre gli altri hanno lavorato per recuperare terreno. **L'Europa appare il continente più impattato dal virus dal punto di vista delle conseguenze economiche, non tanto dal punto di vista dei contagi. Da interpretarsi in una disomogeneità di leadership, nessuna delle quali è pronta a fare un passo indietro per il bene comune**».

**Sul quadro della dogana europea?**  
«Interessante inoltre la disamina **Dimitri Serafimoff** - (presidente del **Customs and Indirect Taxation Institute del CLECAT**) - riguardo alla Brexit, le sfide dell'Europa anche per una Dogana unita che ha necessità di aggiornarsi, non solo quella italiana ma anche quella di tutta Europa. Interessante l'intervento del dott. **Enrico Perticone**» - (presidente del **Consiglio Nazionale Spedizionieri Doganali**) - «Le nostre aziende sono fatte di persone che si caratterizzano per elevati livelli di professionalità anche applicata al problem solving. Rispetto ad altri settori ci troviamo stimolati per la ricerca di soluzioni efficaci dei problemi. Il nostro settore si differenzia da altri settori per questa caratteristica. La situazione non è stabile ma ci sono anche dei barlumi di speranza»

**E' stata sottolineata l'importanza della sinergia tra dogana e imprese della logistica e spedizioni?**

«Il direttore dell'**Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna**, prestigioso relatore,

*sta dimostrando un'impostazione **business oriented** che è quella che noi cerchiamo perchè è dalla partnership pubblico-privato che nascono le selezioni che possono rendere più competitivo il Paese. Riteniamo che si stia andando nella direzione giusta da parte di ADM».*

**La pandemia ha fatto emergere la velocità di crescita del settore dell'e-commerce, quali gli aspetti del fenomeno?**

*«Il settore e-commerce era già lanciato verso una crescita con dati a cui non eravamo più abituati, in nessun settore, da anni. Il Covid ha accelerato questo tipo di crescita e l'importanza del settore. Le catene logistiche si stanno adeguando, anche se questo è un settore che richiede una velocità. Sebbene noi siamo abituati a gestire le cose con un certo grado di velocità, la velocità dei tempi dell'e-commerce è sfidante per qualsiasi tipo di azienda. Non solo per il rispetto dei tempi: ordino la merce oggi e arriva domani, ma anche la velocità di reazione rispetto agli stimoli che vengono dal mercato. Quindi le nostre aziende sono chiamate a servire questo tipo di business, ma in maniera non facile. Non dimentichiamo che le story telling dell'e-commerce dicono che la movimentazione, la distribuzione e la spedizione non valgono nulla, in termini di valore, perchè sono sempre incluse nel prezzo».*

**Cosa comporta?**

*«Dobbiamo aggiornarci a livello di organizzazione e soluzione da fornire a questo trend commerciale che non farà altro che aumentare, però anche riuscendo a dare la misura e la cifra della nostra professionalità. Inoltre c'è il tema della sostenibilità legato all'e-commerce. Come rilevato molto spesso nei convegni di Fedespedi, la consegna in 24 ore impatta 5 volte rispetto alla consegna in una settimana».*

**Come si pone l'e-commerce rispetto allo sviluppo sostenibile come obiettivo globale?**

*«Ci sono delle contraddizioni nel mondo dell'e-commerce: spedizioni gratis, con un impatto ambientale così costoso. Forse dovremmo anche noi operatori farci portavoce di qualche alert, nei confronti di questo mondo che sta trascinando i consumi in una direzione non così coerente con gli obiettivi che ci stiamo dando a livello macro di leadership dei Paesi per i prossimi anni».*

**Il Covid ha messo sotto stress le imprese del mondo logistico, le compagnie di navigazione hanno ridotto le partenze, hanno di fatto allungato le tempistiche. A breve, inoltre, la questione dei vaccini anti Covid metterà alla prova il settore.**

*«La discussione dei vaccini anti Covid è in corso da diverse settimane, stiamo attendendo che venga convocato il Tavolo congiunto. L'on. Paita, presidente Commissione Trasporti alla Camera, ha già convocato il ciclo di audizioni con gli operatori, proprio perchè il progetto di distribuzione vaccini è senza precedenti nel mondo della logistica, non solo per l'Italia ma in tutto il mondo. Si parla di volumi enormi che non hanno niente a che vedere con il vaccino antinfluenzale, che ha già creato qualche criticità con l'aumento delle dosi richieste. I volumi saranno enormi, 10 volte di quelli del vaccino anti influenzale. Parliamo di temperature e di una catena del freddo, il vaccino Pfizer richiederà temperature - 75°/-80° quindi un'ulteriore complessità. Tutto da dover gestire in tempi brevi, gli operatori della dovranno garantire la distribuzione in tempi brevi. Siamo allertati come categoria».*

**Il ruolo pubblico in questo progetto?**

*«Sarà necessario sedersi attorno ad un tavolo per sviscerare tutte le criticità da ogni punto di vista: dei produttori, distributori, autotrasportatori, logistici ma anche delle Dogane, della Sanità. Tutto sotto una leadership che deve essere necessariamente pubblica, il progetto è troppo importante perchè possa essere lasciato in mano ai privati».*

CONSEGNATA SIMBOLICAMENTE A UN RAGAZZINO DA DANIELE TESTI

# La “Carta di Padova”: un impegno per i giovani

Il “manifesto” per l’urgenza di una logistica sempre più sostenibile

PADOVA – È stata presentata ufficialmente nel corso del secondo convegno in plenaria (sempre sulla piattaforma digitale di Fiera di Padova) di Green Logistics Intermodal Forum, la Carta di Padova, nata da una idea di SOS-LOGistica, Assologistica, Green Logistics Expo e Interporto Padova.

La “Carta di Padova” rappresenta un manifesto, a firma delle principali associazioni del settore, che riconoscono l’urgenza di impegnarsi per una logistica sempre più sostenibile: un check-point, una presa d’atto dell’esigenza di lavorare congiuntamente alla definizione di

nuovi paradigmi che tengano in considerazione la necessità di muovere merci in maniera più sostenibile ed efficiente.

In tal senso, la Carta di Padova è una presa di posizione del settore che intende impegnarsi, definendo una strategia di medio periodo poggiata su quattro pilastri orizzontali:

- della formazione ed informazione;
- dello sviluppo e sostegno all’innovazione e all’ICT;
- della definizione di elementi e modalità di valutazione comuni e condivisi;
- della ricerca di nuove risorse e nuove governance.

Pilastri che verranno via via supportati da azioni verticali, focalizzate su singole tematiche ed iniziative che a loro volta diventeranno parte del patrimonio informativo nelle disponibilità del gruppo di lavoro della Carta di Padova.

Un gruppo multidisciplinare, aperto alla partecipazione di altri stakeholder che abbiano di che condividere per far crescere sempre più consapevolezza ed importanza del settore; un laboratorio virtuale, aperto ai contributi di tutti, che vuole

definire un patrimonio comune di iniziative ed informazioni che contribuiranno a plasmare la logistica di domani.

Questo, in sostanza, il significato della Carta di Padova, ove “il domani” rappresenta il driver fondamentale della guida, poiché rappresenta la volontà di impegno odierna a cambiare il domani.

Daniele Testi racconta così la nascita della Carta che è davvero una svolta culturale nell’approccio alla sostenibilità: “Ogni cambiamento passa da una svolta culturale, che si può immaginare come le fondamenta di un obiettivo di cambiamento. La Carta di Padova è un meccanismo che tende ad unire, è il risultato di sintesi di un gruppo che ha lavorato in questi mesi e che comunque, e lo sottolineo, è un gruppo aperto, quindi pronto a recepire nuovi pareri; l’obiettivo primario che ha è quello intanto di fare luce sul comparto della logistica di cui spesso si parla

ma soltanto in una ottica di costo. Invece attraverso la sostenibilità la logistica deve riacquistare il suo vero concetto di valore. La Carta di Padova ha avuto una genesi complessa, dovuta anche al periodo che stiamo vivendo, ci siamo incontrati per la prima volta nel maggio del 2019 e fin dall’inizio c’è stato un terreno fertile su cui far nascere una convergenza di idee tra soggetti che occupano vari punti della catena del valore, quindi abbiamo chi oggi chiede servizi di logistica, chi invece li offre fino al consumatore finale. Tra questi elementi, poi il contributo arriva anche da chi offre infrastrutture e mezzi per la logistica. Di fatto quindi in una prima istanza questo progetto aveva la volontà di sviluppare un linguaggio comune, poi abbiamo capito che dovevamo “atterrare” su obiettivi concreti per dimostrare che il cambio di passo è qualcosa

che si può fare e si deve fare. Forse la pandemia da Covid-19, come spesso accade quando le condizioni si fanno più dure, non ha fatto altro che rafforzare questa identità e la

volontà di agire concretamente. È un primo passo perché da adesso quelle che sono state le priorità e gli impegni messi nero su bianco devono diventare azioni concrete, che in alcuni casi sono già attivate dalle varie associazioni, attraverso il proprio comparto. Ci sforzeremo tutti assieme di alimentare in maniera continua e di comunicare in maniera altrettanto continua le attività, in modo che la Carta di Padova sia una piattaforma che dimostri da una parte che è aperta a chi vuole entrare ma soprattutto faccia vedere che gli impegni presi si sono mantenuti e che poi riusciremo a misurare concretamente gli effetti delle nostre azioni”.

Hanno sottoscritto la Carta di Padova, Thomas Baumgartner, presidente Anita, Umberto Ruggerone, vicepresidente di Assologistica, Alessandro Ferrari, segretario generale di Assiterminal, Guido Nicolini, presidente di Confetra, Armando Boriello, presidente Giovanni di Fedespedi, Francesca Bellinghieri, Federchimica, Emilio Viafora,

presidente Federconsumatori, Giuseppe Rizzi, segretario generale Fercargo, Massimo Marciani, presidente Freight Leaders Council, Rossana Ravello, Daniele Testi SOS-LOGistica, Fulvio Ananasso, presidente Stati Generali dell’Innovazione, Paolo Pandolfo, Green Logistics Intermodal Forum, Paolo Starace presidente della Sezione Veicoli Industriali di UNRAE.

La Carta di Padova è un impegno per il futuro che però come dice un fortunato slogan è adesso. Dobbiamo pensare alle generazioni future

ed è anche per questo che al termine della tavola rotonda la Carta è stata simbolicamente consegnata da Daniele Testi, presidente di SOS-LOGistica in rappresentanza di tutti i 13 firmatari del documento e da Luca Veronesi direttore generale di Fiera di Padova Jacopo Gennaro, 9 anni, alunno della classe 5A della scuola primaria Sacro Cuore di Monselice (PD). Un passaggio di mano simbolico ma carico di impegni e promesse per il futuro del nostro Paese e dei nostri figli e nipoti.



Nella foto (da dx): Daniele Testi e Luca Veronesi consegnano la "Carta".

## Forum dello Shipping 2020, ecco i nomi dei protagonisti. Iscrizioni aperte

“Lo shipping oltre il virus: come l'emergenza sanitaria orienta le scelte dei protagonisti della filiera”: è il titolo del settimo Forum organizzato da *Il Secolo XIX*, *The MediTelegraph*, *L'Avvisatore Marittimo* e *TTM*, che si svolgerà in formato digitale il prossimo 30 novembre (ore 9)

Genova - “*Lo shipping oltre il virus: come l'emergenza sanitaria orienta le scelte dei protagonisti della filiera*”: è il titolo del settimo Forum organizzato da *Il Secolo XIX*, *The MediTelegraph*, *L'Avvisatore Marittimo* e *TTM*, che si svolgerà in formato digitale il prossimo 30 novembre (ore 9).

I lavori si divideranno in tre sessioni. Alla prima (“*Porti e terminal tra finanza e tecnologia. Assetti, strategie e investimenti dei protagonisti della logistica*”) parteciperanno **Francesco Di Sarcina**, Paolo E. Signorini, Luca Becce, Guido Nicolini, Paolo Pessina, **Aldo Negri** e **Fabrizio Vettosi**.

I protagonisti della seconda sessione (“*Via della Seta, dove eravamo rimasti? L'impatto di pandemia e nuovi equilibri politici sulla Belt and Road*”) saranno **Gian Enzo Duci**, **Giulio Sapelli**, **Cesare d'Amico**, Riccardo Fuochi, Paolo Moretti e Zeno D'Agostino.

Alla terza e ultima sessione (“*Navi e sostenibilità: promessa rimandata? Da Imo 2020 ai nuovi target Ue: obiettivi e ostacoli*”) prenderanno parte Stefano De Marco, **l'ammiraglio Nicola Carlone**, **Mario Mattioli**, **Stefano Messina**, Lorenzo Pollicardo, Claudio Spinaci e Beniamino Maltese. I lavori saranno introdotti da **Luca Ubaldeschi**, direttore del *Secolo XIX*, e Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria. Per iscriversi all'evento è necessario registrarsi scrivendo a [forum@themeditelegraph.com](mailto:forum@themeditelegraph.com): alla vigilia del convegno i partecipanti riceveranno il link per la connessione

COOL CHAIN ASSOCIATION AL LAVORO PER ELABORARE STANDARD A LIVELLO EUROPEO

## Le regole per distribuire i vaccini

*Impegnati due italiani al vertice dell'associazione. Ma nel Paese non è ancora entrato nel vivo il confronto fra la struttura del commissario Arcuri e le associazioni del trasporto aereo merci*

**N**elle stesse ore in cui Moderna annunciava che anche il suo vaccino anti-Covid ha un'efficacia elevata (94,5%), l'associazione mondiale delle compagnie aeree Iata ha subito diffuso un vademecum per governi e operatori della logistica su come predisporre la distribuzione nel mondo. In Italia è stato intavolato un confronto fra Governo, commissario straordinario Domenico Arcuri e le associazioni che rappresentano il cargo aereo (Confetra, Cluster cargo aereo, Assaeroporti e altre) per capire quali siano le criticità da risolvere prima che entri nel vivo la distribuzione.

Il documento di Iata è stato elaborato con la collaborazione di diversi soggetti tra cui Icao (Organizzazione internazionale dell'aviazione civile), Fiata (Federazione internazionale delle associazioni degli spedizionieri), Ifpma (Federazione internazionale dei produttori e delle associazioni farmaceutiche), Paho (Pan American Health Organization), l'autorità per l'aviazione civile del Regno Unito, la Banca Mondiale, l'Organizzazione mondiale delle dogane e il Wto.

Si tratta di un testo che l'associazione si propone di rivedere periodicamente. Nel documento si affrontano vari

temi cruciali per la distribuzione del vaccino, non solo di ordine pratico come la disponibilità di strutture per la conservazione a temperatura controllata, ma anche in merito a ruoli e responsabilità degli attori che potrebbero essere coinvolti.

Il manuale si articola in tre capitoli, il primo dei quali dedicato a vincoli, presupposti e rischi. Nel primo punto vengono elencate tutte le limitazioni e le sfide, delle fasi di produzione, trasporto e distribuzione, a quelle relative alla catena del freddo, dalla disponibilità di sistemi integrati alla logistica associata, che include la gestione delle fiale vuote e dei dispositivi medico-sanitari per gli operatori che dovranno somministrare il vaccino. Il testo prosegue con un elenco di informazioni note e che a oggi costituiscono degli assunti, come il fatto che le case farmaceutiche saranno in grado di produrre vaccini in quantità sufficiente a soddisfare il fabbisogno mondiale o che gli enti regolatori saranno in grado di rilasciare autorizzazioni in tempi rapidi. I rischi sono infine suddivisi tra ope-

rativi (voli cancellati, scarsità di stiva disponibile e così via), legati alle caratteristiche del prodotto (assenza di stabilità, scarsità di materie prime ecc.), umani (scarsa disponi-

bilità di manodopera), informativi (assenza di istruzioni per la movimentazione ecc.) o esecutivi (blocchi burocratici,

impossibilità di ricevere stock di merce in arrivo ecc.).

Nel secondo capitolo, dedicato al coinvolgimento e alla collaborazione, Iata ha evidenziato il ruolo di tutte le organizzazioni partner, riferendo su sforzi e progetti messi in campo da ognuna finora. La terza parte della guida

tratta invece della preparazione del comparto delle spedizioni aeree, e punta l'attenzione sul problema della capacità di stiva, con alcune raccomandazioni per poterla tenere su livelli elevati.

Altri temi su cui si sofferma ancora Iata sono la disponibilità di infrastrutture e di equip-

ment, in quest'ultimo paragrafo passando in rassegna il ruolo di diversi tipi di unità di carico (Uld), dai ramp cool dollies all'equipment passivo. Ulteriori punti affrontati nell'ultima parte sono quelli relativi al passaggio delle frontiere, alla gestione della sicurezza e alla sostenibilità dell'intera catena.

A livello internazionale la Cool Chain Association, di cui è segretario generale l'italiano Nicola Caristo, ha lanciato un'iniziativa che ha lo scopo di aiutare gli aeroporti a preparare con metodo la logistica per la distribuzione del vaccino. Ne è nata una matrice, ribattezzata Covid-19 Distribution Change Management Matrix, che avrà l'obiettivo di mappare

elementi come requisiti di temperatura, imballaggi, previsione di quantità, spazi di stoccaggio e così via. Il modello sarà inviato ai membri dell'associazione che saranno tenuti a compilarlo, fornendo così informazioni utili anche a individuare punti critici relativamente a formazione del personale, esigenze di sicurezza e protezione e così via.

«Non miriamo a trovare improvvisamente una soluzione end-to-end, ma ci concentriamo sugli aeroporti, dove sappiamo che ci sono potenziali colli di bottiglia e dove possiamo usare la vasta conoscenza della nostra rete per indicare linee guida praticabili», ha spiegato Caristo (SkyCell). «Sarà essenziale avere il consenso della dogana e di altri legislatori», ha aggiunto Fabrizio Iacobacci, membro del consiglio di amministrazione di Cca e responsabile dello sviluppo del business farmaceutico di Bcube Air Cargo. «Ma sarà anche necessario coinvolgere i caricatori in modo che possano chiedere e ottenere lo status di operatore conosciuto al fine di accelerare il processo». (riproduzione riservata)



Il trasporto aereo di vaccini

Marciani (Flc): “La logistica decisiva per l’economia sia sempre più green, digitale e sostenibile socialmente”

Scritto da

Valeria Di Rosa

Dare valore alla logistica attraverso un impegno serio di tutta la filiera verso la sostenibilità ambientale, la digitalizzazione dei processi e l’innalzamento dei requisiti delle aziende in termini legalità e trasparenza. È questo il messaggio lanciato da **Massimo Marciani**, Presidente del Freight Leaders Council intervenendo al Forum Internazionale “Il Gnl nel corridoio euro-mediterraneo” nella sezione dedicata al “Gnl tra terra e mare”.

*“La logistica sta dando prova di grande resilienza nell’emergenza sanitaria – ha detto Marciani – Questo è il momento per rafforzare e certificare un ruolo così decisivo per l’economia nazionale. Il [Freight Leaders Council](#) sta lavorando su strumenti adeguati a creare una rete logistica forte e resiliente. Nelle scorse settimane abbiamo anche lavorato anche alla Carta di Padova di cui siamo tra i firmatari: un documento che è una vera e propria road map verso la sostenibilità del settore”.*

### **Logistica green**

L’associazione, che ha nel proprio Dna la sostenibilità della logistica, punta sulla diffusione dei carburanti alternativi. *“La mobilità elettrica è una valida soluzione per alcune tipologie di servizi logistici – ha spiegato Marciani – tra cui senza dubbio la distribuzione urbana di collettame, il GNL, meglio se bio, è più facilmente implementabile sui trasporti di lunga percorrenza grazie alla rete già ben articolata di distributori e alle tecnologie italiane sufficientemente sviluppate. In ogni caso, un approccio integrato e misto potrebbe essere la soluzione migliore per il caso italiano”.* È fondamentale certificare lo sforzo di tutta la filiera verso la sostenibilità e quindi strumenti come Lean&Green, un programma, nato in Olanda e portato in Italia dal FLC, che mira al miglioramento continuo della sostenibilità ambientale delle aziende di logistica attraverso la costante riduzione delle emissioni di CO2, costituisce un valido strumento di miglioramento continuo delle aziende.

### **Digitalizzazione**

Un altro step importantissimo riguarda la digitalizzazione delle filiere. Il [Think Tank della logistica](#), un progetto voluto da Ebilog (ente bilaterale del settore) e coordinato dal Freight Leaders Council che oggi conta più di 70 esperti, ha avviato un lavoro di ricognizione tema della digitalizzazione e le nuove tecnologie nella logistica. *“Un settore che sconta ancora ritardi – ha ricordato Marciani – basti pensare che l’Italia è uno dei pochi paesi europei che non ha ancora adottato il CMR elettronico, ovvero il documento di trasporto, colloquialmente chiamato “lettera di vettura internazionale”, idoneo a dimostrare il transito delle merci da un Paese all’altro”.*

**Etica e legalità**

Legalità e lavoro saranno al centro dell'attività del Think Tank nelle prossime settimane. *“Il settore ha bisogno di aziende sane che possano fornire servizi di qualità – ha ricordato Marciani – È per questo che come FLC abbiamo aderito all’iniziativa del Protocollo Transport Compliance Rating, che specifica una serie di requisiti per certificare l’affidabilità delle aziende in questo settore”.*



L'APPUNTAMENTO PER GLI OPERATORI È PER LA PRIMA METÀ DI GENNAIO

## Covid, vaccini da distribuire in tempi record la logistica veneziana si prepara alla sfida

Il trasporto delle dosi dovrà avvenire all'interno di contenitori trasportabili con sistemi di monitoraggio delle temperature

**Nicola Brillo** / MESTRE

Il vaccino di Pfizer-BioNTech, che richiede per il trasporto e lo stoccaggio una temperatura di  $-75^{\circ}$ , potrebbe mettere in difficoltà la rete distributiva. Ma la logistica veneziana si dice pronta ad affron-

tare anche questa sfida.

L'appuntamento è per la seconda metà di gennaio 2021. Grazie all'accordo preliminare sottoscritto con le due aziende produttrici arriveranno in Italia 1,7 milioni di vaccini (numero che raddop-

pia visto che è efficace con due dosi).

Facile ipotizzare che al Veneto saranno destinati circa 140 mila vaccini (nel Veneziano oltre 24 mila), da distribuire secondo le priorità che verranno decise dal ministe-

ro della Salute. «Non credo vi saranno problemi per una corretta distribuzione dei vaccini» dichiara Nazzareno Ortoncelli, presidente della Federazione Trasporti della Confartigianato Metropolitana di Venezia, «esistono infatti sistemi in grado di gestire il trasporto con camion o furgoni di materiali particolari a temperature anche inferiori ai -100 gradi. Nella filiera del trasporto si possono tranquillamente utilizzare contenitori criogenici come ad esempio grossi thermos con dentro azoto o ghiaccio secco, che conservano il trasportato alle temperature necessarie. Questo sistema lo si utilizza già per il trasporto di altri materiali sanitari o delicati: dai normali vaccini agli organi, ed è pratico e testato».

Il trasporto dei vaccini dovrà avvenire all'interno di contenitori trasportabili, tutti dotati di sistemi di monitoraggio della temperatura in tempo reale per garantire la sicurezza e dunque l'efficacia.

Non fantascienza, ma tecnologie già usate nel settore medico e delle banche di campioni.

I trasportatori veneziani sottolineano invece che tra le problematiche da affrontare c'è la situazione a monte della rete distributiva, con difficoltà di gestione di temperature a -75 gradi all'interno ad esempio degli aeroporti.

«Prima di tutto c'è da capire come arriverà il trasporto in Italia delle dosi di vaccino» aggiunge Massimo Fiorese, rappresentante di Fita-Cna Venezia. «Si tratta certamente di un trasporto anomalo, solitamente con i nostri mezzi si viaggia a -20 gradi, ma

visti i numeri dei primi arrivi non molto alti e l'esiguo contenuto per ogni vaccino, credo sia una cosa realizzabile con appositi accorgimenti. Non servirebbero molti mezzi su strada per la distribuzione, grazie all'utilizzo di contenitori con azoto liquido».

E non si esclude che saranno proprio le aziende farmaceutiche a fornire direttamente questi speciali contenitori, che poi vengono stivati e trasportati in camion o furgoni.

Da non sottovalutare nemmeno la fase di stoccaggio finale prima dell'iniezione. C'è infine ancora da capire come avverrà la vaccinazione di massa, se si useranno spa-

zi aperti oppure centri ospedalieri. In Cina hanno già cominciato la somministrazione di un loro vaccino sperimentale.

«Collegli cinesi mi hanno confermato che il governo ha predisposto delle carovane composte da più tir e autobus, che trasportano vaccini e personale medico nei diversi centri del Paese per portare a termine la vaccinazione», conclude Fiorese.

Intanto Confetra, l'associazione che unisce operatori dei trasporti e della logistica, chiede un incontro immediato con il ministero dei Trasporti e quello alla Salute per trovare insieme soluzioni condivise che interessino l'intera filiera logistica nazionale.

All'anno infatti sono gestiti 9 milioni di dosi di vaccini antinfluenzali, mentre ora se ne attendono 10 volte tante in soli 4 mesi contro il Covid. Una corsa contro il tempo necessaria. —



La rete logistica veneziana è pronta alla distribuzione delle dosi di vaccino. Nella foto, a sinistra, Massimo Fiorese



«C'è da capire come  
arriveranno in Italia  
Serviranno contenitori  
ad azoto liquido»

La logistica

## Stoccaggio del siero Pfizer, Interporto in pista

Martedì il vertice alla Camera. Il dg Crespi: «Abbiamo 20.000 metri quadri per i farmaci»

di Mauro Giordano

Milioni di dosi di vaccino contro il Covid-19 che da gennaio, e a più fasi, inizieranno ad arrivare in Italia devono superare lo scoglio dei trasporti, lo stoccaggio e la conservazione di farmaci così preziosi e delicati. Aspetti di primaria importanza sui quali le aziende e i grandi poli della logistica chiedono il prima possibile di essere coinvolte ai tavoli con il governo e il commissario straordinario per l'emergenza coronavirus, Domenico Arcuti.

Nel frattempo l'interporto di Bologna alza la mano e se-

gnala di essere pronto a fare la sua parte. A sollevare il tema è Guido Nicolini, reggiano e ad della Logistiner, realtà con sede legale a Milano e una divisione a Rubiera, primo operatore privato in Italia nella movimentazione ferroviaria dei container. Nicolini è presidente di Confetra, la confederazione che riunisce tutta la filiera della logistica, dei magazzini e delle spedizioni. Già a metà ottobre aveva chiesto attenzione per iniziare a chiarire tutta la catena legata alla gestione del vaccino: martedì Confetra e Contrasporto sa-

ranno in commissione Trasporti alla Camera per affrontare l'argomento. «La filiera di approvvigionamento e distribuzione dei farmaci è complessa — sottolinea il numero uno di Confetra —, è fondamentale capire quando questi primi 4 milioni di vaccini della Pfizer arriveranno e come li si vorrà gestire, perché se viene confermata la necessità di tenerli in celle frigo a -80 gradi credo di poter dire con certezza che a oggi nessuno in Italia può svolgere questa operazione. Andranno equipaggiati porti e interpor-



Una veduta aerea dell'interporto

ti, penso per esempio a quelli di Parma e Bologna, che possono svolgere un ruolo strategico in questa fase». Per Confetra serviranno spazi e mezzi equipaggiati ma anche procedure omogenee alle dogane. «Attualmente in Italia — aggiunge Nicolini — perlopiù negli aeroporti, possiamo contare su 2.000 metri quadri di celle frigo con capacità tecnica tra -2 e -8 gradi; altri 900 metri quadri a -20. Ma è una capacità che per il 75-80% si trova al nord, solo il 3% al sud».

A dire «noi ci siamo» c'è

Sergio Crespi, direttore generale dell'Interporto di Bologna. «Qui da noi c'è già un grande magazzino da 20.000 metri quadri dedicato ai farmaci — osserva Crespi —. Siamo quindi a disposizione nella gestione logistica del vaccino e se altri spazi andranno trovati per creare ambienti refrigerati crediamo ci sia la possibilità di gestire anche altra merce. Al momento però nessuno ci ha contattati perché siamo tutti in attesa di capire tempistiche e caratteristiche dei vaccini».

## Domani audizioni su trasporto vaccino contro Covid-19 e su Bilancio 2021

Roma, 23 nov 13:01 - (Agenzia Nova)

- Domani martedì 24 novembre, alle ore 13.30, la commissione Trasporti della Camera svolge, in videoconferenza, le audizioni dei rappresentanti della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica (Confetra) e di Conftrasporto, sul trasporto del vaccino contro il Covid-19, e nell'ambito dell'esame, in sede consultiva, del disegno di legge di Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e Bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023. L'appuntamento viene trasmesso in diretta webtv. Lo rende noto Montecitorio. (Com)

## Confetra apre a tre nuovi soci, conferma di attrattività e dinamismo

**ROMA - Fanno ingresso in Confetra tre nuovi soci, si tratta di Federazione Italiana Piloti dei Porti, Pharmacom Italia e Federazione Italiana Trasporti Eccezionali.** La decisione su proposta del presidente di Confetra, Guido Nicolini, è stata assunta dalla Giunta che ha approvato le tre nuove domande di adesione.

"Siamo onorati di aprire la nostra Confederazione a tante nuove eccellenze e competenze" - fa sapere Confetra - "I **Piloti dei Porti** sono una straordinaria risorsa del Paese. Professionalità preziosa senza la quale ad esempio i nostri scali, che vivono profondi e spesso naturali limiti infrastrutturali, non potrebbero raccogliere e vincere la sfida del progressivo gigantismo navale. Con **Pharmacom Italia arricchiamo la nostra Organizzazione con l'eccellenza della logistica del Pharma.** Aziende e competenze straordinarie che contribuiscono, insieme a tante altre realtà, a fare dell'Italia il secondo esportatore UE in questo complesso ed innovativo settore. Con FITE rafforziamo la nostra già consolidata presenza nel comparto dei Trasporti Eccezionali. Con 23 **Federazioni Nazionali di Categoria** aderenti, **Confetra conferma la sua attrattività ed il suo dinamismo**".

Ai lavori della Giunta ha partecipato anche Nando Pagnoncelli, con il quale si è fatto il punto sulla strategia di comunicazione per il 2021, ed è stato presentato il logo per le celebrazioni del 75esimo della Confetra, che inizieranno il prossimo 13 aprile giorno nel quale, nel 1946, veniva fondata la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

## Ultima Giunta Confederale del 2020: tre nuovi Soci aderiscono a Confetra

**Author :** com

**Date :** 23 Novembre 2020

(FERPRESS) - Roma, 23 NOV - Su proposta del Presidente Guido Nicolini, la Giunta ha approvato le domande di adesione pervenute dalla Federazione Italiana Piloti dei Porti, da Pharmacom Italia, dalla Federazione Italiana Trasporti Eccezionali.

"Siamo onorati di aprire la nostra Confederazione a tante nuove eccellenze e competenze. I Piloti dei Porti sono una straordinaria risorsa del Paese. Professionalità preziosa senza la quale ad esempio i nostri scali, che vivono profondi e spesso naturali limiti infrastrutturali, non potrebbero raccogliere e vincere la sfida del progressivo gigantismo navale. Con Pharmacom Italia arricchiamo la nostra Organizzazione con l'eccellenza della logistica del Pharma. Aziende e competenze straordinarie che contribuiscono, insieme a tante altre realtà, a fare dell'Italia il secondo esportatore UE in questo complesso ed innovativo settore. Con FITE rafforziamo la nostra già consolidata presenza nel comparto dei Trasporti Eccezionali. Con 23 Federazioni Nazionali di Categoria aderenti, Confetra conferma la sua attrattiva ed il suo dinamismo".

Ai lavori della Giunta ha partecipato anche Nando Pagnoncelli, con il quale si è fatto il punto sulla strategia di comunicazione per il 2021, ed è stato presentato il logo per le celebrazioni del 75esimo della Confetra, che inizieranno il prossimo 13 aprile giorno nel quale, nel 1946, veniva fondata la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

**Trasporti, Logistica**

Roma  
23 Novembre 2020

## Fedepiloti aderisce a Confetra

Entrano anche Pharmacom Italia, Federazione Italiana Trasporti Eccezionali



**23 Novembre 2020 - Roma** - Su proposta del presidente Guido Nicolini, la Giunta ha approvato le domande di adesione pervenute da Federazione Italiana Piloti dei Porti, Pharmacom Italia, Federazione Italiana Trasporti Eccezionali.

"Siamo onorati di aprire la nostra Confederazione a tante nuove eccellenze e competenze. I Piloti dei Porti sono una straordinaria risorsa del Paese. Professionalità preziosa senza la quale ad esempio i nostri scali, che vivono profondi e spesso naturali limiti infrastrutturali, non potrebbero raccogliere e vincere la sfida del progressivo gigantismo navale. Con Pharmacom Italia arricchiamo la nostra organizzazione con l'eccellenza della logistica del Pharma. Aziende e competenze straordinarie che contribuiscono, insieme a tante altre realtà, a fare dell'Italia il secondo esportatore UE in questo complesso ed innovativo settore.

Con FITE rafforziamo la nostra già consolidata presenza nel comparto dei Trasporti Eccezionali. Con 23 Federazioni Nazionali di Categoria aderenti, Confetra conferma la sua attrattiva ed il suo dinamismo".

Ai lavori della Giunta ha partecipato anche Nando Pagnoncelli, con il quale si è fatto il punto sulla strategia di comunicazione per il 2021, ed è stato presentato il logo per le celebrazioni del 75esimo della Confetra, che inizieranno il prossimo 13 aprile giorno nel quale, nel 1946, veniva fondata la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica [i](#)

© copyright Porto Ravenna News

## Tre nuovi Soci aderiscono a Confetra

L'ingresso di Fedepiloti, Pharmacom e Federazione Italiana Trasporti Eccezionali approvato durante l'ultima giunta confederale del 2020

Su proposta del Presidente Guido Nicolini, la Giunta ha approvato le domande di adesione pervenute dalla Federazione Italiana Piloti dei Porti, da Pharmacom Italia, dalla Federazione Italiana Trasporti Eccezionali.

"Siamo onorati di aprire la nostra Confederazione a tante nuove eccellenze e competenze. I Piloti dei Porti sono una straordinaria risorsa del Paese. Professionalità preziosa senza la quale ad esempio i nostri scali, che vivono profondi e spesso naturali limiti infrastrutturali, non potrebbero raccogliere e vincere la sfida del progressivo gigantismo navale. Con Pharmacom Italia arricchiamo la nostra Organizzazione con l'eccellenza della logistica del Pharma. Aziende e competenze straordinarie che contribuiscono, insieme a tante altre realtà, a fare dell'Italia il secondo esportatore UE in questo complesso ed innovativo settore. Con FITE rafforziamo la nostra già consolidata presenza nel comparto dei Trasporti Eccezionali. Con 23 Federazioni Nazionali di Categoria aderenti, Confetra conferma la sua attrattiva ed il suo dinamismo".

Ai lavori della Giunta ha partecipato anche Nando Pagnoncelli, con il quale si è fatto il punto sulla strategia di comunicazione per il 2021, ed è stato presentato il logo per le celebrazioni del 75esimo della Confetra, che inizieranno il prossimo 13 aprile giorno nel quale, nel 1946, veniva fondata la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

## Confetra: via libera a 3 nuovi soci. Anche Fedepiloti aderisce alla Confederazione

Roma – Su proposta del presidente **Guido Nicolini**, la Giunta di Confetra ha approvato le domande di adesione pervenute dalla **Federazione Italiana Piloti dei Porti**, da **Pharmacom Italia**, dalla **Federazione Italiana Trasporti Eccezionali**.

“Siamo onorati di aprire la nostra Confederazione a tante nuove eccellenze e competenze. I piloti dei porti sono una straordinaria risorsa del Paese. Professionalità preziosa senza la quale ad esempio i nostri scali, che vivono profondi e spesso naturali limiti infrastrutturali, non potrebbero raccogliere e vincere la sfida del progressivo gigantismo navale – ha dichiarato **Guido Nicolini** -. Con Pharmacom Italia arricchiamo la nostra Organizzazione con l’eccellenza della logistica del Pharma. Aziende e competenze straordinarie che contribuiscono, insieme a tante altre realtà, a fare dell’Italia il secondo esportatore UE in questo complesso ed innovativo settore. Con FITE rafforziamo la nostra già consolidata presenza nel comparto dei Trasporti Eccezionali. Con 23 federazioni nazionali di categoria aderenti, Confetra conferma la sua attrattività ed il suo dinamismo “.

Ai lavori della Giunta ha partecipato anche **Nando Pagnoncelli**, con il quale si è fatto il punto sulla strategia di comunicazione per il 2021, ed è stato presentato il logo per le celebrazioni del 75esimo della Confetra, che inizieranno il prossimo 13 aprile giorno nel quale, nel 1946, veniva fondata la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

## Fedepiloti e Federazione Italiana Trasporti Eccezionali fra i nuovi ingressi in Confetra

Fedepiloti, Pharmacom Italia (che riunisce esperti di logistica del prodotto farmaceutico) e la Federazione Italiana Trasporti Eccezionali sono entrate in Confetra. La loro domande di adesione sono state infatti approvate dalla giunta della confederazione su proposta del presidente Guido Nicolini.

“Siamo onorati di aprire la nostra Confederazione a tante nuove eccellenze e competenze. I piloti dei porti sono una straordinaria risorsa del Paese. Professionalità preziosa senza la quale ad esempio i nostri scali, che vivono profondi e spesso naturali limiti infrastrutturali, non potrebbero raccogliere e vincere la sfida del progressivo gigantismo navale. Con Pharmacom Italia arricchiamo la nostra Organizzazione con l'eccellenza della logistica del pharma. Aziende e competenze straordinarie che contribuiscono, insieme a tante altre realtà, a fare dell'Italia il secondo esportatore Ue in questo complesso ed innovativo settore. Con Fite (Federazione Italiana Trasporti Eccezionali, ndr) rafforziamo la nostra già consolidata presenza nel comparto dei trasporti eccezionali. Con 23 federazioni nazionali di categoria aderenti, Confetra conferma la sua attrattività ed il suo dinamismo” si legge nella nota della confederazione.

Ai lavori della giunta ha partecipato anche Nando Pagnoncelli, che nella recente Agorà di Confetra aveva presentato una ricerca sulla reputazione del settore logistico pre e post emergenza Covid. Con il presidente di Ipsos la confederazione ha fatto il punto sulla strategia di comunicazione per il 2021, e presentato il logo per le celebrazioni del suo 75esimo anniversario, che sarà festeggiato a partire il prossimo 13 aprile.

## **PharmacomItalia è adesso un socio della Confetra**

La giunta confederale di CONFETRA ha approvato l'ingresso tra i propri soci di PharmacomItalia, riconoscendone l'importante ruolo di primario attore nel settore della logistica del farmaco.

PharmacomItalia è una comunità tecnica italiana di esperti di logistica specializzata nel prodotto farmaceutico ed è la prima piattaforma italiana per la condivisione e lo scambio di «buone pratiche» nella logistica end-to-end del prodotto farmaceutico. Nata nel 2017 per volontà di alcuni professionisti del mondo pharma e di quello della Logistica, il 4 novembre 2019 è diventata ufficialmente un'associazione no-profit, veste che le consente di operare secondo le regole di trasparenza, imparzialità e assoluta professionalità che sin dall'inizio si sono imposti soci fondatori e sostenitori.

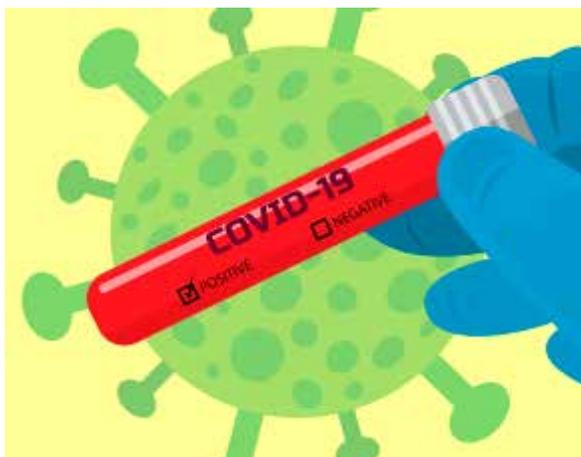
Lo scopo di PharmacomItalia è di integrare la produzione farmaceutica nazionale con i fornitori di servizi logistici specializzati per assicurare al paziente – ovunque sia in Italia e nel mondo – di essere curato con farmaci gestiti e trasportati con assoluta garanzia di integrità.

## Covid: Albertini (Anama-Confetra): per vaccini serve piano logistico

"Operatori, governo e commissario devono lavorare insieme" (Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) –

Roma, 24 nov - "Il tema per noi e' capire come dobbiamo organizzare un servizio che e' unico per la medicina ma anche per la logistica, chiarendo che questa sfida non e' sostenibile senza un pianotrasportistico e logistico serio e strutturato: agenzia delle Dogane, porti, interporti e operatorilogistici impegnati nella filiera del Pharma dovrebbero lavorare gomito a gomito con il governo e il commissario affinche' vada tutto per il meglio, scambiandoci informazioni operative e mettendoa fuoco insieme una strategia". Lo ha detto Alessandro Albertini, presidente Anama (Confetra)nell'audizione presso la commissione Trasporti della Camera sul trasporto dei vaccini contro ilCovid-19.Fro(RADIOCOR) 24-11-20 15:14:19 (0424)SAN,INF 5 NNNN

## Vaccino Covid 19: Confetra chiede un tavolo per pianificare gli aspetti logistici



Nel corso di un'audizione in **Commissione trasporti alla Camera**, l'associazione **Confetra** ha ribadito l'esigenza del **comparto logistico** di istituire un tavolo di lavoro per pianificare trasporto e distribuzione del vaccino contro il **Covid 19**.

"Il piano vaccini non può non avere un capitolo interamente dedicato agli aspetti logistici, trasportici e infrastrutturali. E bene porre preventivamente questioni che ad oggi ci preoccupano. Senza avere un'idea del volume e dei tempi si fa fatica a capire se il sistema italiano è performante. Ad oggi dovremmo essere a 97

milioni di dosi acquistate dall'Italia ma se dovessero diventare 140-160 milioni, questi volumi impatterebbero sul mercato, hanno detto i rappresentanti della **Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica**.

"Non è che i nostri magazzini e mezzi sono vuoti perché si continueranno a trasportare anche altri farmaci. Bisogna sedersi e costruire possibili scenari. E utile che si costruisca un tavolo ad hoc", hanno aggiunto.

"Ci attende una **sfida logistica e distributiva** senza precedenti che per essere affrontata necessita di una piena **integrazione pubblico-privato** e di una collaborazione delle varie filiere coinvolte. E' auspicabile definire sin da ora una strategia condivisa che eviti blocchi e rallentamenti dei flussi ordinari", hanno spiegato i rappresentanti di **Assoram, Associazione nazionale degli operatori logistici e commerciali** della distribuzione farmaceutica primaria, aderente alla **Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica**.

"Tutto l'impegno profuso dal settore per arrivare velocemente alle fasi finali della sperimentazione obbliga a essere pronti a garantire una distribuzione efficiente e capillare senza colli di bottiglia che vanificherebbero inevitabilmente gli enormi sforzi produttivi. La tempestività nella definizione di una strategia nazionale condivisa è l'unica via per garantire risposte veloci ed efficaci".

## Anama Quality Awards 2019: ecco tutti i vincitori

Anche quest'anno Anama, l'associazione italiana degli agenti merci aeree presieduta da Alessandro Albertini, ha assegnato i propri 'oscar' in occasione dei Quality Award Italy che si sono tenuti in streaming per evidenti ragioni legate all'emergenza pandemica ancora in atto nel Paese.

Il vettore aereo Qatar Airways ha fatto il pieno di riconoscimenti e si è aggiudicato, ex aequo insieme a Cargolux, il premio più ambito.

Di seguito il dettaglio dei premi e dei premiati:

### MIGLIORE GSA 2019 (General Sales Agent)

1. ATC/ADP
2. Cargolux
3. Air Logistics

### MIGLIORE HANDLING AGENT IN & OFF AIRPORT 2019

1. Alha
2. Beta Trans
3. Freschi & Schiavoni

### PREMIO FLOWN AS BOOKED 2019

1. Emirates SkyCargo
2. Qatar Airways
3. AirBridgeCargo

### CUSTOMER SATISFACTION 2019

1. Qatar Airways
2. Cargolux – Emirates – Lufthansa Cargo (ex aequo)
- 3.

### PREMIO ALL SERVICES 2019

1. Qatar Airways

2. Lufthansa Cargo
3. Cargolux

#### QUALITY OVERALL PERFORMANCE 2019

1. Cargolux e Qatar Airways
- 2.
3. Lufthansa Cargo

Per la prima volta nella storia degli award il consiglio di Anama, cui spetta il voto per il premio 'Quality overall performance', si è spaccato a metà assegnando lo stesso numero di giudizi positivi a Cargolux e a Qatar Airways.

## A Cargolux e Qatar Airways il premio “Quality Overall Performance” di ANAMA

(FERPRESS) – Roma, 26 NOV – Ieri, 25 novembre, si è svolto in versione digital l’evento dei Quality Award Italy 2019, il tradizionale appuntamento associativo di ANAMA – Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione aerea di Fedespediti – volto a premiare compagnie aeree, GSA e handlers per il servizio reso nel corso dell’anno precedente. Quest’anno le premiazioni sono avvenute di fronte ad una platea virtuale che ha raggiunto quota 400 collegati: una conferma del successo di un evento diventato ormai l’incontro annuale per spedizionieri aerei e operatori partner.

**Logistica.** Il 90% delle imprese conta meno di 5 milioni di fatturato e 9 addetti: rischiamo una filiera relegata ai margini delle grandi catene distributive globali. Adesso però c'è l'opportunità Alitalia

## Senza i big, emergono i piccoli

Marco Morino

La logistica, pur con forti perdite di volumi di traffico, non si è mai fermata durante il lockdown e ha così dimostrato, nei fatti, il suo ruolo di infrastruttura strategica, per il sistema economico e la tenuta sociale. Quasi 100mila imprese, 1,5 milioni di addetti, 85 miliardi di fatturato nel 2019: il 9% del Pil nazionale. L'architettura connettiva e l'ingegneria organizzativa del sistema economico nazionale: terminalisti portuali, interporti, operatori ferroviari merci, autocaristi, magazzini logistici, centri di distribuzione, corrieri, operatori postali, spedizionieri, doganisti, operatori del cargo aereo, handler. Una lunghissima e complessa catena di imprese e professionalità, tutte interrelate tra loro, che ogni giorno ha garantito e garantisce, anche in piena crisi sanitaria, consumi, distribuzione, approvvigionamento, import, export. Ciò, tanto ai consumatori finali, cittadini e famiglie, quanto alle aziende produttrici di ogni comparto, dalla siderurgia all'agricoltura.

Il problema è che, nella stragrande maggioranza dei casi, sono piccole imprese, dei pesi piuma se paragonati ai pesi massimi presenti nell'arena globale. Circa il 90% delle imprese logistiche nazionali, sono micro o piccole realtà, con meno di 5 milioni di fatturato e 9 addetti. Imprese spesso sottocapitalizzate e che non hanno la forza né le possibilità materiali di investire massicciamente nella trasformazione digitale, nella formazione, nel 5G, negli smart data, nell'internazionalizzazione, nei centri di competenze, nell'automazione, nell'intelligenza artificiale, nella tecnologia blockchain. Siamo l'unico Paese eu-



**Trasporto intermodale.** Un'immagine del Rail Hub Mezo, alle porte di Milano, gestito da Contship Italia

**90%**  
**MICRO/PICCOLE IMPRESE**  
Quota di imprese logistiche nazionali con meno di 5 milioni di euro di fatturato e 9 addetti. Si tratta di realtà spesso sottocapitalizzate che non hanno la forza né le possibilità materiali di investire nella trasformazione digitale e nella formazione

ropeo a non avere campioni nazionali in ambito logistico: si pensi al confronto con la Germania, che con Eurokai, Contship, Dhl, Hapag Lloyd, Lufthansa Cargo e Db Schenker presidia l'approvvigionamento e l'export di merci e mercati strategici via porti, mare, terra, gomma, ferro. Pensiamo alle imprese francesi (Cma-Cgm), danesi (Maersk), cinesi (Cosco). Dice Ivano Russo, direttore di Confetra: «Rischiamo una industria logistica nazionale relegata ai margini del futuro, e nella migliore delle ipotesi, fornitrice o subfornitrice di servizi a basso valore aggiunto». Opinione condivisa da Marcello Minenna, direttore generale dell'Agenzia delle Dogane e del Monopoli: «Nel settore delle importazioni, la filiera logistica è tutto sommato integrata, ma non va bene che nella fase delle esportazioni il 70% non lo sia. Non ci sono campioni nazionali in grado di intercettare la merce in uscita. In altri termini, ven-

gono a prendersi le merci presso le nostre strutture di trasformazione e distribuzione soggetti che, nella quasi totalità dei casi, non sono nazionali». Per questa ragione le imprese logistiche italiane vanno aiutate a crescere e a consolidarsi. Confetra, nell'assemblea pubblica, che si è svolta lo scorso settembre in modalità digitale, ha lanciato l'idea di una Servizi 4.0, un provvedimento gemello di Industria 4.0, che aiuti il comparto a crescere. Osserva Thomas Baumgartner, presidente di Anita (Confindustria): «Da troppi anni in Italia manca una visione chiara sul nostro ruolo. Da sempre si parla di infrastrutture, porti, interporti, ferrovie e autostrade del mare, ma poco della funzione della logistica. Da troppi anni, anche la committenza, invece di considerare il settore come portatore di valore aggiunto alla propria attività produttiva o commerciale, lo vede come mero costo da abbattere».

Una grande opportunità per imprimere una svolta al settore e imboc-

care la via della creazione di campioni nazionali della logistica è offerta dalla nuova Alitalia, che potrebbe finalmente assumere il ruolo di compagnia aerea di riferimento per il trasporto delle merci italiane nel mondo. Il neo amministratore delegato della compagnia, Fabio Lazzzerini, assicura che la nuova Alitalia, che si chiamerà Italia Trasporto Aereo, avrà un occhio di riguardo per le spedizioni merci (in passato non è stato così). Dice Lazzzerini: «Per noi l'importanza del cargo è chiara già da un po' di tempo. Conosciamo il peso del settore cargo in questa fase storica, che diventa ancora maggiore se si pensa all'esplosione dell'e-commerce. L'Italia post Covid ripartirà dai suoi asset principali, che sono prodotti a elevato valore aggiunto, prodotti che si sposano perfettamente con il comparto del cargo aereo». Tra questi, la meccanica, l'automotive, il pharma, il fashion e in futuro sempre di più anche l'alimentare.

di BERGOLOZZE BERNINI

## Spedizioni, ANAMA assegna i Quality Award Italy 2019

Circa 400 collegamenti alla prima edizione virtuale del premio annuale per le compagnie aeree

Il 25 novembre si è svolto il Quality Award Italy 2019, il tradizionale appuntamento associativo dell'Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree (ANAMA), sezione aerea di Fedespedi, volto a premiare compagnie aeree, GSA e handlers per il servizio reso nel corso dell'anno precedente. Quest'anno le premiazioni sono avvenute di fronte ad una platea virtuale che ha raggiunto quota 400 collegati.

Questi i vincitori del Quality Award Italy 2019:

### **Quality Overall Performance**

- 1 e 2. Qatar Airways e Cargolux (ex aequo)
3. Lufthansa Cargo

### **All services**

1. Qatar Airways
2. Lufthansa Cargo
3. Cargolux

### **Customer Satisfaction**

1. Qatar Airways
2. ex aequo: Cargolux - Emirates - Lufthansa Cargo

### **Flown as Booked**

1. Emirates
2. Qatar Airways
3. AirBridge Cargo

### **Migliore GSA**

1. ATC / ADP
2. Cargolux
3. Air Logistics

### **Miglior Handling Agent**

1. Alha

2. Beta Trans

3. Freschi & Schiavoni

«Non abbiamo voluto rinunciare a un appuntamento così importante per ANAMA e per tutto la filiera del trasporto merci aereo», commenta il presidente di ANAMA, Alessandro Albertini. «Un evento - continua - che anche quest'anno è stato condivisione e spensieratezza, come è nello spirito dei Quality, ma arricchito anche da tanti momenti di riflessione sull'attuale congiuntura del commercio internazionale e del cargo aereo. Un evento, quindi, che nel dialogo con i nostri partner – vettori, GSA, handlers – rappresenta la chiusura simbolica di questo 2020 e lo slancio per ripartire nel 2021».



## Ultima Giunta confederale del 2020 Tre nuovi soci aderiscono a Confetra

di Redazione Port News

---

Su proposta del Presidente Guido Nicolini, la Giunta di Confetra ha approvato le domande di adesione pervenute dalla Federazione Italiana Piloti dei Porti, da Pharmacom Italia, dalla Federazione Italiana Trasporti Eccezionali.

«Siamo onorati di aprire la nostra Confederazione a tante nuove eccellenze e competenze» ha dichiarato Nicolini, aggiungendo che «i Piloti dei Porti sono una straordinaria risorsa del Paese. Professionalità preziosa senza la quale ad esempio i nostri scali, che vivono profondi e spesso naturali limiti infrastrutturali, non potrebbero raccogliere e vincere la sfida del progressivo gigantismo navale».

Il n.1 della Organizzazione dà anche il benvenuto a Pharmacom Italia, settore costituito da «Aziende e

competenze straordinarie che contribuiscono, insieme a tante altre realtà, a fare dell'Italia il secondo esportatore UE in questo complesso ed innovativo settore».

Con FITE, invece, «rafforziamo la nostra già consolidata presenza nel comparto dei Trasporti Eccezionali».

Ai lavori della Giunta ha partecipato anche Nando Pagnoncelli, con il quale si è fatto il punto sulla strategia di comunicazione per il 2021, ed è stato presentato il logo per le celebrazioni del 75esimo della Confetra, che inizieranno il prossimo 13 aprile giorno nel quale, nel 1946, veniva fondata la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

## Porto di Napoli, a Spirito la stima di Confetra Campania

Si fa sempre più isolata la frangia critica del presidente in scadenza di mandato. La confederazione logistica regionale si «dissocia da posizioni irrituali» e lancia un attestato di stima

Attestato di stima da parte di Confetra Campania per Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, dopo la lettera di una settimana fa firmata (e in parte sconfessata) da 26 aziende portuali di Napoli, pubblicata sul *Corriere del Mezzogiorno*, [che bocciava](#) l'operato di questi ultimi quattro anni, in particolare equiparando un immobilismo commissariale (il porto di Napoli è stato commissariato per oltre tre anni, da marzo 2013 a dicembre 2016) a un immobilismo dirigenziale. **A scrivere non è un'istituzione ma una confederazione di imprenditori campani**, la cui maggioranza si trova a Napoli, rendendo quindi sempre più isolata la critica contenuta nella lettera.

Le associazioni riunite in Confetra Campania sono **Accsea, Assospena, Anasped, Assoagenti, Trasportounito, Assologistica e Fercargo**, tutte riunite in Confetra Campania. «In rappresentanza delle associazioni dell'utenza portuale - scrivono - pur rispettando l'opinione di tutti, ci dissociamo da prese di posizione irrituali ed inopportune che, oltretutto non rappresentano l'intero cluster portuale napoletano. Confetra Campania, sia in maniera diretta che attraverso le singole associazioni datoriali che la compongono, non ha mai fatto mistero in passato e in tempi non sospetti della stima per il presidente Spirito le cui integrità e competenza sono indiscutibili, così come non ha risparmiato in qualche caso le necessarie critiche, in uno spirito di collaborazione costruttiva. Ed è innegabile che, dopo troppi anni di commissariamento e di conseguente assenza di una guida stabile e presente, ci si è trovati finalmente a comunicare con un AdSP reattiva disponibile ad ascoltare le istanze degli imprenditori del settore.

«È innegabile che, malgrado una posizione di partenza estremamente svantaggiata, il presidente Spirito abbia saputo, durante questi quattro anni di mandato, rimettere in movimento una macchina amministrativa che veniva da lunghissimi anni di inefficienza, immobilismo e non poche zone d'ombra, avviando nel contempo alcune attività importanti che da anni fluttuavano nel limbo dei progetti sospesi o, spesso, erano solo uno sterile refrain in convegni, interviste e lagnanze. Di tutto questo riteniamo ingeneroso non dare i giusti meriti al presidente Spirito, del quale ricordiamo (ed evidentemente siamo tra i pochi a farlo) un'affermazione fatta in occasione del suo primo incontro con le ns associazioni appena dopo l'insediamento ufficiale nel dicembre 2016: "il lavoro da fare è enorme, gli obiettivi da perseguire ambiziosi ed importantissimi. Questi primi quattro anni che mi aspettano serviranno a far ripartire l'Adsp, gli eventuali successivi quattro a portare a termine il lavoro".

«Non è dunque nostra intenzione "tirare per la giacca" i decisori; nella nostra posizione di utenza portuale libera da interessi di parte ci auguriamo che la scelta favorisca il necessario e non più differibile sviluppo degli scali della Campania nel momento in cui il paese ha realizzato l'importanza della logistica e la politica sembra aver al fine compreso la necessità di investirvi auspicando che detta scelta venga decisa nel solco della continuità che costituirebbe la maniera più efficace per raggiungere finalmente una gestione efficiente».

I presidenti delle associazioni aderenti a Confetra Campania:

- Accsea (imprese di spedizione e corrieri) - **Ermanno Giamberini**
- Assoagenti - (agenti marittimi) - **Andrea Mastellone**
- Assospena - (spedizionieri doganali) - **Augusto Forges Davanzati**
- Confetra Mezzogiorno - (coordinamento delle confederazioni logistiche territoriali del Sud Italia) - **Domenico De Crescenzo**
- Trasportounito - (autotrasportatori) - **Attilio Musella**

La polemica è nata una settimana fa [con una lettera](#) firmata apparentemente da 26 imprese portuali del porto di Napoli. Nei giorni successivi è seguita [la smentita](#) della capogruppo di Grandi Navi Veloci, [la dissociazione](#) dell'Unione industriali di Napoli (all'interno del quale confluiscono le 26 imprese portuali napoletane), [la solidarietà di Sipotra](#) (che però [ha chiesto rettifica](#) del modo in cui è stata inserita nell'articolo) e, infine, un appello online [su change.org](#) che chiede il bis di Spirito, firmato da professori e cittadini napoletani.