



**confetra**

Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica

# **RASSEGNA STAMPA**

Ottobre 2020

## Lo studio

### Porti, l'export salva il Sud «Ora il rilancio dei nostri scali»

**Nando Santonastaso**

**I**l Covid affonda di quasi il 4% il trasporto marittimo globale e del 21% i volumi di import ed export della portualità italiana: ma la buona notizia è che a tenere sono gli scali meridionali, capaci di registrare performance superiori alla media nazionale.

*A pag. 27*



## L'economia

### Porti, traffici giù del 21% ma gli scali del Sud si difendono dalla crisi

►Sulle strutture del Mezzogiorno pesa il 43 per cento del movimento marittimo ►L'export alimentare tra i fattori di traino ma sono ancora tanti i progetti inattuati

#### **LO STUDIO**

**Nando Santonastaso**

Il Covid affonda di quasi il 4% il trasporto marittimo globale e del 21% i volumi di import ed export della portualità italiana: ma la buona notizia è che a tenere meglio sono gli scali meridio-

nali, capaci di registrare performance superiori alla media nazionale. Il dato, che si aggiunge a quelli contenuti nel settimo Rapporto annuale "Italian maritime economy" curato da Srm, la Società di ricerche e studi sul Mezzogiorno diretta dall'economista Massimo De Andreis e collegata al Gruppo Intesa Sanpaolo, appare a prima vista sorprendente. In realtà, come spiega Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Energy di Srm, il merito è dei prodotti agroalimentari che la pandemia non ha bloccato al pari di altre e altrettanto importanti produzioni, industriali in primo luogo. I porti del Mezzogiorno hanno cioè potuto beneficiare di un flusso continuo di merci destinate al consumo alimentare anche in chiave di export e la differenza rispetto agli scali del Nord, da Genova a Trieste, si è fatta sentire sia pure in un contesto di generale rallentamento.

Del resto, spiega il Rapporto Srm che sarà presentato stamane alla Stazione marittima di Napoli nell'ambito della due giorni dedicata allo Shipping Naples, da questi stessi porti transita ben il 43% del totale del trasporto marittimo italiano. È un dato che non molti sottolineano (anche per ragioni strumentali, evidentemente) ma che dà la dimostrazione di quanto potenzialmente la portualità meridionale potrebbe garantire al territorio e al Paese se solo fosse messa al centro delle politiche di sviluppo nazionali.

#### LA SFIDA

La piena attuazione delle Zes resta l'obiettivo di fondo (ancorché zavorrato, purtroppo, dai ritardi nell'attuazione delle norme di semplificazione che pure già esistono) ma, come evidenzia l'accurato lavoro dei ricercatori di Srm, si potrebbe fare an-

che altro. Ad esempio, iniziare a realizzare e senza vincoli burocratici i lavori portuali per circa 4 miliardi che sembrano immediatamente già cantierabili ma che invece restano ancora al palo, frenando progetti di crescita anche occupazionale di cui ci sarebbe un gran bisogno per accompagnare segnali di ripresa non del tutto trascurabili. Lo dimostra il fatto che un grande investitore marittimo olandese ha messo gli occhi addosso al porto di Cagliari (dove mancano ancora i terminalisti...) per trasformarlo in un nuovo epicentro del proprio traffico mediterraneo. O la grande attesa che accompagna gli investimenti turchi per il porto di Taranto, considerato una probabile testa di ponte per l'attuazione della Nuova via della seta (anche se, spiega il Rapporto, non è trascurabile il fatto che da qualche tempo i cinesi abbiano potenziato i collegamenti ferroviari con l'Europa). Ma significativa in questo contesto è anche la decisione di un colosso come il gruppo Msc di puntare come hub sul porto di

Gioia Tauro che può fare attraccare anche le navi di maggiore tonnellaggio, a differenza di quanto accade negli altri scali del Sud (non a caso il porto calabrese, nonostante gli enormi ritardi soprattutto nel collegamento con la rete ferroviaria nazionale, è quello che ha registrato la migliore performance prima della pandemia).

#### I FONDI

Naturalmente, come detto, si tratta di investimenti da incoraggiare per evitare che restino isolati, come continua ad accadere da troppo tempo. Srm propone perciò alla politica nazionale di farsene carico impostando la programmazione dei nuovi fondi strutturali, quelli della programmazione 2021-2027, con strategie mirate per promuovere lo sviluppo dei porti meridionali. "Puntare sulla portualità meridionale e sul siste-

ma logistico del Sud - scrive Srm - potrebbe essere una soluzione per rendere più competitivi i nostri porti e allo stesso tempo impostare una "Virusexit strategy". Intanto bisognerà anche incoraggiare le imprese della logistica che restano un segmento di straordinaria importanza per lo sviluppo del sistema del trasporto marittimo: il Rapporto evidenzia che su un pannello di 400 imprese manifatturiere, la stragrande maggioranza esternalizza abitualmente la logistica sia in chiave di export che di import: esiste dunque uno spazio enorme offerto dal sistema industriale a chi si è specializzato in questo comparto. Naturalmente occorrerà prevedere clausole contrattuali che favoriscano le imprese logistiche ma su questo punto la sensazione è che bisognerà colmare una distanza ancora molto ampia.

CONTRIBUZIONE RISERVATA

**LA REALIZZAZIONE DELLE ZES INSIEME CON I MINORI VINCOLI BUCROCRATICI RESTANO LE DIRETTRICI PER LA RIPRESA**

**IL RAPPORTO SRM VERRÀ ILLUSTRATO QUESTA MATTINA AL MEETING SHIPPING NAPLES DEDICATO AL SETTORE**



**IL MEETING**  
Il porto  
di Napoli  
da sempre  
al centro  
del traffico  
merci  
proveniente  
da mezzo  
mondo  
e specie  
dai Paesi  
affacciati  
sul  
Mediterra-  
neo  
In basso

un momento  
dei lavori  
del meeting  
Shipping  
Naples  
in corso  
alla  
Stazione  
Marittima

# Italia eCommerce friendly

La Brexit incentiverà l'uscita delle principali piattaforme logistiche e-commerce dal Regno Unito e Confetra progetta un futuro in cui l'Italia sia pronta a ospitarle. La nostra intervista a Ivano Russo, direttore generale della Confederazione

di Morena Pivetti



**N**essuno finora aveva posto all'industria logistica italiana nel suo insieme e, contemporaneamente, al governo, un'asticella tanto alta da superare: rendere l'Italia un luogo appetibile per l'insediamento delle grandi piattaforme internazionali di e-commerce. Può sembrare un'utopia, un wishful thinking come lo chiamano gli inglesi, in italiano una pia illusione, eppure vale la pena provarci: la Brexit apre nuove occasioni ai Paesi dell'Europa continentale che da mesi si danno battaglia su tutti i fronti, in tutti i settori, per attirare le istituzioni, gli enti, i grandi gruppi finanziari, le imprese manifatturiere e dei servizi, i professionisti e certo, anche le funzioni logistiche, che saranno probabilmente costrette a lasciare la Gran Bretagna, ormai fuori dall'Unione Europea, per poter continuare ad operare con i propri partner europei. E l'incertezza che ancora avvolge l'esito finale delle trattative tra la UE e il governo inglese sui rapporti commerciali e doganali futuri, e quindi l'uscita dall'Unione con o senza un accordo con i partner, rappresenta un'ulteriore spinta a mettere al sicuro il proprio business sul continente. A lanciare la sfida, perché l'occasione si presenta in questi mesi e sarebbe un peccato mortale non provare neppure a raccoglierla, è, per bocca del suo direttore generale **Ivano Russo**, **Confetra**, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica che riunisce 20 federazioni di settore e 80 organizzazioni territoriali e regionali che rappresentano il 9% del Pil italiano, ovvero 90mila imprese per un fatturato di 85 miliardi di euro, investimenti pari a 6 miliardi e 800mila addetti diretti nel 2019.

**Logistica online: Italia centro d'Europa**  
"Fare dell'Italia l'hub distributivo per l'Europa delle grandi piattaforme dell'e-com-



merce mondiale rappresenterebbe una svolta fondamentale per la nostra industria logistica - spiega subito Russo - non solo per l'immaginario simbolico che metterebbe in moto ma perché darebbe una spallata vera alle nostre statistiche, ai volumi che movimentiamo e al giro d'affari". Facciamo un passo indietro, al punto di partenza che ha dato origine alla "provocazione" messa sul tavolo da Confetra.

"Da tempo i colossi dell'e-commerce che avevano posizionato i loro quartier generali europei in Inghilterra - il direttore ripercorre il filo dei ragionamenti della Confederazione - si proiettano sul post-Brexit, commissionando studi comparati sui diversi Paesi europei per decidere dove rilocalizzare i propri hub logistici. Non intendono certo pagare i dazi che molto probabilmente graveranno sul commercio tra il Regno Unito e i Paesi della UE e subire le criticità gestionali, per esempio l'aumento delle pratiche burocratiche e doganali e i colli di bottiglia che già si ipotizzano nel traffico da Londra al Vecchio Continente". "Stanno valutando

costi e condizioni operative dei diversi Paesi - continua - e i nostri competitor più diretti sono la Francia e l'Olanda. Tre sono i parametri che si stanno prendendo in esame: la disponibilità e i costi di magazzini e centri distributivi, il costo della manodopera e i tempi di esecuzione delle diverse attività, ovvero il lead time della consegna della merce al consumatore, dato che parliamo di operatori B2C, business to consumer. Per i primi due fattori l'Italia è altamente competitiva, sia per

**Ivano Russo, Confetra:**  
"L'Italia è altamente competitiva, sia per la disponibilità di strutture immobiliari logistiche moderne, sia perché siamo baricentrici rispetto ai grandi mercati di consumo europei"



plus: la nostra collocazione geografica, baricentrica rispetto ai grandi mercati di consumo dell'Europa continentale". È il terzo parametro, il tempo di sdoganamento e smistamento dei carichi, che ci fa retrocedere agli ultimi posti, punta il dito Russo: "È la stessa ragione per cui Rotterdam smista ogni anno 1,5 milioni di contenitori destinati al mercato italiano, essendo 1.500 chilometri lontana da, per esempio, Genova. Perché comunque gli olandesi garantiscono lead time nei controlli assai migliori dei nostri. I controlli sono il nostro tallone d'Achille". Come denuncia sempre la presidente di Alsea Milano, Betty Schiavoni, per effettuare un'operazione di import/export, si devono presentare fino a 68 istanze a 18 amministrazioni diverse, trasmettendo ad ognuna informazioni e dati spesso identici o simili per ottenere le autorizzazioni, i permessi, le licenze, e i nulla osta

la disponibilità di strutture immobiliari logistiche moderne e con le giuste caratteristiche anche ambientali ed ener-

getiche che per il livello degli stipendi: siamo il Paese che ha di gran lunga i costi più bassi. A cui si aggiunge un ulteriore



## CHI È IVANO RUSSO

Nato a Napoli il 4 febbraio 1978, Ivano Russo è laureato in Scienze Politiche e Dottore di Ricerca in Relazioni Internazionali e Istituzioni Europee all'Università Federico II di Napoli. Da marzo 2018 è Direttore Generale di Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica. Ha lavorato per oltre 10 anni come Consigliere o Dirigente, presso il Parlamento Europeo, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero della Funzione Pubblica, il Ministero della Coesione Territoriale e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Esperto di Politiche di Coesione, strategia di connettività intra e trans europea legata



alla realizzazione dei Corridoi TEN T, politiche di partenariato Euro-Mediterraneo, portualità e logistica. Ha collaborato con le Agenzie e le Società inhouse governative ad azioni e progetti per la promozione del Sistema Paese all'estero e per l'internazionalizzazione delle imprese, soprattutto dei settori manifatturiero e trasportistico. Dal 2010 al 2013 in Confindustria ha ricoperto il ruolo di Responsabile del Centro Studi della Territoriale di Napoli e membro dei Gruppi di Lavoro e dei Tavoli Tecnici nazionali in materia di politica di coesione, città metropolitane, trasporti e logistica.

necessari. Diciotto amministrazioni che si aggiungono all'Agenzia delle Dogane, la più avanzata nella digitalizzazione e rivoluzione tecnologica - dall'introduzione del manifesto elettronico al pre-clearing a mare e al fast corridor a terra - e nel processo di creazione dell'one stop shop, avendo già riunito in un unico Sportello oltre una sessantina di adempimenti. "In ambito portuale, come ha ricordato di recente il nostro presidente Guido Nicolini, i controlli vigenti sulla merce prevedono 133 provvedimenti amministrativi che pesano per ben 30 miliardi di oneri burocratici l'anno sulle nostre imprese. Oneri che non possiamo davvero continuare a sostenere. Se poi guardiamo all'intero settore logistico gli adempimenti a merci e vettori arrivano a oltre 400, coinvol-

gendo ben 30 uffici o enti pubblici". Per non dire che le spedizioni sono regolate da un Regio Decreto del 1942. È il "time to transfer" della merce il vero elemento di competitività a cui guardano le grandi piattaforme dell'e-commerce quando devono decidere dove collocare i loro hub distributivi, visto che devono offrire alla clientela finestre di consegna predeterminate e garantite: un pacco previsto in consegna alle ore 18 di oggi, come concordato con chi ha effettuato l'ordine, non può arrivare la mattina successiva alle 10. "La farraginosità dei controlli, per completezza di informazione ricordo che solo l'Italia ha il doppio riscontro di Agenzia delle Dogane e Guardia di Finanza, rischia di mandarci fuori gioco", conclude il direttore.

### Agenzia delle Dogane: il tavolo di lavoro allargato

Confetra crede davvero alla possibilità di andare finalmente al riordino delle procedure, di compiere il salto di qualità che ci proietterebbe nella competizione aperta dalla Brexit e creerebbe le condizioni per diventare appetibili per i player globali del commercio elettronico, a cui la pandemia di Covid 19 ha impresso tassi di crescita impressionanti, Amazon in testa. "Abbiamo lanciato un appello al direttore delle Dogane, Marcello Minenna, che l'ha subito raccolto - annuncia Russo - e ha istituito un tavolo allargato a tutte le categorie della logistica per lavorare a questa sfida". La Confederazione ha segnalato questo gap di competitività direttamente alla

ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, in un incontro in video-conferenza sul futuro del cargo aereo: "Le abbiamo chiesto di accelerare l'entrata in vigore dello Sportello unico doganale e di controllo, il Sudoco, istituito nel 2016 dall'allora ministro Graziano Delrio e inserito nella legge di riforma dei porti. Manca il Dpcm attuativo, che da quattro anni attende di essere emanato. La ministra ci ha assicurato che sono stati riavviati i lavori per la sua realizzazione definitiva e che Dogane e Guardia di Finanza sono all'opera su un protocollo d'intesa che eviti i doppi controlli alle merci di cui parlavo". Nell'incontro, una delle associazioni che aderisce alla Confederazione, l'Anama, e che raccoglie gli spedizionieri aerei, ha candidato la Regione logistica milanese, la più avanzata d'Italia e quarta in Europa per insediamenti e capacità gestionale, e la cargo city dell'aeroporto di Milano Malpensa a giocare le carte che ha Brexit sta distribuendo tra gli Stati europei. Ahimè, con il decreto Semplificazioni il governo ha perso un'occasione importante per cominciare ad affrontare i problemi sul tappeto:



contrariamente al suo titolo, non offre sponde alle imprese della logistica, visto che non contiene nessuna norma che riguardi il settore: "Stiamo lavorando perché almeno in Parlamento, nelle commissioni, si muova qualche passo in avanti nella fase di conversione in legge. L'Olanda vive di quest'industria, la Pianura Padana potrebbe fare altrettanto, ha una potenzialità geografica enorme e un porto come Genova che la serve".

#### La "tre gambe" dello sviluppo della logistica

"Come abbiamo raccontato al Presidente Giuseppe Conte nel corso degli Stati Generali dell'economia - continua Russo - le semplificazioni e i controlli sulla merce sono una delle tre gambe su cui poggia lo sviluppo futuro del settore, una gamba a costo zero. La seconda gamba sono le infrastrutture fisiche, che hanno finito per diventare, e uso volutamente questo termine, un'arma di distrazione di massa, occupando interamente il centro della scena, come

se i problemi della logistica si identificassero totalmente con la realizzazione delle opere. Già il ministro Delrio aveva reso disponibili 130 miliardi di euro da investire nei collegamenti stradali, ferroviari, aeroportuali e portuali mancati con il piano "Connettere l'Italia", che definiva puntualmente priorità e opere. Quel lavoro è stato poi meritoriamente ripreso e ulteriormente sviluppato dalla Ministra De Micheli con Italia Velocè. Ora ci sarebbero anche le risorse del Recovery Plan. Non è la mancanza di risorse a frenare la loro realizzazione, ma una Pubblica amministrazione, nelle sue varie declinazioni, che non riesce a essere performante". E la terza gamba? "La terza gamba - risponde il direttore di Confetra - siamo noi, il tessuto imprenditoriale della logistica italiana, come abbiamo spiegato anche al Ministro dello Sviluppo Economico Stefano Patuanelli a Villa Pamphili. Parliamo delle fragilità che affliggono le nostre imprese e che vanno curate. La prima si chiama frammentazione: il 95% delle imprese del settore è me-



**Il premier Conte ha chiesto a Confetra di stendere un documento di proposte su: semplificazioni e digitalizzazioni per una PA business friendly, infrastrutture smart, green e resilienti e misure di supporto alla crescita delle aziende**



dio-piccola o addirittura micro, ovvero al di sotto dei 5 milioni di fatturato e dei 9 addetti. Basta ricordare i numeri: delle 85mila imprese che rappresentiamo anche in seno al Cnel, circa 65mila sono di autotrasporto, di cui 30mila mono o bi-veicolari, i cosiddetti padroncini. Tale nanismo dimensionale, problema per la verità diffuso in tutti i settori produttivi nazionali, produce ovviamente scarsa capitalizzazione, scarsi investimenti innovativi, scarsi investimenti sulla formazione. Poi certo, vantiamo una quarantina di player di prima grandezza: ma è difficile essere protagonisti nel mondo, internazionalizzati, se le dimensioni e la qualità imprenditoriale non crescono diffusamente anche nel vasto reticolo di piccole e medie imprese. La prima sfida è l'aggregazione: al governo chiediamo di promuovere questo processo, favoriscano la capitalizzazione e la patrimonializzazione e sostengano gli investimenti in digitale, tecnologie, 3D, realtà aumentata e blockchain".

**Gli aiuti e gli incentivi necessari alla crescita**

Dall'Ace, ovvero gli aiuti alla crescita economica detassando il reddito reinvestito, all'intera gamma di strumenti di politica industriale già resi operativi per la manifattura a partire dalla Legge Sabatini e da Industria 4.0, che deve sempre più includere anche il mondo dei servizi: sono questi gli incentivi e le agevolazioni a cui mira Russo: "Per esempio per investire nell'automazione dei magazzini con l'impiego di robot intelligenti, oppure per digitalizzare le imprese di spedizione o per garantire la formazione continua e la ricerca applicata all'innovazione. Dopo anni di tentativi vari siamo finalmente riusciti, grazie anche all'intervento dei ministri dell'Economia, Roberto Gualtieri, e del Sud e della coesione territoriale, Giuseppe Provenzano, ad aprire l'accesso al credito d'imposta alle nostre imprese. È una grande vittoria: la Ue ne vieta l'uso per il trasporto, che gode già di altre agevolazioni, ma davvero non c'era motivo per cui dovesse essere interdetto alla logistica".

La misura, una piccola pagina di storia l'ha definita il Presidente Nicolini, è stata inserita all'articolo 199, comma 5 del Dl Rilancio. A seguito della partecipazione agli Stati Generali dell'economia, che ha suscitato il suo interesse, il premier Conte ha chiesto a Confetra - come alle altre Organizzazioni Confederali partecipanti - di stendere un documento di proposte ad hoc con le idee e le istanze della Confederazione a supporto della redazione del Recovery Plan. Tra i titoli che le raccolgono: semplificazioni e digitalizzazioni per una Pubblica amministrazione business friendly, infrastrutture smart, green e resilienti e misure di supporto alla crescita delle aziende.

Ivano Russo chiude l'intervista citando i contenuti dell'Agorà di Confetra, l'Assemblea annuale pubblica 2020 che si è tenuta il 23 settembre in versione digital event: "Si intitola 'Connessi o disconnessi? Industria, logistica, lavoro e le sfide del mondo post-Covid'. Nando Pagnoncelli ha presentato gli esiti del lavoro di ricerca condotto da Ipsos sulla reputazione del settore logistico pre e post-emergenza. Con il ministro Vincenzo Amendola abbiamo discusso di connessioni materiali e immateriali con il Mezzogiorno, con il resto del Paese e con l'Europa".

Si è poi parlato di commercio internazionale, golden power nei settori strategici, tutela della concorrenza e ruolo dei campioni nazionali nel mercato comune. È stata anche l'occasione di fare il punto su quanto la logistica sia davvero considerata centrale nell'agenda del Governo, tirando le fila di un dialogo che si è aperto durante l'emergenza sanitaria.

"Con l'augurio - conclude Russo - che si passi dalle visioni strategiche generali condivise all'adozione di misure concrete ed operative attese dal settore da anni".



## Pitto (Spediporto): "Il nostro settore ha bisogno di soluzioni sostenibili"

"Genova è stato il primo porto italiano a avere il proprio Port community system, ma anche l'unico a trasferirlo nella Pln, se si esclude il test della Spezia. Siamo legati al successo di questa iniziativa, volenti o nolenti"

di Alberto Ghiara

Genova -«Dei nove punti del Recovery plan presentato dal governo, i primi tre sono attinenti al mondo della logistica, sono i pilastri del futuro della logistica nel nostro paese: digitalizzazione, infrastrutture sicure ed efficienti, un Paese verde e sostenibile. Penso che avranno impatto in primo luogo sul settore della logistica», spiega Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, l'associazione delle case di spedizione genovesi. I temi dell'innovazione e dello sviluppo sostenibile **sono il nocciolo dell'iniziativa europea del Recovery fund e sono al centro della discussione alla Naples shipping week in corso in questi giorni a Napoli.**

### **Che cosa chiedono gli spedizionieri al Recovery fund?**

«Come Fedespedi, tramite Confetra, presenteremo - risponde Pitto - suggerimenti e proposte al governo. Si tratta di progetti concreti di sistema, non dotazione di base di hardware, ma strumenti più evoluti, che possano avere un impatto sulla nostra attività, come piattaforme di comunicazione e scambio dati. Sono strumenti che stanno nascendo in questo periodo e sarebbe bene che l'Italia fosse all'avanguardia in questo settore, senza dipendere sempre da quanto realizzano le start-up della Silicon valley».

### **Pensa che la Piattaforma logistica nazionale (Pln) sia un'occasione in questo senso?**

«Si è avviata la nuova cabina di regia di Urnet, di cui Fedespedi è parte assieme a molti altri soggetti. Genova è stato il primo porto italiano a avere il proprio Port community system, ma anche l'unico a trasferirlo nella Pln, se si esclude il test della Spezia. Siamo legati al successo di questa iniziativa, volenti o nolenti. Lo sviluppo del sistema di Genova è legato a quello della Pln, per cui volenti o nolenti siamo favorevoli a questa iniziativa. Dopo due anni in cui non si era mosso niente abbiamo assunto una posizione critica. Ma non siamo stati gli unici a farlo e adesso c'è una riorganizzazione con un'apertura a un maggiore coinvolgimento di diversi soggetti. Pensiamo che aver dato la presidenza a Zeno D'Agostino possa essere positivo e che ci possano essere sviluppi del progetto».

### **La parte green dei finanziamenti vi interessa o riguarda maggiormente i vettori?**

«Anche a noi interessa, dal momento che sempre più clienti ci chiederanno di studiare per loro soluzioni che siano sostenibili. Dovremo studiarne e misurarne a esempio l'impronta di carbonio, proporre spedizioni sempre più sostenibili, cercare itinerari che utilizzino modalità di trasporto più pulite: è questo che fanno gli spedizionieri, dobbiamo farci trovare preparati».

### **Qual è il vostro impegno di fronte al collasso del traffico autostradale avvenuto quest'estate in Liguria?**

«Due settimane fa abbiamo presentato un documento al capo di gabinetto del ministero delle Infrastrutture, con la quantificazione dei danni subito dalle nostre aziende. Lo abbiamo aggiornato di recente sulla base delle richieste di precisazione che ci sono arrivate e lo abbiamo reinviato, a breve attendiamo la convocazione del Mit. Oltre al risarcimento, abbiamo chiesto che gli interventi siano programmati con cadenza almeno trimestrale e di essere invitati a far parte del tavolo di coordinamento degli interventi di manutenzione aperto alla prefettura di Genova. La ministro ci ha già dato conferma sulla partecipazione al tavolo e sulla programmazione degli interventi, sui risarcimenti invece dobbiamo entrare nel vivo al prossimo incontro».



di Marco Migliorelli  
Vice presidente nazionale Confetra

# Le aspettative di un logistico di questi tempi

Faccio un excursus storico e riporto una simpatica e datata definizione dei logistici, ma significativa anche ai giorni nostri: *“i logistici sono molto richiesti in tempo di guerra, ma cadono nell'oblio in tempo di pace.*

*Sono uomini concreti...; emergono durante la guerra, perché la guerra è essenzialmente un fatto concreto. Scompaiono in tempo di pace, perché la pace è soprattutto teoria”.*

Nel periodo di clausura da pandemia la nostra concretezza ha consentito la distribuzione puntuale dei beni di prima necessità, esattamente come in tempo di guerra si distribuivano sul territorio truppe, armamenti, viveri, medicinali e i generi di prima necessità.

Questa concretezza ha esaltato il ruolo dei logistici che sono stati ritenuti una componente indispensabile per affrontare l'emergenza.

Se oggi, come è già stato fatto notare, sostituiamo alla parola guerra la parola “competizione industriale”, non stravolgiamo il senso della espressione e si contestualizza la nostra attività nella competizione globale sui mercati delle commodities in genere, dove il nostro ruolo rappresenta il valore aggiunto della produzione.

Indispensabili per concretezza, in una relazione di filiera col prodotto.

La logistica è, infatti, una scienza esatta fondata su espressioni spazio-temporali che governano la circolazione delle merci; la nostra capacità di trasferire nello spazio definito e al tempo convenuto rappresenta il valore aggiunto della

compravendita e il successo delle iniziative di penetrazione nei mercati stranieri del prodotto nazionale.

Per dare concretezza a questa filiera, che all'estero da tempo hanno favorito al punto che le iniziative logistiche sono attualmente sempre più concentrate nelle mani di pochi colossi stranieri, è necessario che la considerazione del nostro ruolo cresca a livello politico e istituzionale, senza ulteriori ritardi che risulterebbero irrecuperabili.

Quindi, il Paese deve darsi una politica trasportistica e logistica, che consenta l'economicità dell'obiettivo spazio temporale.

Non a torto Confetra ha intitolato l'Agorà di quest'anno “connessi o disconnessi”, che appare come un dubbio amletico di chi si trova a un bivio.

*Tertium non datur*, pertanto evviva la connessione nella accezione ampia, che appartiene a chi vive di logistica ed è consapevole dei vantaggi di un sistema logistico efficiente, così come è altrettanto consapevole dei danni e costi sociali derivanti dalla inefficienza logistica.

Quindi, va favorita la crescita e il consolidamento della filiera che unisce il mondo produttivo a quello dei servizi logistici, attraverso investimenti materiali e immateriali; infrastrutture e digitalizzazione legate a piani strategici di sviluppo del territorio nel rispetto dell'ambiente; intelligenza artificiale applicata alla produzione e trasporti + banda ultra larga per le intercon-

nessioni in tempo reale; applicazione uniforme delle norme su tutto il territorio nazionale; burocrazia snella ed esternalizzazione di funzioni; sostegno per il rientro in Italia di tutte le operazioni logistiche legate all'utilizzo preponderante delle condizioni “fco fabbrica” nelle compravendite internazionali che utilizzano il container come modalità di trasporto; sostegno alla crescita delle nostre aziende di logistica, favorendo anche aggregazioni, affinché si possa competere con i pochi players internazionali che stanno pericolosamente concentrando su di sé le attività logistiche; sostenere una cultura logistica a tutti i livelli scolastici.

Il fine è la creazione di campioni nazionali della logistica, perché l'Italia ha bisogno di recuperare reddito e occupazione, garantiti dagli stessi “campioni della logistica”.

Il fallimento di queste politiche porterà necessariamente a una decrescita del Pil, perché favorirà la definitiva concentrazione delle iniziative logistiche in mano a pochi players internazionali che, peraltro, avranno gli strumenti per orientare pericolosamente i mercati e le produzioni e paradossalmente saranno favoriti dagli investimenti infrastrutturali programmati.

Da *dominus* della produzione e delle relative iniziative logistiche rischiamo di divenire succubi di un sistema esterno concentrato, in grado di imporre tempi e costi anche alla produzione. E il nostro ruolo si trasformerebbe in semplici domiciliari delle iniziative logistiche altrui.

## Confetra Friuli Venezia-Giulia: 29 settembre data storica

I meriti di Parisi, il nuovo partner tedesco, l'IVA mancata, la natura del porto franco. L'associazione logistica territoriale celebra la nuova Piattaforma Logistica di Trieste

*a cura di Confetra Friuli Venezia-Giulia*

Il 29 settembre si conferma data storica nelle relazioni di Trieste con la Mitteleuropa e quest'anno è stata propiziata da una bella giornata di sole, di quelle che rincuorano e fanno ben sperare. Assistendo alla cerimonia ufficiale di fine lavori [per la Piattaforma Logistica di Trieste](#), molte parole sono state spese per celebrare il nuovo terminal rubato al mare, ma soprattutto veniva riconosciuto il ruolo europeo del nostro porto, sintetizzato nello slogan "Ein Hafen für Europa".

**Grande merito e ringraziamento** per la capacità di visione e la tenacia nel portare avanti il progetto va ad uno dei partner principali nonché nostri soci fondatori, Francesco Parisi s.p.a. Casa di spedizione storica, tra le prime in Europa, a testimonianza della qualità del tessuto imprenditoriale locale proiettato su scala mondiale. Ma tutti i terminalisti, le case di spedizione, le agenzie marittime, i vettori ferroviari hanno lavorato duramente per tanti anni in competizione con porti unionali meno schiacciati dalla pressione fiscale e dalla burocrazia del nostro, guadagnando per Trieste un credito internazionale di credibilità ed affidabilità. In particolare, vanno tenute bene a mente la perseveranza e la resilienza dei terminalisti operanti nei settori dei traffici unitizzati, in primis Trieste Marine Terminal e Samer Seaports.

**A conferma di ciò i nuovi partner tedeschi della Hamburger Hafen Logistik AG** hanno deciso di investire qui e non altrove ed è ben risaputo che in Germania, dove nulla accade per caso, le decisioni vengono ponderate con molta cura ed attenzione. Le parole dell'AD Titzrath sul futuro sviluppo dell'area sono concise e chiare: «Precisione prima della velocità». Condividiamo ogni singola parola. Il risultato è il perfetto esempio del lavoro fatto dalle nostre Imprese assieme al Presidente D'Agostino. Lavoro, serietà e risultati. Questo è l'unico modo per convincere partner internazionali ad investire e credere nelle nostre Imprese e nel nostro Paese.

**Condividiamo pienamente anche le parole del Direttore nazionale di Confetra**, Ivano Russo, laddove in relazione all'operazione sulla Piattaforma Logistica di Trieste afferma che il puro transito di merci produce valore relativo. Meno azzeccato ci pare il paragone azzardato dalla stampa sull'oleodotto SIOT-TAL, laddove si lamenta il mancato incasso dell'IVA sul petrolio che vi transita per i Paesi centroeuropei. Tuttavia una modifica della legge sull'IVA che permetta agevolmente l'importazione in Italia di merci destinate al consumo in altri Paesi unionali è una delle tante battaglie che Confetra Friuli Venezia-Giulia conduce inascoltata da anni.

**Ma al di là dell'IVA**, la creazione di vero valore aggiunto all'interno della filiera logistica è l'obiettivo che questa Confetra regionale persegue da anni, chiedendo al governo italiano di utilizzare l'asset competitivo del regime di porto franco internazionale per consentire le lavorazioni industriali delle merci che transitano attraverso il nostro porto. Tale concreta possibilità è però vanificata dalla **sordità delle stanze romane e dalla mancanza di consapevolezza dei politici verso il principio di extradoganalità**: in pratica viene opposto che il codice doganale comunitario include il porto di Trieste fra le zone franche comunitarie e non fra i territori extradoganali, dimenticando che era ed è competenza dello Stato membro indicare all'Unione europea quali siano i territori extradoganali, fra cui si deve porre il porto di Trieste, come sancito da norme di diritto internazionale pubblico, che l'Italia, volente o nolente, è tenuta a rispettare. Il regime di Porto franco andrebbe usato per creare economia, occupazione e ricchezza sul nostro territorio e non vissuto come anomalia da scansare.

**Sul punto, tuttavia, siamo ottimisti.** Il primo ottobre scorso, dopo un'apposita audizione alla quale abbiamo contribuito attivamente, il Consiglio della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ha approvato una mozione, votata da tutti gli schieramenti politici presenti, che impegna il Presidente della Regione a pretendere il pieno rispetto dell'extradoganalità del porto franco e l'avvio delle necessarie procedure governative in tal senso. Vedremo se a Roma l'encefalogramma politico rimarrà piatto oppure perverrà qualche segno di vita. Sia chiaro, non abbiamo più intenzione di piegare la testa: lavoro, serietà e risultati. Questi sono i nostri valori e da imprenditori pretendiamo dalle Istituzioni precisione, visto che parlare di velocità non è proprio il caso.

-

## **Pitto (Spediporto): "Il nostro settore ha bisogno di soluzioni sostenibili"**

"Genova è stato il primo porto italiano a avere il proprio Port community system, ma anche l'unico a trasferirlo nella Pln, se si esclude il test della Spezia. Siamo legati al successo di questa iniziativa, volenti o nolenti"

*di* Alberto Ghiara

01/10/2020

Genova -«Dei nove punti del Recovery plan presentato dal governo, i primi tre sono attinenti al mondo della logistica, sono i pilastri del futuro della logistica nel nostro paese: digitalizzazione, infrastrutture sicure ed efficienti, un Paese verde e sostenibile. Penso che avranno impatto in primo luogo sul settore della logistica», spiega Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, l'associazione delle case di spedizione genovesi. I temi dell'innovazione e dello sviluppo sostenibile **sono il nocciolo dell'iniziativa europea del Recovery fund e sono al centro della discussione alla Naples shipping week in corso in questi giorni a Napoli.**

### **Che cosa chiedono gli spedizionieri al Recovery fund?**

«Come Fedespedi, tramite Confetra, presenteremo - risponde Pitto - suggerimenti e proposte al governo. Si tratta di progetti concreti di sistema, non dotazione di base di hardware, ma strumenti più evoluti, che possano avere un impatto sulla nostra attività, come piattaforme di comunicazione e scambio dati. Sono strumenti che stanno nascendo in questo periodo e sarebbe bene che l'Italia fosse all'avanguardia in questo settore, senza dipendere sempre da quanto realizzano le start-up della Silicon valley».

### **Pensa che la Piattaforma logistica nazionale (Pln) sia un'occasione in questo senso?**

«Si è avviata la nuova cabina di regia di Uirnet, di cui Fedespedi è parte assieme a molti altri soggetti. Genova è stato il primo porto italiano a avere il proprio Port community system, ma anche l'unico a trasferirlo nella Pln, se si esclude il test della Spezia. Siamo legati al successo di questa iniziativa, volenti o nolenti. Lo sviluppo del sistema di Genova è legato a quello della Pln, per cui volenti o nolenti siamo favorevoli a questa iniziativa. Dopo due anni in cui non si era mosso niente abbiamo assunto una posizione critica. Ma non siamo stati gli unici a farlo e adesso c'è una riorganizzazione con un'apertura a un maggiore coinvolgimento di diversi soggetti. Pensiamo che aver dato la presidenza a Zeno D'Agostino possa essere positivo e che ci possano essere sviluppi del progetto».

**La parte green dei finanziamenti vi interessa o riguarda maggiormente i vettori?**

«Anche a noi interessa, dal momento che sempre più clienti ci chiederanno di studiare per loro soluzioni che siano sostenibili. Dovremo studiarne e misurarne a esempio l'impronta di carbonio, proporre spedizioni sempre più sostenibili, cercare itinerari che utilizzino modalità di trasporto più pulite: è questo che fanno gli spedizionieri, dobbiamo farci trovare preparati».

**Qual è il vostro impegno di fronte al collasso del traffico autostradale avvenuto quest'estate in Liguria?**

«Due settimane fa abbiamo presentato un documento al capo di gabinetto del ministero delle Infrastrutture, con la quantificazione dei danni subito dalle nostre aziende. Lo abbiamo aggiornato di recente sulla base delle richieste di precisazione che ci sono arrivate e lo abbiamo reinviato, a breve attendiamo la convocazione del Mit. Oltre al risarcimento, abbiamo chiesto che gli interventi siano programmati con cadenza almeno trimestrale e di essere invitati a far parte del tavolo di coordinamento degli interventi di manutenzione aperto alla prefettura di Genova. La ministro ci ha già dato conferma sulla partecipazione al tavolo e sulla programmazione degli interventi, sui risarcimenti invece dobbiamo entrare nel vivo al prossimo incontro».

## **Giamberini: "Anche Napoli ha sofferto, ma siamo riusciti a limitare i danni" / L'INTERVISTA**

"A Napoli, ormai da anni, si parla di dragaggi, e qualcosa di concreto è stato fatto ma ancora non basta perché i lavori ancora non sono stati terminati. Il vero problema è la lentezza con cui queste opere sono state portate avanti"

*di Matteo dell'Antico*

Napoli - «I nostri scali hanno retto bene alla crisi portata dall'emergenza coronavirus, segno che quelli campani sono porti vivaci e abituati a operare nell'emergenza». A sottolinearlo è **Ermanno Giamberini, presidente dell'associazione campana Corrieri spedizionieri ed autotrasportatori (Accea)**, numero uno della Confetra regionale e membro del consiglio direttivo di Fedespedi.

### **Per quale motivo l'emergenza Covid ha portato un calo dei traffici contenuto per gli scali campani rispetto ad altre realtà italiane?**

«Diciamo subito che i segni negativi, rispetto alle cifre che abbiamo raggiunto nel 2019, ci sono anche in Campania e non si possono di certo negare. Ma, a distanza di alcuni mesi dall'inizio dell'emergenza sanitaria, possiamo dire che le perdite sono state contenute se guardiamo ad altre realtà sparse sul territorio nazionale. Il motivo è dovuto al fatto che buona parte delle merci che vengono movimentate sulle nostre banchine sono prodotti alimentari destinati all'esportazione: parliamo di un settore che mai si è fermato in tutti questi mesi di pandemia».

### **Quali sono le opere necessarie per migliorare l'efficienza del porto di Napoli?**

«A Napoli, ormai da anni, si parla di dragaggi, e qualcosa di concreto è stato fatto ma ancora non basta perché i lavori ancora non sono stati terminati. Il vero problema è la lentezza con cui queste opere sono state portate avanti negli anni visto che di dragaggi se ne parla da oltre due decenni: serve maggiore velocità e i tempi devono essere ridotti altrimenti continueremo a perdere traffici. Purtroppo, molto spesso la burocrazia presente nel nostro Paese non permette di agire con quella velocità che invece spesso contraddistingue i nostri concorrenti stranieri. Oltre alle infrastrutture materiali, non dimentichiamoci, stanno ormai da anni assumendo una sempre maggiore importanza anche le infrastrutture digitali sulle quali è necessario investire ancora e il cui sviluppo è fondamentale se vogliamo migliorare la competitività delle nostre banchine e velocizzare la movimentazione delle merci».

### **L'attuale situazione del porto di Salerno invece qual è?**

«A Salerno, ad esempio, le opere di dragaggio sono andate avanti anche durante i mesi più critici di emergenza. Questo è un aspetto molto positivo soprattutto in chiave futura, visto che Salerno ha tra

i propri obiettivi quello di ritagliarsi un posto importante tra i porti italiani dove scalano navi da crociera: un business che ha subito un forte arresto con l'emergenza coronavirus, ma che si sta lentamente riprendendo».

**Tra pochi mesi dovrà essere nominato il nuovo presidente dell'Autorità di sistema. Spera in una conferma dell'attuale presidente Pietro Spirito?**

«Mi auguro di sì, perché ciò che è stato fatto in questi anni da Spirito è stato un buon lavoro in una situazione per nulla semplice: Spirito ha cercato, e in parte c'è riuscito, a smuovere una situazione ormai ferma da anni dopo molto tempo di commissariamento del porto. Non dimentichiamoci poi che è sempre più importante, per Napoli e Salerno, ragionare come un unico sistema portuale e non più come due porti divisi che sono in concorrenza tra loro. Spirito ha sempre cercato di fare capire a tutti gli operatori questo importante concetto».

**Che ruolo gioca, all'interno del sistema produttivo nazionale, il comparto della logistica?**

«La logistica italiana, come ha dimostrato l'emergenza Covid, è un irrinunciabile volano per l'intero sistema economico del Paese e deve perciò ripartire, affrontando le sue criticità e contando sui suoi punti di forza per affrontare le sfide globali e portare l'Italia al centro del panorama logistico internazionale. In particolare, il Sud Italia ha ancora una enorme potenzialità inespressa sulla quale vale la pena di investire».

## Shipping

# Blank sailing e bunker a basso costo fanno bene ai conti dei liner

Nel suo report annuale Fedespediti analizza le performance economico-finanziarie dei principali armatori del settore container, esclusa MSC i cui bilanci non sono pubblici



Dopo un 2019 in chiaroscuro, con alcune compagnie come COSCO che hanno ottenuto enormi profitti e altre in profondo rosso, i primi 6 mesi del 2020 hanno visto tutti i principali liner globali (esclusa la sudcoreana Hyundai) registrare un utile piuttosto consistente. Frutto, come noto, soprattutto dei blank sailings: la riduzione delle corse, attuata dagli armatori per adeguare l'offerta alla domanda, contrattasi fortemente a causa della pandemia di coronavirus, ha infatti consentito ai carrier del settore container di mantenere su livelli elevati i noli, e quindi di guadagnare di più a fronte di ogni container trasportato, anche se nel primo semestre di quest'anno il volume complessivo di box

movimentati via mare è calato di oltre 6 punti percentuali.

A confermare queste dinamiche sono i dati raccolti dal Centro Studi di Fedespedit – l'associazione italiana delle case di spedizione – che ha recentemente pubblicato (per il 5° anno consecutivo) il dossier "Le compagnie di navigazione: un'analisi economico-finanziaria - bilanci 2019 e semestrali 2020", in cui vengono presi in esame e confrontati i conti di CMA-CGM, Cosco, OOCL, Evergreen, Hapag-Lloyd, Hyundai MM, Maersk, Wan Hai, Yang-Ming e ZIM. Manca ovviamente all'appello MSC, poiché il liner svizzero controllato dalla famiglia Aponte non rende pubblici i propri bilanci.

Per quanto riguarda il 2019, a registrare l'andamento più soddisfacente sono state COSCO, con un utile di 1,4 miliardi di dollari (su un fatturato di 21,7 miliardi), e OOCL (oggi parte dello stesso gruppo COSCO) con un risultato netto positivo per 1,3 miliardi di dollari (fatturato 6,8 miliardi di dollari). Bene anche il carrier tedesco Hapag Lloyd, con un risultato positivo per 418 milioni di dollari su un fatturato di 14,1 miliardi.

Maersk ha chiuso invece lo scorso anno con una perdita di 44 milioni di dollari (su un fatturato di 38,8 miliardi di dollari, il più elevato della classifica), ma CMA CGM ha fatto molto peggio registrando un rosso di 219 milioni di dollari (su ricavi pari a circa 30 miliardi di dollari).

In territorio nettamente negativo i due carrier asiatici Hyundai Merchant Marine (-506 milioni di dollari su un fatturato di 4,7 miliardi) e Yang Ming (-129 milioni su 4,8 miliardi di fatturato).

Hanno invece contenuto le perdite sia ZIM, che si è fermata a -13 milioni (3,3 miliardi il fatturato), che Evergreen, che ha registrato un risultato negativo per 7 milioni di dollari nel 2019, a fronte di un fatturato di 6,1 miliardi.

Il Centro Studi di Fedespedit fa poi notare che molte delle società menzionate sono pesantemente indebitate, alcune anche per importi superiori al capitale proprio.

Questo il quadro dello scorso anno, e di solito il report dell'associazione si sarebbe fermato qua. Ma, data l'eccezionalità della situazione, Fedespedit ha ritenuto di particolare rilevanza monitorare l'andamento di 6 delle 10 società già menzionate anche in relazione ai primi 6 mesi dell'anno, per verificare l'impatto dell'epidemia di coronavirus sull'industria marittima.

Impatto che come si sa è stato molto forte e particolarmente gravoso per alcuni settori, come quello delle crociere che di fatto è stato obbligato a fermarsi per alcuni mesi, con grave danno economico per i suoi player principali.

Ma il segmento dei container ha vissuto una storia diversa, pienamente confermata dai numeri messi in fila da Fedespedit: le shipping line, tramite le blank sailing – ovvero la cancellazione di un certo numero di partenze sui servizi di linea, conseguente al calo della domanda di trasporto – hanno controllato l'offerta di stiva e il prezzo dei noli.

E l'effetto positivo di questa operazione è evidente sui conti semestrali dei carrier: salvo Hyundai, la cui condizione di sofferenza sembrerebbe essere ormai strutturale, infatti, tutte le altre compagnie considerate in questa seconda analisi (CMA CGM, Evergreen, Hapag Lloyd, Maerk Line, Wan Hai Lines, ZIM) hanno archiviato l'H1 2020 con risultati positivi. Dinamica a cui ha contribuito, oltre al citato discorso del blank sailings, anche il basso costo del bunker, legato al crollo del barile di greggio.

**F.B.**

## Si rischia il caos nei controlli radiometrici in porti e aeroporti: Confetra scrive a Patuanelli

Il presidente della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica (Confetra), Guido Nicolini, ha preso carta e penna e ha scritto al Ministro dello sviluppo economico, Stefano Patuanelli, e per conoscenza alla Ministra dei trasporti, Paola De Micheli, richiamando la loro attenzione sulla materia dei controlli radiometrici sulle merci in importazione. La normativa che riguarda questa delicata materia è in via di aggiornamento ed entro il 15 dicembre dovrà essere emesso un decreto del Mise che fisserà le regole e l'elenco dei prodotti cui dovrà applicarsi la sorveglianza radiometrica in sede di sdoganamento presso i luoghi di entrata delle merci in Italia, principalmente porti e aeroporti.

“Da quella stessa data, qualora il decreto non venisse emanato (è previsto il concerto con i Ministri degli Affari Esteri, della Salute, dell'Ambiente, del Lavoro, la consultazione dell'Agenzia Dogane e Monopoli e dell'Ispettorato Nazionale per la Sicurezza Nucleare, nonché la notifica preventiva alla Commissione Europea!), entreranno in vigore le disposizioni del Decreto Legislativo n.101/2020 che hanno esteso a dismisura l'elenco dei prodotti assoggettati a controllo radiometrico” si legge nella missiva di Confetra. “E' urgente e necessario impedire che questo accada, Signor Ministro, se non si vuole assistere alla paralisi dei nostri porti e aeroporti in una fase economica e sociale già così compromessa come quella attuale: serve subito una modifica legislativa che consenta di continuare con le attuali regole i controlli radiometrici all'importazione anche dopo il 15 dicembre”.

Secondo il presidente di Confetra “quelle regole hanno dimostrato di essere efficaci scongiurando qualsiasi rischio di contaminazione radioattiva e soprattutto sono in linea con quelle degli altri Stati Comunitari. Non sarebbe né logico né giustificato aggravarle così come previsto nel Decreto Legislativo n.101/2020”. La palla ora passa al ministero competente.

CONTAINER. I BIG MONDIALI SI DIFENDONO MODIFICANDO I SERVIZI E MANTENENDO ALTI I NOLI. L'ANALISI DI FEDESPEDI

## Il virus spaventa gli armatori, ma non li ferma

GENOVA

Riserve di cassa in molti casi sufficienti ad affrontare la crisi, ma soprattutto ricorso strategico a un fenomeno che spedizionieri e agenti marittimi hanno imparato a conoscere meglio di quanto avessero fatto in passato: il blank sailing, ovvero la cancellazione sistematica di porti o aree geografiche dalla normale rotazione dei servizi per mantenere alti i noli. Così in questi mesi le più grandi compagnie marittime al mondo si sono difese dalla pandemia, mettendo al sicuro i conti e, spesso, la propria sopravvivenza.

L'analisi del Centro Studi Fedespedit prende in considerazione bilanci e comportamento di Cma-Cgm, Cosco, Oocl, Evergreen, Hapag-Lloyd, Hyundai MM, Maersk, Wan Hai,

Yang-Ming e Zim. Mancano all'appello i dati finanziari di Msc, seconda linea al mondo, che non ha obbligo di depositarli.

«Dopo un 2018 con risultati in chiaro e sicuro – è il commento degli analisti di Fedespedit – il 2019 è stato un anno nel complesso positivo, con

buoni livelli della redditività operativa (ROS), con l'eccezione di Hyundai MM e Yang Ming. Il rapporto d'indebitamento bancario è per alcune società elevato, con debiti finanziari totali (banche, leasing, ecc.) nettamente superiori al capitale proprio». Le aziende del settore "hanno mediamente una "cassa" elevata, anche se non sempre

adeguata al volume delle passività a breve. I livelli della redditività operativa (debiti finanziari a breve e M-L/Ebitda) non sempre sembrano in linea con gli impegni finanziari assunti, collocandosi in alcuni casi su valori molto elevati (è il caso di Evergreen, Cosco, Yang Ming). Nel caso di Hyundai MM l'indice assume valore inferiore allo zero a causa di un Ebitda negativo».

«Se il 2019 può essere giudicato un anno nell'insieme abbastanza positivo per lo shipping, la stessa cosa non si può dire naturalmente per l'anno in corso. La crisi internazionale indotta dal Covid-19 si è riflessa infatti pesantemente sui volumi trasportati, che nel periodo gennaio-giugno hanno visto una

flessione complessiva del 6,8%». La strategia messa in atto dai carrier si è sostanziata nel positivo andamento dei risultati di bilancio per il primo semestre dell'anno in corso, nonostante la netta flessione dei volumi trasportati.

«I fattori che maggiormente hanno inciso sono la riduzione del costo del bunker (almeno nella prima parte dell'anno), una gestione più efficiente delle navi e, più in generale, una grande attenzione al contenimento dei costi. Ma anche un andamento positivo dei noli, anche rispetto all'andamento del carburante. Per alcune società (es. Maersk, Cma-Cgm) i risultati sono anche la conseguenza della riorganizzazione delle società stesse e dei loro modelli di business».

R.E. —



Una nave portacontainer Evergreen nel porto di Los Angeles

LUNEDÌ 5.10.2020

CORRIERE DELLA SERA

38

Imprese

L'Economia

TRASPORTO MERCI

# LOGISTICA, SI PUÒ SALPARE SE IL FISCO SALE A BORDO

Persi venti miliardi di fatturato, la resilienza dei porti container

La richiesta di sgravi per il settore che, con l'indotto, dà lavoro a 1,5 milioni di addetti

di **Andrea Salvadori**

**A**nnus horribilis il 2020 per il settore dei trasporti e della logistica. L'impatto della pandemia del coronavirus e del blocco delle attività economiche ha provocato il crollo del fatturato degli operatori del settore. «L'Italia è un Paese che vive di esportazioni e dunque non può che risentire negativamente della contrazione del commercio internazionale — spiega Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la confederazione nazionale dei trasporti e della logistica —. Secondo i dati dell'Organizzazione mondiale del commercio, gli scambi globali hanno toccato nel trimestre giugno, luglio e agosto punte al ribasso del 14%, mentre per fine anno la previsione è di una diminuzione dei volumi trasportati compresa tra il 18 e il 22%». In questo scenario, la logistica si avvia a chiudere il 2020, secondo le proiezioni del centro studi di Confetra, «con una diminuzione dei volumi trasportati del 20%, il che significa circa 80 milioni di tonnellate di merci in meno rispetto ai circa 150 milioni che sono movimentate ogni anno nel nostro paese in entrata ed in uscita».

## Letture

Applicando la stessa percentuale negativa al fatturato, il settore dovrebbe chiudere l'anno con un giro d'affari di 65 miliardi, ovvero 18/20 miliardi di perdite rispetto agli 85 miliardi del 2019». Analizzando il comparto, «ci sono attività che stanno subendo meno i contraccolpi della pandemia, come i porti container ad esempio, per i quali prevediamo una chiusura d'anno con una diminuzione dei volumi trasportati di circa il 10-15%. Il calo per le ferrovie merci sarà compreso tra il 20% e il 25%, quello dei corrieri b2b oltre il 30%, mentre per il trasporto su gomma la contrazione dovrebbe superare



**Confetra**  
Ivano Russo,  
direttore generale

il 40%. L'impatto è stato poi molto duro sul cargo aereo: le merci trasportate hanno subito flessioni fino al 70% e diminuiranno tra il 50 e il 60%, anche perché sempre più spesso i carichi viaggiano nella pancia degli aerei passeggeri, la maggior parte dei quali sono stati cancellati a partire dallo scorso febbraio», dice ancora Russo. Il rimbalzo della produzione industriale a partire da maggio e giugno, rafforzatosi a luglio con un aumento del 7%, ha permesso al settore di ripartire, «ma la vera incognita è quello che succederà questo inverno: se i traffici internazionali non torneranno a livelli normali, per l'economia italiana e di conseguenza per la logistica sarà dura». Anche perché nel nostro paese le imprese del settore sono in grande prevalenza di piccole dimensioni e hanno dunque le spalle meno larghe dei competitor internazionali: delle circa 50 mila aziende operative in Italia, oltre l'85% fattura infatti meno di 5 milioni e ha in media un numero di addetti inferiore a dieci.

«Il nostro è un settore ad alta intensità di manodopera, con una forza lavoro composta da corrieri, autisti, macchinisti, portuali, operatori di magazzini, oltre che da quadri, data scientist, manager, addetti alle scorte, manutentori delle flotte, lavoratori delle officine. Gli addetti diretti so-

no circa 800 mila, mentre se si conta il primo cerchio dell'indotto arriviamo a 1,5 milioni. Il costo del lavoro è dunque spesso la prima voce nei bilanci delle nostre aziende», spiega Russo.

## I meccanismi

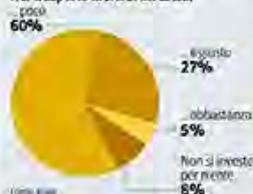
Durante il lockdown, le imprese della logistica sono rimaste aperte per garantire il trasporto delle merci consentite, tanto che l'emergenza ha dato al settore una maggiore visibilità rispetto al recente passato, come si evince da una ricerca realizzata da Ipsos. «D'altro canto, le aziende hanno potuto così fruire molto poco degli ammortizzatori sociali e il costo del lavoro è rimasto uguale a fronte di un fatturato in forte diminuzione, creando grandi difficoltà agli operatori», afferma Russo. Partendo da questa considerazione, le associazioni del settore stanno premendo perché il governo e il Parlamento riducano in maniera significativa il cuneo fiscale, potendo tra l'altro presto contare sulle risorse del Recovery Fund. «Sarebbe necessario introdurre un taglio degli oneri contributivi a carico delle imprese di almeno il 20-30%. Se no il settore non sarà in grado di mantenere il livello occupazionale, soprattutto dopo la fine del blocco dei licenziamenti», conclude Russo.

© CONFETRA/STUDIOVIA

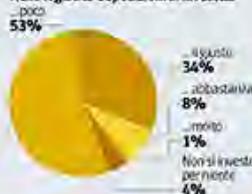
## Il gap da colmare

La percezione sugli investimenti nel settore trasporto merci e logistica in Italia

**Nel trasporto merci si investe...**



**Nella logistica e spedizioni si investe...**



Percentuale di intervistati che ritiene che nel 2020 dal Paese europeo si investa di più rispetto all'Italia

**+58%**  
per il trasporto merci

**+57%**  
per logistica e spedizioni



GREGORI (SPEDIZIONIERI TRIESTE) SUL FUTURO DELLO SCALO

## «Bene Hhla, adesso il porto franco»

Il governo chiamato dalla Regione a chiarire il regime extradoganale presso la Ue

**ALBERTOGHARA**

GENOVA. "Il porto franco di Trieste non è zona franca comunitaria, è territorio extradoganale. Il governo deve chiarirlo all'Unione europea", afferma a "L'Avvisatore Marittimo" Walter Gregori, segretario generale dell'associazione spedizionieri di Trieste e di Confetra Friuli Venezia Giulia. Gli spedizionieri triestini hanno accolto positivamente l'annuncio dell'ingresso di Hhla nella Piattaforma logistica di Trieste e confidano che possa diventare un'opportunità anche maggiore quando verrà chiarito a livello europeo un "equivoco" che dura ormai da parecchi anni. "Nei primi anni 1990 - spiega Gregori - l'Italia ha comunicato all'Unione europea che quella di Trieste è una zona franca doganale comunitaria. È un dato che è rimasto anche nel Codice doganale europeo, ma che va cambiato. Bisogna che il governo italiano lo chiarisca all'Unione europea".

La differenza è che con l'extradoganalità il porto franco di Trieste non fa parte del territorio doganale dell'Unione, anche se è parte del suo territorio fiscale e politico. Ma questo non viene riconosciuto se la classificazione a livello europeo rimane quella di zona franca comunitaria, comunicata erroneamente all'Unione. "L'extradoganalità - dice il segretario degli spedizionieri - dà l'opportunità

di lavorare le merci che passano per il porto in regime extradoganale, è un valore aggiunto. Non va contro gli interessi dell'Italia, anzi, favorisce il reshoring di attività che oggi sono andate all'estero".

L'opera di sensibilizzazione da parte degli operatori portuali ha portato nei giorni

scorsi un primo passo importante, con la responsabilizzazione da parte della Regione Friuli Venezia Giulia. Una mozione bipartisan approvata in Consiglio regionale il primo ottobre scorso impegna la Giunta a attivarsi per sostenere presso il Governo la piena attuazione del regime giuridico. "Perché il regime si

realizzi - ha detto l'assessore regionale alle Infrastrutture, Graziano Pizzimenti - è necessario che il Governo notifichi alla Commissione europea l'esclusione dei punti franchi dal territorio doganale dell'Unione, attivando la procedura presso le istituzioni comunitarie".

In una nota, Confetra FVG afferma che "era ed è competenza dello Stato membro indicare all'Unione europea quali siano i territori extradoganali, fra cui si deve porre il porto di Trieste, come sanzionato da norme di diritto internazionale pubblico". Il riconoscimento di questo status giuridico avrebbe conseguenze anche sulla funzionalità della PZL.

All'interno della Piattaforma, di cui Hhla sta acquisendo il 50,01 per cento affiancandosi ai soci fondatori Francesco Parisi spa e Leop, sarà presente il porto franco dello scalo legnami e questo farà sì che probabilmente tutta l'area diventi porto franco.

di G. MARZULLI/ANSA/STAMPALIBRI

## Allarme sui controlli radiometrici: Confetra chiama Patuanelli

Il presidente della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica (Confetra), Guido Nicolini, ha preso carta e penna e ha scritto al Ministro dello sviluppo economico, Stefano Patuanelli, e per conoscenza alla Ministra dei trasporti, Paola De Micheli, richiamando la loro attenzione sulla materia dei controlli radiometrici sulle merci in importazione. La normativa che riguarda questa delicata materia è in via di aggiornamento ed entro il 15 dicembre dovrà essere emesso un decreto del Mise che fisserà le regole e l'elenco dei prodotti cui dovrà applicarsi la sorveglianza radiometrica in sede di sdoganamento presso i luoghi di entrata delle merci in Italia, principalmente porti e aeroporti.

“Da quella stessa data, qualora il decreto non venisse emanato (è previsto il concerto con i Ministri degli Affari Esteri, della Salute, dell'Ambiente, del Lavoro, la consultazione dell'Agenzia Dogane e Monopoli e dell'Ispettorato Nazionale per la Sicurezza Nucleare, nonché la notifica preventiva alla Commissione Europea!), entreranno in vigore le disposizioni del Decreto Legislativo n.101/2020 che hanno esteso a dismisura l'elenco dei prodotti assoggettati a controllo radiometrico” si legge nella missiva di Confetra. “E' urgente e necessario impedire che questo accada, Signor Ministro, se non si vuole assistere alla paralisi dei nostri porti e aeroporti in una fase economica e sociale già così compromessa come quella attuale: serve subito una modifica legislativa che consenta di continuare con le attuali regole i controlli radiometrici all'importazione anche dopo il 15 dicembre”.

Secondo il presidente di Confetra “quelle regole hanno dimostrato di essere efficaci scongiurando qualsiasi rischio di contaminazione radioattiva e soprattutto sono in linea con quelle degli altri Stati Comunitari. Non sarebbe né logico né giustificato aggravarle così come previsto nel Decreto Legislativo n.101/2020”. La palla ora passa al ministero competente.

## **ANITA: Baumgartner, investire sulla logistica scelta per il futuro sostenibile. Non è solo un costo**

**Author** : red

**Date** : 9 Ottobre 2020

(FERPRESS) - Napoli, 9 OTT – “La logistica non è solo un costo, è un fattore determinante per l’economia in generale come ha dimostrato anche nella fase del lockdown, ma se investe sull’innovazione diventa addirittura un elemento di costruzione di un futuro ambientalmente”. E’ una difesa convinta e appassionata dell’autotrasporto quella di Thomas Baumgartner all’Assemblea di ANITA, l’Associazione nazionale degli autotrasportatori automobilistici, da lui presieduta.

Baumgartner da sempre difende una logistica intesa come valore aggiunto, e non un elemento di costo da comprimere ad ogni costo, dando vita ad una concorrenza che finisce per rivolgersi contro l’evoluzione dello stesso settore. Nella crisi pandemica da Covid-19, la logistica ha mostrato tutta l’importanza del suo ruolo: nessuna impresa si è fermata, è stato garantito il trasporto delle merci sia per le imprese che per i consumatori. Il settore, però ha bisogno di innovazione e di uscire anche dalla dimensione del “piccolo è bello”: l’occasione della pandemia può essere utile proprio per favorire l’integrazione e gli investimenti su nuovi mezzi, capaci di aprire una nuova era anche per il rispetto degli equilibri ambientali, dati gli ambiziosi programmi che l’Unione Europea ci pone per la riduzione delle emissioni di Co2, che con le ultime decisioni del Parlamento sono diventate ancora più severe.

Prima ancora, Baumgartner ha voluto fare una difesa dell’autotrasporto merci, che – secondo le statistiche – contribuisce solo per il 30% all’inquinamento atmosferico, mentre il 70% è riservato al traffico privato e passeggeri. Nonostante tutte le difficoltà – ha spiegato ancora il presidente di ANITA – le aziende di trasporto hanno investito grandi risorse nell’acquisto di mezzi che, pur continuando ad utilizzare i combustibili fossili, hanno livelli di inquinamento molto bassi e praticamente concorrenziali con i mezzi che utilizzano la combustione da fonti alternative, e per questo non vanno demonizzati. La strada del futuro, però, è di rivolgersi proprio alla possibilità di utilizzare le fonti alternative, e per questo è necessario che le scelte che saranno compiute con il Recovery Plan diano la giusta attenzione alla logistica e alla necessità di seguire i percorsi dell’innovazione. Nel futuro disegnato da Baumgartner, c’è una logistica che affida ai veicoli elettrici le modalità di trasporto in ambito cittadino, e l’utilizzo di mezzi che sfruttano le nuovi fonti ricavabili dalle energie rinnovabili sui trasporti di lunga distanza, nel mentre la crescita degli operatori logistici consente anche una razionalizzazione delle supply chain, puntando sull’integrazione e sull’intermodalità, e guardando soprattutto a contrastare la concorrenza proveniente dai paesi stranieri e dai vettori esteri, che costituiscono una pesante penalizzazione per il settore nel nostro Paese.

L’Assemblea di ANITA si tiene per due giorni a Napoli, con un’assemblea pubblica e una riservata agli associati. Dopo il saluto del presidente della Regione Vincenzo De Luca e la relazione del presidente Thomas Baumgartner, si è tenuta una tavola rotonda cui hanno partecipato Ennio Cascetta, amministratore unico di RAM S.p.A.; Francesco Vetrò, presidente GSE Spa; Natale Mazzuca, vicepresidente Confindustria; e infine il previsto intervento della ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli.

## In Italia e nel mondo rallentano gli investimenti nei terminal portuali (causa Covid)

Quanti e quali investimenti previsti nei terminal portuali italiani verranno posticipati o cancellati a causa dell'emergenza Covid? Questa è una delle domande che nelle ultime settimane sta tenendo banco nei convegni di settori che si sono succeduti in Italia. Le notizie che giungono dalle banchine e dalle associazioni di categoria non sono infatti molto rassicuranti.

Marco Conforti, ex presidente di Assiterminal e attuale membro del consiglio direttivo dell'associazione di categoria europea Feport, [in occasione della Naples Shipping Week ha pubblicamente sollevato il tema](#) spiegando che nei mesi a venire si assisterà a una sovraccapacità portuale rispetto alla domanda di movimentazione container, con conseguente riduzione dei *capital expenditure* (investimenti previsti). Una sovraccapacità peraltro ridimensionata perché, dai circa 60 milioni di Teu/anno previsti, secondo Drewry la nuova capacità portuale destinata a entrare sul mercato nel prossimo futuro calerà a 25 milioni di Teu/anno.

In Italia sono molti gli upgrade previsti in vari terminal portuali che potrebbe subire un rallentamento: a partire dai tre porti liguri (Vado Ligure, Genova e La Spezia), passando per Livorno, Civitavecchia e arrivando fino a Cagliari ([sull'assegnazione del terminal al Porto canale per il momento tutto tace](#)), a Taranto ([dove Yilport sta rivedendo al ribasso il proprio piano industriale](#)) e a Trieste. Da sottolineare, invece, casi come il Salerno Container Terminal perché, complice probabilmente anche il fatto che i volumi siano cresciuti, nel corso del 2020, nonostante emergenza pandemica e lockdown, [è stato portato a termine il piano d'investimento previsto in nuove gru e altri interventi a piazzale](#).

Allargando il campo d'osservazione, le previsioni della rivista World Cargo News dicono che nel 2020 verranno consegnate 207 gru di banchina ship-to-shore, un numero significativamente inferiore rispetto alle 243 del 2019 e alle 227 del 2018. Nel 2021 attualmente ne sono previste 137, ma questo numero potrebbe salire per effetto dello slittamento di consegne di gru da quest'anno al prossimo. Per questo tipo di macchine di sollevamento la ditta cinese Zpmc è largamente leader di mercato con il 69% di forniture, seguita da molto lontano da Liebherr, che detiene il 10% del market share, e Mitsui, con il 6%.

Sempre a proposito di terminalismo portuale, DynaLiners pochi giorni fa riportava la statistica secondo cui, a fine 2019, i primi cinque gruppi terminalistici mondiali hanno movimentato 245,8 milioni di Teu, il 30% circa del totale globale. Il leader di settore rimane Psa di Singapore (presente in Italia a Genova e Marghera), seguita da Cosco Shipping Ports (socio di minoranza a Vado Gateway), Apm Terminals (socio al 50,1% di Vado Gateway), Hutchison Ports e Dp World.

## Distribuzione vaccini in Italia: Confetra chiede coordinamento

Il momento della distribuzione sul mercato del vaccino anti Covid-19 si avvicina e la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica (Confetra) è preoccupata che possa mancare un coordinamento fra i vari attori della catena che saranno chiamati a fare la propria parte.

In una lettera indirizzata alla Ministra dei trasporti, Paola De Micheli, il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha scritto: “I nostri operatori delle spedizioni internazionali aeree ci segnalano un importante fermento operativo, soprattutto presso le cargo city di Malpensa e Fiumicino, per prepararsi al meglio alla prossima auspicata distribuzione dei vaccini anti Covid-19. Si tratterà di uno sforzo logistico e organizzativo di non poco conto per tutta la supply chain. I numeri parlano chiaro”.

Secondo quanto riportato dalla confederazione romana nel 2019 sono state circa 9 milioni le dosi di vaccino anti influenzale distribuite (copertura circa 15,6% della popolazione), mentre quest’anno le Regioni hanno fatto acquisti per 17 milioni di dosi alle quali andranno aggiunte, come annunciato in questi giorni anche da autorevoli esponenti del Governo, 3 milioni di dosi del nuovo vaccino anti Covid-19 molto probabilmente disponibili e distribuibili già entro l’anno. “In caso di esito positivo (dei test, ndr), come tutti auspichiamo, il primo trimestre del 2021 potrebbe vederci impegnati a distribuire altre 20/30 milioni di dosi di quest’ultimo. Sarà un lavoro assai complesso che coinvolgerà scali aeroportuali, hub e magazzini per la conservazione refrigerata, vettori aerei, spedizionieri, attività doganali e di sicurezza, distribuzione di ultimo miglio a temperatura controllata” sottolinea Nicolini.

Che infine aggiunge: “Il nostro Paese non ha mai sostenuto un simile sforzo distributivo, in tale ambito, e sento il dovere di segnalare a te, nostro Ministro di riferimento – così come al Ministro Speranza, al Commissario Arcuri, al Direttore Minenna – l’utilità di un qualche tavolo di coordinamento e di raccordo tecnico operativo che coinvolga gestori degli hub logistici, rappresentanze degli operatori, istituzioni. Mi parrebbe un bel modo di ‘fare Sistema Paese’ e prepararsi, in maniera serena ma strutturata e pianificata, a questa importante sfida”.

## Intervista

di Nicola Saldutti

# «Logistica, ora in Italia serve politica industriale Merce? Servizio pubblico»

## Cascetta: una bolletta di 20 miliardi all'anno

Ci sono cose che non si vedono, senza le quali però tutto si fermerebbe. «La logistica, per esempio. Ci siamo accorti della sua strategicità durante l'emergenza del lockdown. Potremmo dire che è quell'insieme di fattori che ci tiene sempre a cinque giorni di distanza dalla carestia...Durante l'emergenza Covid ci sono stati gli angeli degli ospedali, ma anche gli angeli che guidavano i camion per trasportare medicine e beni alimentari...».

Ennio Cascetta, presidente di Ram-Logistica, Infrastrutture e Trasporti spa (società del Mit) - ci tiene a dirlo: «Certo, le infrastrutture sono una priorità, ma attenti a perdere di vista che è necessaria una politica industriale per la logistica sostenibile. Serve una visione che ci consenta di affrontare la questione in termini di sostenibilità economica, ambientale e sociale. E possiamo farlo. Durante l'emergenza abbiamo scoper-



Spesso ci sono le risorse finanziarie ma non le capacità di spesa, da parte delle stazioni appaltanti



Le infrastrutture sono una priorità ma serve una politica industriale per la logistica sostenibile

to che non è una cosa astratta ma che fonda la vita stessa della nostra società». Succede però che il 70% del trasporto su ferro o su gomma verso l'Europa faccia capo a imprese non italiane: «Cosa che ci rende vulnerabili, dal momento che noi siamo un Paese esportatore. Bisogna agevolare l'aggregazione delle imprese, che sono sottocapitalizzate. Come è accaduto per gli armatori. Finora non ce ne siamo occupati e abbiamo investito poco». La prova? «Le imprese del made in Italy comprano e vendono tutto franco-fabbrica, tutto quello che avviene dopo, riguarda la logistica. Che è un servizio, e come tale si può cambiare, come accade per gli operatori telefonici. Siamo ancora in tempo per una politica industriale». Secondo alcune stime le inefficienze del sistema si trasformano in una bolletta logistica che va dai 15 ai 20 miliardi (fino a 70 secondo alcuni). Uno spreco che si traduce in con-

gestione delle reti, in maggiore inquinamento. Una svolta è rappresentata dal Tem, treno europeo merci, 750 metri di lunghezza, 4 di altezza a 2 mila tonnellate. «Per questo sono decisivi gli investimenti per il Frejus e il Brennero. Serve un riequilibrio tra gomma e treno. In Germania il rapporto è 70-30. Potremmo andare in quella direzione». Uno spreco di 15 miliardi l'anno, vuol dire 150 miliardi persi in dieci: «Quasi quanto le risorse del recovery fund. Vuol dire essere meno competitivi, bisogna comprimere questa bolletta. Le infrastrutture, dalla Gronda al Passante di Bologna, all'accesso dei treni in banchina sono decisive, ma attenzione a concentrarsi solo su questo. Il nodo è la capacità, anzi l'incapacità di spesa delle stazioni appaltanti». Il grande paradosso: ci sono le risorse ma non la capacità di spendere. «Rfi investe 6-7 miliardi all'anno per nuove opere, Anas si ferma a 500 milio-



**Trasporto**  
 Ennio Cascetta, presidente di Ram-Logistica, Infrastrutture e Trasporti



**Su Corriere.it**  
 Tutte le informazioni e aggiornamenti di politica industriale sul sito online del «Corriere della Sera»

ni, Autostrade con tutto quello che sta accadendo, è praticamente a quota zero. Non è sostenibile. La capacità di spesa è pari alla metà delle risorse disponibili. Serve una riflessione strategica sulle stazioni appaltanti. Ma bisogna farlo in fretta. E pianificare una politica industriale logistica con le infrastrutture che già ci sono». Per esempio? «Ci sono già finanziamenti per 5 milioni per formare autisti che seguono corsi di guida sicura e sostenibile. Risparmiano benzina, dunque emissioni. Perché non consentire a questi autisti certificati di guidare sabato e domenica? Non vuol dire liberi tutti, ma premiare la qualità. Andare avanti con il ricambio dei mezzi. E poi c'è un punto sulla quale serve una svolta: il trasporto merci va considerato un servizio di interesse economico generale. Come per i passeggeri». Ma non è la stessa cosa? «Sa che durante il lockdown per molti imprenditori sarebbe stato conveniente non far girare i mezzi. Lo hanno fatto lo stesso, anche in perdita, perché altrimenti gli italiani non avrebbero avuto medicine e alimenti. Mi sembra un servizio pubblico, questo. Anche se lo Stato deve fare lo Stato e il mercato il mercato». A proposito di burocrazia, i fogli di accompagnamento delle merci sono ancora cartacei.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## **Nicolini (Confetra) al Governo: "Distribuzione vaccini, subito un Tavolo di coordinamento"**

**Roma - Il presidente di Confetra, Guido Nicolini, scrive al Governo chiedendo quanto prima un Tavolo operativo di coordinamento per pianificare la distribuzione dei vaccini anti influenzali, anche con il coinvolgimento dei vari soggetti coinvolti nella fase logistica: hub logistici, rappresentanze degli operatori e istituzioni.**

«I nostri operatori delle spedizioni internazionali aeree ci segnalano un importante fermento operativo, soprattutto presso le Cargo City di Malpensa e Fiumicino, per prepararsi al meglio alla prossima auspicata distribuzione dei vaccini anti Covid-19» - si legge nella lettera che il presidente di Confetra ha rivolto alla ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli- **«Si tratterà di uno sforzo logistico ed organizzativo di non poco conto per tutta la supplychain logistica. I numeri parlano chiaro. Nel 2019 sono state circa 9 milioni le dosi di vaccino anti influenzale distribuite (copertura circa 15,6% della popolazione) quest'anno le Regioni hanno fatto acquisti per 17 milioni di dosi alle quali andranno aggiunte, come annunciato in questi giorni anche da autorevoli esponenti del Governo, 3 milioni di dosi del nuovo vaccino anti Covid-19 molto probabilmente disponibili e distribuibili già entro l'anno.** In caso di esito positivo, come tutti auspichiamo, il primo trimestre del 2021 potrebbe vederci impegnati a distribuire altre 20/30 milioni di dosi di quest'ultimo. Sarà un lavoro assai complesso che coinvolgerà scali aeroportuali, hub e magazzini per la conservazione refrigerata, vettori aerei, spedizionieri, attività doganali e di sicurezza, distribuzione di ultimo miglio a temperatura controllata. Il nostro Paese non ha mai sostenuto un simile sforzo distributivo, in tale ambito, e sento il dovere di segnalare a Te, nostro Ministro di riferimento – così come al Ministro Speranza, al Commissario Arcuri, al Direttore Minenna –l'utilità di un qualche **tavolo di coordinamento e di raccordo tecnico operativo che coinvolga gestori degli hub logistici, rappresentanze degli operatori, istituzioni. Mi parrebbe un bel modo di "fare Sistema Paese" e prepararsi, in maniera serena ma strutturata e pianificata, a questa importante sfida»**

## Confetra al governo: in arrivo milioni di dosi di vaccino, sforzo logistico enorme. Subito un tavolo di raccordo

Milano – Diciassette milioni di dosi anti-influenzale, a cui andranno aggiunte, come annunciato in questi giorni da autorevoli esponenti del governo, 3 milioni di dosi del nuovo **vaccino anti Covid-19**, probabilmente disponibili e distribuibili già entro l'anno. Dosi, come tutti auspicano, potrebbero lievitare fino a 2-30 milioni nel primo trimestre 2021. Sono i numeri che riporta nero su bianco **Guido Nicolini**, presidente di Confetra, in una lettera diretta alla ministra Trasporti, **Paola De Micheli**, e in copia anche al ministro della Salute **Roberto Speranza**, al commissario **Domenico Arcuri** e al direttore dell'Agenzia delle Dogane, Marcello Minenna.

“I nostri operatori delle spedizioni internazionali aeree ci segnalano un importante fermento operativo, soprattutto presso le **Cargo City di Malpensa e Fiumicino**, per prepararsi al meglio alla prossima auspicata distribuzione dei vaccini anti Covid-19”, avverte Nicolini. “Si tratterà di uno sforzo logistico ed organizzativo di non poco conto per tutta la supply chain logistica”, aggiunge. I numeri parlano chiaro: “Nel 2019 sono state circa 9 milioni le dosi di vaccino anti influenzale distribuite (copertura circa 15,6% della popolazione), quest'anno le Regioni hanno fatto acquisti per 17 milioni di dosi alle quali andranno aggiunte, come annunciato in questi giorni anche da autorevoli esponenti del governo, 3 milioni di dosi del nuovo vaccino anti Covid-19 molto probabilmente disponibili e distribuibili già entro l'anno”.

In caso di esito positivo, sottolinea **Nicolini**, “il primo trimestre del 2021 potrebbe vederci impegnati a distribuire altre 20/30 milioni di dosi di quest'ultimo. Sarà un lavoro assai complesso che coinvolgerà scali aeroportuali, hub e magazzini per la conservazione refrigerata, vettori aerei, spedizionieri, attività doganali e di sicurezza, distribuzione di ultimo miglio a temperatura controllata. Il nostro Paese non ha mai sostenuto un simile sforzo distributivo, in tale ambito, e sento il dovere di segnalare l'utilità di un qualche tavolo di coordinamento e di raccordo tecnico operativo che coinvolga gestori degli hub logistici, rappresentanze degli operatori, istituzioni. Mi parrebbe un bel modo di 'fare Sistema Paese' e prepararsi, in maniera serena ma strutturata e pianificata, a questa importante sfida”.

## Tra le priorità ferroviarie italiane i collegamenti con i porti secondo Fercargo

I collegamenti ferroviari con i porti figurano tra le priorità che Fercargo, l'associazione delle imprese ferroviarie attive in Italia (Gruppo Fsi escluso), segnalato al Governo in vista del Recovery Plan. In occasione dell'appuntamento annuale Forum Mercintreno, il presidente di Fercargo, Luigi Legnani, ha evidenziato come le difficoltà causate dall'emergenza sanitaria possano rappresentare un'opportunità strategica per il sistema logistico ferroviario nazionale. In questo contesto Il recovery plan, in fase elaborazione, rappresenta un elemento decisivo per dare copertura economica ai progetti necessari.

Alcuni di essi secondo Fercargo sono: il completamento dei corridoi e l'adeguamento a standard europei della rete interessata al traffico delle merci, il collegamento con i porti, l'adeguamento degli interporti e dei terminal per sfruttare al meglio il grande potenziale del trasporto intermodale e una attenta valorizzazione dei raccordi ferroviari.

“Gli interventi infrastrutturali, che potremmo dire rappresentano l'hardware del sistema, devono però essere accompagnati da un'altrettanto profonda innovazione di quello che potremmo considerare il software del sistema, ovvero un quadro regolatorio adeguato” rileva ancora Fercargo. “Senza questo sviluppo sinergico e temporalmente coerente tra gli interventi infrastrutturali e l'implementazione delle regole, non si avrà un impiego efficiente delle imponenti risorse investite e non si registreranno quei miglioramenti della competitività del settore da tutti auspicata”.

Per questo è importante, conclude Fercargo, “il confronto fra tutti gli stakeholder sul tema del trasporto su ferrovia delle merci pericolose, oppure sull'effettuazione di treni pesanti”.

LOGISTICA

## Confetra Nord Est rinnova i vertici

Paolo Salvaro riconfermato alla presidenza



Publicato 3 ore fa il giorno 14 Ottobre 2020

Da Redazione 



VENEZIA – Confetra Nord Est ha rinnovato i suoi vertici durante l'assemblea tenutasi lunedì 12 Ottobre. **Paolo Salvaro** è stato confermato all'unanimità presidente per il prossimo triennio 2021-2023, mentre alla vicepresidenza è stato eletto **Andrea Ormesani**. Nel corso della riunione è stata anche accolta la domanda di ammissione a Confetra Nord Est dell'associazione delle imprese che si occupano di trasporti eccezionali, TEA (Trasportatori Eccezionali Associati).

Gran parte dei lavori dell'assemblea si sono focalizzati sulla situazione del porto di Venezia da mesi al centro di incertezze e tensioni che ne mettono in discussione il futuro e che, con l'entrata in funzione del Mose (lo scorso 3 Ottobre le paratoie hanno chiuso le tre bocche di porto in condizioni operative reali, con una marea lato mare a 130 cm e un livello della laguna rimasto alla Punta della Dogana – tra i 70 e i 75 cm) diventa davvero un porto regolato e non più di libero accesso, con tutte le conseguenze che questo avrà per le attività in banchina.

Nel suo intervento, Paolo Salvaro ha innanzitutto ringraziato "i colleghi per la fiducia che mi hanno voluto dare con questa riconferma". Poi, passando alle questioni che interessano più da vicino la categoria, ha detto: "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. Se alzate delle paratie del Mose rimangono basate su altezze di marea di 130 cm o simili è un pur sempre un problema, perché si tratterebbe di chiudere il porto 4-5 volte nei mesi invernali, se invece la quota di sollevamento sarà dai 110 cm, diventa un grosso problema perché avremo almeno 20 – 25 alzate e questo vuol dire di fatto chiudere il porto anche perché sottolineo che abbiamo adesso una conca di navigazione che ora non è funzionante per un grave danno ad una delle porte lato mare. Ci sarebbero comunque rallentamenti, ma adesso, a paratoie alzate non passa proprio nulla. Con la Venice Port Community alla quale abbiamo formalmente aderito giovedì scorso stiamo proprio dialogando con la commissaria al Mose **Elisabetta Spitz**, per capire cosa vogliono fare".

La comunità portuale vuole essere parte di quella cabina di regia che deciderà come e quando il Mose entrerà in funzione in caso di alte maree. "Assolutamente sì – continua il presidente Salvaro – le nostre esigenze devono essere tenute in adeguata considerazione perché il porto è vitale per Venezia. Il secondo punto, che come Confetra Nord Est non ci stancheremo di sottolineare, è quello della crocieristica, che è sempre al palo, senza soluzioni concrete, nonostante le promesse della ministra **Paola De Micheli** che parla di approdi provvisori. Non possiamo continuare così, dobbiamo arrivare ad un progetto definitivo che permetta a questa navi di arrivare in porto senza passare davanti a San Marco. Terzo ed ultimo problema, da risolvere al più presto è la nomina del nuovo presidente dell'[Autorità di Sistema portuale](#), perché attualmente abbiamo un Commissario che ovviamente può occuparsi solo dell'ordinaria amministrazione".

Il presidente Salvaro sottolinea anche l'importanza e il ruolo svolto dalla Venice Port Community, attiva già da qualche mese ma che nei giorni scorsi 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 naturalmente aderiamo 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. E parlare con una voce unitaria aiuterà senza dubbio nel dialogo con tutti gli enti e le realtà che debbono decidere sul porto di Venezia".

## Gasparato confermato alla guida degli interporti italiani

Verona – **Matteo Gasparato**, presidente dell’Interporto “Quadrante Europa” di Verona, è stato riconfermato all’unanimità per il prossimo triennio alla guida dell’**Unione degli Interporti Riuniti** (UIR), l’associazione nazionale dei soggetti gestori delle infrastrutture logistiche italiane. Sono stati anche nominati i **vicepresidenti Rocco Nastasi** (Interporto di Livorno), Vicario, **Giancarlo Cangiano** (Interporto Sud Europa) e **Claudio Ricci** (Interporto Campano).

“Una delle azioni principali della UIR – ha dichiarato **Matteo Gasparato** – sarà, nei prossimi mesi, il completamento del percorso legislativo della Riforma della “Legge 4 agosto 1990, n. 240”. Attualmente è in discussione una proposta di legge che recepisce in maniera puntuale le nostre aspettative e ci auguriamo che non venga stravolto l’iter parlamentare”.

“Il punto di partenza della UIR, per il prossimo triennio, – ha affermato il presidente – è ovviamente costituito dalle attività svolte negli ultimi anni di presidenza, a partire dalle interlocuzioni con il MIT, con il ministro **De Micheli** ed in particolare con il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, **Salvatore Margiotta**, con i quali sono in essere tavoli per il rilancio del trasporto ferroviario e dell’intermodalità. E poi – ha aggiunto – la rinnovata sinergia con **UIRNET** che ha dato avvio alla creazione di una cabina di regia, alla cui guida è stato nominato **Zeno D’Agostino**, che avrà il compito di coadiuvare e supportare il Consiglio di Amministrazione di UIRNet stesso nelle attività di elaborazione e nella realizzazione del nuovo Progetto di Piattaforma Logistica Digitale Nazionale, con il coinvolgimento di tutte le associazioni di categoria del trasporto”.

“Riteniamo – ha sottolineato **Gasparato** – che il sistema degli interporti italiani debba rivestire un ruolo strategico per lo sviluppo del comparto logistico e del sistema industriale italiano; lo ha mostrato in questo periodo di emergenza sanitaria, dimostrando di essere essenziale e organizzato. Gli interporti italiani devono essere reconsiderati delle infrastrutture strategiche per il Paese, e per questo sarà necessario che venga garantita la loro funzione di infrastrutture di interesse pubblico”.

Tra gli obiettivi per il prossimo triennio: la semplificazione amministrativa e fiscale per le società di gestione interportuale, la crescita dell’intermodalità nazionale mediante lo sviluppo di efficienti collegamenti tra interporti e porti italiani.

**Unione Interporti Riuniti**, che è ad oggi composta da 24 siti logistici, opera per promuovere e sviluppare l’intermodalità nel trasporto e nella logistica.

Pur potendo esprimere ancora notevoli potenzialità, la rete interportuale rappresenta oggi in Italia circa il 40 % del valore aggiunto rispetto a quello attivato da tutte reti nazionali della logistica, compreso il mare. Complessivamente la Rete nazionale degli interporti dispone di circa 43 milioni di mq di aree, di cui 32 milioni mq di servizi logistici, 3 milioni di mq di terminal e 5 milioni di mq di magazzini, **negli interporti italiani operano 1.200 aziende di trasporto con oltre 20.000 addetti**, circa 65 milioni sono le tonnellate di merci movimentate con 50.000 treni e 25.000 mezzi pesanti partiti/arrivati nel 2019.

## Confetra Nord Est preoccupata per i limiti imposti al porto di Venezia dal Mose

L'ultima assemblea di Confetra Nord Est che si è appena tenuta ha confermato (all'unanimità) Paolo Salvaro nel ruolo di presidente per il prossimo triennio 2021-2023 mentre alla vicepresidenza è stato eletto Andrea Ormesani. Nel corso della riunione è stata anche accolta la domanda di ammissione a Confetra Nord Est della associazione delle imprese che si occupano di trasporti eccezionali Tea (Trasportatori Eccezionali Associati).

Lo ha reso noto la stessa Confetra Nord Est spiegando che gran parte dei lavori dell'assemblea si sono focalizzati sulla situazione del porto di Venezia "da mesi al centro di incertezze e tensioni che ne mettono in discussione il futuro e che, con l'entrata in funzione del Mose (lo scorso 3 ottobre le paratoie hanno chiuso le tre bocche di porto in condizioni operative reali, con una marea lato mare a 130 cm e un livello della laguna rimasto – alla Punta della Dogana – tra i 70 e i 75 cm) diventa davvero un porto regolato e non più di libero accesso, con tutte le conseguenze che questo avrà per le attività in banchina".

Più nel dettaglio Salvaro ha detto: "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. Se le alzate delle paratie del Mose rimangono basate su altezze di marea di 130 cm o simili è pur sempre un problema, perché si tratterebbe di chiudere il porto 4-5 volte nei mesi invernali; se invece la quota di sollevamento sarà dai 110 cm, diventa un grosso problema perché avremo almeno 20 – 25 alzate e questo vuol dire di fatto chiudere lo scalo".

Il riconfermato presidente di Confetra Nord Est ha ricordato che attualmente "una conca di navigazione non è funzionante per un grave danno a una delle porte lato mare. Ci sarebbero comunque rallentamenti, ma adesso, a paratoie alzate non passa proprio nulla. Tramite la Venice Port Community, alla quale abbiamo formalmente aderito giovedì scorso, stiamo proprio dialogando con la Commissaria al Mose, Elisabetta Spitz, per capire cosa vogliono fare".

La comunità portuale vuole essere parte di quella cabina di regia che deciderà come e quando il Mose entrerà in funzione in caso di alte maree. "Le nostre esigenze devono essere tenute in adeguata considerazione perché il porto è vitale per Venezia" ha proseguito. "Il secondo punto, che come Confetra Nord Est non ci stancheremo di sottolineare, è quello della croceristica, che è sempre al palo, senza soluzioni concrete, nonostante le promesse della ministra Paola De Micheli che parla 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". Terza e ultima questione, anch'essa da risolvere urgentemente, è la nomina del nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale degli scali veneti perché attualmente il Commissario straordinario può occuparsi solo dell'ordinaria amministrazione.

Il presidente Salvaro ha sottolineato anche l'importanza e il ruolo svolto dalla Venice Port Community, attiva già da qualche mese ma che nei giorni scorsi 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 naturalmente aderiamo 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” ha concluso il presidente di Confetra in Veneto. “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 abbiano firmato il documento Confindustria, Camera di Commercio e Confcommercio. E parlare con una voce unitaria aiuterà senza dubbio nel dialogo con tutti gli enti e le realtà che debbono decidere sul porto”.

## Confetra tende la mano alle altre federazioni dei trasporti: “Troviamo un’intesa su alcuni punti”

“Come Confetra ci stiamo dando una nuova linea, o comunque una linea di collaborazione: noi dovremmo avere una visione più organica, trovare delle intese, fare dei ragionamenti costruttivi anche con altre associazioni rappresentative del settore”. Questa significativa apertura e invito alla condivisione e alla collaborazione tra federazioni italiane rappresentative del mondo dei trasporti è arrivata da Guido Nicolini, presidente di Confetra, in occasione di un webinar organizzato dall’AdSP del Mar Adriatico Settentrionale.

Il ramoscello d’ulivo viene offerto alle altre confederazioni “per cercare di presentare dei progetti, dei suggerimenti, laddove possibile condivisi, discussi prima. Poi è chiaro che su dieci progetti e situazioni magari saremo d’accordo e troveremo delle intese su 2, 3 o 4, ma almeno su quelli se almeno le presentiamo ai decisori politici e alle istituzioni in modo coeso penso che potremmo ottenere probabilmente un maggiore ascolto e soprattutto far capire a chi rappresenta il Governo e le istituzioni cosa vogliamo”.

Nicolini sostiene infatti che “presentare le richieste in modo diverso, e magari a volte anche un po’ strano, possa causare più confusione”.

La proposta di Confetra è rivolta in pratica ad altre federazioni come Confrasperto-Confcommercio, Confindustria, Federazione del Mare, Alis e altre.

## Controlli radiometrici: si rischia il caos

Il presidente della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica (Confetra), Guido Nicolini, ha preso carta e penna e ha scritto al ministro dello Sviluppo Economico, Stefano Patuanelli, e per conoscenza alla ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, richiamando la loro attenzione sulla materia dei **controlli radiometrici sulle merci in importazione**. La normativa che riguarda questa delicata materia è in via di aggiornamento ed entro il 15 dicembre 2020 dovrà essere emesso un decreto del Mise che fisserà le regole e l'elenco dei prodotti cui dovrà applicarsi la sorveglianza radiometrica in sede di sdoganamento presso i luoghi di entrata delle merci in Italia, principalmente porti e aeroporti.

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

“È urgente e necessario impedire che questo accada, Signor ministro, se non si vuole assistere alla **paralisi dei nostri porti e aeroporti** in una fase economica e sociale già così compromessa come quella attuale: serve subito una modifica legislativa che consenta di continuare con le attuali regole i controlli radiometrici all'importazione anche dopo il 15 dicembre”. Secondo il presidente di Confetra “quelle regole hanno dimostrato di essere efficaci scongiurando qualsiasi rischio di contaminazione radioattiva e soprattutto sono in linea con quelle degli altri Stati Comunitari. Non sarebbe né logico né giustificato aggravarle così come previsto nel Decreto Legislativo n.101/2020”. La palla ora passa al ministero competente.

Nicola Capuzzo



-  ROMA – L'emergenza Covid ha messo sotto gli occhi di tutti il ruolo fondamentale ricoperto dal settore della logistica e dei trasporti.
-  Con le spedizioni che non si sono mai fermate neanche durante il lockdown, è stata possibile la fornitura di materiale sanitario, dai medicinali ai dispositivi di protezione.
-  Augurandosi che il vaccino anti Covid possa essere già distribuito entro la fine dell'anno, **Confetra pensa già a come dovrà essere organizzata l'attività** e invia al Governo una lettera per chiedere collaborazione.
- 



“I nostri operatori delle spedizioni internazionali aeree -scrive il presidente **Guido Nicolini**- ci segnalano un importante fermento operativo, soprattutto presso le Cargo City di Malpensa e Fiumicino, per prepararsi al meglio alla prossima auspicata distribuzione dei vaccini anti Covid-19.

Si tratterà di uno sforzo logistico ed organizzativo di non poco conto per tutta la supply chain logistica.”

Basandosi sui dati della distribuzione del vaccino anti influenzale nel 2019, Confetra fa una considerazione: “Lo scorso anno sono state circa 9 milioni le dosi di vaccino anti influenzale distribuite (copertura di circa il 15,6% della popolazione), quest'anno le Regioni hanno fatto acquisti per **17 milioni di dosi** alle quali andranno aggiunte, come annunciato in questi giorni anche da autorevoli esponenti del Governo, **3 milioni di dosi del nuovo vaccino anti Covid-19** molto probabilmente disponibili e distribuibili già entro l'anno.

In caso di esito positivo, come tutti auspichiamo, il primo trimestre del 2021 potrebbe vederci impegnati a distribuire altre **20/30 milioni di dosi** di quest'ultimo.

Sarà un lavoro assai complesso che coinvolgerà scali aeroportuali, hub e magazzini per la conservazione refrigerata, vettori aerei, spedizionieri, attività doganali e di sicurezza, distribuzione di ultimo miglio a temperatura controllata.”

Il nostro Paese, scrive ancora Nicolini, **non ha mai sostenuto un simile sforzo distributivo**, in tale ambito, e, dice riferendosi alla ministra De Micheli, “sento il dovere di segnalare a te, nostro ministro di riferimento – così come al ministro Speranza, al commissario Arcuri, al direttore Minenna – l'utilità di un qualche tavolo di coordinamento e di raccordo tecnico operativo che coinvolga gestori degli hub logistici, rappresentanze degli operatori, istituzioni.

Mi parrebbe un bel modo di **fare Sistema Paese** e prepararsi, in maniera serena ma **strutturata e pianificata**, a questa importante sfida”.

## Riforma portuale, Nicolini (Confetra): "Doveva esserci una Cabina di regia?"

15 Oct, 2020

**Riforma portuale - Luigi Merlo, presidente Federlogistica: " Comitato di gestione dell'AdSP una maggiore responsabilizzazione da parte delle istituzioni" - "La faccia ce la devono mettere il sindaco e il presidente di Regione, in subordine gli assessori".**

**Lucia Nappi**

**LIVORNO - "La Riforma portuale doveva rappresentare un cambio di passo, per arrivare ad un sistema integrato in una logica nazionale. Tutto questo non è mai avvenuto, non si è mai arrivati ad una strategia che permettesse al sistema logistico e portuale di competere sul mercato europeo e globale".** Lo dice il vice presidente di Confindustria (con delega all'Economia del Mare) Natale MAZZUCCA, intervenendo stamani al tavolo di confronto sul tema della **Riforma portuale a quattro anni dalla sua entrata in vigore**. Un incontro, in forma digitale, una sorta di "tagliando" per mettere a fuoco quello che non è andato e le necessità più urgenti rispetto alla Riforma dei porti, con uno sguardo sulle prospettive per il Cluster della Logistica e dei Trasporti - Presenti le associazioni di categoria che nella loro globalità rappresentano la logistica i trasporti e i porti. Oltre a Confindustria, **Guido NICOLINI presidente di Confetra e Luigi MERLO presidente Federlogistica Conftrasporto**. A fare da sfondo il **Bilancio di Mandato dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, presentato, la scorsa settimana, dal commissario, Pino MUSOLINO, promotore dell'incontro**. "Un documento che vuole rispondere a tutte le sollecitazioni dal territorio e dallo scenario competitivo" sottolinea in apertura **Alessandro PANARO responsabile Maritime & Energy – SRM** (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno -nel ruolo di **coordinatore** dell'incontro).

**Dice Mazzucca:** "Ci sono potenzialità ancora inespresse e una globale assenza di una visione politica strategica per il sistema dei porti" Elencando poi le note dolenti di un sistema che non funziona ancora-"procedure farraginose e complesse anche per effettuare operazioni semplici come nel caso del dragaggio, interferenze che bloccano scelte per rendere più competitivi i porti".

Pertanto **ancora molta strada da fare per quanto riguarda la digitalizzazione, anche per velocizzare il transito delle merci**. Le **Zes sono uno snodo fondamentale** per incrementare investimenti pubblici, ma necessario concludere l'iter approvativo in alcune regioni. Un altro tema da affrontare é quello delle **Zone Franche** che dovrebbero diventare forti attrattori di investimenti.

**Il presidente di Confetra, Nicolini, si sofferma sul ruolo strategico della logistica e dei porti, partendo dalla fase pandemica:** "Siamo stati chiamati a fare in modo che la logistica continuasse a lavorare per servire il Paese" - "da questa situazione, **una parte dei carrier del settore del trasporto e della logistica ne hanno beneficiato**" - spiega l'inciso: "I carrier hanno risposto al calo della domanda togliendo dal mercato capacità di stiva, con ripetuti blank sailing e ottenendo, non il crollo

delle tariffe di trasporto, ma anzi" - specifica - "Una strategia che sta dando i suoi frutti, per la loro redditività".

L'altro problema che il presidente di Confetra mette in evidenza è "il **gigantismo navale**, perché si concentrano, in meno giorni e in meno tempo, masse di merce da movimentare stressando tutte le strutture logistiche: porti, spedizionieri, dogane"

Il peso del settore mare rappresenta il 36% degli scambi commerciali per l'Italia, per un valore nel 2019 di 249 miliardi di euro (-2,2% rispetto al 2018 si evidenziano già a fine 2019 dei segnali di rallentamento).

"**In questo contesto la Riforma è diventata necessità improrogabile**" - specifica Nicolini da qui indica i principali fattori su cui intervenire. Si parte dalla necessità di avere **certezza sui tempi e sulle semplificazioni** (controlli doganali, codice appalto,) troppi procedimenti amministrativi che rallentano il meccanismo e fanno perdere di competitività al sistema portuale e logistico. Inoltre Nicolini auspica a elementi che consentano "maggiore fiducia a chi è nominato nella Pubblica Amministrazione (...) a chi gestisce le Autorità di sistema Portuale, tale che sia possibile lavorare con trasparenza ed etica, ma anche con serenità" - "I presidenti di Authority non possono rischiare ogni giorno avvisi di garanzia".

Ma l'affondo arriva su quello che nella Riforma, avrebbe dovuto essere lo strumento di confronto tra operatori e i decisori pubblici: il Tavolo dell'Organismo di partenariato - "che di fatto non esiste" - dice - "Doveva esserci una Cabina di Regia?"- Aggiungendo poi che la ministra dei Trasporti si era impegnata a ripristinare il Tavolo - "aveva promesso di farlo entro settembre, auspichiamo che possano iniziare delle date entro l'anno".

Ne conviene anche il presidente di Federlogistica, Luigi Merlo, che nell'ambito del ministero di Delrio ebbe un ruolo nella stesura di parte della Riforma, "Dare **gambe e struttura a quel Tavolo, Tra tutti i temi** quello del coordinamento nazionale, il più discusso e dibattuto durante la stesura della Riforma, e oggi da tutti sottolineato come elemento di necessità. Spesso i governi cambiano e, la necessità di dare continuità ad una programmazione nazionale sul tema della portualità, è condivisa da tutti". La denuncia è quella di una mancata attuazione della Riforma. Ma attenzione, avverte Merlo, ci sono anche temi dei quali la Riforma dovrà tenere presente **come i cambiamenti climatici**, esemplificativo ne è il Mose, sfida importantissima.

**Altro tema caldo su cui si sofferma il presidente di Federlogistica è il Comitato di gestione dell'AdSp** che ha al suo interno la rappresentanza di Regione ed enti locali, strumento fondamentale delle città di porto, **lanciando il concetto di una maggiore responsabilizzazione da parte delle istituzioni**: "Ci deve essere la responsabilità e il lavoro comune delle istituzioni principali" - "La faccia ce la devono mettere il Sindaco e il presidente di Regione, in subordine gli assessori".

**Prende la palla al balzo il commissario Musolino, che sul Comitato di gestione concorda sul tema della responsabilizzazione**, facendo entrare a più alto livello le rappresentanze degli enti. Rispetto alla vicenda di Venezia commenta: "Interpretazione esagerata della legge, per cui alcuni enti locali hanno cercato di interdire la capacità di pianificazione e sviluppo del porto, magari per logiche localistiche e non legate ai temi nazionali"-

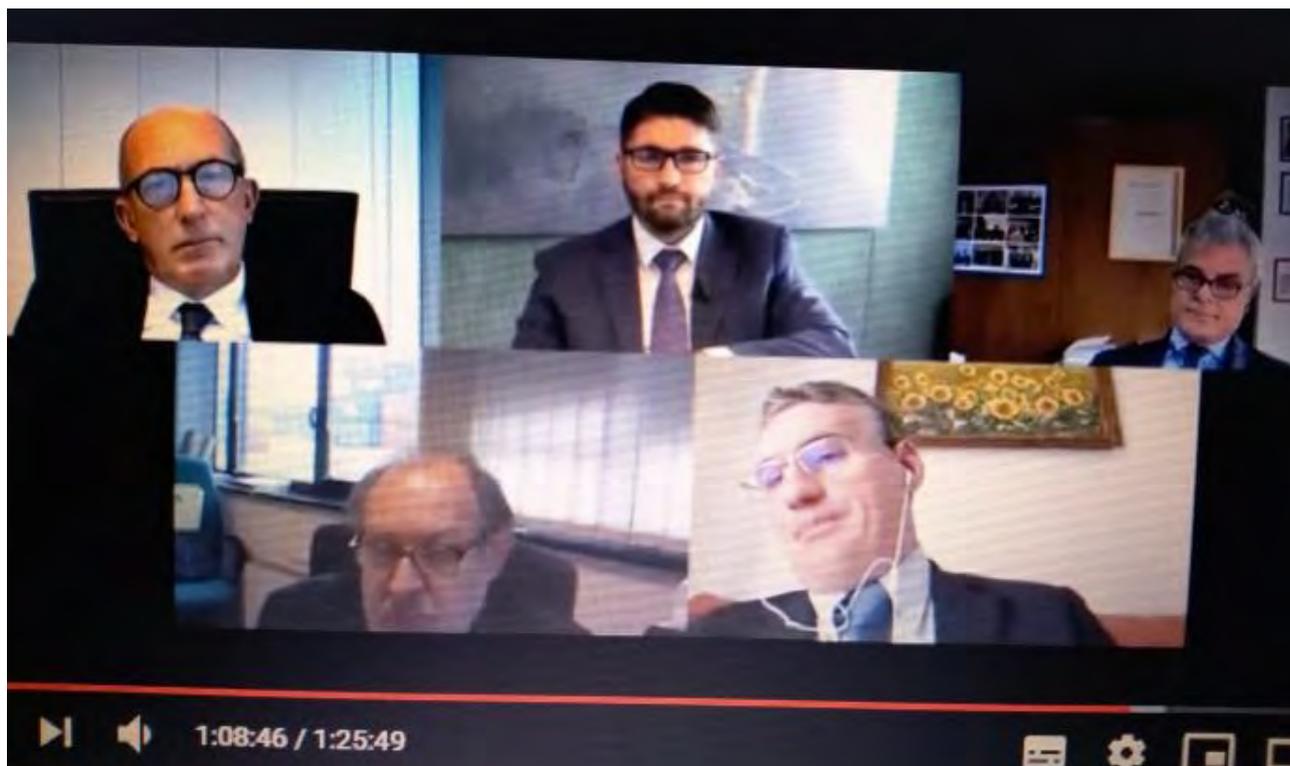
**Il mondo della produzione necessita di un cambio di mentalità rispetto al comparto della logistica suggerisce Musolino** -"il passaggio da un modello di economia ex-works a un modello che utilizza i propri contratti di vendita per far sviluppare la propria catena logistica potrebbe far emergere anche una serie di campioni nazionali" - **Sul tema Nicolini** aveva specificato il suggerimento di

Confetra al Governo perchè si valutassero "delle agevolazioni per le aziende manifatturiere che decidessero di modificare la loro strategia di vendita modificando le condizioni di consegna della merce franco fabbrica. Il problema tutto italiano è che "le merci partano e arrivino da altri porti di altri paesi e che le nostre strutture logistiche non siano utilizzate".

In ultimo il commissario dell'Authority nel soffermarsi sulle caratteristiche del sistema portuale di Venezia e Chioggia dice: "La Riforma doveva portare ad una managerialità, ho ritenuto che dopo un triennio fosse importante presentare un **Bilancio di Mandato, per dire cosa è stato fatto con dati oggettivi**".

## Riforma portuale, cluster logistico e trasporti invoca la piena applicazione

Il tema approfondito in un webinar organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale



L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha deciso di fare il punto sullo stato dell'arte dell'evoluzione amministrativa degli scali italiani a quattro anni dall'avvio della riforma del sistema portuale, realizzata con l'entrata in vigore del D.Lgs 169/2016 e successivi correttivi. Un tema complesso che è stato oggetto di un confronto online, un [webinar tecnico](#) che ha coinvolto alcuni soggetti chiave della logistica e dei trasporti in ambito nazionale.

L'incontro, svoltosi stamane a distanza, ha visto la partecipazione di **Natale Mazzuca** vice presidente di Confindustria con delega all'Economia del Mare, **Luigi Merlo** presidente di Federlogistica Confrtrasporto, **Guido Nicolini** presidente di Confetra e di **Pino Musolino** commissario straordinario dell'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale. La conversazione è stata coordinata e moderata da **Alessandro Panaro**, responsabile Maritime & Energy di SRM – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno.

Il caso veneto ha offerto un utile punto di partenza per la discussione, dato che dopo oltre due anni di duro lavoro si può dire completata l'armonizzazione demaniale e operativa degli scali di Venezia e di Chioggia e ben impostata l'attività di negoziazione con le amministrazioni comunali di riferimento finalizzata alla redazione del DPSS, il Documento di Programmazione Strategica di Sistema che ha il compito di definire gli obiettivi di sviluppo del cluster portuale e che deve strutturare il Piano Regolatore di Sistema Portuale. I porti veneti, inoltre, hanno permesso di toccare il tema dell'entrata in esercizio del sistema MoSE. I relatori hanno riconosciuto la necessità di attivare al più presto una gestione operativa funzionante 24 ore al giorno e 365 giorni l'anno, del tutto simile a quella in servizio nei porti regolati del nord. Tale sistema deve permettere di riprogrammare in tempo reale il traffico marittimo in occasione di sollevamento delle paratoie, gestendo la comunicazione con tutti gli operatori portuali e contribuendo a incrementare le performance portuali.

Il confronto ha presto allargato l'obiettivo a tutto il sistema portuale italiano. A questo proposito, i relatori hanno auspicato la tempestiva e piena applicazione della riforma della portualità sotto il profilo normativo, superando quei "bug" insiti nella legge stessa, laddove sono tuttora previste complicate dinamiche nei processi decisionali e dove non si attribuisce una prerogativa nazionale alla funzione portuale, non riconoscendo di conseguenza alle AdSP la potestà di risolvere conflitti tra Stato ed Enti locali e i poteri necessari per sbloccare trattative sulla definizione delle aree di interazione porto-città, o per riavviare le opere di manutenzione del demanio portuale, spesso rallentate da procedure autorizzative troppo farraginose.

"Confindustria ha evidenziato in modo chiaro la rinnovata e concreta attenzione per l'Economia del Mare perché si tratta di un cluster straordinario e trasversale, che da sempre genera ricchezza, occupazione e innovazione, e rappresenta una leva straordinaria per il rilancio del nostro Paese". Così Natale Mazzuca. "Quanto al sistema portuale italiano, ha potenzialità uniche ma manca ancora una visione politica unitaria, rimanendo ancorato a logiche localistiche, che occorre superare. La portualità nazionale, per sfruttarne appieno le potenzialità in tutte le sue diverse caratterizzazioni, - prosegue Mazzuca - deve essere infatti vista come un unicum per generare efficienza e forza competitiva. L'economia del mare genera numeri importanti. Le imprese dell'economia del mare nel 2018 sfiorano le 200 mila unità mentre il valore aggiunto ammonta a 46,7 miliardi di euro, pari al 3,0% del totale dell'economia, ma in termini di produzione diretta e indiretta si arriva a 134,5 miliardi di euro. La risorsa mare, dunque, è fondamentale per la crescita di tutto il nostro territorio e per questo si fa sempre più necessaria, soprattutto per l'Italia che ha una grande vocazione marittima, la creazione di un ministero del Mare per poter esprimere al massimo le nostre potenzialità, attraverso un coordinamento unico, che possa fare da volano ad un asset così strategico".

Luigi Merlo ha dichiarato: "Bisogna dare piena attuazione alla riforma, in particolare al coordinamento nazionale. La nostra portualità per alcuni ambiti rischia di avere una sovracapacità di offerta. Occorre investire molto di più sui collegamenti ferroviari, la digitalizzazione, ma anche sull'adeguamento delle infrastrutture portuali al cambiamento climatico, proprio come il caso di Venezia ci insegna".

Alla luce del nuovo picco del Coronavirus, Guido Nicolini ha ribadito la richiesta di un tavolo governativo per pianificare la distribuzione di milioni di dosi di vaccino anti influenzale (17 milioni di dosi) e, probabilmente entro l'anno, anche di quello anti Covid (altri 20-30 milioni di dosi). "Il nostro Paese - ha detto Nicolini - non ha mai sostenuto un simile sforzo distributivo, in tale ambito, e sento il dovere di segnalare l'utilità di un qualche tavolo di coordinamento e di raccordo tecnico operativo che coinvolga gestori degli hub logistici, rappresentanze degli operatori, istituzioni. Mi

parrebbe un bel modo di 'fare Sistema Paese' e prepararsi, in maniera serena ma strutturata e pianificata, a questa importante sfida".

Secondo Pino Musolino: "La riforma della portualità avrà raggiunto il suo vero obiettivo se metterà finalmente a sistema gli scali italiani, permettendone una pianificazione organica che risponda alle reali esigenze dell'intero Paese, sempre in relazione con i mercati internazionali e nel contesto delle politiche di sviluppo infrastrutturale europee. Per questo motivo, occorre accelerare sul fronte della connessione dei sistemi portuali alle reti TEN-T, nel caso veneto urge portare a compimento le tratte mancanti dell'AV-AC da Verona a Venezia e della tratta del Brennero. Nel contempo, le ZLS possono essere un grande acceleratore nella produzione del valore se sono messe in sinergia con le attività portuali. Ma è soprattutto l'adozione di una programmazione scientifica delle attività portuali e dell'allocazione delle risorse che potrebbe fare la differenza nel prossimo futuro. Qui in Veneto, in collaborazione con il centro studi CGIA di Mestre, abbiamo elaborato una metodologia di analisi e pianificazione che è totalmente replicabile negli altri porti italiani e che può assicurare al decisore politico una fotografia sempre aggiornata delle attività e dei progetti, supportandolo nella definizione delle priorità infrastrutturali e finanziarie. Sono convinto che questa matrice possa migliorare anche il reperimento delle risorse, garantendo, ad esempio, un più efficace accesso ai Fondi Recovery Fund e Next Generation, e possa contribuire ad avviare una stagione di infrastrutturazione intelligente caratterizzata da una virtuosa corresponsione di 'quanto' serve solo 'dove' serve".

SERVONO AGEVOLAZIONI ALLE IMPRESE ITALIANE E NORME PIÙ CHIARE

# La logistica deve cambiare

*In questo modo le industrie tricolore sarebbero incentivate a consegnare a destinazione le produzioni, a vantaggio del comparto italiano dei trasporti*

PAGINE A CURA  
 DI NICOLA CAPUZZO

**C**osta caro all'Italia e al settore logistica la scarsa attitudine da parte delle industrie e dei produttori italiani a gestire e controllare direttamente il trasporto delle merci. Far cambiare mentalità e percezione sulla logistica ai produttori (che invece oggi la vedono più come un fastidio da evitare) creerebbe probabilmente le condizioni per un

rilancio della competitività del made in Italy e per la nascita di qualche grosso player nazionale nel settore dei trasporti.

Il tema è stato recentemente sollevato dal direttore generale delle Dogane, Marcello Minenna, che ha evidenziato come il 70% dell'export dall'Italia viene affidato per i trasporti a controparti estere. In Italia «non ci sono campioni nazionali in grado di intercettare quando le merci sono in uscita. In altri termini vengono a prendersi la merce presso le nostre strutture di trasformazione, produzione o distribuzione soggetti che

spesso e volentieri non sono nazionali», sono state le parole di Minenna. Facile dunque immaginare quanto e quale indotto economico e occupazionale perda l'Italia. L'argomento è stato affronta-

to anche ieri in occasione di un webinar organizzato ieri dall'Autorità di sistema portuale di Venezia e Chioggia. «Come Confetra abbiamo suggerito al Governo di valutare possibili agevolazioni per le aziende manifatturiere che decidessero di modificare la strategia di vendita cambiando le condizioni di consegna della merce cosiddetta franco fabbrica», ha dichiarato Guido Nicolini, presidente della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, nel corso del webinar. «Ed è un vero problema perché, soprattutto sui prodotti finiti,

sono i clienti australiani, americani o cinesi a decidere come e dove instradare le merci. E non credo assolutamente che questo possa favorire la logistica e i porti italiani». Il rischio insomma è che le merci partano e arrivino da porti di altri paesi e che le strutture logistiche tricolore non siano utilizzate e non possano essere competitive.

A questo proposito, «il passaggio da un'economia che vende franco fabbrica a una che utilizza i propri contratti di vendita per sviluppare la propria catena logistica potrebbe far emergere anche una serie di campioni nazionali ancora in divenire perché il nostro sistema non sfrutta fino in fondo

caratteristiche e capacità che potremmo avere», ha aggiunto Pino Musolino, commissario straordinario della port authority di Venezia e Chioggia. «È facile immaginare che cosa potrebbe significare lo sviluppo, magari attraverso aggregazioni, di un paio di grandi player che possano gestire molti più contratti con rese Fob, se non addirittura Cif ovvero condizioni di vendita dove gli esportatori hanno un controllo maggiore sulla catena logistica».

Tutto questo secondo Musolino potrebbe creare ulteriore valore e reazione di economia solo cambiando la mentalità. «Magari creando, all'interno dei vari contesti internazionali e nei limiti che l'Europa ci impone, anche le condizioni normative per poter sviluppare questo tipo di economia. Una misura che quindi permetterebbe di integrare molte realtà che in questo momento sono frammentarie». (riproduzione riservata)



Marcello Minenna

Economia **Finanza**

## I big della logistica scrivono al governo per evitare un flop: "Un tavolo per la distribuzione del vaccino"

*Confetra, l'organizzazione di settore, chiede all'esecutivo una programmazione "strutturata e pianificata" per evitare i disagi visti con le mascherine. Bisogna organizzare la catena del freddo necessaria per conservare le fiale, snellire le pratiche doganali e garantire la consegna fino all'ultimo miglio*

di ETTORE LIVINI

15 Ottobre 2020




(reuters)

**MILANO** - Confetra, la Confindustria della logistica, scrive al governo chiedendo l'apertura di un tavolo per prepararsi "in maniera strutturata e pianificata" al "lavoro assai complesso" della distribuzione - quando arriverà - del vaccino del Covid. Un'operazione di coordinamento necessaria per evitare i mille problemi riscontrati nella prima ondata su mascherine e altri dispositivi di protezione personale

"I numeri parlano chiaro - recita la lettera inviata alla ministra dei trasporti Paola De Micheli, al ministro della salute Roberto Speranza, al Commissario Domenico Arcuri e a Marcello Minenna, direttore dell'Agenzia dei monopoli - parlano chiaro. Nel 2019 sono state circa 9 milioni le dosi di vaccino anti-influenzale distribuite (copertura circa 15,6% della popolazione), quest'anno le Regioni hanno fatto acquisti per 17 milioni di dosi alle quali andranno aggiunte, come annunciato in questi giorni anche da autorevoli esponenti del Governo, 3 milioni di dosi del nuovo vaccino anti Covid-19 molto probabilmente disponibili e distribuibili già entro l'anno"

Non solo: se il vaccino funzionerà, come tutti auspicano "il primo trimestre del 2021 potrebbe vederci impegnati a distribuire altre 20/30 milioni di dosi con uno sforzo che coinvolgerà scali aeroportuali, hub e magazzini per la conservazione refrigerata, vettori aerei, spedizionieri"

Le sfide di questa impresa sono ciclopiche: i vaccini devono essere conservati al freddo (alcuni tra i 2 e i 4 gradi, altri fino a -80) e va quindi organizzata dagli hub ai camion fino ai box di conservazione la filiera necessaria a garantirne la conservazione. "A oggi rischiamo problemi di disponibilità di celle frigorifere e di mezzi per il trasporto anche per l'ultimo miglio urbano - spiega Ivano Russo, direttore di Confetra -. Dobbiamo effettuare una ricognizione per valutare cosa c'è disponibile e organizzare la filiera". L'idea è quella di creare una sorta di "protocollo vaccini" che garantisca lo sdoganamento rapido (per evitare i problemi incontrati con le mascherine) e garantisca una distribuzione fluida ed efficiente del vaccino anti-Covid.

## ECONOMIA DEL MARE

# Imprese e porti, vertice in Veneto sul deficit delle infrastrutture

**Mazzuca: «Potenzialità uniche, però manca una visione politica unitaria»**

VENEZIA

A quattro anni dall'avvio della riforma del sistema portuale italiano, a Venezia l'Autorità di Sistema Portuale veneta ha chiamato alcuni fra i soggetti chiave della logistica e dei trasporti italiani per fare il punto sullo stato dell'evoluzione amministrativa dei porti. Proprio il caso veneto ha dato il via al confronto fra Natale Mazzuca, vice presidente di Confindustria con delega all'Economia del Mare, Luigi Merlo, presidente di Federlogistica Confrtrasporto, Guido Nicolini, presidente di Confetra e Pino Musolino, commissario straordinario del-

l'AdSP dell'Adriatico Settentrionale. Qui infatti si può dire completata l'armonizzazione demaniale e operativa degli scali di Venezia e di Chioggia e ben impostata la negoziazione con i Comuni per la redazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema che deve definire gli obiettivi di sviluppo del cluster portuale e strutturare il Piano Regolatore di Sistema Portuale. Il confronto si è poi allargato a tutto il sistema portuale italiano, con la necessità di una tempestiva applicazione della riforma della portualità. «Confindustria ha evidenziato in modo chiaro la rinnovata e concreta attenzione per l'Economia del Mare, un cluster straordinario e trasversale, che da sempre genera ricchezza, occupazione e innovazione», dice Mazzuca: «Quanto al sistema portuale italiano, ha potenzialità uniche ma manca ancora

una visione politica unitaria». Per Luigi Merlo «occorre investire molto di più sui collegamenti ferroviari, la digitalizzazione, ma anche sull'adeguamento delle infrastrutture al cambiamento climatico, proprio come il caso Venezia insegna». Secondo Musolino «la riforma della portualità sarà completa se metterà a sistema gli scali italiani, permettendone una pianificazione organica che risponda alle esigenze del Paese, in relazione con i mercati internazionali e nel contesto delle politiche di sviluppo infrastrutturale europee. Per questo occorre accelerare sul fronte della connessione alle reti TEN-T. Ma è soprattutto l'adozione di una programmazione scientifica delle attività portuali e dell'allocatione delle risorse che potrebbe fare la differenza».

—B. Ga.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## "Il mercato del cargo aereo in Italia": un convegno il 26 ottobre

Lo studio comprende un'indagine qualitativa per approfondire il ruolo che il cargo aereo riveste in Italia dal punto di vista di imprese manifatturiere e imprese di spedizioni internazionali

Milano - È in programma per lunedì 26 ottobre il convegno digitale di presentazione del secondo studio dell'Osservatorio Cargo Aereo, progetto di analisi del settore nato per iniziativa di Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree) e del **Cluster Cargo Aereo** (Anama, Assaeroporti, Assohandlers e IBAR). Per partecipare al Convegno online trasmesso in diretta è necessario registrarsi.

Lo studio di quest'anno è stato commissionato e realizzato da TRT, Trasporti e Territorio che ha sviluppato una ricerca sui principali aeroporti italiani – Milano Malpensa, Bergamo Orio al Serio, Roma Fiumicino, Venezia e Bologna – nel confronto con gli aeroporti europei di Francoforte, Monaco, Parigi-Charles De Gaulle, **Amsterdam-Schiphol, Lussemburgo**.

Oltre all'analisi sull'incidenza del cargo aereo in una serie storica di dieci anni e in relazione alle diverse tipologie di merce, lo studio comprende un'indagine qualitativa per approfondire il ruolo che il cargo aereo riveste in Italia dal punto di vista di imprese manifatturiere e imprese di spedizioni internazionali. La ricerca è stata, inoltre, arricchita da un'appendice sull'impatto del Covid-19 sul settore cargo aereo. Ad aprire i lavori del convegno i presidenti di Anama, Assaeroporti, Assohandlers e IBAR



**DIGITAL EVENT 26 OTTOBRE 2020**

**10:00 - 12:00**



## **PROGRAMMA**

**MODERA**

**Marco Morino**

*Giornalista - Il Sole 24ore*

### **SALUTI INTRODUTTIVI DA PARTE DEL CLUSTER CARGO AEREO**

**Alessandro Albertini - Vito Riggio - Benito Negrini- Giuseppe Mazzeo**  
*Anama Assohandlers Ibar Assaereo*

### **ASSISTENZA SANITARIA INTEGRATIVA**

**Danilo Ariagno**

*Area Salus*

### **SINTESI RISULTATI II STUDIO OSSERVATORIO CARGO AEREO**

**Giuseppe Galli**

*TRT Trasporti e Territorio s.r.l.*

**LA GESTIONE DEL TRASPORTO AEREO IN TEMPI DI COVID 19 -  
ASPETTATIVE FUTURE**



## Cargo aereo in Italia ed Europa

MILANO – Il secondo studio dell'**Osservatorio Cargo Aereo** sarà presentato lunedì prossimo 26 Ottobre durante un convegno digitale. Lo studio rappresenta un progetto di analisi del settore nato per iniziativa di Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree) e del Cluster Cargo Aereo (Anama, Assaeroporti, Assohandlers e Ibar).

**Per partecipare al Convegno online trasmesso in diretta è necessario**

**registrarsi al link.**

Lo studio di quest'anno è stato commissionato e realizzato da TRT, Trasporti e Territorio che ha sviluppato una ricerca sui principali aeroporti italiani – Milano Malpensa, Bergamo Orio al Serio, Roma Fiumicino, Venezia e Bologna – nel confronto con gli aeroporti europei di Francoforte, Monaco, Parigi-Charles De Gaulle, Amsterdam-Schiphol, Lussemburgo. Oltre all'analisi sull'incidenza del settore in una serie storica di dieci anni e in relazione alle diverse tipologie di merce, lo studio comprende un'indagine qualitativa per approfondire il ruolo che il cargo aereo riveste in Italia dal punto di vista di imprese manifatturiere e imprese di spedizioni internazionali. La ricerca è stata, inoltre, arricchita da un'appendice sull'impatto del Covid-19 sul settore cargo aereo.

Ad aprire i lavori del convegno il presidente di Anama, **Alessandro Albertini** (nella foto), insieme a quelli di Assaeroporti, Assohandlers e Ibar.

Sono inoltre previsti gli interventi di: **Danilo Ariagno**, Area Salus; **Giuseppe Galli**, TRT; **Marcello Minenna**, direttore dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli; **Alessio Quaranta**, direttore generale Enac; **Guido Nicolini**, presidente di **Confetra** e **Silvia Moretto**, presidente di **Fedespedi**.

La conclusione dei lavori è affidata a **Paola De Micheli**, ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti.

*“È stata una sfida articolata e soddisfacente portata avanti insieme al Cluster Cargo Aereo – racconta **Giuseppe Galli di TRT** – che consente di arricchire il quadro sul tema della competitività del settore cargo aereo. Affiancare a elaborazioni quantitative una ricerca qualitativa è il punto di forza dello studio, un elemento che consente di approfondire da diverse prospettive le opportunità del trasporto merci aereo.”*

Infine, **Alessandro Albertini**, presidente di Anama, a nome del Cluster Cargo Aereo dichiara che *“Il lavoro svolto è particolarmente prezioso in questo anno di emergenza e crisi, un anno che deve segnare, però, le fondamenta per la ripartenza. L'Italia ha una posizione di tutto rispetto nel trasporto aereo merci ma siamo indietro rispetto a Olanda, Germania e Francia. Lo studio ci mostra i punti di forza e le risorse che il cargo aereo possiede al servizio dell'import-export a partire dalla prossima prova che sarà la distribuzione dei vaccini”*.

Becce (Assiterminal): “La legge sull’autoproduzione non serviva. Nei porti manca armonizzazione delle regole”



Assiterminal, l’associazione nazionale dei terminal portuali, ha appena tenuto la sua assemblea annuale e il presidente Luca Becce spiega a SHIPPING ITALY la posizione sua e della categoria da lui presieduta sui principali temi d’attualità per l’economia marittima e portuale.

“Alla nostra assemblea sono intervenuti in collegamento video il Sottosegretario con delega ai porti, Roberto Traversi, e Raffaella Paita, presidente della commissione trasporti della Camera dei deputati. L’appello che a loro abbiamo rivolto è molto chiaro: abbiamo chiesto di mettere il sistema portuale al centro dell’attenzione. Riteniamo infatti che la sostanza della riforma Delrio del 2016 sia stata completamente disattesa” ha spiegato Becce. Specificando che “la logistica di sistema della portualità nazionale non è stata finora mai adottata. Il taglio delle Autorità portuali da 24 a 15 non ha portato a un solo passo avanti nell’armonizzazione delle norme di legge”. Anzi se possibile ha creato divari e difformità ancora più evidenti: “I modelli di organizzazione del lavoro e di rilascio delle concessioni sono ora differenti all’interno degli stessi sistemi portuali”.

Il peccato originale secondo il presidente di Assiterminal sta nel mancato utilizzo della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale “che si è riunita pochissime volte e

su temi residuali”. Per questo l’associazione dei terminalisti portuali italiani ha manifestato agli esponenti del Governo “profondissima preoccupazione”.

Durante l’assemblea è stato fatto anche il punto sullo stato d’avanzamento delle misure legislative messe a disposizione dal Governo nei vari Dpcm che si sono succeduti nei mesi scorsi. “Per quanto concerne la temporanea e parziale diminuzione dei canoni demaniali al Ministero si è iniziato a scrivere il relativo regolamento attuativo attraverso il quale le AdSP potranno intervenire” ha spiegato Becce. Che poi ha aggiunto: “Anche per il 2021 è stato aperto un tavolo di confronto con la Di Matteo, da poche settimane a capo della direzione generale porti e navigazione del Mit, alla quale chiediamo di procrastinare la norma che aiuta i terminalisti portuali”. Più di tutti ne hanno bisogno le stazioni marittime perché i terminal che movimentano passeggeri “nel 2020 chiuderanno con cali di fatturato per alcuni anche superiori al -30%”. Nel difficile contesto di mercato generato dall’emergenza pandemica il numero uno di Assiterminal sottolinea come “l’unica categoria che si sta ingrassando sono gli armatori che beneficiano di un prezzo del bunker più basso, di costi ridotti e di noli moltiplicati per quattro in taluni casi. Stanno conoscendo un momento di massimo splendore”. Il riferimento è in particolare alle linee marittime che trasportano container.

Un’ampia riflessione il presidente dei terminalisti portuali italiani la dedica infine al tema molto attuale e dibattuto dell’autoproduzione in banchina. Secondo lui “la norma non sarebbe nemmeno servita, sono le interpretazioni delle leggi già esistenti a essere sbagliate”. Becce poi ha aggiunto: “Abbiamo chiesto di parlare con l’on. Gariglio (primo firmatario dell’articolo 199-bis del decreto Rilancio, ndr) perché riteniamo che ci siano già due norme, l’art.16 comma 3 lettera d) della legge 84/1994 e il decreto ministeriale 585/1995 che esprimono in modo chiaro le poche condizioni in cui un armatore possa fare autoproduzione. Il rischio aggiungendo altre norme è quello di appesantire troppo il quadro regolatorio rendendo di fatto le leggi inapplicabili”.

Secondo il vertice di Assiterminal “bisognerebbe calmarsi un attimo tutti perché si sta enfatizzando un problema minore. Il fatto, torno a dirlo, è che in tutti i porti, le regole devono essere uguali e per questo esiste una Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale che su queste cose dovrebbe lavorare”. L’attuale disordine applicativo dell’autoproduzione è semplicemente “il frutto – conclude Becce – di pratiche consociative in vari scali italiani che hanno portato ad applicazioni che in taluni casi hanno favorite alcuni parti rispetto ad altre”.

**Trasporto merci.** L'85% delle imprese ha meno di 10 addetti

## La sfida della logistica 4.0: formare le competenze digitali

Marco Morino

Un primo campanello d'allarme è già suonato. Arriva da un gruppo qualificato di esperti del settore. La logistica italiana, che grazie al lockdown è uscita dal cono d'ombra nel quale è stata ingiustamente relegata per anni, dimostrando di svolgere un ruolo cruciale per la tenuta del Paese, avrebbe bisogno oggi più che mai di una visione strategica che punti a elevare la competitività del settore, aprire la strada al digitale e sostenere gli investimenti green. Un programma di rilancio complessivo che, per il momento, nei progetti allegati per l'impiego del circa 209 miliardi tra prestiti e fondo perduto in arrivo dal Recovery Fund, non è presente. È quanto emerge dai lavori del Think Tank della Logistica (TtL) che raggruppa più di 70 stakeholder, tra rappresentanti del mondo imprenditoriale e scientifico che hanno aderito al progetto promosso da Ebblog (ente bilaterale del settore) e coordinato dal Freight Leaders Council.

In particolare, gli esperti chiedono strategie definite per aumentare la capacità del sistema della logistica italiana, per stabilizzare la liberalizzazione del mercato, per ampliare le opportunità di business degli operatori, per aumentare il tasso di digitalizzazione e sostenibilità ambientale del settore, due aspetti che peraltro rientrano tra i criteri individuati dall'Europa per il finanziamento dei progetti nell'ambito di Next Generation Eu. Tra le azioni strategiche, anche un piano mirato a elevare la formazione nel settore, che oggi sconta una grave carenza di personale qualificato. Ma se nel piano italiano non ci fosse nulla di tutto questo, per la logistica il Recovery Fund risulterebbe una grande occasione mancata.

Va chiarito che parlare di svolta digitale nella logistica significa partire da un dato di fatto: il settore, che contribuisce nel suo insieme a circa il 9% del Pil nazionale, è composto da una miriade sterminata di piccole e

talvolta micro realtà imprenditoriali. Delle circa 90mila imprese logistiche italiane invece attive in ogni segmento della supply chain, oltre l'85% ha meno di 5 milioni di fatturato e meno di 10 addetti di media (fonte Confetra). L'ampliamento della sfera di competenza dell'attività logistica, spingerà quest'ultima a gestire un flusso fisico e informativo sempre maggiore, dal quale ricavare i dati necessari alla corretta ottimizzazione del lavoro. E qui entra in gioco la

skill digitali adeguate al nuovo contesto, che saranno prerequisito necessario per poter svolgere un numero sempre più ampio di mansioni.

Dice Thomas Baumgartner, presidente di Anita, l'associazione di Confindustria che rappresenta circa 1.400 imprese di autotrasporto merci e logistica: «Il capitale umano è e resta strategico. Il mestiere di autista sta cambiando: il "vecchio" camionista oggi ha nuove competenze, guida un veicolo pesante dove il cruscotto assomiglia sempre più ad un computer, compie dal proprio mezzo operazioni digitali, è chiamato a dialogare in tempo reale con le infrastrutture e i nodi logistici, in futuro sempre più con le autorità competenti per i controlli e gli altri utenti della strada».

La rivoluzione 4.0 in atto nel mondo della logistica sta portando innovazioni, soprattutto tecnologiche, che permettono maggiore efficienza, meno errori, monitoraggio in tempo reale: i principali elementi di novità sono rappresentati da software dedicati e piattaforme per l'analisi e l'archiviazione dei dati, reti e sensori per la condivisione delle informazioni in tutta la supply chain. Queste innovazioni hanno avuto una forte accelerazione negli ultimi mesi a causa o grazie all'emergenza sanitaria. Spiega Antonello Fontanili, direttore di Uniontrasporti (Unioncamere): «In questi mesi di emergenza, si è potuto constatare come le aziende che avevano già digitalizzato in parte i processi di trasporto e stoccaggio abbiano avuto meno difficoltà a proseguire nella propria attività. Chi aveva già smaterializzato il documento di trasporto, per esempio, ha continuato a lavorare in sicurezza. Per gli altri, invece, c'è stato ad esempio il problema che il documento cartaceo fosse un potenziale veicolo di contagio. Se vogliamo guardare al futuro, si può quindi ipotizzare che le aziende della logistica che non si adegueranno in fretta alle logiche 4.0 rischiano di rimanere inesorabilmente indietro».

**LE IMPRESE LOGISTICHE**  
Delle circa 90mila imprese logistiche italiane oltre l'85% ha meno di 10 addetti

componente decisiva dell'intero processo: le risorse umane. La logistica del futuro sarà una continua interazione dinamica, uno scambio di informazioni bidirezionale, che metterà in connessione tutta la catena logistica. Il logistico 4.0 non potrà prescindere da conoscenze informatiche e digitali, strumenti che svolgeranno un ruolo sempre più centrale. Tutto questo determinerà la necessità di un adeguamento delle competenze dei lavoratori. L'aspetto più importante sarà possedere le



Interporto. Un'immagine del Rail Hub Milano, presso Melzo, gestito dal gruppo Contship Italia

## La sfida della logistica 4.0: formare le competenze digitali

Un primo campanello d'allarme è già suonato. Arriva da un gruppo qualificato di esperti del settore. La logistica italiana, che grazie al lockdown è uscita dal cono d'ombra nel quale è stata ingiustamente relegata per anni, dimostrando di svolgere un ruolo cruciale per la tenuta del Paese, avrebbe bisogno oggi più che mai di una visione strategica che punti a elevare la competitività del settore, aprire la strada al digitale e sostenere gli investimenti green. Un programma di rilancio complessivo che, per il momento, nei progetti allegati per l'impiego dei circa 209 miliardi tra prestiti e fondo perduto in arrivo dal Recovery Fund, non è presente. E quanto emerge dai lavori del Think Tank della Logistica (Ttl) che raggruppa più di 70 stakeholder, tra rappresentanti del mondo imprenditoriale e scientifico che hanno aderito al progetto promosso da Ebilog (ente bilaterale del settore) e coordinato dal Freight Leaders Council.

In particolare, gli esperti chiedono strategie definite per aumentare la capacità del sistema della logistica italiana, per stabilizzare la liberalizzazione del mercato, per ampliare le opportunità di business degli operatori, per aumentare il tasso di digitalizzazione e sostenibilità ambientale del settore, due aspetti che peraltro rientrano tra i criteri individuati dall'Europa per il finanziamento dei progetti nell'ambito di Next Generation Eu. Tra le azioni strategiche, anche un piano mirato a elevare la formazione nel settore, che oggi sconta una grave carenza di personale qualificato. Ma se nel piano italiano non ci fosse nulla di tutto questo, per la logistica il Recovery Fund risulterebbe una grande occasione mancata.

Va chiarito che parlare di svolta digitale nella logistica significa partire da un dato di fatto: il settore, che contribuisce nel suo insieme a circa il 9% del Pil nazionale, è composto da una miriade sterminata di piccole e talvolta micro realtà imprenditoriali. Delle circa 90mila imprese logistiche italiane invece attive in ogni segmento della supply chain, oltre l'85% ha meno di 5 milioni di fatturato e meno di 10 addetti di media (fonte Confetra). L'ampliamento della sfera di competenza dell'attività logistica, spingerà quest'ultima a gestire un flusso fisico e informativo sempre maggiore, dal quale ricavare i dati necessari alla corretta ottimizzazione del lavoro. E qui entra in gioco la componente decisiva dell'intero processo: le risorse umane. La logistica del futuro sarà una continua interazione dinamica, uno scambio di informazioni bidirezionale, che metterà in connessione tutta la catena logistica. Il logistico 4.0 non potrà prescindere da conoscenze informatiche e digitali, strumenti che svolgeranno un ruolo sempre più centrale. Tutto questo determinerà la necessità di un adeguamento delle competenze dei lavoratori. L'aspetto più importante sarà possedere le *skill* digitali adeguate al nuovo contesto, che saranno prerequisito necessario per poter svolgere un numero sempre più ampio di mansioni.

Dice Thomas Baumgartner, presidente di Anita, l'associazione di Confindustria che rappresenta circa 1.400 imprese di autotrasporto merci e logistica: «Il capitale umano è e resta strategico. Il mestiere di autista sta cambiando: il "vecchio" camionista oggi ha nuove competenze, guida un veicolo pesante dove il cruscotto assomiglia sempre più ad un computer, compie dal proprio mezzo operazioni digitali, è chiamato a dialogare in tempo reale con le infrastrutture e i nodi logistici, in futuro sempre più con le autorità competenti per i controlli e gli altri utenti della strada».

La rivoluzione 4.0 in atto nel mondo della logistica sta portando innovazioni, soprattutto tecnologiche, che permettono maggiore efficienza, meno errori, monitoraggio in tempo reale: i principali elementi di novità sono rappresentati da software dedicati e piattaforme per l'analisi e l'archiviazione dei dati, reti e sensori per la condivisione delle informazioni in tutta la supply chain. Queste innovazioni hanno avuto una forte accelerazione negli ultimi mesi a causa o grazie all'emergenza sanitaria. [Leggi tutta la notizia](#)

## Scarpa (Fedespedi) critica i global carrier: “Ci costringono ad acquistare noli spot più cari” (VIDEO)



Andrea Scarpa

In questo complicato 2020 per gli scambi commerciali i vettori marittimi che trasportano 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 scorsi si era assicurato capacità di stiva a un determinato prezzo.

L'accusa è arrivata da Andrea Scarpa, vicepresidente e vertice del Maritime advisory body della Federazione nazionale degli spedizionieri (Fedespedi), in occasione di un intervento pubblico alla Naples Shipping Week. Rispondendo alle domande di SHIPPING ITALY, l'esperto spedizioniere veneto ha detto: “Grazie ai blank sailing messi in atto, 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 riferimento era 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”.

Il vicepresidente di Fedespedi 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 “pensare ad aggregazioni, a diventare un po' più grandi, 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”.

## **La logistica difende l'autonomia del settore - A De Micheli: "No all'equiparazione a servizi postali"**

In una iniziativa unitaria le associazioni della logistica e dei trasporti: Confetra, Fedespedi, Fedit, Anita, Confartigianato Trasporti, Conftrasporto e CNA Fita **difendono l'autonomia della logistica dall'indistinta equiparazione a "servizi postali"**. Con una lettera a firma congiunta e, indirizzata alla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, le associazioni ne sollecitano «un intervento al fine di trovare una soluzione condivisa ed equilibrata».

«A luglio scorso» - si legge nel testo della lettera inviata alla ministra De Micheli - «il Tar del Lazio ha respinto gli ultimi ricorsi amministrativi che le imprese di autotrasporto e di spedizione avevano intrapreso contro Agcom e Mise sulla materia dei servizi postali. Risulta ora preclusa la strada giudiziaria per risolvere una questione che **non trova riscontro in nessun altro Paese comunitario**: in base alla normativa vigente in Italia si pretende di definire "servizio postale" una qualsiasi fase logistica dalla raccolta, al trasporto, alla distribuzione – che riguardi **pacchi fino a 31,5 chilogrammi** con la conseguenza che le imprese che gestiscono la **logistica dei piccoli colli** debbono essere titolari di autorizzazione postale con tutte le **conseguenze connesse, dal pagamento dei contributi all'Agcom al pagamento di oneri al fondo del servizio universale financo al rischio di dover applicare il CCNL di Poste Italiane**. Si tratta di una questione dirompente che necessita di una chiara presa di posizione a livello politico. Ti chiediamo unitariamente un intervento al fine di trovare una soluzione condivisa ed equilibrata che faccia salve le esigenze di un mercato sempre più in espansione come quello dell'e-commerce B2C e nel contempo non aggravi arbitrariamente imprese che operano in mercati diversi ancorché di piccoli colli».

## “Logistica piccoli colli non è un servizio postale”. Appello alla ministra De Micheli

Milano – “A luglio scorso il **TAR** del Lazio ha respinto gli ultimi ricorsi amministrativi che le imprese di autotrasporto e di spedizione avevano intrapreso contro Agcom e Mise sulla materia dei servizi postali”.

E’ l’incipit della lettera congiunta delle associazioni di categorie (Confetra, Fedespedi, Fedit, Anita, Confartigianato-Trasporti, Contrasporto, CNA) inviata oggi alla ministra del Trasporti **Paola De Micheli**. Nella missiva viene sottolineato che, dopo la sentenza del **TAR**; “risulta ora preclusa la strada giudiziaria per risolvere una questione che non trova riscontro in nessun altro Paese comunitario: in base alla normativa vigente in Italia si pretende di definire “**servizio postale**” una qualsiasi fase logistica – dalla raccolta, al trasporto, alla distribuzione – che riguardi pacchi fino a 31,5 chilo-grammi con la conseguenza che le imprese che gestiscono la logistica dei piccoli colli debbono essere titolari di autorizzazione postale con tutte le conseguenze connesse, dal pagamento dei contributi all’**Agcom** al pagamento di oneri al fondo del servizio universale financo al rischio di dover applicare il CCNL di **Poste Italiane**”.

“Si tratta di una questione dirompente che necessita di una chiara presa di posizione a livello politico. Ti chiediamo unitariamente un intervento al fine di trovare una soluzione condivisa ed equilibrata che faccia salve le esigenze di un mercato sempre più in espansione come quello dell’**e-commerce B2C** e nel contempo non aggravi arbitrariamente imprese che operano in mercati diversi ancorché di piccoli colli”.



# PORT NEWS

*Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale*



---

22 Ottobre 2020 — News

**Sette confederazioni scrivono a Paola De Micheli**  
**Cara Ministra, la logistica non è un pacco**

di Redazione Port News

---

gestiscono la logistica dei piccoli colli ad essere titolari di autorizzazione postale, con tutte le conseguenze connesse: dal pagamento dei contributi all'Agcom al pagamento di oneri al fondo del servizio universal, sino al rischio di dover applicare il CCNL di Poste Italiane.

E' questo il motivo che ha spinto sette confederazioni del settore (Confetra, Fedespedi, Fedit, Anita, Confarigianato Trasporti, Confrasporti e Fita) a prendere carta e penna e a scrivere alla Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli.

Nella missiva si ricorda che a luglio scorso il Tar del Lazio ha respinto gli ultimi ricorsi amministrativi

che le imprese di autotrasporto e di spedizione avevano intrapreso contro Agcom e Mise sulla materia dei servizi postali. "Risulta ora preclusa – affermano le associazioni – la strada giudiziaria per risolvere una questione che non trova riscontro in nessun altro Paese comunitario".

Gli scriventi chiedono una chiara presa di posizione a livello politico e "un intervento al fine di trovare una soluzione condivisa ed equilibrata che faccia salve le esigenze di un mercato sempre più in espansione come quello dell'e-commerce B2C e che nel contempo non aggravi arbitrariamente imprese che operano in mercati diversi ancorché di piccoli colli".

## “Logistica piccoli colli non è un servizio postale”. Appello alla ministra De Micheli

Milano – “A luglio scorso il **TAR** del Lazio ha respinto gli ultimi ricorsi amministrativi che le imprese di autotrasporto e di spedizione avevano intrapreso contro Agcom e Mise sulla materia dei servizi postali”.

E’ l’incipit della lettera congiunta delle associazioni di categorie (Confetra, Fedespediti, Fedit, Anita, Confartigianato-Trasporti, Contrasperto, CNA) inviata oggi alla ministra dei Trasporti **Paola De Micheli**. Nella missiva viene sottolineato che, dopo la sentenza del **TAR**; “risulta ora preclusa la strada giudiziaria per risolvere una questione che non trova riscontro in nessun altro Paese comunitario: in base alla normativa vigente in Italia si pretende di definire “**servizio postale**” una qualsiasi fase logistica – dalla raccolta, al trasporto, alla distribuzione – che riguardi pacchi fino a 31,5 chilo-grammi con la conseguenza che le imprese che gestiscono la logistica dei piccoli colli debbono essere titolari di autorizzazione postale con tutte le conseguenze connesse, dal pagamento dei contributi all’**Agcom** al pagamento di oneri al fondo del servizio universale financo al rischio di dover applicare il CCNL di **Poste Italiane**”.

“Si tratta di una questione dirompente che necessita di una chiara presa di posizione a livello politico. Ti chiediamo unitariamente un intervento al fine di trovare una soluzione condivisa ed equilibrata che faccia salve le esigenze di un mercato sempre più in espansione come quello dell’**e-commerce B2C** e nel contempo non aggravi arbitrariamente imprese che operano in mercati diversi ancorché di piccoli colli”.

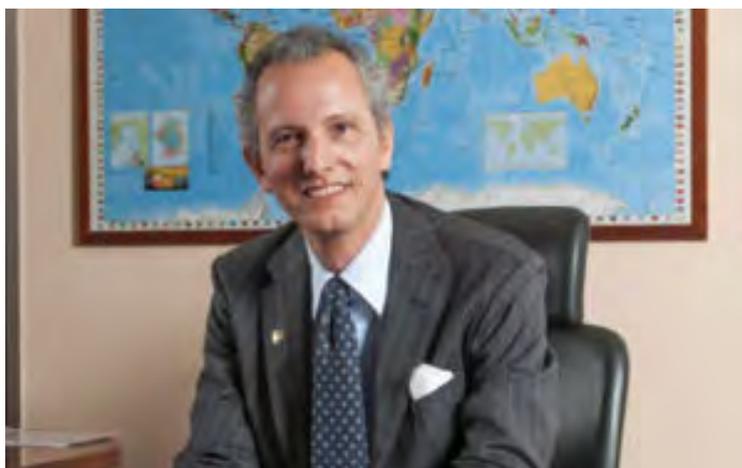
## La logistica difende l'autonomia del settore: "No all'equiparazione a servizi postali"

In una iniziativa unitaria le associazioni della logistica e dei trasporti: Confetra, Fedespedi, Fedit, Anita, Confartigianato Trasporti, Conftrasporto e CNA Fita **difendono l'autonomia della logistica dall'indistinta equiparazione a "servizi postali"**. Con una lettera a firma congiunta e, indirizzata alla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, le associazioni ne sollecitano «un intervento al fine di trovare una soluzione condivisa ed equilibrata».

«A luglio scorso» - si legge nel testo della lettera inviata alla ministra De Micheli - «il Tar del Lazio ha respinto gli ultimi ricorsi amministrativi che le imprese di autotrasporto e di spedizione avevano intrapreso contro Agcom e Mise sulla materia dei servizi postali.

Risulta ora preclusa la strada giudiziaria per risolvere una questione che **non trova riscontro in nessun altro Paese comunitario**: in base alla normativa vigente in Italia si pretende di definire "servizio postale" una qualsiasi fase logistica **dalla raccolta, al trasporto, alla distribuzione** – che riguardi **pacchi fino a 31,5 chilogrammi** con la conseguenza che le imprese che gestiscono la **logistica dei piccoli colli** debbono essere titolari di autorizzazione postale con tutte le **conseguenze connesse, dal pagamento dei contributi all'Agcom al pagamento di oneri al fondo del servizio universale** financo al rischio di dover applicare il **CCNL di Poste Italiane**. [Leggi tutta la notizia](#)

## Osservatorio Cargo Aereo uno studio TRT sul mercato



Alessandro Albertini

MILANO – È in programma per lunedì 26 ottobre il convegno digitale di presentazione del secondo studio dell'Osservatorio Cargo Aereo, progetto di analisi del settore nato per iniziativa di ANAMA (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree) e del Cluster Cargo Aereo (ANAMA, Assaeroporti, Assohandlers e IBAR).

Per partecipare al Convegno online trasmesso in diretta è necessario registrarsi al link.

Lo studio di quest'anno è stato commissionato e realizzato da TRT, Trasporti e Territorio che ha sviluppato una ricerca sui principali aeroporti italiani – Milano Malpensa, Bergamo Orio al Serio, Roma Fiumicino, Venezia e Bologna – nel confronto con gli aeroporti europei di Francoforte, Monaco, Parigi-Charles De Gaulle, Amsterdam-Schiphol, Lussemburgo. Oltre all'analisi sull'incidenza del cargo aereo in una serie storica di dieci anni e in relazione alle diverse tipologie di merce, lo studio comprende un'indagine qualitativa per approfondire il ruolo che il cargo aereo riveste in Italia dal punto di vista d'impresе manifatturiere e impresе di spedizioni internazionali. La ricerca è stata, inoltre, arricchita da un'appendice sull'impatto del Covid-19 sul settore cargo aereo.

## I giganti del mare

# Arrivano bastimenti carichi di debiti

MASSIMO MINELLA

Le grandi compagnie mondiali hanno alzato i noli ma non basta a salvare i conti, dice uno studio Fedespedi

**E**ppure resistono le grandi compagnie armatoriali specializzate nel trasporto di sua maestà il container, il cassone colorato dentro al quale finisce ormai quasi ogni tipo di merce. Resistono alla recessione e alle tensioni internazionali, capitalizzando la crescita dei noli e la riduzione del costo del bunker che rendono più conveniente il viaggio. E se il 2019 si è chiuso con una crescita dei volumi trasportati, i primi sei mesi del 2020, marchiati a fuoco dall'emergenza Covid, hanno fatto registrare una flessione dei traffici, bilanciata però da una attenta gestione finanziaria che ha permesso di mantenere attivo il conto economico. La fotografia più recente del settore armatoriale a livello internazionale è quella appena scattata da Fedespedi, l'associazione che riunisce le case di spedizione italiane, cioè i rappresentanti della merce che meglio di ogni altro soggetto conoscono dinamiche e prospettive dell'economia del mare.

Il 2019 appena archiviato nei bilanci delle grandi compagnie di navigazione è stato nel complesso positivo con un aumento dei volumi trasportati del 4,8% e una crescita del fatturato. Particolare interessante, il fatto che alcuni dei big dello shipping sono stati impegnati in operazioni di riorganizzazione e ristrutturazione del business, ma hanno comunque mantenuto buone perfor-

elevata, anche se non sempre adeguata al volume delle passività a breve. I livelli della redditività operativa, infine, non sempre sembrano in linea con gli impegni finanziari assunti, collocandosi in alcuni casi su valori molto elevati. Il contesto generale resta ovviamente depresso, con una flessione del commercio internazionale, il 90% del quale si sposta via mare, stimata per il 2020 all'11,9%. Il calo dei volumi e in particolare quello dei container, che nel 2019 era arrivato a 176 milioni di teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi), riduce ma



1 Manovre di attracco di una grande portacontainer della Cosco a una banchina del porto cinese di Lianyungang

non cancella i guadagni.

«Queste dinamiche non devono sorprendere, perché sono merito di una strategia molto accorta che tecnicamente si chiama lay up delle navi in cui si controlla attentamente quanto viene caricato, si tengono i noli alti e il prezzo del bunker basso – commenta Augusto Cosulich, ad della Fratelli Cosulich, l'agenzia marittima che rappresenta la cinese Cosco nel Mediterraneo – Il vero problema delle compagnie è legato ai container vuoti, troppi dove non servono, pochi dove servono. Pensate che in questo momento ci sono navi cariche di contenitori vuoti che li trasportano dove c'è richiesta. D'altra parte con noli da 4mila dollari per contenitore da 40 piedi, cosa vista raramente, se lo possono permettere».

GRUPPO EDITORIALE RISPETTIVA

In numeri


  
**-6,8%**

CONTAINER

È il calo di volumi trasportati a livello mondiale nei primi sei mesi di questo 2020. L'anno scorso si era chiuso con una crescita del 4,8%

mance economiche.

La ricerca "Le compagnie di navigazione: un'analisi economico-finanziaria – bilanci 2019 e semestrali 2020", elaborata dal Centro Studi Fedespedi, analizza i risultati economico-finanziari delle principali compagnie di navigazione che si contendono i mercati globali della blue economy: Cma-Cgm, Cosco, Oocl, Evergreen, Hapag-Lloyd, Hyundai MM, Maersk, Wan Hai, Yang-Ming e Zim. Il focus si allarga anche al primo semestre del 2020, mettendo sotto la lente del Centro Studi il primo periodo di lockdown provocato dall'emergenza Covid. E qui il dato non può che essere negativo, con una flessione del 6,8% dei container trasportati. Grazie però al controllo dell'offerta di stiva e del prezzo dei noli i risultati finanziari sono alla fine rimasti positivi.

«Dopo un 2018 con risultati in chiaro e scuro, il 2019 è stato un anno nel complesso positivo, con buoni livelli della redditività operativa – riflette Fedespedi – Il rapporto d'indebitamento bancario è per alcune società elevato, con debiti finanziari totali (banche, leasing) nettamente superiori al capitale proprio. Le aziende del settore, inoltre, hanno mediamente una «cassa»

## Agroalimentare, ecommerce e aviocamionato: le tre scommesse del cargo aereo italiano

**Tabella 12 – Filiera analizzate e ruolo del cargo aereo in Italia (export extra UE, dati 2019)**

Filiera	Quantità (mgl ton) Nave + Aereo	Valore (mld euro) Nave + Aereo	% Quantità Aereo	% Valore Aereo	Rapporto valore/quantità Aereo (euro/kg)
Farmaceutica	83	9,1	13%	79%	655
Agroalimentare	5.471	11,3	0,4%	3%	13
Moda	129	13,4	40%	88%	227
Meccanica	2.557	42	4%	24%	91
Elettronica	522	9,4	5%	36%	121
Automotive	838	9,7	1%	7%	64

Fonte: Elaborazioni TRT su dati Eurostat, 2020

Esiste un'importante fetta di mercato che 'decollo' dall'Italia attraverso servizi di trasporto aviocamionato da poter recuperare, così come l'ecommerce contribuirà a rendere maggiormente utilizzata la spedizione aerea mentre un settore merceologico da far salire a bordo degli aerei sarà l'agroalimentare.

Questi sono alcune delle risultanze più evidenti e interessanti riportate nelle conclusioni del Rapporto intitolato "Il trasporto merci aereo in Italia – Secondo studio Osservatorio Cargo Aereo" curato da Trt Trasporti e Territorio e commissionato dal Cluster Cargo aereo di cui fanno parte le associazioni di categoria Anama, Assohandlers, Assaereo e Ibar.

Fra gli spunti di carattere generale viene evidenziato che "anche lo sviluppo del trasporto passeggeri nei principali scali europei ha permesso di estendere il network di collegamenti a servizio del trasporto merci". Infatti "l'incremento del trasporto passeggeri su determinate relazioni, e la

corrispondente crescita del cargo aereo ospitato nella stiva degli aerei passeggeri, favorisce il raggiungimento di masse critiche di merce, tali da favorire l'attivazione di voli regolari all-cargo su relazioni prima non servite da vettori cargo”.

Un ulteriore elemento che può favorire lo sviluppo di determinati scali, in Italia e in Europa, è rappresentato dal contesto produttivo e dei servizi in cui l'aeroporto si inserisce. “Lo sviluppo di determinati poli produttivi e logistici, in particolar modo nel Nord Italia e nel Nord Europa, ha rappresentato un volano per l'economia dei servizi di trasporto e logistica atti a soddisfare una domanda crescente del mondo industriale” si legge nel rapporto.

“Negli aeroporti con più elevate quantità di traffico – spiega la ricerca – l'insufficiente offerta di collegamenti intercontinentali diretti tra l'Italia e alcune aree a più forte crescita economica nel mondo è in gran parte compensata dall'ampia disponibilità di tratte aeree che consentono alle merci di raggiungere la destinazione finale transitando negli hub di vettori stranieri (Germania, Francia e Olanda), dove vengono trasbordate su altri aeromobili, così come emerge anche dal confronto tra le principali rotte dirette e i principali mercati di destinazione finale”.

Accanto a questi transiti 'aereo-aereo' (fenomeno fisiologico e che non sottrae traffico agli aeroporti italiani ove comunque le merci vengono imbarcate sugli aeromobili), il mercato del cargo aereo italiano evidenzia una significativa quota di traffico cosiddetto 'aviocamionato', vale a dire che dall'Italia viene trasportato su gomma verso scali esteri da cui decolla. “Studi condotti in materia stimano in oltre 300.000 tonnellate annue il volume di merci aeree con origine/destinazione Italia che utilizzano tratte aeree in arrivo e in partenza nei grandi aeroporti europei, percorrendo via camion il tragitto tra questi scali e il nostro paese; tale valore è pari a circa un terzo del totale delle merci che poi vengono spedite tramite aereo e indica come ci possa essere spazio per crescere nella via aerea in Italia se si riuscissero a cogliere le opportunità” sottolineano gli autori della ricerca. “Questo fenomeno è dovuto ad una molteplicità di fattori, che sono anche conseguenti, per una parte significativa, alle criticità del settore del cargo aereo italiano (insufficienza dei collegamenti diretti, inefficienze operative, amministrative e strutturali, ecc.)”.

A proposito della competizione tra paesi e specificità di filiera, lo studio dice: “Esaminando più nel dettaglio la crescita a valore, di maggiore rilevanza per il settore aereo, si evidenzia come l'Italia mostri una crescita importante nel farmaceutico, comparto nel quale sopravanza gli altri paesi. I tassi relativi più bassi si registrano per elettronica e automotive”. Poi ancora: “A fronte di un elevato valore per farmaceutico e moda, che, già utilizzano intensamente il trasporto aereo, emerge una potenzialità inespressa, in particolare per il settore agroalimentare, che rappresenta peraltro uno dei settori di punta del made in Italy, ma che sconta un valore medio del prodotto più basso”.

Le caratteristiche della merce (intese come deperibilità e necessità di corretta conservazione) “costituiscono fattori determinanti per quanto concerne il settore dell'agroalimentare e del farmaceutico”, mentre “la meccanica e l'automotive sono maggiormente influenzati dall'efficienza dei servizi forniti dallo scalo aeroportuale, oltre ovviamente all'effettiva origine e destinazione della merce, essendo questa in generale più consistente sia in termini di peso che di volume”. La sicurezza e l'affidabilità del servizio vengono in particolar modo indicati per i settori a maggiore valore unitario della merce, quali moda ed elettronica, settori in cui per gli stessi motivi rileva anche la preferenza espressa dal committente.

Come confermato dall'indagine qualitativa effettuata, le aziende evidenziano come la scelta del trasporto aereo derivi spesso dalla necessità di gestire spedizioni urgenti (ordini inattesi, gestione dei ritardi nelle consegne, ricambistica) o per ridurre il transit time, anche in base alle richieste del cliente.

La costante crescita dell'e-commerce, che sempre più richiede di essere gestito secondo una logica di forte specializzazione e di efficienza della catena logistica, costituisce un'ulteriore opportunità per il settore aereo, "a supporto di un comparto, trasversale rispetto alle filiere merceologiche, che fa della rapidità della consegna al destinatario finale (sia questa azienda o consumatore privato) uno dei principali fattori competitivi nell'ambito del proprio modello di business".

Altro elemento interessante emerso dall'analisi riguarda le principali strategie che le aziende indicano per accrescere il contributo del cargo aereo per favorire lo sviluppo della filiera. "Tra i fattori maggiormente presi in considerazione, si segnala il miglioramento dei collegamenti, per capillarità e frequenza, oltre allo sviluppo di un'infrastruttura aeroportuale più orientata alle esigenze delle aziende (hub logistici di consolidamento dei flussi e sviluppo di infrastrutture aeroportuali dedicate)". Rispetto al ruolo del trasporto aereo in relazione ai principali trend di mercato, questo viene visto dalle aziende come "un modo per espandere la propria rete commerciale verso mercati internazionali, oltre che permettere l'approvvigionamento da mercati esteri, contribuendo all'internazionalizzazione della catena logistica". Anche rispetto al commercio elettronico, il trasporto aereo sta, negli ultimi anni, favorendo una crescita importante di tutto il settore, che trova nell'efficienza dei servizi offerti e nella velocità di consegna i principali punti di forza del proprio business.

In conclusione il rapporto sostiene che "le indagini sul campo hanno rilevato come, pur in presenza di specificità di filiera, alcuni elementi strategici comuni meritino di essere presi in considerazione, in quanto possibili portatori di vantaggi per il sistema del cargo aereo nel suo complesso. La collaborazione tra i vari soggetti coinvolti nell'ambito della filiera del cargo aereo è in grado di portare benefici per l'intero sistema, grazie a scelte di ottimizzazione e di efficienza che evolvono dall'interesse della singola azienda a vantaggio di tutti i soggetti coinvolti". In questo senso "il ruolo dell'impresa di spedizioni risulta centrale nei processi di scelta (da un livello più generale a valutazioni più specifiche in relazione agli scali da utilizzare) e costituisce pertanto un elemento da tenere nella debita considerazione, in quanto può contribuire a orientare in modo significativo le scelte delle aziende".

## Lazzerini: “Ecco come e perché Alitalia punterà sul cargo”

L'amministratore delegato di Alitalia, e prossimo vertice della nuova Italia Trasporto Aereo, Fabio Lazzerini, è intervenuto in occasione della presentazione del [secondo studio sul Cargo aereo in Italia](#) per raccontare cosa la compagnia di bandiera intende fare per offrire al mercato delle merci un servizio migliore.

Nel suo intervento Lazzerini è partito dicendo: “Stiamo cercando di creare un'azienda nuova, che diventi un soggetto attivo e possibilmente leader nel mercato del trasporto aereo. Un paio di dati dicono bene quale sia la situazione del nostro mercato che si riflette sui passeggeri ma ovviamente anche sul mondo cargo: in un anno normale, prendiamo il 2019, noi come Alitalia abbiamo il 76% dei sedili sul mercato domestico e soltanto il 24% che serve il mercato internazionale e intercontinentale. L'altro dato è il dato dei collegamenti diretti intercontinentali: in Italia (non la Alitalia) per ogni 100 passeggeri che possono prendere un volo intercontinentale diretto ce ne sono 62 che devono andare su un hub estero (europeo tipicamente), mentre negli altri Paesi questa percentuale è decisamente sotto il 100. Quindi una volta soddisfatta tutta la domanda locale per collegamenti intercontinentali rimane dal 30 al 40% di posti disponibili per i mercati limitrofi o comunque europei. Questo è uno dei problemi strutturali che scontate anche voi del mondo cargo. Cioè un aeroporto come Francoforte beneficia di una compagnia che collega veramente qualsiasi angolo del mondo e lo stesso succede negli aeroporti principali dei grossi vettori europei”.

L'a.d. della nuova Italia Trasporto Aereo ha poi aggiunto che l'emergenza pandemica in atto sta creando dei disastri incalcolabili ed epocali ma presenta anche delle opportunità. “Per il nostro Paese è quello di fare una compagnia aerea che parte più o meno da zero” ha detto. “Parte in un momento in cui il mercato è fondamentalmente fermo. Abbiamo la possibilità dunque di ridisegnare la compagnia che vogliamo fra 5 anni, che ha bisogno di ribaltare la proporzione fra lungo raggio e corto raggio, sia perché c'è la domanda, sia perché per noi è anche il modo di spostarci dalla concorrenza principale sul medio e breve raggio rappresentata da compagnie low cost, treno ad alta velocità, ecc. Tra 5 anni noi dovremo avere una compagnia che avrà una pesante proporzione di voli di lungo raggio. Dovremo sapere bilanciare e guardare bene dove vogliamo arrivare. Di collegamenti intercontinentali ne ha bisogno il mondo dell'impresaria, chi esporta ed importa e anche il mondo del turismo”.

Entrando ancor più nello specifico della propria divisione dedicata alle spedizioni di merci Lazzerini ha ricordato che Alitalia Cargo, “con il nostro team guidato da Antonio Temporini, ha lavorato quest'anno da febbraio ad aprile, e anche dopo, per essere l'asse portante di un Paese che era totalmente chiuso. Asse portante per l'emergenza medica, sanitaria, ma anche per l'esigenze di

vita quotidiana delle famiglie che avevano necessità di ricevere prodotti di uso quotidiano nelle proprie case o nei supermercati. Per noi l'importanza del cargo è chiara già da un po' di tempo. Io sono arrivato in Alitalia tre anni fa e con Temporini abbiamo di fatto fin da subito creato una startup per riportare il cargo interamente all'interno di un vettore che l'aveva lasciato andare”.

La consapevolezza sull'importanza del trasporto aereo merci in Italia trae origine da alcuni trend evidenti sul mercato: “Sappiamo l'importanza di questo settore in questa fase storica e diventa ancora maggiore se si pensa all'esplosione dell'e-commerce che ormai è diventata evidente anche in un comparto che aveva approcciato questo settore con un po' di attenzione verso il mercato italiano. L'Italia ripartirà dai suoi asset principali che sono prodotti a valore aggiunto, prodotti che si sposano perfettamente con il comparto del cargo aereo”. Fra questi, [come spiegato dallo studio condotto per conto del Cluster cargo aereo](#), la meccanica, l'automotive, il pharma, il fashion e in futuro sempre di più anche l'alimentare.

“Dunque nei piani di Alitalia, che non vi posso illustrare perché semplicemente dobbiamo ancora iniziare a fare il piano industriale (la nuova società dovrebbe essere costituita questa settimana o al massimo la prossima), il cargo è parte integrante e strategica della Alitalia che stiamo pensando” ha concluso il manager. “Abbinata ai collegamenti fondamentali che sono fondamentali per riuscire ad accompagnare il settore a una crescita che possa consentirci di mantenere il più possibile le merci trasportate direttamente dal nostro Paese senza passare da altri hub europei”.

Alla richiesta di Andrea Cappa, segretario generale di Anama, di un confronto non appena elaborato il piano della nuova Alitalia, l'a.d. della compagnia ha rivolto un invito a partecipare in qualche modo alla redazione del nuovo business plan. “Il piano industriale lo faremo con un management dell'azienda che allestiremo nei prossimi giorni e utilizzando advisor di vario tipo. Io però ci tengo molto che sia un piano partecipato e nel nostro team cargo guidato da Antonio Temporini ci sono conoscenze estremamente approfondite e importanti” sono state le parole di Lazzarini. “Nella preparazione del piano cargo cercheremo anche, qualora voi abbiate voglia e ci diate la possibilità di farlo, anche di coinvolgerci non dopo averlo preparato ma di avere un'interazione che ci consenta di costruire un piano industriale che viene visto dagli stakeholder esterni come un piano che ha senso per un settore che ognuno di noi rappresenta. Per cui il vostro è un invito che anticiperemo a prima che il piano sia pronto”.

Cluster cargo aereo (2). Convegno digitale di presentazione secondo studio Osservatorio

## **Il sistema aeroportuale italiano movimentata, tuttavia, il 7% del cargo aereo europeo -ALLEGATO**

Tra gli interventi Minenna (ADM), Lazzarini (ad Alitalia), Quaranta (dg Enac); i lavori si sono conclusi con un messaggio del ministro De Micheli

Si è tenuto oggi a Milano il convegno digitale di presentazione del Secondo studio dell'Osservatorio Cargo Aereo di Anama (Associazione nazionale agenti merci aeree) e del Cluster Cargo Aereo, realizzato in collaborazione con Trt (Trasporti e Territorio) con l'obiettivo di approfondire le dinamiche ed i punti di forza che caratterizzano i principali aeroporti italiani – Milano-Malpensa, Bergamo-Orio al Serio, Roma-Fiumicino, Venezia e Bologna– nel confronto con gli scali europei di Francoforte, Monaco, Parigi-"Charles De Gaulle", Amsterdam-Schiphol, Lussemburgo. I lavori sono stati moderati dal segretario di Anama, **Andrea Cappa**.

Gli elementi principali che emergono dall'analisi, presentata da **Giuseppe Galli** di Trt:

Il cargo aereo rappresenta il 25% del valore dell'export italiano extra Ue, confermandosi un settore fondamentale per l'economia del Paese. L'Italia, infatti, è tra i primi dieci esportatori al mondo, grazie alla vendita sui mercati internazionali di prodotti che si caratterizzano per la loro qualità e l'elevato valore aggiunto, come ad esempio quelli del settore del "Made in Italy", la meccanica fine ed il farmaceutico. Si evidenzia, inoltre, un potenziale ancora inespresso per l'agroalimentare, un comparto di punta dell'export italiano, che sconta, però, difficoltà a viaggiare per via aerea;

Il sistema aeroportuale italiano movimentata, tuttavia, il 7% del cargo aereo europeo, contro ad esempio il 30% della Germania, seguita da Francia ed Olanda. L'Italia negli ultimi anni ha comunque migliorato le proprie performance e nel 2019 ha superato il Belgio, raggiungendo il quinto posto a livello europeo.

Dall'analisi qualitativa mirata su imprese manifatturiere e di spedizioni si evidenziano, inoltre, i *gap* da colmare per potenziare le risorse del cargo aereo italiano in termini di affidabilità del servizio e

transit time –fattori di scelta rilevanti per le merci ad alto valore aggiunto o con caratteristiche di deperibilità, in particolare:

miglioramento dei collegamenti per capillarità e frequenza da/per gli hub aeroportuali. Da questo punto di vista, Malpensa, il principale aeroporto cargo italiano, sconta, però, l'assenza di una forte compagnia di bandiera di cui sia hub di riferimento. Ne consegue un livello inferiore di connettività dell'aeroporto. La numerosità delle destinazioni degli aeroporti di Parigi e Francoforte deriva proprio dal loro ruolo di hub internazionale per le rispettive compagnie di bandiera Air France e Lufthansa;

sviluppo di infrastrutture più adeguate alle esigenze delle aziende, quali poli logistici aeroportuali di consolidamento dei flussi e sviluppo di infrastrutture aeroportuali dedicate. Il gap infrastrutturale con i principali aeroporti europei si è però nel tempo ridotto, grazie agli ingenti investimenti per lo sviluppo di Cargo City.

L'analisi sul campo e l'appendice dedicata all'impatto del Covid-19 evidenziano le peculiarità di un settore, che in un momento di gravissima crisi come quello attuale, ha dimostrato grandi capacità di resilienza. Gli spedizionieri aerei, in collaborazione con gli altri attori della filiera, rivestono, infatti, un ruolo strategico nell'internazionalizzazione della supply chain dei prodotti italiani, rispondendo in modo adeguato ai cambiamenti in atto nelle reti di distribuzione derivanti dall'innovazione tecnologica e dallo sviluppo dell'e-commerce.

In apertura dei lavori, il presidente di Anama, **Alessandro Albertini**, a nome del Cluster Cargo Aereo ha commentato: "L'emergenza ha attirato l'attenzione della politica e dei media sul nostro settore. Stiamo lavorando con determinazione affinché il mondo dei trasporti in generale e quello del cargo aereo in particolare, assurgano agli onori della cronaca poiché trasporti efficaci ed efficienti sono alla base di una economia solida e in salute. Ribadiamo l'importanza di riprendere al più presto i lavori del tavolo sul Cargo Aereo per aggiornare il Position Paper del 2017 sottoscritto dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e da tutte le Associazioni componenti il Cluster".

Il direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, **Marcello Minenna**: "Logistica, commercio globale e prodotto interno lordo dovrebbero essere in un legame diretto, di correlazione positiva. In Italia, invece, diventano un trilemma impossibile ed è su questo che stiamo lavorando, anche grazie a studi come quello presentato oggi. Del Sudoco ho parlato personalmente con il ministro **De Micheli** la settimana scorsa, che mi ha garantito che –dopo i passaggi ancora da fare con il ministero della Salute– dovremmo in tempi brevi portarlo in consiglio dei ministri. Un elemento su cui, però, tutti dobbiamo porre attenzione è il tema della catena logistica sulle esportazioni. Il 70 % delle nostre esportazioni vanno su logistica non nazionale e questo vuol dire che non siamo in grado di portare la catena del valore all'interno del nostro patrimonio".

Nel corso del convegno è intervenuto anche **Fabio Lazzerini**, amministratore delegato di Alitalia che ha sottolineato la centralità che il cargo aereo avrà per la newco, e che, proprio per questo, nella realizzazione del piano operativo della nuova Alitalia saranno coinvolti tutti gli attori del Cluster Cargo Aereo.

**Alessio Quaranta**, direttore generale Enac ha aggiunto: "Abbiamo capacità di recupero, se introduciamo strumenti adatti. Due temi principali: fare sistema e ripartire dal Position Paper del 2017 insieme anche al mondo aeroportuale con cui dobbiamo dialogare per favorire lo sviluppo del cargo negli aeroporti italiani. Lo studio ci mostra, infatti, le nostre carenze nell'intercettare le potenziali filiere italiane che oggi si servono di altri aeroporti. Per questo sono fondamentali gli investimenti infrastrutturali e progetti di specializzazione per i singoli hub".

Il presidente di Confetra, **Guido Nicolini**, commenta: “La logistica, il trasporto e, naturalmente, il cargo aereo, hanno bisogno di un forte impulso. Oggi più che mai, di fronte al nuovo crescendo della pandemia, c’è bisogno di concretizzare velocemente gli interventi già decisi per il settore. Confetra da mesi si batte su tutti i tavoli in questo senso. Abbiamo fatto passi in avanti, ma ancora c’è da lavorare. Nello specifico è corretto, come fa Anama, chiedere al Mit di riprendere i lavori del tavolo del cargo aereo e aggiornare il position paper del 2017”.

Il presidente di Fedespediti, **Silvia Moretto**, prosegue: “L’Italia sconta una criticità del sistema logistico a livello nazionale –l’Italia si trova al 19esimo posto contro il primo posto della Germania sulla base dell’indice di fluidità logistica (Lpi). Quest’anno tutti dovrebbero essersi resi conto di quanto è fondamentale investire nella logistica perché non è sufficiente produrre prodotti di eccellenza, bisogna poter contare su un sistema di distribuzione efficace e dinamico. Da qui, dunque, dobbiamo muoverci per potenziare il cargo aereo che oggi muove il 7% delle merci sulla via area a livello europeo, pensiamo ad esempio che la Germania movimentata sempre a livello europeo il 30% del cargo aereo”.

I lavori si sono conclusi con un messaggio del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, **Paola De Micheli**: “Quest’analisi ci porta a riconoscere che in fondo un vero e grande investimento su questa modalità di trasporto delle merci il nostro Paese non lo ha ancora compiuto. Per questo nel piano Italia Veloce, parzialmente finanziabile probabilmente con i fondi del Recovery Fund, abbiamo introdotto una serie di infrastrutture che possano rendere gli aeroporti intermodali. Dal punto di vista del sistema delle autorizzazioni, la presenza del direttore di ADM **Minenna** conferma oggi una nuova attenzione all’importanza di velocizzare e rendere più efficiente ed efficace l’iter autorizzativo del cargo aereo. In un momento così difficile dal punto di vista economico e sanitario rappresenta una finestra di opportunità di sviluppo del cargo, anche grazie agli investimenti che sul trasporto merci dovrà fare la newco Alitalia”.

Convegno cargo aereo, Minenna (ADM): "Troppi controlli nella logistica"

## Oggi si è presentato lo studio commissionato e realizzato da Trt

Nel corso della giornata odierna, lunedì 26 ottobre 2020, si è svolto il convegno digitale di presentazione del secondo studio dell'Osservatorio cargo aereo, progetto di analisi del settore nato per iniziativa di Anama (Associazione nazionale agenti merci aeree) e del Cluster cargo aereo (Anama, Assaeroporti, Assohandlers ed Ibar). Lo studio (leggi anche l'articolo pubblicato da [AVIONEWS](#)) è stato commissionato e realizzato da Trt, Trasporti e Territorio che ha sviluppato una ricerca sui principali aeroporti italiani –Milano-Malpensa, Bergamo-Orio al Serio, Roma-Fiumicino, Venezia e Bologna– nel confronto con gli scali europei di Francoforte, Monaco, Parigi-"Charles De Gaulle", Amsterdam-Schiphol, Lussemburgo. Tra gli interventi più attesi c'era quello del direttore dell'Agenzia delle dogane e monopoli (ADM), **Marcello Minenna**. Secondo **Minenna**, per i porti e la logistica del nostro Paese ci sono fin troppi controlli.

I numeri parlano chiaro; le 133 verifiche infrastrutturali e le 17 pubbliche amministrazioni nei porti, oltre ai 400 controlli ed alle 27 pubbliche amministrazioni che riguardano la logistica nazionale "non fanno onore all'Italia ed alla nostra modernizzazione". Secondo il direttore di ADM, si deve concentrare maggiormente l'attenzione sulla catena della logistica che ha a che fare con le esportazioni, il 70% delle quali non sono nazionali. Ecco perché, sempre secondo **Minenna**, non c'è ancora la possibilità di creare ricchezza. Interventi e proposte concrete: è questo quello che chiede l'Agenzia, nuove soluzioni per evitare che lo spreco di risorse nazionali continui anche in futuro.

## Trasporto aereo cargo, forte nei settori farmaceutico e moda - ANAMA

"133 controlli con 17 pubbliche amministrazioni nei porti e 400 controlli con 27 pubbliche amministrazioni sull'intero controllo della logistica su base nazionale, non fanno onore al nostro Paese e al processo di modernizzazione" - Questa la fotografia scattata da **Marcello Minenna, Direttore dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli sul sistema logistico e portuale**, intervenuto al convegno digitale di **ANAMA** (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree) "Strategicità e potenzialità del trasporto aereo merci" svolto stamani. per presentare il **II° Studio dell'Osservatorio Cargo Aereo** elaborato dalla società di consulenza TRT su input del Cluster Cargo Aereo.

Un sistema burocratico che contribuisce ad allontanare la catena logistica nazionale dal nostro sistema produttivo e produce quel gap logistico del 70% di cui il nostro Paese soffre. Per cui si rende necessaria ha sottolineato **Minenna** "l'istituzione di una Cabina di regia, anche con il ministero delle Infrastrutture, per portare avanti il processo di **automazione, digitalizzazione e standardizzazione delle procedure e per fare dei nostri porti un unico sistema**".

Secondo Giuseppe Galli, **amministratore delegato della società di consulenza TRT** che ha realizzato lo Studio dell'Osservatorio, in Italia sono le **filieri produttive dei settori del farmaceutico e della moda** quelle che si affidano **maggiormente al trasporto cargo aereo per l'export dei propri prodotti**. I dati prendono in analisi oltre 10 anni, dal 2008-2019, per avere un trend del traffico cargo aereo dei principali scali nazionali a confronto con quelli europei. **Nel rapporto presentato da Galli, l'analisi quantitativa apre un focus su: aziende produttive, imprese di spedizione e filiere** al fine di individuare i motivi per cui questi soggetti si sono rivolti al trasporto cargo aereo per fare arrivare la merce sul proprio mercato finale.

**Per le aziende produttive** i fattori più importanti sono risultati: tempo, costo, urgenza della richiesta del cliente e fattore di sostenibilità ambientale.

**Per le imprese di spedizione:** scompaiono i fattori ambientali ma appare è centrale il fattore temporale. Per quanto riguarda la scelta dell'aeroporto questa è in base alle destinazioni servite e la frequenza dei collegamenti operati, dagli aeroporti nazionali.

**Per la filiera produttiva,** la scelta dell'aeroporto è determinante dalla distribuzione in base alla distribuzione sul territorio degli aeroporti.

**Lucia Nappi**

## **Italia Trasporto Aereo, De Micheli: «Per il cargo aereo investimenti di medio termine» - ANAMA**

**Nelle linee guida date dal governo al nuovo vettore nazionale - la Newco ITA (Italia Trasporto Aereo SpA) - la ministro dei Trasporti Paola De Micheli, stamani ha annunciato «un investimento serio, di medio termine nel settore cargo aereo. Convegno digitale ANAMA.**

**Lucia Nappi**

**LIVORNO** - Una nuova attenzione al settore del cargo aereo sottolineato dalla ministro alle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, intervenuta stamani al convegno digitale per la presentazione del II° Rapporto dell'Osservatorio Cargo Aereo, progetto di analisi del settore nato per iniziativa di ANAMA (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree) e del Cluster Cargo Aereo (ANAMA, Assaeroporti, Assohandlers e IBAR).«Per poter velocizzare e rendere più rapidi e i processi che consentono alle merci di poter essere velocemente liberate» - spiega De Micheli - «è l'iter autorizzativo l'elemento che potrà essere elemento di competizione oppure di freno per lo sviluppo del settore del cargo aereo. Ad oggi questo è un settore che ha sviluppato poco business rispetto alle potenzialità pertanto non ha sviluppato un iter autorizzativo nei confronti dei processi che consentono alle merci di poter essere velocemente liberate».

### **Italia Trasporto Aereo spa**

Parlando del «**nuovo player nazionale Italia Trasporto Aereo**, la nuova società del Gruppo che abbiamo appena costituito» - il nuovo vettore di bandiera nato dalle ceneri della commissariata Alitalia, la Newco ITA (Italia Trasporto Aereo SpA) prevista dal decreto del governo firmato il 9 ottobre scorso dai quattro ministri dell'Economia, Trasporti, Sviluppo economico - «**nelle linee guida che il governo ha dato agli amministratori nominati, farà un investimento sul cargo**, particolarmente importante che dovrà strutturarsi sulla base di competenze e professionalità». L'investimento sul sistema del trasporto merci è pertanto una opportunità per consentire al paese «di rendere più competitivo il sistema della logistica e le imprese alle quali la logistica offre un servizio fondamentale.

«**Un investimento serio, di medio termine in questo settore**» - ha annunciato in conclusione De Micheli, come apertura sul Piano Nazionale Aeroporti che è strettamente connesso al Position Paper Cargo Aereo, il documento che contiene le azioni di rilancio per il cargo aereo.

## 2° Studio Osservatorio Cargo Aereo: cargo aereo rappresenta 2% del volume e 25% del valore dell'export italiano extra Ue

Author : com

Date : 26 Ottobre 2020

(FERPRESS) - Milano, 26 OTT - Si è tenuto [oggi](#) a Milano il convegno digitale di presentazione del Secondo Studio dell'Osservatorio Cargo Aereo di ANAMA e del Cluster Cargo Aereo, realizzato in collaborazione con TRT con l'obiettivo di approfondire le dinamiche e i punti di forza che caratterizzano i principali aeroporti italiani – Milano Malpensa, Bergamo Orio al Serio, Roma Fiumicino, Venezia e Bologna – nel confronto con gli aeroporti europei di Francoforte, Monaco, Parigi-Charles De Gaulle, Amsterdam-Schiphol, Lussemburgo. I lavori sono stati moderati dal Segretario di ANAMA, Andrea Cappa.

Gli elementi principali che emergono dall'analisi, presentata da Giuseppe Galli di TRT:

- Il cargo aereo rappresenta il 25% del valore dell'export italiano extra UE, confermandosi un settore fondamentale per l'economia del Paese. L'Italia, infatti, è tra i primi dieci esportatori al Mondo, grazie alla vendita sui mercati internazionali di prodotti che si caratterizzano per la loro qualità e l'elevato valore aggiunto, come ad esempio quelli del settore del *Made in Italy*, la meccanica fine e il farmaceutico. Si evidenzia, inoltre, un potenziale ancora inespresso per l'agroalimentare, un comparto di punta dell'export italiano, che sconta, però, difficoltà a viaggiare per via aerea;

- Il sistema aeroportuale italiano movimentata, tuttavia, il 7% del cargo aereo europeo, contro ad esempio il 30% della Germania, seguita da Francia e Olanda. L'Italia negli ultimi anni ha comunque migliorato le proprie performance e nel 2019 ha superato il Belgio, raggiungendo il 5° posto a livello europeo.

Dall'analisi qualitativa mirata su imprese manifatturiere e di spedizioni si evidenziano, inoltre, i *gap* da colmare per potenziare le risorse del cargo aereo italiano in termini di affidabilità del servizio e *transit time* – fattori di scelta rilevanti per le merci ad alto valore aggiunto o con caratteristiche di deperibilità, in particolare:

- miglioramento dei collegamenti per capillarità e frequenza da/per gli hub aeroportuali. Da questo punto di vista, Malpensa, il principale aeroporto cargo italiano, sconta, però, l'assenza di una forte compagnia di bandiera di cui sia hub di riferimento. Ne consegue un livello inferiore di connettività dell'aeroporto. La numerosità delle destinazioni degli aeroporti di Parigi e Francoforte deriva proprio dal loro ruolo di hub internazionale per le rispettive compagnie di bandiera Air France e

Lufthansa;

- sviluppo di infrastrutture più adeguate alle esigenze delle aziende, quali poli logistici aeroportuali di consolidamento dei flussi e sviluppo di infrastrutture aeroportuali dedicate. Il gap infrastrutturale con i principali aeroporti europei si è però nel tempo ridotto, grazie agli ingenti investimenti per lo sviluppo di Cargo City.

L'analisi sul campo e l'appendice dedicata all'impatto del Covid-19 evidenziano le peculiarità di un settore, che in un momento di gravissima crisi come quello attuale, ha dimostrato grandi capacità di resilienza. Gli spedizionieri aerei, in collaborazione con gli altri attori della filiera, rivestono, infatti, un ruolo strategico nell'internazionalizzazione della supply chain dei prodotti italiani, rispondendo in modo adeguato ai cambiamenti in atto nelle reti di distribuzione derivanti dall'innovazione tecnologica e dallo sviluppo dell'e-commerce.

In apertura dei lavori, il Presidente di Anama, Alessandro Albertini, a nome del Cluster Cargo Aereo ha commentato: *“L'emergenza ha attirato l'attenzione della politica e dei media sul nostro settore. Stiamo lavorando con determinazione affinché il mondo dei trasporti in generale e quello del cargo aereo in particolare, assurgano agli onori della cronaca poiché trasporti efficaci ed efficienti sono alla base di una economia solida e in salute. Ribadiamo l'importanza di riprendere al più presto i lavori del Tavolo sul Cargo Aereo per aggiornare il Position Paper del 2017 sottoscritto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da tutte le Associazioni componenti il Cluster.”*

Il Direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna: *“Logistica, commercio globale e prodotto interno lordo dovrebbero essere in un legame diretto, di correlazione positiva. In Italia, invece, diventano un trilemma impossibile ed è su questo che stiamo lavorando, anche grazie a studi come quello presentato [oggi](#). Del Sudoco ho parlato personalmente con il Ministro De Micheli la settimana scorsa, che mi ha garantito che – dopo i passaggi ancora da fare con il Ministero della Salute – dovremmo in tempi brevi portarlo in Consiglio dei Ministri. Un elemento su cui, però, tutti dobbiamo porre attenzione è il tema della catena logistica sulle esportazioni. Il 70 % delle nostre esportazioni vanno su logistica non nazionale e questo vuol dire che non siamo in grado di portare la catena del valore all'interno del nostro patrimonio.”*

Nel corso del Convegno è intervenuto anche Fabio Lazzerini, Amministratore Delegato di Alitalia che ha sottolineato *la centralità che il cargo aereo avrà per la newco, e che, proprio per questo, nella realizzazione del piano operativo della nuova Alitalia saranno coinvolti tutti gli attori del Cluster Cargo Aereo.*

Alessio Quaranta, Direttore Generale ENAC ha aggiunto: *“Abbiamo capacità di recupero, se introduciamo strumenti adatti. Due temi principali: fare sistema e ripartire dal Position Paper del 2017 insieme anche al mondo aeroportuale con cui dobbiamo dialogare per favorire lo sviluppo del cargo negli aeroporti italiani. Lo studio ci mostra, infatti, le nostre carenze nell'intercettare le potenziali filiere italiane che [oggi](#) si*

*servono di altri aeroporti. Per questo sono fondamentali gli investimenti infrastrutturali e progetti di specializzazione per i singoli hub.”*

Il Presidente di Confetra, Guido Nicolini, commenta: *“La logistica, il trasporto e, naturalmente, il cargo aereo, hanno bisogno di un forte impulso. [Oggi](#) più che mai, di fronte al nuovo crescendo della pandemia, c’è bisogno di concretizzare velocemente gli interventi già decisi per il settore. Confetra da mesi si batte su tutti i tavoli in questo senso. Abbiamo fatto passi in avanti, ma ancora c’è da lavorare. Nello specifico è corretto, come fa Anama, chiedere al MIT di riprendere i lavori del Tavolo del cargo aereo e aggiornare il position paper del 2017”.*

Il Presidente di Fedespedi, Silvia Moretto, prosegue: *“L’Italia sconta una criticità del sistema logistico a livello nazionale – l’Italia si trova al 19° posto contro il 1° posto della Germania sulla base dell’indice di fluidità logistica (LPI). Quest’anno tutti dovrebbero essersi resi conto di quanto è fondamentale investire nella logistica perché non è sufficiente produrre prodotti di eccellenza, bisogna poter contare su un sistema di distribuzione efficace e dinamico. Da qui, dunque, dobbiamo muoverci per potenziare il cargo aereo che [oggi](#) muove il 7% delle merci sulla via area a livello europeo, pensiamo ad esempio che la Germania movimentata sempre a livello europeo il 30% del cargo aereo.”*

I lavori si sono conclusi con un messaggio del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli: *“Quest’analisi ci porta a riconoscere che in fondo un vero e grande investimento su questa modalità di trasporto delle merci il nostro Paese non lo ha ancora compiuto. Per questo nel piano Italia Veloce, parzialmente finanziabile probabilmente con i fondi del Recovery Fund, abbiamo introdotto una serie di infrastrutture che possano rendere gli aeroporti intermodali. Dal punto di vista del sistema delle autorizzazioni, la presenza del Direttore di ADM Minenna conferma [oggi](#) una nuova attenzione all’importanza di velocizzare e rendere più efficiente e efficace l’iter autorizzativo del cargo aereo. In un momento così difficile dal punto di vista economico e sanitario rappresenta una finestra di opportunità di sviluppo del cargo, anche grazie agli investimenti che sul trasporto merci dovrà fare la newco Alitalia”.*

[/dc]

## Presentato il Secondo Studio dell'Osservatorio Cargo Aereo

*Il cargo aereo rappresenta il 25% del valore dell'export italiano extra UE*

**inforMARE** - Il cargo aereo rappresenta il 25% del valore dell'export italiano extra UE confermandosi un settore fondamentale per l'economia del Paese. Lo sottolinea il Secondo Studio dell'Osservatorio Cargo Aereo di ANAMA e del Cluster Cargo Aereo, presentato oggi a Milano nell'ambito di un convegno digitale, ricordando che l'Italia è tra i primi dieci esportatori al mondo. Il documento, realizzato in collaborazione con TRT con l'obiettivo di approfondire le dinamiche e i punti di forza che caratterizzano i principali aeroporti italiani - Milano Malpensa, Bergamo Orio al Serio, Roma Fiumicino, Venezia e Bologna - nel confronto con gli aeroporti europei di Francoforte, Monaco, Parigi-Charles De Gaulle, Amsterdam-Schiphol, Lussemburgo, evidenzia che, tuttavia, il sistema aeroportuale italiano movimentata il 7% del cargo aereo europeo contro ad esempio il 30% della Germania, seguita da Francia e Olanda. Negli ultimi anni l'Italia ha comunque migliorato le proprie performance e nel 2019 ha superato il Belgio, raggiungendo il quinto posto a livello europeo.

Lo studio, sulla base di un'analisi qualitativa mirata su imprese manifatturiere e di spedizioni, elenca inoltre i gap da colmare per potenziare le risorse del cargo aereo italiano in termini di affidabilità del servizio e transit time - fattori di scelta rilevanti per le merci ad alto valore aggiunto o con caratteristiche di deperibilità. Innanzitutto il miglioramento dei collegamenti per capillarità e frequenza da/per gli hub aeroportuali e, da questo punto di vista, Malpensa, il principale aeroporto cargo italiano, sconta, però, l'assenza di una forte compagnia di bandiera di cui sia hub di riferimento. Ne consegue un livello inferiore di connettività dell'aeroporto. La numerosità delle destinazioni degli aeroporti di Parigi e Francoforte - osserva lo studio - deriva proprio dal loro ruolo di hub internazionale per le rispettive compagnie di bandiera Air France e Lufthansa.

In secondo luogo lo sviluppo di infrastrutture più adeguate alle esigenze delle aziende, quali poli logistici aeroportuali di consolidamento dei flussi e sviluppo di infrastrutture aeroportuali dedicate. Il gap infrastrutturale con i principali aeroporti europei si è però nel tempo ridotto, grazie agli ingenti investimenti per lo sviluppo di Cargo City.

Lo studio, nell'appendice dedicata all'impatto del Covid-19, evidenzia le peculiarità di un settore che, in un momento di gravissima crisi come quello attuale, ha dimostrato grandi capacità di resilienza. Gli spedizionieri aerei, in collaborazione con gli altri attori della filiera, rivestono, infatti, un ruolo strategico nell'internazionalizzazione della supply chain dei prodotti italiani, rispondendo

in modo adeguato ai cambiamenti in atto nelle reti di distribuzione derivanti dall'innovazione tecnologica e dallo sviluppo dell'e-commerce.

«L'emergenza - ha rilevato a nome del Cluster Cargo Aereo il presidente di Anama, Alessandro Albertini, in apertura dei lavori - ha attirato l'attenzione della politica e dei media sul nostro settore. Stiamo lavorando con determinazione affinché il mondo dei trasporti in generale e quello del cargo aereo in particolare, assurgano agli onori della cronaca poiché trasporti efficaci ed efficienti sono alla base di una economia solida e in salute. Ribadiamo l'importanza di riprendere al più presto i lavori del Tavolo sul Cargo Aereo per aggiornare il Position Paper del 2017 sottoscritto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da tutte le Associazioni componenti il Cluster».

Intervenendo al convegno, il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha sostenuto che «la logistica, il trasporto e, naturalmente, il cargo aereo, hanno bisogno di un forte impulso. Oggi più che mai, di fronte al nuovo crescendo della pandemia - ha spiegato - c'è bisogno di concretizzare velocemente gli interventi già decisi per il settore. Confetra da mesi si batte su tutti i tavoli in questo senso. Abbiamo fatto passi in avanti, ma ancora c'è da lavorare. Nello specifico è corretto, come fa Anama, chiedere al MIT di riprendere i lavori del Tavolo del cargo aereo e attualizzare il position paper del 2017».

«L'Italia - ha denunciato la presidente di Fedespediti, Silvia Moretto - sconta una criticità del sistema logistico a livello nazionale: l'Italia si trova al 19° posto contro il primo posto della Germania sulla base dell'indice di fluidità logistica (LPI). Quest'anno tutti dovrebbero essersi resi conto di quanto è fondamentale investire nella logistica perché non è sufficiente produrre prodotti di eccellenza, bisogna poter contare su un sistema di distribuzione efficace e dinamico. Da qui, dunque, dobbiamo muoverci per potenziare il cargo aereo che oggi muove il 7% delle merci sulla via area a livello europeo, pensiamo ad esempio che la Germania movimentata sempre a livello europeo il 30% del cargo aereo».

## Cargo aereo, un quarto del valore export extra Ue. L'indagine dell'Osservatorio Anama

Lo studio analizza i principali aeroporti italiani, confrontandoli con i più importanti scali europei

Il cargo aereo rappresenta il 2% del volume e il 25% del valore dell'export italiano extra Ue, confermandosi un settore fondamentale per l'economia del Paese. Il dato è emerso a Milano nel corso del convegno digitale di presentazione del **Secondo Studio dell'Osservatorio Cargo Aereo** di Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree) e del Cluster Cargo Aereo, realizzato in collaborazione con TRT con l'obiettivo di approfondire le dinamiche e i punti di forza che caratterizzano i principali aeroporti italiani – Milano Malpensa, Bergamo Orio al Serio, Roma Fiumicino, Venezia e Bologna – nel confronto con gli aeroporti europei di Francoforte, Monaco, Parigi-Charles De Gaulle, Amsterdam-Schiphol, Lussemburgo. I lavori sono stati moderati dal Segretario di Anama, Andrea Cappa.

### [Il Secondo Studio dell'Osservatorio](#)

#### **Gli elementi principali che emergono dall'analisi, presentata da **Giuseppe Galli** di TRT:**

- L'Italia, nel cargo aereo, è tra i primi dieci esportatori al mondo, grazie alla vendita sui mercati internazionali di prodotti che si caratterizzano per la loro qualità e l'elevato valore aggiunto, come ad esempio quelli del settore del Made in Italy, la meccanica fine e il farmaceutico. Si evidenzia, inoltre, un potenziale ancora inespresso per l'agroalimentare, un comparto di punta dell'export italiano, che sconta, però, difficoltà a viaggiare per via aerea;
- Il sistema aeroportuale italiano movimentata, tuttavia, il 7% del cargo aereo europeo, contro ad esempio il 30% della Germania, seguita da Francia e Olanda. L'Italia negli ultimi anni ha comunque migliorato le proprie performance e nel 2019 ha superato il Belgio, raggiungendo il 5° posto a livello europeo.

Dall'analisi qualitativa mirata su imprese manifatturiere e di spedizioni si evidenziano, inoltre, i gap da colmare per potenziare le risorse del cargo aereo italiano in termini di affidabilità del servizio e transit time – fattori di scelta rilevanti per le merci ad alto valore aggiunto o con caratteristiche di deperibilità, in particolare:

L'analisi sul campo e l'appendice dedicata all'impatto del Covid-19 evidenziano le peculiarità di un settore, che in un momento di gravissima crisi come quello attuale, ha dimostrato grandi capacità di resilienza. Gli spedizionieri aerei, in collaborazione con gli altri attori della filiera, rivestono, infatti, un ruolo strategico nell'internazionalizzazione della supply chain dei prodotti italiani, rispondendo in modo adeguato ai cambiamenti in atto nelle reti di distribuzione derivanti dall'innovazione tecnologica e dallo sviluppo dell'e-commerce.

In apertura dei lavori, il presidente di Anama, **Alessandro Albertini**, a nome del Cluster Cargo Aereo ha commentato: "L'emergenza ha attirato l'attenzione della politica e dei media sul nostro settore. Siamo lavorando con determinazione affinché il mondo dei trasporti in generale e quello del cargo aereo in particolare, assurgano agli onori della cronaca poiché trasporti efficaci ed efficienti sono alla base di una economia solida e in salute. Ribadiamo l'importanza di riprendere al più presto i lavori del Tavolo sul Cargo Aereo per aggiornare il Position Paper del 2017 sottoscritto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da tutte le Associazioni componenti il Cluster".

Il direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, **Marcello Minenna**: "Logistica, commercio globale e prodotto interno lordo dovrebbero essere in un legame diretto, di correlazione positiva. In Italia, invece, diventano un trilemma impossibile ed è su questo che stiamo lavorando, anche grazie a studi come quello presentato oggi. Del Sudoco ho parlato personalmente con il Ministro De Micheli la settimana scorsa, che mi ha garantito che – dopo i passaggi ancora da fare con il Ministero della Salute – dovremmo in tempi brevi portarlo in Consiglio dei Ministri. Un elemento su cui, però, tutti dobbiamo porre attenzione è il tema della catena logistica sulle esportazioni. Il 70 % delle nostre esportazioni vanno su logistica non nazionale e questo vuol dire che non siamo in grado di portare la catena del valore all'interno del nostro patrimonio."

Nel corso del convegno è intervenuto anche Fabio Lazzerini, amministratore delegato di Alitalia che ha sottolineato la centralità che il cargo aereo avrà per la newco, e che, proprio per questo, nella realizzazione del piano operativo della nuova Alitalia saranno coinvolti tutti gli attori del Cluster Cargo Aereo.

**Alessio Quaranta**, direttore generale Enac ha aggiunto: "Abbiamo capacità di recupero, se introduciamo strumenti adatti. Due temi principali: fare sistema e ripartire dal Position Paper del 2017 insieme anche al mondo aeroportuale con cui dobbiamo dialogare per favorire lo sviluppo del cargo negli aeroporti italiani. Lo studio ci mostra, infatti, le nostre carenze nell'intercettare le potenziali filiere italiane che oggi si servono di altri aeroporti. Per questo sono fondamentali gli investimenti infrastrutturali e progetti di specializzazione per i singoli hub."

Il presidente di Confetra, **Guido Nicolini**, commenta: "La logistica, il trasporto e, naturalmente, il cargo aereo, hanno bisogno di un forte impulso. Oggi più che mai, di fronte al nuovo crescendo

della pandemia, c'è bisogno di concretizzare velocemente gli interventi già decisi per il settore. Confetra da mesi si batte su tutti i tavoli in questo senso. Abbiamo fatto passi in avanti, ma ancora c'è da lavorare. Nello specifico è corretto, come fa Anama, chiedere al MIT di riprendere i lavori del Tavolo del cargo aereo e aggiornare il position paper del 2017".

Il presidente di Fedespediti, **Silvia Moretto**, prosegue: "L'Italia sconta una criticità del sistema logistico a livello nazionale – l'Italia si trova al 19° posto contro il 1° posto della Germania sulla base dell'indice di fluidità logistica (LPI). Quest'anno tutti dovrebbero essersi resi conto di quanto è fondamentale investire nella logistica perché non è sufficiente produrre prodotti di eccellenza, bisogna poter contare su un sistema di distribuzione efficace e dinamico. Da qui, dunque, dobbiamo muoverci per potenziare il cargo aereo che oggi muove il 7% delle merci sulla via aerea a livello europeo, pensiamo ad esempio che la Germania movimentava sempre a livello europeo il 30% del cargo aereo."

I lavori si sono conclusi con un messaggio del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Paola De Micheli**: "Quest'analisi ci porta a riconoscere che in fondo un vero e grande investimento su questa modalità di trasporto delle merci il nostro Paese non lo ha ancora compiuto. Per questo nel piano Italia Veloce, parzialmente finanziabile probabilmente con i fondi del Recovery Fund, abbiamo introdotto una serie di infrastrutture che possano rendere gli aeroporti intermodali. Dal punto di vista del sistema delle autorizzazioni, la presenza del direttore di ADM Minenna conferma oggi una nuova attenzione all'importanza di velocizzare e rendere più efficiente e efficace l'iter autorizzativo del cargo aereo. In un momento così difficile dal punto di vista economico e sanitario rappresenta una finestra di opportunità di sviluppo del cargo, anche grazie agli investimenti che sul trasporto merci dovrà fare la newco Alitalia".

## Il Cargo Malpensa cede solo il 14% e si prepara alla sfida dei vaccini

**Gabriele Ceresa**

**MALPENSA** – «L'[impatto del Covid-19 sul cargo aereo](#) in Italia è stato forte, con perdite di oltre il 50%, da marzo ma è stato in grado di riprendere quote mercato a fine estate di oltre il 25%». Lo ha detto **Giuseppe Galli, di Trasporti e Territorio (Trt)**, che ha presentato oggi 26 ottobre la ricerca per Anama sul cargo aereo. **Anche a Malpensa il cargo si è difeso: se il traffico passeggeri nei primi 8 mesi dell'anno ha segnato una contrazione del 70%, il trasporto merci cede "soltanto" il 14.** Analizzando soltanto agosto, la Cargo city ha perso appena l'1,6 rispetto allo stesso mese del 2019.

### *Vaccini ed e-commerce*

Sono i dati emersi dal convegno digitale di presentazione del secondo studio dell'**Osservatorio Cargo Aereo**, progetto di analisi del settore nato per iniziativa di **Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree)** e del **Cluster Cargo Aereo (Anama, Assaeroporti, Assohandlers e Ibar)**. Lo studio di quest'anno è stato commissionato e realizzato da TRT, Trasporti e Territorio che ha sviluppato una ricerca sui principali aeroporti italiani – (Malpensa, Bergamo Orio al Serio, Roma Fiumicino, Venezia e Bologna) nel confronto con i competitori europei (Francoforte, Monaco, Parigi-Charles De Gaulle, Amsterdam-Schiphol, Lussemburgo). Oltre all'analisi sull'incidenza del cargo aereo in una serie storica di dieci anni e in relazione alle diverse tipologie di merce, lo studio comprende un'indagine qualitativa per approfondire **il ruolo che il cargo aereo riveste in Italia dal punto di vista di imprese manifatturiere e imprese di spedizioni internazionali**. La ricerca è stata, inoltre, arricchita da un'appendice sull'impatto del Covid-19 sul settore cargo aereo. Secondo Galli «[il cargo aereo può giocare un ruolo decisivo nello sviluppo dell'e-commerce in questo momento](#)». Per Alessandro Albertini, presidente di Anama, L'Italia ha una posizione di tutto rispetto nel trasporto aereo merci ma siamo indietro rispetto a Olanda, Germania e Francia. «Lo studio ci mostra i punti di forza e le risorse che il cargo aereo possiede al servizio dell'import-export a partire dalla **prossima prova che sarà la distribuzione dei vaccini**».

### *Il Recovery Fund per il cargo*

Attraverso un videomessaggio è intervenuta anche [il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli](#). «Il nostro Paese non ha ancora compiuto un grande e vero investimento nel settore del cargo aereo. Per questa ragione stiamo provando ad intervenire sulla programmazione rispetto a questo sistema debole e a produrre 'Italia Veloce' con [progetti parzialmente finanziati con](#)

[i fondi del Recovery fund](#) e una serie di infrastrutture che possano rendere gli aeroporti intermodali non solo per i passeggeri ma anche per il trasporto delle merci».



## Con il cargo aereo il 25% export italiano extra Ue

MILANO – Si è svolto nel capoluogo lombardo il convegno digitale di presentazione del **Secondo Studio dell'Osservatorio Cargo Aereo di Anama** e del **Cluster Cargo Aereo**, realizzato in collaborazione con Trt con l'obiettivo di approfondire le dinamiche e i punti di forza che caratterizzano i **principali aeroporti italiani** – Milano Malpensa, Bergamo Orio al Serio, Roma Fiumicino, Venezia e Bologna – nel confronto con gli **aeroporti europei** di Francoforte, Monaco, Parigi-Charles De Gaulle, Amsterdam-Schiphol, Lussemburgo. I lavori sono stati moderati dal **Segretario di Anama, Andrea Cappa**.

**Il Secondo Studio dell'Osservatorio Cargo Aereo completo e le slide**

**rieepilogative sono disponibili nella pagina dedicata del sito di Fedespedi.**

Gli elementi principali che sono emersi dall'analisi, presentata da **Giuseppe Galli di Trt**, evidenziano che **il cargo aereo rappresenta il 25% del valore dell'export italiano extra Ue**, confermandosi un settore fondamentale per l'economia del Paese. L'Italia, infatti, è tra i primi dieci esportatori al mondo, grazie alla vendita sui mercati internazionali di prodotti che si caratterizzano per la loro qualità e l'elevato valore aggiunto, come ad esempio quelli del settore del **made in Italy**, la **meccanica fine** e il **farmaceutico**. Si evidenzia, inoltre, un **potenziale ancora inespresso per l'agroalimentare**, un comparto di punta dell'export italiano, che sconta, però, difficoltà a viaggiare per via aerea.

**Il sistema aeroportuale italiano**, si è detto nel convegno, **movimenta**, tuttavia, **il 7%** del cargo aereo europeo, contro ad esempio il **30%** della **Germania**, seguita da **Francia e Olanda**. L'Italia negli ultimi anni ha comunque migliorato le proprie performance e nel 2019 ha superato il Belgio, raggiungendo il **5° posto** a livello europeo.

Dall'**analisi qualitativa** mirata su imprese manifatturiere e di spedizioni si evidenziano, inoltre, i **gap da colmare per potenziare le risorse del cargo aereo italiano** in termini di affidabilità del servizio e *transit time* – fattori di scelta rilevanti per le merci ad alto valore aggiunto o con caratteristiche di deperibilità.

In particolare **miglioramento dei collegamenti per capillarità e frequenza** da/per gli hub aeroportuali. Da questo punto di vista, Malpensa, il principale aeroporto cargo italiano, sconta, però, l'assenza di una forte compagnia di bandiera di cui sia hub di riferimento. Ne consegue un livello inferiore di connettività dell'aeroporto. La numerosità delle destinazioni degli aeroporti di Parigi e Francoforte deriva proprio dal loro ruolo di hub internazionale per le rispettive compagnie di bandiera Air France e Lufthansa.

Evidenziato ancora lo sviluppo di infrastrutture più adeguate alle esigenze delle aziende, quali **poli logistici aeroportuali di consolidamento** dei flussi e **sviluppo di infrastrutture aeroportuali dedicate**. Il *gap* infrastrutturale con i principali aeroporti europei si è però nel tempo ridotto, grazie agli ingenti investimenti per lo sviluppo di Cargo City.

L'analisi sul campo e l'appendice dedicata all'impatto del Covid-19 evidenziano le **peculiarità** di un settore, che in un momento di gravissima crisi come quello attuale, ha dimostrato grandi capacità di **resilienza**. Gli spedizionieri aerei, in collaborazione con gli altri attori della filiera, rivestono, infatti, un **ruolo strategico** nell'**internazionalizzazione della supply chain** dei prodotti italiani, rispondendo in modo adeguato ai **cambiamenti** in atto nelle **reti di distribuzione** derivanti dall'innovazione tecnologica e dallo sviluppo dell'e-commerce.

In apertura dei lavori, il **presidente di Anama, Alessandro Albertini, a nome del Cluster Cargo Aereo** ha commentato: *“L'emergenza ha attirato l'attenzione della politica e dei media sul nostro settore. Stiamo lavorando con determinazione affinché il mondo dei trasporti in generale e quello del cargo aereo in particolare, assurgano agli onori della cronaca poiché trasporti efficaci ed efficienti sono alla base di una economia solida e in salute. Ribadiamo l'importanza di riprendere al più presto i lavori del Tavolo sul Cargo Aereo per aggiornare il Position Paper del 2017 sottoscritto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da tutte le Associazioni componenti il Cluster.”*

Nel suo intervento il **direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna ha detto che** *“Logistica, commercio globale e prodotto interno lordo dovrebbero essere in un legame diretto, di correlazione positiva. In Italia, invece, diventano un trilemma impossibile ed è su questo che stiamo lavorando, anche grazie a studi come quello presentato oggi. Del Sudoco ho parlato personalmente con la ministra De Micheli la settimana scorsa, che mi ha garantito che – dopo i passaggi ancora da fare con il ministero della Salute – dovremmo in tempi brevi portarlo in Consiglio dei Ministri. Un elemento su cui, però, tutti dobbiamo porre attenzione è il tema della catena logistica sulle esportazioni. Il 70 % delle nostre esportazioni vanno su logistica non nazionale e questo vuol dire che non siamo in grado di portare la catena del valore all'interno del nostro patrimonio.”*

Nel corso del Convegno è intervenuto anche **Fabio Lazzerini**, amministratore delegato di Alitalia che ha sottolineato *la centralità che il cargo aereo avrà per la newco, e che, proprio per questo, nella realizzazione del piano operativo della nuova Alitalia saranno coinvolti tutti gli attori del Cluster Cargo Aereo.*

**Alessio Quaranta**, direttore generale **Enac** ha aggiunto: *“Abbiamo capacità di recupero, se introduciamo strumenti adatti. Due temi principali: fare sistema e ripartire dal Position Paper del 2017 insieme anche al mondo aeroportuale con cui dobbiamo dialogare per favorire lo sviluppo del cargo negli aeroporti italiani. Lo studio ci mostra, infatti, le nostre carenze nell’intercettare le potenziali filiere italiane che oggi si servono di altri aeroporti. Per questo sono fondamentali gli investimenti infrastrutturali e progetti di specializzazione per i singoli hub.”*

Il **presidente di Confetra, Guido Nicolini**, commenta: *“La logistica, il trasporto e, naturalmente, il cargo aereo, hanno bisogno di un forte impulso. Oggi più che mai, di fronte al nuovo crescendo della pandemia, c’è bisogno di concretizzare velocemente gli interventi già decisi per il settore. Confetra da mesi si batte su tutti i tavoli in questo senso. Abbiamo fatto passi in avanti, ma ancora c’è da lavorare. Nello specifico è corretto, come fa Anama, chiedere al MIT di riprendere i lavori del Tavolo del cargo aereo e aggiornare il position paper del 2017”.*

La **presidente di Fedespediti, Silvia Moretto**, ha detto: *“L’Italia sconta una criticità del sistema logistico a livello nazionale – l’Italia si trova al 19° posto contro il 1° posto della Germania sulla base dell’indice di fluidità logistica (LPI). Quest’anno tutti dovrebbero essersi resi conto di quanto è fondamentale investire nella logistica perché non è sufficiente produrre prodotti di eccellenza, bisogna poter contare su un sistema di distribuzione efficace e dinamico. Da qui, dunque, dobbiamo muoverci per potenziare il cargo aereo che oggi muove il 7% delle merci sulla via area a livello europeo, pensiamo ad esempio che la Germania movimentava sempre a livello europeo il 30% del cargo aereo.”*

I lavori, come riportiamo a parte nella prima pagina del nostro quotidiano [www.messaggeromarittimo.it](http://www.messaggeromarittimo.it) si sono conclusi con un messaggio della **ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli**: *“Quest’analisi ci porta a riconoscere che in fondo un vero e grande investimento su questa modalità di*

## Cargo aereo, cluster a confronto: ecco quali sono i gap da colmare / Il rapporto

Milano – Il **cargo aereo** rappresenta il 25% del valore dell'export italiano extra Ue, confermandosi un settore fondamentale per l'economia del Paese. L'Italia, infatti, è tra i primi dieci esportatori al mondo, grazie alla vendita sui mercati internazionali di prodotti che si caratterizzano per la loro qualità e l'elevato valore aggiunto, come ad esempio quelli del settore del **made in Italy**, la **meccanica fine** e il **farmaceutico**. Si evidenzia, inoltre, un **potenziale ancora inespresso per l'agroalimentare**, un comparto di punta dell'export italiano, che sconta, però, difficoltà a viaggiare per via aerea.

Il **sistema aeroportuale italiano movimentata**, tuttavia, **il 7%** del cargo aereo europeo, contro ad esempio il **30%** della **Germania**, seguita da **Francia e Olanda**. L'Italia negli ultimi anni ha comunque migliorato le proprie performance e nel 2019 ha superato il Belgio, raggiungendo il **5° posto** a livello europeo.

## Sudoco in dirittura d'arrivo: l'annuncio di Minenna (Dogane)

Per la completa e reale introduzione in Italia del Sudoco, lo Sportello unico doganale e dei controlli alle merci, potrebbe essere arrivato davvero il momento giusto. A parlarne è stato il direttore generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna, che in occasione della presentazione del secondo studio sul cargo aereo in Italia ha detto: "133 controlli con 17 pubbliche amministrazioni nei porti e 400 con 27 pubbliche amministrazioni sull'intero controllo della logistica su base nazionale non fanno onore al nostro Paese e al progetto di modernizzazione che si impone. Del Sudoco ho parlato personalmente con la ministra De Micheli la settimana scorsa in occasione della presentazione del Libro Blu dell'Agenzia delle Dogane e mi ha garantito che ci sono ulteriori passaggi col Ministero della Salute da completare ma che dovremmo in tempi brevi portarlo finalmente in Consiglio dei Ministri. Personalmente anch'io avvierò un'interlocuzione con il ministro Speranza per capire se ci sono ancora delle perplessità e come poterle risolvere".

Minenna ha fatto poi cenno all'iniziativa denominata "Easy Free Back" (presentata a fine agosto) e volta a introdurre importanti facilitazioni alle operazioni di reintroduzione delle merci in esenzione dai dazi (in presenza di alcune condizioni). Le semplificazioni più importanti consistono nella possibilità, per gli operatori commerciali che effettuino operazioni commerciali nei confronti di soggetti B2C, di procedere alla reintroduzione in esenzione sulla base di un'autorizzazione unica per tutte le operazioni, subendo minori controlli fisici in linea in base al livello di compliance dell'impresa (si privilegiano eventuali controlli a posteriori). "Sull'Easy Free Back, dopo un mese di sperimentazione, i dati del nostro sistema consentono di capire che sono necessari due ulteriori interventi. Il primo per i grandi operatori: passeremo a 50 il numero dei controlli. Un altro provvedimento sarà per le piccole e medie imprese perché è evidente che chi si affaccia all'e-commerce con una dimensione differente non dovrebbe proprio avere un numero di controlli. Faremo dunque un ulteriore mese di sperimentazione e poi magari convocheremo un *open hearing* al fine di avere un ulteriore confronto con l'industria".

Altro tema affrontato è stato quello del preclearing aereo: "Credo che serva una sperimentazione ma prima devo parlare con l'industria, quindi prossimamente verrete convocati a una consultazione pubblica in modo da poterci confrontare e trovare una qualche modalità per sperimentare una soluzione che abbia senso. È evidente che come abbiamo fatto in mare sia possibile anche a livello aereo effettuare qualcosa che superi il tema dei semplici con aerei espressi".

Più in generale Minenna ha aggiunto: "Sul tema dei controlli non sono soddisfatto neanche io, bisogna ancora lavorare. Il livello di positività è talmente basso che è evidente che qualcosa non va,

stiamo facendo complesse analisi nei nostri data warehouse per trovare delle nuove soluzioni che siano più light ma allo stesso tempo più efficaci. Perché uno spreco di risorse nazionali come sistema paese in questo momento non è più ammissibile”.

Un ultimo riferimento è stato fatto agli operatori economici autorizzati: “Personalmente ho avviato i progetti di eAeo e di Aeo Class: sono convinto che le società ad esempio quotate in Borsa dovrebbero avere una via privilegiata e le piattaforme elettroniche lo stesso. Bisognerebbe passare a un controllo ex-post ed evitare un controllo per ogni singola operazione incrociata per la capienza del conto di debito. Sono aspetti su cui stiamo lavorando”.

Gli elementi principali che emergono dall'analisi, presentata da **Giuseppe Galli di TRT**:

> **Il cargo aereo rappresenta il 25% del valore dell'export italiano extra UE**, confermandosi un settore fondamentale per l'economia del Paese. L'Italia, infatti, è tra i primi dieci esportatori al Mondo, grazie alla vendita sui mercati internazionali di prodotti che si caratterizzano per la loro qualità e l'elevato valore aggiunto, come ad esempio quelli del settore del **Made in Italy**, la **meccanica fine** e il **farmaceutico**. Si evidenzia, inoltre, un **potenziale ancora inespresso per l'agroalimentare**, un comparto di punta dell'export italiano, che sconta, però, difficoltà a viaggiare per via aerea;

> **Il sistema aeroportuale italiano movimentata**, tuttavia, **il 7%** del cargo aereo europeo, contro ad esempio il **30%** della **Germania**, seguita da **Francia e Olanda**. L'Italia negli ultimi anni ha comunque migliorato le proprie performance e nel 2019 ha superato il Belgio, raggiungendo il **5° posto** a livello europeo.

Dall'**analisi qualitativa** mirata su imprese manifatturiere e di spedizioni si evidenziano, inoltre, i **gap da colmare per potenziare le risorse del cargo aereo italiano** in termini di affidabilità del servizio e *transit time* – fattori di scelta rilevanti per le merci ad alto valore aggiunto o con caratteristiche di deperibilità, in particolare:

> **miglioramento dei collegamenti per capillarità e frequenza** da/per gli hub aeroportuali. Da questo punto di vista, Malpensa, il principale aeroporto cargo italiano, sconta, però, l'assenza di una forte compagnia di bandiera di cui sia hub di riferimento. Ne consegue un livello inferiore di connettività dell'aeroporto. La numerosità delle destinazioni degli aeroporti di Parigi e Francoforte deriva proprio dal loro ruolo di hub internazionale per le rispettive compagnie di bandiera Air France e Lufthansa;

> sviluppo di infrastrutture più adeguate alle esigenze delle aziende, quali **poli logistici aeroportuali di consolidamento** dei flussi e **sviluppo di infrastrutture aeroportuali dedicate**. Il *gap* infrastrutturale con i principali aeroporti europei si è però nel tempo ridotto, grazie agli ingenti investimenti per lo sviluppo di Cargo City.

L'analisi sul campo e l'appendice dedicata all'impatto del Covid-19 evidenziano le **peculiarità** di un settore, che in un momento di gravissima crisi come quello attuale, ha dimostrato grandi capacità di **resilienza**. Gli spedizionieri aerei, in collaborazione con gli altri attori della filiera, rivestono, infatti, un **ruolo strategico** nell'**internazionalizzazione della supply chain** dei prodotti italiani, rispondendo in modo adeguato ai **cambiamenti** in atto nelle **reti di distribuzione** derivanti dall'innovazione tecnologica e dallo sviluppo dell'e-commerce.

In apertura dei lavori, il **Presidente di Anama**, Alessandro **Albertini**, a nome del **Cluster**

**Il Direttore dell’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna:** *“Logistica, commercio globale e prodotto interno lordo dovrebbero essere in un legame diretto, di correlazione positiva. In Italia, invece, diventano un trilemma impossibile ed è su questo che stiamo lavorando, anche grazie a studi come quello presentato oggi. Del Sudoco ho parlato personalmente con il Ministro De Micheli la settimana scorsa, che mi ha garantito che – dopo i passaggi ancora da fare con il Ministero della Salute – dovremmo in tempi brevi portarlo in Consiglio dei Ministri. Un elemento su cui, però, tutti dobbiamo porre attenzione è il tema della catena logistica sulle esportazioni. Il 70 % delle nostre esportazioni vanno su logistica non nazionale e questo vuol dire che non siamo in grado di portare la catena del valore all’interno del nostro patrimonio.”*

Nel corso del Convegno è intervenuto anche **Fabio Lazzerini**, Amministratore Delegato di Alitalia che ha sottolineato *la centralità che il cargo aereo avrà per la newco, e che, proprio per questo, nella realizzazione del piano operativo della nuova Alitalia saranno coinvolti tutti gli attori del Cluster Cargo Aereo.*

**Alessio Quaranta**, Direttore Generale **ENAC** ha aggiunto: *“Abbiamo capacità di recupero, se introduciamo strumenti adatti. Due temi principali: fare sistema e ripartire dal Position Paper del 2017 insieme anche al mondo aeroportuale con cui dobbiamo dialogare per favorire lo sviluppo del cargo negli aeroporti italiani. Lo studio ci mostra, infatti, le nostre carenze nell’intercettare le potenziali filiere italiane che oggi si servono di altri aeroporti. Per questo sono fondamentali gli investimenti infrastrutturali e progetti di specializzazione per i singoli hub.”*

**Il Presidente di Confetra, Guido Nicolini**, commenta: *“La logistica, il trasporto e, naturalmente, il cargo aereo, hanno bisogno di un forte impulso. Oggi più che mai, di fronte al nuovo crescendo della pandemia, c’è bisogno di concretizzare velocemente gli interventi già decisi per il settore. Confetra da mesi si batte su tutti i tavoli in questo senso. Abbiamo fatto passi in avanti, ma ancora c’è da lavorare. Nello specifico è corretto, come fa Anama, chiedere al MIT di riprendere i lavori del Tavolo del cargo aereo e aggiornare il position paper del 2017”.*

**Il Presidente di Fedespediti, Silvia Moretto**, prosegue: *“L’Italia sconta una criticità del sistema logistico a livello nazionale – l’Italia si trova al 19° posto contro il 1° posto della Germania sulla base dell’indice di fluidità logistica (LPI). Quest’anno tutti dovrebbero essersi resi conto di quanto è fondamentale investire nella logistica perché non è sufficiente produrre prodotti di eccellenza, bisogna poter contare su un sistema di distribuzione efficace e dinamico. Da qui, dunque, dobbiamo muoverci per potenziare il cargo aereo che oggi muove il 7% delle merci sulla via aerea a livello europeo, pensiamo ad esempio che la Germania movimentata sempre a livello europeo il 30% del cargo aereo.”*

I lavori si sono conclusi con un messaggio del **Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli**: *“Quest’analisi ci porta a riconoscere che in fondo un vero e grande investimento su questa modalità di trasporto delle merci il nostro Paese non lo ha ancora compiuto. Per questo nel piano Italia Veloce, parzialmente finanziabile probabilmente con i fondi del Recovery Fund, abbiamo introdotto una serie di infrastrutture che possano rendere gli aeroporti intermodali. Dal punto di vista del sistema delle autorizzazioni, la presenza del Direttore di ADM Minenna conferma oggi una nuova attenzione all’importanza di velocizzare e rendere più efficiente e efficace l’iter autorizzativo del cargo aereo. In un momento così difficile dal punto di vista economico e sanitario rappresenta una finestra di opportunità di sviluppo del cargo, anche grazie agli investimenti che sul trasporto merci dovrà fare la newco Alitalia”.*

In lockdown profitti cresciuti per i big dei container a spese dei consumatori

## Olaf Merk (Itf/Ocse) all'HuffPost: "Le norme Ue non impediscono questi abusi"

[By Claudio Paudice](#)

Nel pieno dell'infarto mondiale dell'economia causato dai lockdown nei paesi industrializzati, c'è chi ci ha guadagnato. Si tratta delle grandi compagnie di navigazione del trasporto container, capaci non solo di limitare i danni ma pure di incrementare i profitti nei mesi più duri della pandemia. Possibile che i big del commercio contenitori abbiano fatto più soldi proprio quando la domanda globale è stata arrestata in modo artificiale? A quanto pare, sì. A rivelarlo è l'International Transport Forum dell'Ocse che in un lavoro dal titolo [Lessons from Covid-19 State Support for Maritime Shippings](#) spiega come i giganti del mare abbiano goduto di "sussidi ombra" a danno dei consumatori.

Per sussidi ombra si intendono degli aiuti indiretti derivanti da un contesto regolamentare particolarmente favorevole. O meglio, si tratta di "trasferimenti dai consumatori ai produttori che derivano dai vincoli alla concorrenza contenuti nella regolamentazione del trasporto marittimo", scrive l'organismo dell'Ocse che rappresenta ben 62 Stati. Tra febbraio e giugno 2020, circa il 20-30%

della capacità delle navi portacontainer sulle principali rotte commerciali è rimasta inattiva per effetto del cosiddetto *blank sailings*, cioè la cancellazione delle toccate fino all'annullamento dell'intero viaggio. "Di fronte alla riduzione della domanda di traffico containerizzato, le principali compagnie hanno ritirato congiuntamente la capacità delle navi annullando i viaggi programmati". La "scarsità creata artificialmente" ha fatto incrementare il prezzo per le spedizioni. Così le tariffe di trasporto sono aumentate "in modo particolarmente forte sulla rotta commerciale Trans-Pacifico, ma anche molte altre rotte hanno registrato aumenti nonostante il calo dei volumi di traffico containerizzato".

In altre parole, secondo l'organizzazione dell'Ocse per far fronte a una minore richiesta di contenitori, le grandi compagnie si sono accordate sulla riduzione dell'offerta per garantirsi comunque rilevanti profitti nonostante i volumi più bassi di merce trasportata. "A causa di questi notevoli cambiamenti nelle tariffe di trasporto, le compagnie hanno realizzato grandi profitti nella

richiederanno uno sforzo sovrumano in termini di organizzazione e coordinamento di tutti gli operatori: vettori aerei, spedizionieri, scali aeroportuali, dogane e Usmaf, hub logistici e i magazzini per la conservazione, sorveglianza, compagnie assicurative. Una filiera già roduta e che ogni anno garantisce puntualmente le vaccinazioni stagionali. Ma stavolta è diverso, anche perché, come ha riportato la Reuters, la Commissione Europea teme che le dosi di vaccino prenotate non siano sufficienti per tutta la popolazione Ue prima del 2022.

I rischi maggiori per il vaccino anti-Covid arrivano dalla cosiddetta “catena del freddo”. La gran parte dei vaccini viene conservata a una temperatura che va dai 2° agli 8° Celsius. Alcuni necessitano di temperature inferiori, fino a -20°. Ma per quello contro il Covid potrebbero servire spazi refrigerati capaci di arrivare a temperature proibitive, fino a -70°. Diverse aziende come FedEx e Ups stanno investendo in spazi refrigerati, in Belgio e in Germania già sono partiti i lavori negli aeroporti per creare locali adeguati all’immagazzinamento delle fiale.

“Abbiamo scritto al Governo per attivare in tempi celeri un canale di comunicazione”, dice all’HuffPost Pierluigi Petrone di Assoram, la logistica sanitaria e braccio operativo delle aziende farmaceutiche. “Ci serve sapere quanto spazio di stoccaggio serve, quale parco corriere occorre, tempistiche e requisiti di stoccaggio”, continua Petrone. Il mondo della logistica health rappresentato da Assoram, che ha tra i suoi iscritti oltre 160 magazzini autorizzati dislocati sull’intero territorio nazionale, sta accelerando l’analisi della catena integrata di approvvigionamento e distribuzione delle scorte di vaccini anti-Covid19 che arriveranno nel corso del prossimo anno. “Una sfida mai vista soprattutto per ciò che concerne i requisiti di sicurezza nello stoccaggio e trasporto a temperatura, visto che molto probabilmente alcuni vaccini dovranno essere sottoposti a rigorosi standard che potranno raggiungere temperature fino a -80°”.

Non solo: c’è molta preoccupazione per affrontare “l’ultimo miglio” della distribuzione, in particolare nelle regioni remote difficili da raggiungere con la refrigerazione estrema. Bisognerà assicurare un attento monitoraggio delle temperatura ad ogni rottura di carico. E quando arriveranno all’ultimo miglio (Asl, medici di base, centri vaccinali, ospedali) bisogna assolutamente evitare che le dosi subiscano sbalzi termici. “Serve una condivisione di strategia e anche un supporto economico, oggi non ci sono magazzini in grado di garantire queste temperature”, continua Petrone. “Bisogna evitare che si ripeta lo spettacolo visto con l’approvvigionamento di mascherine chirurgiche”.

Dal Ministero dei Trasporti fanno sapere che in queste ore si sta lavorando a un tavolo, in coordinamento con gli uffici del Commissario Arcuri e il Ministero della Salute, per andare incontro alle richieste degli operatori logistici e affrontare tutti gli ostacoli lungo il percorso. Come risulta all’HuffPost, la prossima settimana ci sarà il primo confronto su diversi temi che rendono complessa l’operazione vaccini. Trasporto e stoccaggio, prima di tutto. Ma anche la sicurezza.

“Chi vigilerà sul trasporto delle dosi per centinaia di chilometri? E una volta arrivate a destinazione, chi baderà alla sicurezza nelle aree di stoccaggio è smistamento?”, si chiede Petrone. Perché è lecito attendersi che, una volta pronto il vaccino, partirà l’assalto con ogni mezzo, lecito e non. “Ci sono importanti fidejussioni assicurative da stipulare, perché è chiaro che le aziende del trasporto non possono garantire da sole la sicurezza dei carichi”, dice Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la confederazione delle imprese logistiche che hanno accolto con favore la disponibilità del Governo a sedersi con loro al tavolo: “Sarà la più impegnativa operazione logistica del pharma nella storia del Paese. Procedure in import e controlli da uniformare, offerta di magazzini e stiva a temperatura controllata da mappare e organizzare, fino alla distribuzione di ultimo miglio. La prossima settimana, se ci sarà questo tavolo con il MiT e la struttura commissariale guidata da Domenico Arcuri, metteremo a disposizione il nostro know-how”, ha detto Russo.

All'estero, d'altronde, c'è già chi si sta muovendo. “L'aeroporto di Francoforte si sta adoperando per allargare i magazzini, e non è l'unico in Europa che si è mosso con largo anticipo, anche in Belgio sono già iniziati i lavori”, dice all'HuffPost Alessandro Albertini, presidente di Anama, l'associazione degli agenti per le merci aeree. “Bisogna pensare a tutto: se i vaccini viaggiano sugli aerei allora servirà il ghiaccio secco per non avere sbalzi di temperatura che potrebbero comprometterne l'efficacia già durante il viaggio. E il ghiaccio secco ha vita breve”. L'aeroporto tedesco si sta attrezzando proprio per organizzare i magazzini. Operazioni analoghe dovranno essere eseguite probabilmente anche a Malpensa e Fiumicino, i due papabili hub per il Centro Nord e il Centro Sud. Per capire: per 40 milioni di dosi di vaccino possono servire fino a un milione e trecentomila contenitori o scatole, e ognuno può aver bisogno - dipende dai tempi di viaggio e di immagazzinamento - fino a 150 chilogrammi di ghiaccio secco. Si sta parlando di una cifra monstre, circa duecento milioni di chili di ghiaccio secco. Senza contare che, sst

“Noi - continua Albertini - non abbiamo tanti spazi in grado di conservare a certe temperature, ci servono presto strutture attrezzate e il know-how per affrontare una sfida completamente nuova per la filiera”.

Il premier Giuseppe Conte ha promesso tre milioni di dosi già entro Natale e subito dopo altre decine di milioni. Ma non basta un vaccino perché tutto vada bene: “Il trattamento delle basse temperature è estremamente complesso”, aggiunge Mila De Iure, dg di Assoram. “Alcuni grandi player si stanno già muovendo. E' il momento per noi di iniziare a fare lo stesso, con l'aiuto delle istituzioni”. Per tempo, prima che scada.

LOGISTICA

## Alitalia: volontà di rilancio per il cargo aereo

**L'ad Lazzerini: nel nuovo piano industriale l'attività merci tornerà strategica**

**Marco Morino**  
MILANO

La logistica italiana sconta la drammatica assenza di campioni nazionali che le consentano di presidiare con successo l'approvvigionamento e l'export di merci via mare, terra, ferro e spedizioni. Pensiamo alla Germania, che può schierare imprese del calibro di Eurokai Contship, Dhl, Hapag Lloyd, Lufthansa Cargo e Dbs Schenker. E pensiamo all'Italia, dove delle circa 50 mila imprese logistiche attive in ogni segmento della catena distributiva delle merci, oltre l'85% ha meno di

5 milioni di fatturato e meno di 10 addetti. E anche il cargo aereo non fa eccezione. Lo dimostra il Osservatorio sul cargo aereo presentato ieri in un evento digitale organizzato da Anama (Associazione nazionale agenti merci aeree, aderente a Confetra).

La Germania, rileva l'Osservatorio, è il primo paese dell'Unione europea per traffico merci via aerea, detenendo una quota pari a circa il 30% del totale delle merci movimentate nella Ue. L'Italia ha recentemente superato il Belgio, collocandosi al quinto posto, con una quota di circa il 7%. Nonostante questo recente avanzamento, per l'Italia persiste ancora un gap rispetto ai principali paesi europei. Sul podio sono presenti, oltre alla Germania, anche la Francia e l'Olanda; quest'ultima ha notevolmente incrementato il proprio traffico merci nel

corso degli ultimi anni, grazie al ruolo di hub commerciale e logistico che ha sviluppato negli ultimi decenni, supportato da politiche favorevoli allo sviluppo delle infrastrutture e all'efficienza dei servizi offerti. In Italia per molti anni la centralità dell'attività cargo per Alitalia non è stata considerata in modo adeguato. Avere una Alitalia forte nel cargo darebbe maggiore competitività per i nostri prodotti esportati e genererebbe ricchezza per il Paese perché le merci viaggierebbe-

ro da/per aeroporti italiani. In futuro però qualcosa potrebbe cambiare. Lo dice Fabio Lazzerini, amministratore delegato della nuova Alitalia: «A breve - dice l'ad - vi sarà la costituzione formale della nuova società e poi procederemo con la stesura del piano industriale, all'interno del quale l'attività cargo, contrariamente al passato, sarà centrale. Saranno previsti anche nuovi collegamenti». Alitalia si vuole proporre come la compagnia di bandiera per la promozione del made in Italy nel mondo. Di più Lazzerini non dice. La nuova Alitalia, se davvero sarà così, dovrà essere una compagnia dedicata ai voli di lungo raggio, con una flotta potenziata da velivoli all cargo. Il cargo aereo funziona proprio sulle rotte lunghe, poiché è residuale la quota di merci che viaggia per via aerea all'interno del mercato nazio-

nale ed europeo. Osserva Guido Nicolini, presidente di Confetra: «È da anni che ci battiamo per la creazione di un campione nazionale della logistica. Speriamo che la nuova Alitalia sia uno dei nuovi campioni nazionali». Gli fa eco Alessandro Albertini, presidente di Anama: «Lavoriamo con determinazione affinché il mondo dei trasporti in generale e quello del cargo aereo in particolare, possa essere riconosciuto come settore fondamentale per il nostro Paese, poiché senza trasporti efficaci ed efficienti non può esserci una economia solida e in salute». Con la pandemia in questi mesi vi è stata l'esplosione dell'e-commerce. E in tale mutato contesto, il cargo aereo potrebbe giocare un ruolo decisivo. Una opportunità ulteriore per la nuova Alitalia.



**TRASPORTO AEREO**  
L'amministratore delegato di Alitalia, Fabio Lazzerini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## **Confetra e Assiterminal avanzano proposte per sostenere economicamente i terminal crociere colpiti dalla crisi**

*Se lo scorso anno i ricavi di queste società terminaliste erano stati pari a 90 milioni di euro, nel 2020 sono previsti essere inferiori a cinque milioni di euro*

**inforMARE** - Confetra e Assiterminal hanno inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ai componenti delle Commissioni Trasporti e Bilancio di Camera e Senato una lettera per evidenziare come la crisi sanitaria del Covid-19 abbia avuto un drammatico impatto sull'attività dei terminal portuali che operano nel settore dei passeggeri, e in particolare in quello delle crociere, e per presentare due proposte di misure strutturali per sostenere il settore.

Nella lettera, rifacendosi alla recente emanazione del decreto del presidente del Consiglio dei ministri in cui - hanno ricordato - all'art.8 sono emanate disposizioni in materia di navi da crociera, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica e l'Associazione Italiana Port & Terminal Operators hanno spiegato che «mentre il mercato del cabotaggio (traghetti impiegati in traffici di linea nazionali e/o internazionali) ha visto con la stagione estiva una ripresa che ha comunque generato un calo vs il 2019 inferiore al 30%, il settore crocieristico non sta di fatto ripartendo e la recrudescenza della pandemia sta ulteriormente diminuendo le già poche prenotazioni: mentre il settore dei traghetti - hanno rilevato Confetra e Assiterminal - nel cosiddetto “decreto agosto” ha trovato una misura di compensazione vs il calo dei ricavi, il settore dei terminal passeggeri o stazioni marittime (presso i quali transitano i passeggeri) non è stato preso in considerazione alcuna. Dalle nostre rilevazioni - hanno puntualizzato - risulta che la contrazione dei traffici crociere 2020 vs il 2019 sarà superiore al 90%1 con aumento di costi (per le poche aziende operative) dovuti alle misure di sicurezza intraprese. Vi pregheremmo pertanto - hanno esortato le due organizzazioni - voler tenere in considerazione detta misura a tutela di un settore particolarmente in difficoltà, stante anche l'ulteriore, costante difficoltà a trovare nelle Autorità di Sistema Portuale interlocuzioni efficaci. Il provvedimento di prossima emanazione, tenuto conto delle ulteriori misure contenute nel Dpcm di ieri (del 25 ottobre scorso, ndr), potrà certamente trovare una collocazione per la misura proposta nel documento allegato».

Alla lettera a firma del presidente di Confetra, Guido Nicolini, e del presidente di Assiterminal, Luca Becce, infatti, le due organizzazioni, in vista del “decreto novembre”, hanno allegato una proposta di provvedimenti normativi a favore dei terminal portuali passeggeri funzionali al mercato crocieristico. Nella proposta Confetra e Assiterminal hanno ricordato che nel 2019 il traffico crocieristico nei porti italiani è stato di circa 12 milioni di passeggeri, mentre per il 2020 è previsto

un traffico di soli 850mila crocieristi e, inoltre, che se lo scorso anno i ricavi dei terminal passeggeri che operano nel segmento crociere erano stati pari a 90 milioni di euro, nel 2020 sono attesi ricavi inferiori a cinque milioni di euro.

A fronte di tale drammatico scenario Confetra e Assiterminal hanno avanzato una prima proposta. «In considerazione del calo dei traffici passeggeri nei porti italiani derivanti dal protrarsi dell'emergenza Covid-19 - hanno suggerito le due organizzazioni - è istituito un fondo con una dotazione iniziale pari a 40 milioni di euro, a favore dei soggetti concessionari portuali di Stazioni Marittime e di quelli svolgenti servizio di supporto ai passeggeri che abbiano subito una riduzione dei ricavi superiore al 60% nel periodo compreso tra l'1 marzo 2020 e il 31 dicembre 2020 rispetto a quanto registrato nei medesimi periodi dell'anno 2019. Le risorse sono distribuite dal Ministero Trasporti ed Infrastrutture, previa relazione tecnica del ministero medesimo, in misura proporzionale alla riduzione del fatturato, su istanza del concessionario interessato che deve allegare una relazione economica comprovante la suddetta riduzione».

Confetra e Assiterminal hanno precisato che con tale norma si intenderebbe istituire «un fondo per le Stazioni marittime che hanno perso traffico passeggeri nel periodo compreso tra il 3 marzo 2020 e 31 dicembre 2021». Il fondo - hanno specificato - avrebbe «effetti meramente compensativi» e «la finalità di riequilibrare il piano economico finanziario dei concessionari in modo da poter riprendere le relative attività in completa sicurezza anche favorendo gli investimenti di carattere sanitario all'interno dei terminali».

Una seconda proposta di Confetra e Assiterminal prevede che, «in considerazione del calo dei traffici passeggeri nei porti italiani derivanti dal protrarsi dell'emergenza Covid-19» venga «istituito un fondo con una dotazione iniziale pari a 40 milioni di euro, a favore dei soggetti concessionari gestori di Stazioni Marittime che abbiano subito una riduzione dei ricavi superiore al 60% nel periodo compreso tra l'1 marzo 2020 e il 31 dicembre 2020 rispetto a quanto registrato nei medesimi periodi dell'anno 2019. Le risorse - si propone - sono distribuite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in misura proporzionale alla riduzione del fatturato tipico, su istanza del concessionario interessato che deve allegare una relazione economica comprovante la suddetta riduzione».

Confetra e Assiterminal hanno chiarito che con la seconda proposta normativa si istituirebbe «un fondo per le Stazioni marittime che hanno perso traffico passeggeri nel periodo compreso tra il 1° marzo 2020 e il 31 dicembre 2020 rispetto a quanto registrato nei medesimi periodi dell'anno 2019. Tenuto conto che l'impatto della pandemia sui traffici passeggeri nei porti ha comportato un decremento di ricavi complessivo superiore al 95% per il 2020 vs il 2019 e che, allo stato le previsioni per il 2021 non fanno intravedere una ripresa adeguata» - hanno spiegato le due organizzazioni - il fondo avrebbe «effetti meramente compensativi» e «la finalità di riequilibrare il piano economico finanziario dei concessionari in modo da poter riprendere le relative attività in completa sicurezza anche favorendo gli investimenti di carattere sanitario all'interno dei terminali».

Crociere, Traghetti

Roma  
27 Ottobre 2020

## Confetra e Assiterminal: "Sostenere i terminal crociere"

Pacchetto di proposte al Mit e alle Commissioni Trasporti e Bilancio di Camera e Senato



**27 Ottobre 2020 - Roma** - Confetra e Assiterminal hanno inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ai componenti delle Commissioni Trasporti e Bilancio di Camera e Senato una lettera per evidenziare come la crisi sanitaria del Covid-19 abbia avuto un drammatico impatto sull'attività dei terminal portuali che operano nel settore dei passeggeri, e in particolare in quello delle crociere, e per presentare due proposte di misure strutturali per sostenere il settore.

Nella lettera, rifacendosi alla recente emanazione del decreto del presidente del Consiglio dei ministri in cui - hanno ricordato - all'art.8 sono emanate disposizioni in materia di navi da crociera, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica e l'Associazione Italiana Port & Terminal Operators hanno spiegato che "mentre il mercato del cabotaggio (traghetti impiegati in traffici di linea nazionali e/o internazionali) ha visto con la stagione estiva una ripresa che ha comunque generato un calo vs il 2019 inferiore al 30%, il settore crocieristico non sta di fatto ripartendo e la recrudescenza della pandemia sta ulteriormente diminuendo le già poche prenotazioni: mentre il settore dei traghetti - hanno rilevato Confetra e Assiterminal - nel cosiddetto "decreto agosto" ha trovato una misura di compensazione vs il calo dei ricavi, il settore dei terminal passeggeri o stazioni marittime (presso i quali transitano i passeggeri) non è stato preso in considerazione alcuna. Dalle nostre rilevazioni - hanno puntualizzato - risulta che la contrazione dei traffici crociere 2020 vs il 2019 sarà superiore al 90%1 con aumento di costi (per le poche aziende operative) dovuti alle misure di sicurezza intraprese. Vi pregheremmo pertanto - hanno esortato le due organizzazioni - voler tenere in considerazione detta misura a tutela di un settore particolarmente in difficoltà, stante anche l'ulteriore, costante difficoltà a trovare nelle Autorità di Sistema Portuale interlocuzioni efficaci. Il provvedimento di prossima emanazione, tenuto conto delle ulteriori misure contenute nel Dpcm di ieri (del 25 ottobre scorso, ndr), potrà certamente trovare una collocazione per la misura proposta nel documento allegato".

Alla lettera a firma del presidente di Confetra, Guido Nicolini, e del presidente di Assiterminal, Luca Becce, infatti, le due organizzazioni, in vista del Decreto novembre, hanno allegato una proposta di provvedimenti normativi a favore dei terminal portuali passeggeri funzionali al mercato crocieristico. Nella proposta Confetra e Assiterminal hanno ricordato che nel 2019 il traffico crocieristico nei porti italiani è stato di circa 12 milioni di passeggeri, mentre per il 2020 è previsto un traffico di soli 850mila crocieristi e, inoltre, che se lo scorso anno i ricavi dei terminal passeggeri

che operano nel segmento crociere erano stati pari a 90 milioni di euro, nel 2020 sono attesi ricavi inferiori a cinque milioni di euro.

A fronte di tale drammatico scenario Confetra e Assiterminal hanno avanzato una prima proposta. "In considerazione del calo dei traffici passeggeri nei porti italiani derivanti dal protrarsi dell'emergenza Covid-19 - hanno suggerito le due organizzazioni - è istituito un fondo con una dotazione iniziale pari a 4,0 milioni di euro, a favore dei soggetti concessionari portuali di Stazioni Marittime e di quelli svolgenti servizio di supporto ai passeggeri che abbiano subito una riduzione dei ricavi superiore al 60% nel periodo compreso tra l'1 marzo 2020 e il 31 dicembre 2020 rispetto a quanto registrato nei medesimi periodi dell'anno 2019. Le risorse sono distribuite dal Ministero Trasporti ed Infrastrutture, previa relazione tecnica del ministero medesimo, in misura proporzionale alla riduzione del fatturato, su istanza del concessionario interessato che deve allegare una relazione economica comprovante la suddetta riduzione".

Confetra e Assiterminal hanno precisato che con tale norma si intenderebbe istituire "un fondo per le Stazioni marittime che hanno perso traffico passeggeri nel periodo compreso tra il 3 marzo 2020 e 31 dicembre 2021". Il fondo - hanno specificato - avrebbe 'effetti meramente compensativi' e "la finalità di riequilibrare il piano economico finanziario dei concessionari in modo da poter riprendere le relative attività in completa sicurezza anche favorendo gli investimenti di carattere sanitario all'interno dei terminali".

Una seconda proposta di Confetra e Assiterminal prevede che, in considerazione del calo dei traffici passeggeri nei porti italiani derivanti dal protrarsi dell'emergenza Covid-19 venga "istituito un fondo con una dotazione iniziale pari a 4,0 milioni di euro, a favore dei soggetti concessionari gestori di Stazioni Marittime che abbiano subito una riduzione dei ricavi superiore al 60% nel periodo compreso tra l'1 marzo 2020 e il 31 dicembre 2020 rispetto a quanto registrato nei medesimi periodi dell'anno 2019. Le risorse - si propone - sono distribuite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in misura proporzionale alla riduzione del fatturato tipico, su istanza del concessionario interessato che deve allegare una relazione economica comprovante la suddetta riduzione".

Confetra e Assiterminal hanno chiarito che con la seconda proposta normativa si istituirebbe "un fondo per le Stazioni marittime che hanno perso traffico passeggeri nel periodo compreso tra il 1 marzo 2020 e il 31 dicembre 2020 rispetto a quanto registrato nei medesimi periodi dell'anno 2019. Tenuto conto che l'impatto della pandemia sui traffici passeggeri nei porti ha comportato un decremento di ricavi complessivo superiore al 95% per il 2020 vs il 2019 e che, allo stato le previsioni per il 2021 non fanno intravedere una ripresa adeguata» - hanno spiegato le due organizzazioni - il fondo avrebbe «effetti meramente compensativi» e «la finalità di riequilibrare il piano economico finanziario dei concessionari in modo da poter riprendere le relative attività in completa sicurezza anche favorendo gli investimenti di carattere sanitario all'interno dei terminali". 

## Assiterminal e Confetra al governo: “Aiutate le crociere, traffici giù del 90%. Situazione insostenibile”

Genova – “La situazione del mercato crociere è evidente a tutti e ciò impatta drasticamente anche sulla tenuta dei **terminal portuali** che operano in detto ambito (...). Dalle nostre rilevazioni risulta che **la contrazione dei traffici cruise 2020 rispetto al 2019 sarà superiore al 90%**, con aumento di costi (per le poche aziende operative) dovuti alle misure di sicurezza intraprese. Pertanto, confidiamo che il provvedimento di prossima emanazione, tenuto conto delle [ulteriori misure restrittive contenute nel Dpcm del 25 ottobre](#) (art.8), potrà certamente tenere in considerazione un settore in grave difficoltà”.

**Luca Becce** e **Guido Nicolini**, rispettivamente presidente di Assiterminal e Confetra, hanno deciso di scrivere una lettera a quattro mani alla ministra dei Trasporti, **Paola De Micheli**, al sottosegretario **Roberto Traversi** e a tutte le figure apicali del dicastero per rilanciare con forza le proposte normative di **Assiterminal** (in allegato) da inserire nel “decreto novembre” al fine di mitigare una crisi senza precedenti che ha messo in ginocchio l’industria crocieristica italiana.

### [Proposta-normativa-Stazioni-Marittime-passeggeriDownload](#)

“Mentre il mercato del cabotaggio (traghetti impiegati in traffici di linea nazionali e/o internazionali) ha visto con la stagione estiva una ripresa che ha comunque generato un calo rispetto al 2019 inferiore al 30%, il settore crocieristico non sta di fatto ripartendo e la recrudescenza della pandemia sta ulteriormente diminuendo le già poche prenotazioni: mentre il settore dei traghetti nel cosiddetto “decreto agosto” ha trovato una misura di compensazione vs il calo dei ricavi, il settore dei **Terminal Passeggeri** o **Stazioni Marittime** (presso i quali transitano i passeggeri) non è stato preso in considerazione alcuna”.

Dalle rilevazioni interne di **Assiterminal** e **Confetra** risulta che i passeggeri e i ricavi delle crociere sono stati rispettivamente 12 milioni e 90 milioni di euro nel 2019, le previsioni 2020 sono di 850 mila e 5 milioni di euro. “Di fronte a questi numeri – è l’appello di **Becce e Nicolini** – vi pregheremmo pertanto di voler tenere in considerazione le nostre misure a tutela di un settore particolarmente in difficoltà, stante anche l’ulteriore, costante difficoltà a trovare nelle ADSP interlocuzioni efficaci”.

## I terminal passeggeri dei porti italiani chiedono supporto finanziario dal 'Decreto ristoro'

Confetra e Assiterminal hanno inviato una lettera al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre che ai componenti delle commissioni trasporti e bilancio di Camera e Senato, per evidenziare il grave contesto in cui operano i terminal portuali passeggeri che versano in una situazione di evidente crisi per effetto dello stop alle crociere dovuto all'emergenza Covid. "Il decreto attuativo sulla riduzione dei canoni concessori (art.199 del decreto 34/2020) non è ancora stato emanato mentre le AdSP chiedono il pagamento dei canoni concessori. Non vi sono criteri o modalità uniformi neppure nei confronti di aziende a fatturato pari a zero" dicono Assiterminal e Confetra. "Sarebbe più che auspicabile, diciamo quasi 'naturale' che questa rappresentazione trovasse una sua adeguata collocazione almeno nelle misure del prossimo provvedimento ribattezzato Decreto ristoro".

Le due associazioni di categoria hanno anche predisposto una serie di proposte di misure strutturali per il settore "che escano dalla logica della 'narrativa' emergenziale per consentire all'industria della portualità (cosa diversa dall'apparato burocratico amministrativo che dovrebbe governarne lo sviluppo) di avere regole chiare, uniformi, di sviluppo sui temi del regolamento concessioni, riequilibrio economico finanziario, lavoro, investimenti (coerenti con i principi del Next Generation Eu, coerentemente con quanto presentato già ad agosto) che confidiamo trovino una loro 'dignità' nella prossima legge di bilancio".

Questa riportata di seguito è la Proposta di provvedimento normativo per "decreto novembre" a favore dei terminal portuali passeggeri funzionali al mercato crocieristico:

*"In merito a quanto già abbiamo provato a promuovere nel cd decreto agosto, siamo a sottolineare la grave e persistente situazione in cui si trovano le aziende terminaliste che hanno concessioni portuali funzionali ai servizi crocieristici. La situazione del mercato crociere è evidente a tutti e ciò impatta drasticamente anche sulla tenuta dei terminal portuali che operano in detto ambito. Mentre il mercato del cabotaggio (traghetti impiegati in traffici di linea nazionali e/o internazionali) ha visto con la stagione stiva una ripresa – seppur lieve – che ha comunque generato un calo vs il 2019 inferiore al 40%, il settore crocieristico non sta di fatto ripartendo e la recrudescenza della pandemia sta ulteriormente diminuendo le già poche prenotazioni: mentre il settore dei traghetti nel cd "decreto agosto" ha trovato una misura di compensazione vs il calo dei ricavi, il settore dei terminal (presso i quali transitano i passeggeri) non è stato preso in considerazione.*

*Dalle nostre rilevazioni risulta che la contrazione dei traffici crociere vs il 2019 sarà superiore al 90% con aumento di costi (per le poche aziende operative) dovuti alle misure di sicurezza intraprese*

*Passeggeri Crociere anno 2019: nr. 12.000.000*

*Passeggeri crociere previsione 2020: nr. 850.000*

*Ricavi Terminal passeggeri crociere 2019 circa € 90.000.000*

*Ricavi Terminal passeggeri previsione 2020 € 5.000.000*

#### *Proposta 1)*

*In considerazione del calo dei traffici passeggeri nei porti italiani derivanti dal protrarsi dell'emergenza Covid-19, è istituito un fondo con una dotazione iniziale pari a 40 milioni di euro, a favore dei soggetti concessionari portuali di Stazioni Marittime e di quelli svolgenti servizio di supporto ai passeggeri che abbiano subito una riduzione dei ricavi superiore al 60% nel periodo compreso tra l'1 marzo 2020 e il 31 dicembre 2020 rispetto a quanto registrato nei medesimi periodi dell'anno 2019. Le risorse sono distribuite dal Ministero Trasporti ed Infrastrutture, previa relazione tecnica del ministero medesimo, in misura proporzionale alla riduzione del fatturato, su istanza del concessionario interessato che deve allegare una relazione economica comprovante la suddetta riduzione.*

#### *Relazione illustrativa*

*La suddetta previsione normativa istituisce un fondo per le Stazioni marittime che hanno perso traffico passeggeri nel periodo compreso tra il 3 marzo 2020 e 31 dicembre 2021. Il fondo ha effetti meramente compensativi ed ha la finalità di riequilibrare il piano economico finanziario dei concessionari in modo da poter riprendere le relative attività in completa sicurezza anche favorendo gli investimenti di carattere sanitario all'interno dei terminali.*

#### *Proposta 2)*

*In considerazione del calo dei traffici passeggeri nei porti italiani derivanti dal protrarsi dell'emergenza Covid-19, è istituito un fondo con una dotazione iniziale pari a 40 milioni di euro, a favore dei soggetti concessionari gestori di Stazioni Marittime che abbiano subito una riduzione dei ricavi superiore al 60% nel periodo compreso tra l'1 marzo 2020 e il 31 dicembre 2020 rispetto a quanto registrato nei medesimi periodi dell'anno 2019. Le risorse sono distribuite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in misura proporzionale alla riduzione del fatturato tipico, su istanza del concessionario interessato che deve allegare una relazione economica comprovante la suddetta riduzione.*

#### *Relazione illustrativa*

*La suddetta previsione normativa istituisce un fondo per le Stazioni marittime che hanno perso traffico passeggeri nel periodo compreso tra il 1 marzo 2020 e il 31 dicembre 2020 rispetto a quanto registrato nei medesimi periodi dell'anno 2019. Tenuto conto che l'impatto della pandemia sui traffici passeggeri nei porti ha comportato un decremento di ricavi complessivo superiore al 95% per il 2020 vs il 2019 e che, allo stato le previsioni per il 2021 non fanno intravedere una ripresa adeguata. Il fondo ha effetti meramente compensativi ed ha la finalità di riequilibrare il piano economico finanziario dei concessionari in modo da poter riprendere le relative attività in completa sicurezza anche favorendo gli investimenti di carattere sanitario all'interno dei terminali.*

*Vi pregheremmo pertanto voler tenere in considerazione detta misura a tutela di un settore particolarmente in difficoltà, stante anche l'ulteriore difficoltà a trovare nelle ADSP interlocuzioni efficaci.”*

In lockdown profitti cresciuti per i big dei container a spese dei consumatori

## Olaf Merk (Itf/Ocse) all'HuffPost: "Le norme Ue non impediscono questi abusi"

By Claudio Paudice

Nel pieno dell'infarto mondiale dell'economia causato dai lockdown nei paesi industrializzati, c'è chi ci ha guadagnato. Si tratta delle grandi compagnie di navigazione del trasporto container, capaci non solo di limitare i danni ma pure di incrementare i profitti nei mesi più duri della pandemia. Possibile che i big del commercio contenitori abbiano fatto più soldi proprio quando la domanda globale è stata arrestata in modo artificiale? A quanto pare, sì. A rivelarlo è l'International Transport Forum dell'Ocse che in un lavoro dal titolo [Lessons from Covid-19 State Support for Maritime Shippings](#) spiega come i giganti del mare abbiano goduto di "sussidi ombra" a danno dei consumatori.

Per sussidi ombra si intendono degli aiuti indiretti derivanti da un contesto regolamentare particolarmente favorevole. O meglio, si tratta di "trasferimenti dai consumatori ai produttori che derivano dai vincoli alla concorrenza contenuti nella regolamentazione del trasporto marittimo", scrive l'organismo dell'Ocse che rappresenta ben 62 Stati. Tra febbraio e giugno 2020, circa il 20-30% della capacità delle navi portacontainer sulle principali rotte commerciali è rimasta inattiva per effetto del cosiddetto *blank sailings*, cioè la cancellazione delle toccate fino all'annullamento dell'intero viaggio. "Di fronte alla riduzione della domanda di traffico containerizzato, le principali compagnie hanno ritirato congiuntamente la capacità delle navi annullando i viaggi programmati". La "scarsità creata artificialmente" ha fatto incrementare il prezzo per le spedizioni. Così le tariffe di trasporto sono aumentate "in modo particolarmente forte sulla rotta commerciale Trans-Pacifico, ma anche molte altre rotte hanno registrato aumenti nonostante il calo dei volumi di traffico containerizzato".

In altre parole, secondo l'organizzazione dell'Ocse per far fronte a una minore richiesta di contenitori, le grandi compagnie si sono accordate sulla riduzione dell'offerta per garantirsi comunque rilevanti profitti nonostante i volumi più bassi di merce trasportata. "A causa di questi notevoli cambiamenti nelle tariffe di trasporto, le compagnie hanno realizzato grandi profitti nella

prima metà del 2020". Il margine di profitto di dieci principali carriers nel secondo trimestre del 2020 è stato dell'8,5%, il più alto mai totalizzato dal terzo trimestre del 2010, secondo Alphaliner. Come ricorda l'Ocse, la Commissione marittima federale degli Stati Uniti ha annunciato l'apertura di una indagine sulle pratiche di blank sailing da parte delle compagnie di navigazione. e anche la Cina vuole vederci chiaro, mentre la Commissione Europea è l'unica autorità a non essersi mossa.

Questi sussidi ombra si aggiungono peraltro agli aiuti di Stato già messi in campo dai governi anche europei per sostenere i loro campioni nazionali che vedono al loro interno una rilevante partecipazione pubblica (non è il caso dell'Italia). Sei delle dieci principali società di spedizioni di container hanno governi come azionisti. Questo è ad esempio il caso della Germania con Hapag Lloyd e della Francia con CMA CGM. Nel caso di CMA CGM, lo Stato ha un seggio nel consiglio di amministrazione della società e il veto su alcune decisioni strategiche.

Gli accordi tra i grandi big del trasporto container (come la possibilità di fare tra loro "cartello") sono tuttavia consentiti dalla legislazione di Bruxelles. Nel pieno dell'epidemia e nonostante le proteste di gran parte della filiera della logistica Ue, [a fine marzo scorso la Commissione Europea](#) ha infatti deciso di prorogare per altri quattro anni la Consortia Block Exemption Regulation (Ber), un quadro di norme che consente alle compagnie di portacontainer con quota di mercato combinata inferiore al 30% di condividere i servizi di trasporto tramite specifici accordi commerciali. In altre parole, di fare cartello. Per capire la portata dell'esenzione basti pensare che le tre grandi alleanze fra armatori (2M, Ocean e The Alliance), rappresentano circa l'80% del traffico container mondiale.

Queste alleanze da tempo sono bersaglio degli operatori logistici piccoli e medi per una serie di ragioni: non c'è certezza del diritto, gli effetti delle alleanze su qualità dei servizi e gestione dei porti "sono negativi" e comportano un incremento dei costi per tutti, l'eccessiva dannosità del gigantismo navale e mega concentrazioni. In pratica, c'è una chiara distorsione della concorrenza. Nonostante l'ondata di critiche arrivata dal mondo marittimo, Bruxelles si è tuttavia affrettata a rinnovare il "favore" ai signori dei container. "Il regolamento BER", dice all'HuffPost Olaf Merk che coordina i lavori dell'International Transport Forum-Ocse su porti e shipping, "consente la gestione congiunta della capacità delle navi e lo scambio di informazioni. Se non ci fosse stato il regolamento BER, o se ciò non fosse stato esplicitamente consentito dalle istituzioni Ue, i vettori avrebbero potuto essere meno inclini a fare ciò che hanno fatto".

## Il potenziale Cargo Aereo



Silvia Moretto

MILANO – Si è tenuto nella capitale della Lombardia il convegno digitale di presentazione del Secondo Studio dell'Osservatorio Cargo Aereo di ANAMA e del Cluster Cargo Aereo, realizzato in collaborazione con TRT con l'obiettivo di approfondire le dinamiche e i punti di forza che caratterizzano i principali aeroporti italiani – Milano Malpensa, Bergamo Orio al Serio, Roma Fiumicino, Venezia e Bologna – nel confronto con gli aeroporti europei di Francoforte, Monaco, Parigi-Charles De Gaulle, Amsterdam-Schiphol, Lussemburgo. I lavori sono stati moderati dal segretario di ANAMA, Andrea Cappa.

**PORTI DI SICILIA/5** VIAGGIO FRA GLI SCALI COMMERCIALI E GLI APPRODI

# Il fulcro di un sistema

*Parla Nicosia, presidente regionale di Confetra: serve costruire un percorso di appetibilità economica delle realtà dell'Isola. Il ruolo delle Zes, da integrare però con zone franche. A Catania pubblico e privati ragionano sul demanio*

DI CARLO LO RE

**N**egli ultimi anni, la logistica ha avuto una forte impennata in Sicilia, pur a fronte di una infrastrutturazione e di una viabilità indietro di decenni rispetto al resto d'Italia e di almeno mezzo secolo rispetto al Nord Europa. Del resto, i consumi dell'Isola dipendono quasi esclusivamente dall'esterno, essendo la produzione industriale locale del tutto insufficiente a soddisfare il fabbisogno dei cittadini. Magari il settore primario potrebbe (il condizionale è d'obbligo), con qualche sforzo di razionalizzazione delle risorse prodotte, garantire l'autosufficienza alimentare, ma di sicuro l'offerta del secondario rappresenta ben poca cosa rispetto alla domanda. Gioco forzato, ci si è dovuti ingegnare per accogliere e distribuire al meglio le merci necessarie. Gli interporti pubblici (Catania e Palermo) ancora sono deficitari, ma in compenso l'impresa privata si è mossa bene, basti pensare all'interporto di proprietà della DN Logistica operativo alla zona industriale etnea. In tale scenario i porti giocano un ruolo essenziale e ancor più sarà così nella prospettiva della piena operatività delle zone economiche speciali (Zes). In merito, Milano Finanza Sicilia ha intervistato Mauro Nicosia, presidente regionale di Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

## Mauro Nicosia

«La crisi sanitaria determinata dalla diffusione del Covid-19 ha sancito l'importanza strategica del sistema logistico nazionale quale asse portante della capacità di un sistema economico di essere "resiliente"» esordisce Nicosia, «la logistica è infatti un settore essenziale e in particolare quella marittima può diventare uno straordinario volano di sviluppo anche grazie al posizionamento strategico dei porti del mezzogiorno».

Intanto il raddoppio di una parte del canale di Suez (il progetto, inaugurato nell'agosto del 2015, ha aggiunto una nuova seconda corsia di navigazione di 35 chilometri di lunghezza ai 164 chilometri di canale già esistente, permettendo il transito in maniera separata delle navi in direzioni opposte) ha assicurato, seppur con indici di crescita meno brillanti che in passato, un aumento del traffico del 7% nei primi cinque mesi del 2020. Nonostante l'inevitabile rallentamento dei

commerci dovuto alla pandemia, che proprio in quei momenti aveva di fatto bloccato il mondo intero. Per Nicosia, la considerazione da fare è che «il Mediterraneo è quindi sempre centrale nel panorama del traffico marittimo globale, anche grazie agli interessanti indici di sviluppo delle economie dei Paesi dell'Africa sub sahariana destinati, nel medio periodo, a guardare con sempre maggiore insistenza al mercato europeo».

## I porti siciliani

In questo contesto, i porti siciliani possono avere un ruolo, e quanto fondamentale, nello sviluppo della capacità attrattiva dei traffici che hanno dimostrato di voler continuare ad insistere, nonostante la crisi determinata dalla pandemia, nel contesto euromediterraneo? «Sicuramente sì», risponde Nicosia, «la Sicilia, punto nodale dal quale si dipanano molte delle autostrade del mare attive oggi in Italia, può essere il fulcro di un sistema portuale le cui potenzialità sembrano ancora in gran parte inespresse. I porti di Catania e Palermo (quest'ultimo insieme a molti dei restanti porti della Sicilia Occidentale) negli ultimi anni hanno sviluppato molto il traffico Ro-Ro, ossia tramite traghetto, rendendo l'Isola intera un hub del short sea shipping, e dei 100 mila Teus movimentati annualmente in Sicilia più del 60% sono appannaggio del solo porto di Catania. Il porto di Augusta in Italia è il terzo per volumi, dopo Trieste e Cagliari, nelle rinfuse liquide. Quello di Messina infine (oggi inserito in un più ampio sistema che annovera, oltre allo storico sodalizio con il porto di Milazzo, anche i porti di Reggio e Villa San Giovanni) continua ad assolvere al ruolo di gateway di persone e merci da per l'Isola».

## L'innovazione

Di certo, l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione delle procedure sono i pilastri su cui deve poggiare una nuova visione della mobilità attraverso cui sviluppare ulteriormente il sistema logistico portuale siciliano. «Su quali infrastrutture investire, come e quando farlo, è una scelta che però non può essere fatta a prescindere dal contesto economico euro mediterraneo e dalle sue prospettive di crescita», evidenzia Nicosia, «la logistica moderna si basa infatti sulla realizzazione di reti di interconnessione tra porti e strutture logistiche dell'hinterland. Il potenziamento quindi

## Nuovo terminal aliscafi a Palermo

**U**n nuovo terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova veste della banchina Sannuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto. E ancora: la posa della prima pietra per la totale riqualificazione del Molo Trapezoidale e la ratifica dell'importante accordo sindacale che ha permesso alle imprese, in un momento tanto delicato, di assumere circa 200 persone, visti i risultati conseguiti. Ad annunciare le novità nel porto di Palermo è il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti. Il nuovo terminal aliscafi è stato realizzato all'estremità del Molo Sannuzzo «per rispondere alle crescenti esigenze del traffico aliscafi da e verso Ustica e le principali isole Eolie, e per offrire accoglienza e servizi al milione di passeggeri in partenza o in transito, sia nei periodi estivi che in quelli invernali». (riproduzione riservata)

dell'offerta intermodale siciliana passa attraverso la pianificazione e la realizzazione di infrastrutture ferroviarie efficienti e performanti. Tali connessioni, materiali ma anche immateriali, devono apparire adeguate a gestire l'aumento del traffico che i principali porti siciliani si candidano a fronteggiare. Ancora troppo marginale, anche per la mancanza di adeguate infrastrutture, è infatti la percentuale di merce che utilizza il trasporto combinato. La programmazione dei fondi Ue per il Mezzogiorno potrebbe essere quindi una opportunità da non perdere».

## Le Zes

In questo scenario le due zone economiche speciali istituite in Sicilia occidentale e orientale possono divenire - è opinione comune - una grossa opportunità alla quale affidare serie e realistiche prospettive di futuro sviluppo. Ma vi sono certo dei vincoli. «Lo snellimento delle procedure autorizzative previste all'interno delle Zes», insiste Nicosia, «tempi celeri e soprattutto certi nell'ottenimento delle autorizzazioni sono alcune delle condizioni basilari sulle quali costruire un percorso di «appetibilità» economica delle realtà portuali di Catania, Augusta, Messina e di Palermo. È bene però chiarire come le sole Zes potrebbero non essere sufficienti senza essere integrate con delle zone franche portuali. L'esenzione di iva e dazi per le merci extra Unione possono infatti rappresentare un valido strumento di supporto per rendere le zone economiche speciali siciliane ancora più attrattive».

## Il demanio etneo

Con la riunione di ascolto dei rappresentanti pubblici e privati in merito al Piano di utilizzo del demanio marittimo per l'utilizzo ottimale della

fascia costiera cittadina, svoltasi in settimana a Catania, si è fatto un buon ulteriore passo in avanti verso l'adozione dello specifico documento di pianificazione. L'argomento, certo di grande rilievo per il capoluogo etneo, ha visto la partecipazione di tutti i principali soggetti istituzionali che hanno competenza in materia: dalla Capitaneria di porto al Dipartimento Ambiente della Regione Siciliana, da una consistente componente degli imprenditori degli stabilimenti balneari del litorale alle organizzazioni di rappresentanza. A presiedere la riunione a Palazzo degli Elefanti, sotto il profilo tecnico vi era Biagio Bisignani, ingegnere, direttore della direzione Urbanistica e gestione del territorio (Urbanmet), e, per quel che riguarda il profilo di direzione politica, gli assessori comunali Giuseppe Arcidiacono (con delega alla Mobilità), Fabio Cantarella (Ambiente), Michele Cristaldi (Mare) ed Enrico Trantino (Urbanistica).

In relazione ai contenuti e all'esame di criticità e opportunità, il meeting ha rappresentato una fase del procedimento di programmazione richiesto dalla nuova legge urbanistica regionale. L'apporto dei partecipanti ha permesso all'amministrazione comunale di acquisire suggerimenti e proposte derivanti dall'esperienza imprenditoriale e tecnica, per fare in modo che le scelte decisionali che emergeranno dal procedimento contengano gli elementi più adatti a uno sviluppo costiero sostenibile sotto il profilo ambientale, economico e sociale. Anche in questo caso, per far sì che l'economia del mare, nelle sue svariate forme, possa sempre più contribuire alla crescita complessiva dell'economia siciliana nel suo complesso. (riproduzione riservata)