confetra
Dal 1946

# RASSEGNA STAMPA

Ottobre 2021

# Agorà 2021, Daniele Testi: "Logistica sostenibile non è un ossimoro"

Il presidente di SOS LOGistica sottolinea i passi avanti compiuti dal settore in difesa dell'ambiente. Ma c'è ancora tanto da fare

**Daniele Testi***

Ossimoro secondo la Treccani: figura retorica consistente nell'accostare nella medesima locuzione parole che esprimono concetti contrari. Logistica Sostenibile. Per molti anni è stata sicuramente considerata come tale: ovvero un ossimoro.

Lo diciamo con esperienza, ricordando i primi convegni di SOS LOGistica, la prima associazione italiana per la logistica sostenibile, quando per stimolare un ragionamento e l'attenzione sull'opportunità di sviluppare processi di trasporto e supply chain più rispettosi dell'ambiente e della qualità della vita, dovevamo avere almeno un Premio Nobel tra gli invitati. Sono passati ormai 16 anni da questi primi incontri e le cose possiamo con orgoglio dire che sono cambiate, per fortuna in meglio. Ne parleremo anche ad **Agorà 2021**.

Non vorrei sembrare però troppo entusiasta. È cambiata la sensibilità e il dibattito che mette, finalmente aggiungiamo, la sostenibilità al centro di ogni agenda istituzionale, economica e sociale. Abbiamo iniziative per certificare una crescente maturità in termini di sostenibilità (il marchio di Logistica Sostenibile, il Transport compliance Rating etc). Ad una sensibilità maggiore non corrisponde però sempre un impegno concreto per cambiare processi e modello di governance al fine di introdurre nella strategia aziendale obiettivi, oggettivi, misurabili e concreti per le perfomance di sostenibilità.

Eppure, insieme al contributo delle nuove tecnologie e dei processi di trasformazione digitale, risulta difficile pensare ad approcci diversi che abbiano maggiore efficacia per aiutare gli operatori della logistica e dei trasporti ad estrarre più valore dalle proprie attività. La sostenibilità quindi come sistema per contrastare lo storico approccio dei committenti che sulla logistica provano a scaricare molte delle loro inefficienze e tutte le tensioni sui i costi economici e sociali. Ci sono voluti alcuni anni per introdurre e far crescere il dibattito sugli effetti negativi in termini di esternalità, rispetto alla logistica del capriccio (così come definita dal Freight leaders Club in uno dei suoi più provocatori e interessanti quaderni) ovvero quelle modalità di consegna di oggetti acquistati online con rese di poche ore e costi azzerati o meglio nascosti agli occhi dei consumatori. Una pratica che si ripropone indiscussa, sppur su distanze diverse, nei processi di logistica industriale e trasporto. Processi per i quali i grandi committenti continuano a richiedere rese molto stringenti che potrebbero essere evitate attraverso una programmazione più efficiente della distribuzione e raccolta.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Non si tratta di condizioni richieste per la deperibilità dei beni, come per la catena del freddo e del fresco di prodotti alimentari o farmaceutici/medicali, ma bensì di carichi di merce che potrebbero essere trasportati con modalità meno impattanti e costi sociali inferiori semplicemente migliorando la programmazione di scorte e tempi di presa e consegna più "umani" nel senso di rispettosi degli effetti in termini di congestione, incidentalità, rumore ed emissioni che tali pratiche causano. Siamo quindi ad un bivio. Inserire nuovamente la logistica sostenibile nella definizione di ossimoro o iniziare a percorrere un processo di trasformazione concreta delle attività, facendosi oggettivare tali sforzi in modo che siano riconosciuti e valorizzati lungo tutta la catena del valore e da parte di tutti i soggetti coinvolti. Un esercizio più facile a dirsi che a farsi. Eppure stanno convergendo alcuni aspetti fondamentali:

• una economia che si riprende con tassi di crescita a cui non eravamo abituati da decenni e che ci stanno permettendo di recuperare più velocemente del previsto i numeri pre-covid.
• Un ingente ammontare di finanziamenti e programmi di stimolo che sono orientati, per volere della commissione europea e del governo italiano, su assi coerenti con lo sviluppo delle infrastrutture, della logistica e della mobilità sostenibile ovvero transizione ecologia e trasformazione digitale dei modelli di business.
• Una nuova generazione di studenti e giovani neolaureati che cercheranno di andare a lavorare nelle aziende in grado di mantenere concretamente la promessa di processi a minor impatto ambientale e sociale.
• Un sistema di regole e leggi che tenderà sempre di più a penalizzare chi decida di non impegnarsi per una diminuzione degli impatti ambientali e sociali.

Non voglio essere provocatorio ma servirebbe un green pass della logistica per offrire una corsia preferenziale a tutti coloro che, attraverso investimenti e progetti di change management, hanno deciso di giocare una gara su un campo diverso. Si tratta di una straordinaria opportunità di vedere la logistica e i trasporti come elementi in grado di influenzare le logiche di produzione, distribuzione e vendita di molti prodotti. In UK proprio in queste ore sembrano aver sottostimato questi aspetti al punto di ritornare ad una definizione di logistica molto più aderente alle origini ovvero "come quella disciplina che tratta le attività e le dottrine organizzative intese ad assicurare alle forze armate quanto necessario per vivere, muovere e combattere nelle migliori condizioni di efficienza possibili. Siamo ancora in tempo per cambiare rotta in modo efficace e concreto e non sprecare questa occasione unica.

** presidente di SOS LOGistica*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL MONDO DEI TRASPORTI
MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

75° confetra Dal 1946

**Data** 02/10/21
**Pagina** 1
**Foglio** 1/1

Giovedí, 2 settembre 2021 L'ottava edizione del GIS, l'unica fiera italiana dedicata agli operatori del sollevamento, della movimentazione e dei Trasporti Eccezionali, si svolgerà presso il quartiere fieristico di Piacenza Expo dal 7 al 9 Ottobre 2021. La manifestazione, dedicata agli utilizzatori di gru, autogru, piattaforme aeree, sollevatori telescopici, carriponte, macchine per la movimentazione portuale e industriale e imprese di trasporti eccezionali, è organizzata con il supporto della maggiori associazioni di categoria tra le quali: ANNA (Associazione Nazionale Noleggi Autogru e Trasporti Eccezionali); AISEM (Associazione Italiana Sistemi di Sollevamento, Elevazione e Movimentazione); AITE (Associazione Italiana Trasporti Eccezionali); ASSOLOGISTICA (Associazione Italiana Imprese di Logistica, magazzini generali e Frigoriferi, Terminal Operators Portuali, Interportuali ed Aeroportuali); ASSOPORTI (Associazione dei Porti Italiani); ASSITERMINAL (Associazione Terminalisti Portuali); CONFETRA (Confederazione Generale Trasporti e Logistica); IPAF Italia (International Powered Access Federation), ma anche con il supporto della ESTA (European Association of Abnormal Road Transport and Mobile Cranes). Le Conferenze e i Seminari Tecnici- Durante il GIS, è previsto un ricco programma di seminari tecnici e conferenze, organizzate con il supporto delle principali associazioni di settore e delle più importanti aziende nazionali ed internazionali, che aggiorneranno i partecipanti sugli ultimi sviluppi tecnologici e normativi del settore.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Libero Quotidiano.it

75° confetra Dal 1946

Data 02/10/21

Pagina 19

Foglio 1/1

## Gli ostacoli alla ripresa

# «Non si trovano camionisti a 2.600 euro netti al mese»

### Confetra (trasporti): «Gli europei non vogliono più fare questo lavoro, la soluzione è formare autisti all'estero e assumerli, come fa Berlino»

TOBIA DE STEFANO

Oltre alla bolletta energetica, quella di luce e gas che ha registrato aumenti fino al 30%, sulla testa degli italiani si abbatte ormai da mesi un'altra bolletta invisibile, quella della logistica. In sostanza, a causa del Covid si è rotto quel sistema che con la precisione di un orologio svizzero consentiva il trasporto di miliardi e miliardi di merci via nave e non solo. I container che partivano dalla Cina e arrivavano nei porti italiani venivano svuotati e immediatamente riempiti di nuovo alla velocità della luce. E via per un nuovo viaggio. Un meccanismo perfetto messo in crisi dal Coronavirus. A un certo punto le merci hanno iniziato a non arrivare più, perché mancavano gli ordini, i container che sono presi a noleggio, sono rimasti sulle navi e i prodotti sulle banchine in attesa di essere imbarcati nel migliore dei casi sono finiti nei magazzini.

Un circolo virtuso che si è rotto e che non sarà facile da ricomporre, anche perché nel marasma si è creato un altro cortocircuito: l'incremento del prezzo del nolo dei container. Aumenti che difficilmente torneranno indietro anche perché l'80% dei contenitori è prodotto in Cina e Pechino non ha nessuna intenzione di rinunciare a questo vantaggio competitivo.

#### NE SERVONO 17MILA

Problema nel problema che si è acuito con la pandemia, ma non è certo nato con il Covid, è quello della carenza di trasportatori. «Oggi in Italia - spiega a *Libero* Ivano Russo, il direttore generale di Confetra, l'associazione che rappresenta le aziende dei trasporti e della logistica - ne mancano tra i 3 mila e i 5 mila, ma calcoliamo che nei prossimi due anni arriveremo a quota 17 mila. Lo stipendio netto per chi fa viaggi internazionali arriva fino a 2.600 euro, ma non serve né a evitare l'emorragia né a incoraggiare la corsa di giovani autisti. Potremmo stare ore qui a parlarne - continua il dg - perché sicuramente ha un peso il costo di 5-6 mila della patente e delle altre abilitazioni di guida, ma al di là dell'aspetto economico la sostanza è che un uomo bianco di 45 anni non vuol più fare questo mestiere. Perché è troppo faticoso e costringe a non vedere la famiglia anche per due settimane di seguito. Se lei considera che tra il 70 e l'85% delle merci in Europa viaggia ancora su gomma, questo è un grande problema».

Soluzioni? In Germania, per esempio, stanno portando le autoscuole nei Paesi in via sviluppo. Formano autisti nelle Filippine e poi li assumono a Berlino. Sarà il caso di seguire l'esempio dei tedeschi? «È un'ipotesi da prendere in considerazione - continua Russo - Escluderei di fare formazione nei Paesi dell'Est Europa dove si stanno alzando i salari e gli autisti non vanno più per la maggiore. Penserei invece all'America Latina, magari incentivando un sistema che prevede l'assunzione di marito e moglie. Nelle lunghissime percorrenze servono due conducenti, perché il singolo non può guidare per più di 8 ore di seguito. Sarebbe una soluzione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Allarme di Assohandlers: "Sono a rischio 3.000 lavoratori"

*Contributo a cura di Vito Mangano* *

- *Direttore generale Assohandlers*

Le principali attività di handling erano un tempo tipiche della compagnia aerea dalle quali erano considerate strategiche in quanto comprendevano: check-in; imbarco, sbarco e trasporto in pista di passeggeri e merci; carico e scarico bagagli e merci; assistenza passeggeri e merci in transito; pulizia e sanificazione dell'aeromobile; attività di assistenza in pista dell'aereo e dell'equipaggio in arrivo e partenza (attività di rampa); elaborazione del piano di bilanciamento del carico dell'aeromobile; assistenza e ricerca bagagli smarriti (lost & found). L'attività richiede la fornitura dei mezzi e delle tecnologie necessari alle singole funzioni: bus interpista, scale per imbarco e sbarco passeggeri, elevatori per scarico bagagli e merci dalle stive, mezzi speciali per traino aeromobili, generatori di corrente, compressori ad alta potenza per riavvio motori degli aeromobili, sistemi informatici, etc. A titolo esemplificativo, l'investimento per consentire l'assistenza di un aeroplano wide body di tipo Boeing 777 ammonta a 2,5 milioni di euro circa.

Queste attività sono state via via terziarizzate dalle compagnie aeree che erano alla ricerca di efficienza economica e, grazie al D.Lgs n°18 del 1999 che ha liberalizzato le attività di handling, sono state affidate a soggetti economici privati con elevato know how, opportunamente certificati e vigilati dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, diversi quindi dalle società aeroportuali e dalle compagnie aeree. Attualmente le principali società di handling sono gestite da imprenditori privati e sono aziende che, oltre a impiegare la maggior parte della manodopera presente in ambito aeroportuale, sono diventate sempre più *capital intensive*. Il settore impiega circa 10.000 persone, per un fatturato complessivo che nel 2019 è stato approssimativamente di 600 milioni di euro.

Nel 2020 a causa della pandemia il traffico aereo si è ridotto di circa l'80%, con punte del 100% in alcuni aeroporti italiani; nel 2021 si prevede una riduzione di traffico poco inferiore a quella dell'anno precedente (65-70% circa).

Analoga riduzione ha colpito il fatturato delle aziende di handling con una crisi di liquidità mai riscontrata prima. Conseguentemente l'80% circa del personale è stato posto in cassa integrazione. Gli analisti di settore stimano un ritorno ai livelli di traffico pre-pandemia tra fine 2024 e inizio 2025. Anche questi saranno temi che svilupperemo durante Agorà 2021.

La legge di bilancio e i successivi decreti legge hanno previsto un ristoro di 65 milioni di euro per i danni subiti dalla pandemia, quale sostegno ai prestatori dei servizi aeroportuali di assistenza a terra provvisti di certificazione. Fino ad ora non è stato emanato il provvedimento legislativo con le

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

procedure previste per accedere a tale ristoro e non è ancora chiaro quali siano i settori che appartengono alla categoria dei prestatori di servizi soprarichiamata; è ragionevole includere tra questi, oltre agli handler, anche i caterer e le aziende petrolifere che negli scali riforniscono il carburante agli aerei.

Dalle precedenti considerazioni si evince con chiarezza quanto sia oggettivamente sperequato e irrilevante il contributo di sostegno di 65 milioni previsto (rispetto agli 800 milioni per i concessionari aeroportuali). Al riguardo, attenendosi ai criteri previsti dalla legge di bilancio, le richieste stimate per le sole aziende di handling, ammonterebbero a 300 milioni circa. Se considerassimo l'intero comparto dei prestatori dei servizi aeroportuali di assistenza a terra provvisti di certificazione la cifra potrebbe arrivare a 1 miliardo di euro.

Un altro aspetto importante, oltre alla crisi economico-finanziaria che nei punti precedenti abbiamo sinteticamente illustrato, è la gestione del personale in eccedenza. La drastica riduzione del traffico aereo ha imposto alle aziende di handling di usufruire degli ammortizzatori sociali, in particolare della Cassa integrazione guadagni straordinaria (Cigs). Questo perché solo con quest'ultimo strumento è possibile accedere al Fondo di solidarietà per il trasporto aereo (Fsta) che consente d'integrare fino all'80% della retribuzione l'indennità di sostegno al reddito per il lavoratore sospeso dal lavoro. Tale ammortizzatore sociale prevede non soltanto un contributo aziendale del 9% per il primo anno e del 12% per l'anno successivo, calcolato sulla retribuzione totale dei lavoratori posti in Cigs, ma ha dei limiti temporali che le aziende di handling hanno già raggiunto. Il Governo, infatti, nei primi mesi del 2021 ha concesso all'intera filiera del trasporto aereo, quindi anche agli handler, di usufruire della cosiddetta Cassa integrazione in deroga Covid. Tale ammortizzatore sociale, già utilizzato da altri comparti industriali dall'inizio della pandemia, non prevede costi aziendali e non ha particolari vincoli nell'utilizzo.

**La Cassa in deroga Covid ha, però, come limite temporale dicembre di quest'anno e se non sarà rinnovata per almeno il 2022 costringerà le aziende di handling ad attivare una procedura di mobilità per circa 3.000 persone.** Ciò considerando anche l'impossibilità di usufruire della Cigs, sia per gli alti costi aziendali sia per i vincoli temporali previsti: come abbiamo già detto, la quasi totalità delle aziende di handling hanno già usufruito dell'intero periodo concesso dalle norme.

I temi che al momento sono prioritari per l'handling, già portati all'attenzione dei Ministeri interessati (Mims, Mef e Lavoro) e necessari a garantire nei prossimi mesi la sopravvivenza delle aziende del settore, sono sostanzialmente due. Il primo: ottenere i ristori già concessi e successivi stanziamenti più coerenti con le particolari condizioni economico-finanziarie dovute agli effetti negativi della pandemia sul traffico aereo. Al riguardo sono pure da considerare le ripetute crisi di Alitalia con i conseguenti periodici tagli d'attività che hanno causato ad alcuni handler, loro fornitori, perdite di fatturato e crediti insoluti.

Il secondo: ottenere l'estensione per almeno tutto il 2022 della Cassa in deroga Covid, in modo da evitare che a fine di quest'anno anno venga aperta una procedura di mobilità per il personale in esubero (stimato in circa 3.000 unità). Questa richiesta è condivisa dall'intera filiera del traporto aereo (aeroporti, handling, catering, compagnie aeree).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Situazione "fuori controllo" al Cargo di Malpensa, gli spedizionieri ...

LINK: https://www.transportonline.com/notizia_52450_Situazione-fuori-controllo-al-Cargo-di-Malpensa,-gli-spedizionieri-chiedono-manutenzione.html

04 Ott 2021 Situazione "fuori controllo" al Cargo di Malpensa, gli spedizionieri chiedono manutenzione Il nubifragio di metà settembre ha lasciato uno strascico di disagi e ritardi nello smistamento delle merci. Dopo il nubifragio di metà settembre e l'allagamento di Cargo City, ora le associazioni di categoria degli spedizionieri chiedono interventi «il prima possibile» nel comparto merci di Malpensa. Alsea e Anama hanno scritto a Sea, la società di gestione degli scali milanesi, per chiedere un piano complessivo, che possa anche anticipare i futuri investimenti sull'area cargo. «Ci sono interventi a uffici, spazi comuni, magazzini, piazzale e dotazioni che non possono più essere posticipati e che sono necessari e indispensabili per la funzionalità dell'aeroporto». L'ampliamento dell'area cargo è il "cuore" degli investimenti per il nuovo Masterplan che Sea sta approntando (è stato appena presentato il nuovo piano rivisto). Le due sigle degli spedizionieri chiedono però Sea di «non aspettare l'approvazione del Masterplan2035, ma di prevedere con urgenza un piano di interventi di manutenzione da realizzarsi il prima possibile, per preservare la centralità di Malpensa come primo scalo cargo italiano». L'ultimo allagamento ha mostrato diverse fragilità della cargo city, con infiltrazioni massicce d'acqua, black out anche di ore e blocco degli impianti. Secondo la casa di spedizioni Barbarini & Foglia - citata dal portale specializzato Air Cargo Italy - la situazione a Cargli City sarebbe infatti «fuori controllo» negli spazi dei due principali operatori, Alha e da BCube. La direzione di Alha, riporta sempre Barbarini & Foglia, «ha informato che il proprio staff integrato a Malpensa per l'occasione da 31 nuove unità - sta lavorando incessantemente per smaltire le giacenze accumulate», particolarmente abbondanti a causa di un blocco - integrale o parziale - prolungatosi per tre giorni, come denunciava anche il sindacato di base molto attivo a Cargo City. «Leggermente migliore» viene invece valutata la situazione di BCube-Malpensa. In Alha aveva pesato in particolare lo stop degli impianti elettrici per un giorno intero: adesso si sta lavorando anche con la formazione di bancali a terra, per velocizzare il recupero delle merci accumulate. In aggiunta al nubifragio si è aggiunto anche lo sciopero del 24 settembre, convocato dai confederali e dal sindacato di base anche per denunciare le condizioni di lavoro. Fonte: MALPENSANEWS

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL SECOLO XIX

75° confetra Dal 1946

Data 05/10/21
Pagina 28
Foglio 1/2

L'evento

Genoa Shipping Week, la provocazione di Ivano Russo, segretario generale della Confetra
Non è l'unica sfida: i tempi del Pnrr sono stretti e le banchine devono rispondere a nuovi traffici

# «Una riforma dei porti efficace? Solo cambiando la Costituzione»

IL CASO

Alberto Quarati / GENOVA

A cinque anni dalla riforma dei porti, l'impianto richiede il tagliando: nell'ambito del Port & Shipping Tech, main conference della Genoa Shipping Week, i terminalisti hanno organizzato per domani (tempo permettendo) un incontro significativamente intitolato "La riforma tradita". «Il problema - dice Ivano Russo, segretario generale della Confetra e tra gli estensori della legge - è che se volessimo incidere realmente sulla riforma, andrebbe chiesto a tutte le organizzazioni del settore di sostenere un'unica cosa: togliere la parola "porti" dall'elenco delle potestà condivise tra enti territoriali e governo centrale nel titolo V in Costituzione. O si cambia quello, o la riforma sarà sempre debole: troppe Autorità di sistema, presidenti dei porti in minoranza nei comitati, procedure di dragaggio ancora troppo complesse... critiche condivisibili, ma chi conosce la materia sa che più di così sarà sempre difficile fare: sui porti gravitano sino a 56 soggetti, ad Amburgo decidono in quattro». L'allora ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, «tentò di forzare questa impostazione, e nel Piano strategico della portualità e della logistica (il documento da cui origina la riforma) indicò i porti come infrastrutture di interesse europeo, anche in virtù dei finanziamenti cui sono interessati. La Regione Veneto impugnò questa impostazione, e la Corte Costituzionale le diede ragione».

Le Adsp oggi sono più di quelle che dovevano essere - l'obiettivo era lasciarne cinque o sei - e legate a vecchi meccanismi: «Nessuno contesta le esigenze del territorio - dice Russo - ma il presidente di un porto è pagato dallo Stato centrale, è revocato dallo Stato, lavora per una struttura che gestisce soldi dello Stato: perché la sua nomina è vincolata alla decisione dei presidenti regionali? La riforma era impostata per centralizzare la gestione dei porti: o si modifica la Carta, o per come è strutturata non potrà mai essere completamente efficace. A questo si aggiunge che molti istituti previsti non hanno mai veramente operato - ricorda Russo -. Penso al tavolo di coordinamento nazionale, che avrebbe dovuto coinvolgere in maniera permanente numerosi organi dello Stato per poter dirimere le questioni portuali - per esempio tema delle Grandi navi a Venezia - e non è mai stato convocato. Oppure se lo è stato, nei fatti è stato un consiglio di Assoporti allargato al ministro Giovannini. Non erano questi gli obiettivi».

### LA FUNZIONE DEI PORTI

Quella della riforma non è l'unica problematica di attualità in questi giorni. Altri due temi riguardano da vicino i porti: il Pnrr e la nuova geografia dei traffici nel Mediterraneo. Sul primo tema, la filosofia di Paolo Emilio Signorini, presidente dei porti di Genova e Savona, è chiara: con un impegno ad avviare le grandi opere entro il 2026, nulla si può creare dal nulla: «Dubito che le grandi opere che ancora non hanno un progetto di fattibilità tecnico-economica possano essere realizzate per tempo - dice Signorini -. Se noi non avessimo avuta già pronta questa fase, non avremmo potuto pensare di poter finanziare l'opera con le risorse legate agli obiettivi del Pnrr». Solo questa fase prende un anno e mezzo, e anche così il passo deve essere veloce: «Per la diga, il decreto Governance ne semplifica ad hoc le procedure. Il 13 ottobre avremo il parere del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, e intanto abbiamo presentato il progetto per la Via. Queste procedure possono prendere come niente dai quattro ai 10 mesi». Cosa serve? «L'interazione con gli organi centrali è fortissima, e la capacità dell'amministrazione sta proprio nel rendere più spediti questi passaggi». Vengono poi aggiudicazione ed esecuzione: «Qui invece è la stazione appaltante che deve avere spiccate capacità manageriali - dice Signorini -. Per agganciare il Pnrr serve questo: capacità di lavoro con gli organi centrali, e managerialità delle stazioni appaltanti».

Ma i porti mediterranei dovranno anche pensare a una loro ricollocazione sullo scacchiere dei traffici: «La pandemia ha portato a una riflessione degli assetti produttivi globali - dice Alessandro Panaro, Head of Maritime and Energy di Srm-Intesa Sanpaolo -. I problemi che si sono generati col virus hanno permesso di avviare un ragionamento sulla possibilità di accorciare la catena logistica, valutando reshoring o nearshoring: quindi riportare le produzioni dall'Estremo Oriente all'Europa. Un fenomeno che in Italia certamente potrebbe portare vantaggi alle compagnie, già leader nei traffici di corto raggio. Ma le ban-

IVANO RUSSO
SEGRETARIO GENERALE DELLA CONFETRA

«L'unico modo per rendere incisiva la legge sui porti è eliminare la potestà condivisa tra lo Stato e gli enti locali»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

chine sono pronte? Riportare una produzione in Italia non è affatto semplice - ragiona Panaro -. Un vero reshoring può essere fatto solo con Zone economiche speciali (o logistiche semplificate) realmente operative, che diano almeno in parte i vantaggi fiscali che hanno attirato le produzioni in Oriente: e i porti devono garantire un'adeguata infrastruttura per l'export, proprio come quelli cinesi». —

Il porto di Genova

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Fedespedi: i porti italiani tornano a crescere, ma sempre meno dei concorrenti del Med e Nord Europa

**Nei primi 6 mesi, recuperati i volumi pre-pandemia. Significativo recupero di Genova e Spezia. Aumenta il fenomeno dei ritardi delle navi, solo il 40% è nei tempi schedulati**

Milano – Il **traffico container** (al netto delle attività di trasbordo e feeder) **nel I semestre del 2021 è stimato in 88,6 milioni di Teu**, **con un deciso aumento del +13,5% rispetto al 2020.** In molti casi, tuttavia, i volumi degli scambi tra le aree geografiche restano inferiori ai livelli pre-pandemia. Un fenomeno che sta caratterizzando in negativo lo shipping internazionale è il **mancato rispetto dei tempi di arrivo delle navi nei vari porti**: secondo i dati di Sea Intelligence, nel 2021 **solo il 40% delle navi è arrivato nei tempi schedulati**.

E' quanto emerge dal rapporto del **Centro Studi** di **Fedespedi** che delinea uno spaccato della prima parte dell'anno del traffico marittimo evidenziando che, dopo la flessione dello scorso anno, i porti italiani sono tornati a crescere, recuperando i volumi pre-pandemia: nel **1° semestre del 2021 sono stati movimentati 3,945 milioni di Teu,** un **aumento** del 10,9% senza Gioia Tauro e **del 4,6% con Gioia Tauro rispetto allo stesso periodo del 2020.**

Per quanto riguarda quest'ultimo, la flessione è legata soprattutto al minor volume di transhipment (29,5% del totale, era del 39% nel 2019) verso gli altri porti adriatici come Venezia, Ravenna e Ancona, non totalmente compensato dalla crescita dei traffici hinterland (70% del totale, erano il 61% nel 2019). Tra gli altri porti, **significativo il recupero di La Spezia (+27,6%), dopo le difficoltà dei mesi scorsi, e di Genova (+15,7%).**

**Porti del Med e Nord Europa**

Nel **primo semestre del 2021**, i porti censiti del **Mediterraneo** (non italiani) hanno movimentato **10,9 milioni di Teu** con un aumento del **+6,6% rispetto al 2020**. In decisa crescita i porti spagnoli di **Barcellona** (+31%) e **Valencia** (+11,7%), mentre flette il traffico di Algeciras (-9,1%), porto che risente della concorrenza di Valencia e soprattutto di Tanger Med. Nello stesso periodo, i porti del **North Range** hanno evidenziato una crescita del **9,0%,** con **22,2 milioni di Teu** movimentati.

**Noli alle stelle**

Per quanto riguarda l'andamento dei costi del trasporto marittimo, a partire da fine 2020 i **noli marittimi hanno avuto un impressionante rialzo: fatta 100 la media dei noli di gennaio 2020, a**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**metà settembre 2021 essi hanno toccato quota 472 sulla tratta Cina-Nord Europa e 419 su quella Cina-Mediterraneo,** mentre l'indice generale ha toccato quota 334. L'ascesa dei noli, a partire da luglio, sembra aver subito un certo rallentamento, dando l'impressione che il momento più critico potrebbe essere stato superato. L'ulteriore e continua crescita dei noli nel corso del 2021 e le misure di contenimento dei costi hanno permesso alle compagnie marittime di ottenere significativi aumenti del fatturato, e **ottimi risultati in termini di utili finali**, che si collocano abbondantemente **sopra il 20% del fatturato.**

**Cargo aereo**

Dall'ultimo Air Cargo Market Analysis di IATA *(*luglio 2021*)*: **a luglio 2021 il traffico espresso in ton-km (CTK cargo tonne-kilometres) è aumentato dell'8,6% rispetto allo stesso mese del 2019**, anno di riferimento pre-pandemia. Il mese di luglio è stato il terzo consecutivo di crescita dei traffici (giugno + 9.2%). Appare possibile, tuttavia, un rallentamento del trend di crescita – ma non un'inversione – a causa dalla stabilizzazione della domanda e dall'andamento della pandemia in alcune aree del mondo.

Nei primi **8 mesi del 2021 l'Italia ha visto un aumento del traffico cargo del 34,8%** sullo stesso periodo del 2020 con 700mila ton, risultato ottimo anche se inferiore alle 713mila ton raggiunte nel 2019; il principale aeroporto cargo italiano**, Milano MXP, ha segnato una crescita record del +56,4%,** confermando il trend di concentrazione del traffico merci italiano (quasi 70%).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Confetra Liguria: "Idee e Progetti per la Liguria e per l'Italia. La Logistica per ricostruire il Paese"

06 Oct, 2021

**GENOVA - "Idee e Progetti per la Liguria e per l'Italia. Ripartiamo dalla Logistica per ricostruire il Paese"** - E' il tema della conferenza che si svolge domani 7 ottobre, ore 10,00 a Genova, Terrazza Colombo a Genova -

**L'incontro è promosso da Confetra Liguria** con la collaborazione di Spediporto e si svolge nell'ambito dell'edizione 2021 della **Genoa Shipping Week,**

L'evento rappresenterà un importante momento di confronto al quale parteciperanno i rappresentanti della Confetra unitamente a quelli del mondo istituzionale.

**Programma:**
Ore 10:00 Registrazione Ospiti

**Ore 10:30 Introduce**
**Alessandro Laghezza** – **Presidente Confetra Liguria**

Matteo Cantile – Direttore Primocanale
intervista:
**Alessandro Pitto** – Presidente Spediporto
**Betty Schiavoni** - Presidente Alsea
**Paolo Emilio Signorini** - Presidente AdSP Mar Ligure Occidentale
**Mario Sommariva** – Presidente AdSP Mar Ligure Orientale
**Francesco Benevolo** – Direttore Operativo Ram SpA
**Vincenzo Macello** – Responsabile Direzione Investimenti RFI

**Ore 12:00 Concludono**
**Guido Nicolini – Presidente Confetra**
**Giacomo Raul Giampedrone** – Assessore Lavori Pubblici e Infrastrutture Regione Liguria
**Raffaella Paita** – **Presidente Commissione Trasporti Camera dei Deputati**

Diretta streaming su https://www.primocanale.it/streaming.php

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

## Genoa Shipping Week: domani focus sulla Liguria con un intervento di Benevolo (RAM)

(FERPRESS) – Genova, 6 OTT – Il Professor Francesco Benevolo, Direttore Operativo di RAM, interverrà domani, nell'ambito dell'edizione 2021 della Genoa Shipping Week, all'incontro dal titolo "Idee e progetti per la Liguria e per l'Italia. Ripartiamo dalla logistica per ricostruire il Paese", organizzato da Confetra Liguria con la collaborazione di Spediporto.

L'evento sarà ospitato dall'emittente televisiva di Primocanale e rappresenterà un importante momento di confronto tra autorevoli stakehoder ed esperti del settore della logistica a livello nazionale, con un focus particolare sulla situazione della Liguria. I lavori inizieranno alle 10.30 con i saluti del Presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza, moderati da Matteo Cantile Direttore di Primocanale.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**Domani a Genova l'incontro pubblico "Idee e progetti per la Liguria e per l'Italia"**

*È promosso da Spediporto e Confetra Liguria*

informare - Domani dalle ore 10.30 presso la Terrazza Colombo, a Genova, avrà luogo l'incontro pubblico "Idee e progetti per la Liguria e per l'Italia. Ripartiamo dalla logistica per ricostruire il Paese" promosso da Spediporto e Confetra Liguria, l'organizzazione territoriale in Liguria di Confetra. «La Liguria e l'Italia - ha osservato il presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza, presentando l'incontro - hanno un'occasione straordinaria di rilancio dopo anni di sofferenza infrastrutturale. Il Piano straordinario per Genova, il Terzo Valico, gli investimenti del PNRR ed ancora il completamento del terzo bacino a La Spezia, il finanziamento del progetto della Pontremolese, raddoppio a ponente, sono tutte tessere di un mosaico che non può però prescindere da uno snellimento burocratico e dalla digitalizzazione dei processi».

Aprirà l'incontro il discorso introduttivo di Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria, e a seguire l'intervento di Giacomo Raul Giampedrone, assessore ai Lavori pubblici e infrastrutture della Regione Liguria. Quindi il direttore di "Primocanale", Matteo Cantile, nella sessione a seguire intervisterà Alessandro Pitto (presidente di Spediporto), Betty Schiavoni (presidente Alsea), Paolo Emilio Signorini (presidente AdSP Mar Ligure Occidentale), Mario Sommariva (presidente AdSP Mar Ligure Orientale), Francesco Benevolo (direttore operativo RAM Spa) e Vincenzo Marcello (responsabile Direzione Investimenti RFI). Concluderanno l'incontro gli interventi di Guido Nicolini (presidente Confetra) e Raffaella Paita (presidente Commissione Trasporti Camera dei deputati).

L'evento potrà essere seguito in diretta streaming all'indirizzo https://www.primocanale.it/streaming.php. (iM)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

## Logistica, portualità e trasporti: l'incontro promosso da Spediporto e Confetra Liguria

Appuntamento domani a Genova dalle ore 10,30 presso Terrazza Colombo

**"Idee e progetti per la Liguria e per l'Italia"**. È il titolo dell'incontro pubblico promosso da Spediporto e Confetra Liguria, in programma a Genova giovedì 7 ottobre dalle ore 10,30 presso Terrazza Colombo. L'evento intende approfondire temi di grande attualità e rilevanza in merito ai trasporti, alla logistica ed alla portualità con la partecipazione di molti ospiti istituzionali autorevoli.

**Il programma**

Aprirà l'incontro il discorso introduttivo di Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria, e a seguire l'intervento di Giacomo Raul Giampedrone, assessore Lavori Pubblici e Infrastrutture della regione Liguria.

Il direttore di *Primocanale* Matteo Cantile nella sessione a seguire intervisterà:
Alessandro Pitto, presidente di Spediporto
Betty Schiavoni, presidente Alsea
Paolo Emilio Signorini, presidente AdSP Mar Ligure Occidentale
Mario Sommariva, presidente AdSP Mar Ligure Orientale
Francesco Benevolo, direttore operativo Rom SpA
Vincenzo Marcello, responsabile direzione investimenti RFI

Concluderanno l'incontro gli interventi di:
Guido Nicolini, presidente Confetra
Raffaella Paita, presidente Commissione Trasporti Camera dei Deputati

Il presidente di Confetra Liguria Alessandro Laghezza è grato per la considerevole e immediata risposta da parte di tutti gli ospiti nel partecipare all'incontro e ha dichiarato: "La Liguria e l'Italia hanno un'occasione straordinaria di rilancio dopo anni di sofferenza infrastrutturale. Il Piano straordinario per Genova, il terzo valico, gli investimenti del PNRR ed ancora il completamento del terzo bacino a La Spezia, il finanziamento del progetto della Pontremolese, raddoppio a ponente, sono tutte tessere di un mosaico che non può però prescindere da uno snellimento burocratico e dalla digitalizzazione dei processi". L'evento potrà essere seguito in **diretta streaming**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# La grande crisi del trasporto delle merci. "A Natale faticheremo a trovare molti prodotti"

## L'analisi di Confetra: "Difficoltà pure per quelli alimentari. Anche il salmone, non solo la frutta esotica". Le cause: dai costi delle materie prime a quelli dei noli alla carenza drammatica di camionisti

di RITA BARTOLOMEI

Articolo Benzina, i prezzi in Europa dall'Austria alla Francia. Perché in Italia costa di più Articolo Metano alle stelle: costa anche il doppio Articolo Gran Bretagna, manca la benzina. In campo l'esercito

Roma, 6 ottobre 2021 - Dal rovinoso blocco di Suez – era marzo – al **metano alle stelle** ma anche al **salmone norvegese** "che potremmo far fatica a comprare a Natale. Veramente **faticheremo a trovare** un po' di tutto, questa è la prospettiva. In particolare i **generi alimentari deperibili,** i più delicati. Non serve scomodare la frutta esotica". **Ivano Russo**, direttore generale **Confetra** - Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, 110mila imprese rappresentate, 80mila di trasporto via gomma - prende la storia da molto lontano per spiegare come per le feste quest'anno le consegne di molti prodotti potrebbero essere a rischio. Ma cosa c'entra l'incaglio della **nave Ever Given**? C'entra perché "le cose non rientrano così facilmente". E da quel momento "si è messa in moto **una tempesta perfetta** che ha stressato tutta la catena della logistica". Guardandosi attorno: **nella Gran Bretagna** delle code ai distributori, dell'effetto panico e dei **soldati** autisti di autocisterne messi in campo dal premier Johnson, c'è chi ha immaginato proprio questo, l'incubo degli **scaffali vuoti**. Mentre sono già in crisi gli **allevamenti di maiali.**

### I motivi della crisi

"La logistica – è l'analisi del numero uno Confetra – in questo momento non mi pare in grado di reggere i volumi soliti di traffico. Natale è la **stagione del picco**, importiamo ed esportiamo almeno **100 milioni di tonnellate di merci** sulle 480 annuali. Le cause di questo stress? Intanto l'**aumento** del prezzo delle **materie prime**, a partire da **metano e benzina.** Poi i costi dei **noli,** prima della **pandemia** da Covid-19 **dalla Cina all'Europa** bastavano 1.300 dollari, ora ne servono **13mila**. Ancora la **carenza cronica di autisti** del settore autotrasporto, **in Polonia** si calcola che ne manchino **40mila**, in Francia la metà. **In Italia** per ora siamo a una carenza di 5mila camionisti, anche se nelle nostre previsioni **in un biennio** arriveremo a **17mila.** Tutte queste cose stanno

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

avvenendo insieme. I container ci sono ma nel posto sbagliato. Perché la catena logistica funziona come un orologio svizzero. Invece con la pandemia e il blocco di Suez lo schema è completamente saltato. Con ore di coda nei porti, qui a Genova da dove sto parlando l'attesa è di almeno sei-sette ore.

## I ritardi

Oggi **"il 37% delle navi** arriva in ritardo – fa sapere il direttore generale Confetra –. Facciamo un esempio: prima per coprire la distanza tra il porto di **Shenzhen e Genova** ci volevano 45 giorni. Oggi bisogna aggiungerne **7-10** in più". Seguiamo allora il viaggio di una nave che dal principale centro industriale e tecnologico della Cina faccia rotta in Italia. "Nel porto d'arrivo - spiega Russo - iniziano tutte le procedure di sdoganamento e la parte amministrativa. Si aprono i contenitori e si fanno i controlli. Poi la merce viene caricata su camion e treni e inizia il suo viaggio verso la destinazione finale. Spesso i tir fanno tappa nei magazzini e negli interporti dove si fa un ulteriore stoccaggio della merce. Infine, c'è la cosiddetta 'consegna dell'ultimo miglio'. Con la pandemia e il blocco di Suez si è interrotta questa perfetta sincronia".

© Riproduzione riservata

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Messaggero Marittimo.it

confetra Dal 1946

**Data** 07/10/21

**Pagina** 1

**Foglio** 1/1

# Idee e progetti per la Liguria e per l'Italia

GENOVA – "Idee e progetti per la Liguria e per l'Italia" è il tema di un convegno che si tiene oggi alla Spezia. Lo ha annunciato Alessandro Laghezza durante la sua partecipazione alla conferenza Port & Shipping Tech nella sede dell'Acquario genovese.

Il presidente di Laghezza spa e di Confetra Liguria ai microfoni del nostro quotidiano ha detto che "bisogna partire dalla logistica per ricostruire il Paese. L'evento intende approfondire idee e progetti grande attualità e rilevanza con la partecipazione autorevoli ospiti quali Alessandro Pitto, Mario Sommariva, Paolo Emilio Signorini, Francesco Benevolo, Vincenzo Marcello, Guido Nicolini, Raffaella Paita.

Laghezza ha quindi accennato all'apertura di nuovi uffici a Trieste e uno …sguardo ai traffici dello scalo spezzino che sono in ripresa dopo la

pandemia.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Mediterraneo e geopolitica al Port&Shipping Tech

GENOVA – Mediterraneo e geopolitica protagonisti di **In The Med**, sessione d'apertura della XIII edizione di **Port&ShippingTech**, moderata da **Paolo Quercia**, direttore di GeoTrade e introdotta dall'ammiraglio **Nicola Carlone**, comandante generale delle Capitanerie di Porto-

"Le previsioni dicono che il Mediterraneo continuerà a essere centrale, la

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

seconda area per crescita nei prossimi 5 anni dopo la Cina". Afferma **Alessandro Panaro**, capo servizio Maritime Economy, SRM Studi e Ricerche per il Mezzogiorno. "Ma come sistema Italia abbiamo da sempre un problema di posizionamento, non solo a causa della pandemia, lo rivela tutta una serie di indicatori sulla qualità e l'efficienza".

Si è quindi parlato di logistica nel Mediterraneo e non poteva certo mancare l'intervento di **Guido Nicolini** presidente di Confetra. "Una buona logistica è il boost dell'economia dei Paesi, ma per fare una buona logistica occorre lo sviluppo di tutti gli attori: infrastrutture, dogane, efficienza amministrativa eccetera". L'industria però deve fare la sua parte.

Il presidente di Confetra è quindi intervenuto ai nostri microfoni come potete ascoltare nel video.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Ecco perché la riforma dei porti è tradita

Roma - Le prime reazioni al dibattito innescato dai contenuti esposti nel convegno "La riforma Tradita" promosso da Assiterminal, rischiano di produrre un effetto oggettivamente distorcente sul merito della riflessione e della proposta avanzata. Abbiamo posto un tema che riguarda l'assetto istituzionale del paese in materia di portualità e che si traduce nell'idea che il Titolo V produca un effetto esattamente opposto alla esigenza di semplificazione

*di* Luca Becce* e Ivano Russo**

**Roma - Le prime reazioni al dibattito innescato dai contenuti esposti nel convegno "La riforma Tradita" promosso da Assiterminal,** rischiano di produrre un effetto oggettivamente distorcente sul merito della riflessione e della proposta che li è stata avanzata. Provo a esporlo in modo chiaro: abbiamo posto un tema che riguarda l'assetto istituzionale del paese in materia di portualità e che si traduce nell'idea che, così come è oggi scritto, su questa e altre materie, il Titolo V della Costituzione riformato nel 2000, produca un effetto esattamente opposto alla esigenza di semplificazione, che tutti invocano, ma in realtà nessuno sembra davvero volere. **Nello specifico definire *sic et sempliciter* la materia portuale -** così come tutte le altre infrastrutture di rilevanza strategica nazionale ed internazionale - come materia concorrente nelle funzioni tra Stato e Regioni, ha prodotto una confusione di ruoli ed anomalie evidenti ed oggettive che si sono palesate in modo evidente clamoroso in primis vanificando la filosofia della riforma della 84/94 e del documento fondamentale che ne è alla base e ne costituisce la premessa strategica: Il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

**Non esiste alcuno che,** in sanità di mente, possa pensare che i Comuni e le Regioni, non possano o debbano intervenire sulle questioni che oggettivamente pongono in relazione i porti con i territori sui quali insistono. Ci mancherebbe che il Comune sede di porto, o la Regione nella medesima condizione, non potessero dire la propria ad esempio per rendere compatibile lo sviluppo del porto con la propria pianificazione territoriale. Il punto è un altro e attiene a due livelli differenti e complementari:
1. La strategia dello sviluppo della portualità deve rispondere a criteri nazionali, che devono guidare gli investimenti coerentemente alle esigenze strategiche del Sistema Paese. Non ha senso, anzi è dannoso, continuare a procedere in una direzione nella quale queste scelte hanno risposto sino ad oggi più al peso specifico politico delle località che alle esigenze nazionali logistiche e trasportistiche complessive generando, ad esempio, un eccesso di offerta di tra l'altro stigmatizzata dalla Corte dei Conti Europea in un proprio Report (2015) che sarebbe utile riprendere e rileggere;

2. Non ha alcun senso che Comuni e Regioni decidano, in maniera maggioritaria tra l'altro, nei Comitati di Gestione delle Adsp su questioni prettamente gestionali, come il rilascio delle concessioni o le misure di regolazione dell'organizzazione del lavoro del singolo porto e via così. Così come non ha senso, anzi è dannoso, che la scelta del presidente della Adsp sia annegata nel conflitto politico e partitico tra Governo e Regione, che ha prodotto mediazioni molto spesso al

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ribasso e ha generato, in alcuni casi, cortocircuiti politici che hanno minato il funzionamento della ADSP (vedasi i casi di Venezia, Gioia Tauro, Ancona solo per citare i più eclatanti conflitti di *governance*).

**Questa è la questione vera che stiamo ponendo.** Non una questione di potere, bensì una questione di Ordinamento Costituzionale non dissimile ad esempio dal tema che la pandemia ha drammaticamente posto al centro della discussione e che riguarda la Sanità, altra materia concorrente per il titolo V. Bisogna essere coerenti e coraggiosi. **Tutti concordano sul fatto che la riforma del Titolo V ha creato più problemi di quanti non ne abbia risolti,** perché viziata da un baco originario: l'aver non decentrato competenze dallo Stato ai livelli istituzionali periferici, bensì l'aver sommato e sovrapposto ruoli e funzioni centrali e periferiche, aumentando il disordine amministrativo e rallentando ulteriormente il processo decisionale pubblico.

**La portualità,** come la Sanità o la Formazione Professionale, ne sono rimaste vittime. Allora delle due l'una: se davvero di vuole una politica portuale nazionale autorevole, unitaria, omogenea occorre porla sotto la potestà esclusiva dello Stato centrale. Non è ragionevole immaginare che Governo e Parlamento, 20 Governatori e 25 Sindaci di città ex sedi di AP possano tirar fuori una politica nazionale logistica o infrastrutturale degna di questo nome. **Se questo modello non piace,** è legittimo sostenere la necessità di un coinvolgimento primario degli Enti Locali nella governance e nell'indirizzo dei porti italiani, però poi non ci si può lamentare che Trieste e Messina, Genova e Gioia Tauro, Venezia e Palermo seguano modelli e regole differenti. E' il federalismo ( sic! ) bellezza!

**Presidente di Assiterminal*
***Direttore generale della Confetra*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Terzo convegno dell'Osservatorio Cargo Aereo

MILANO – Il terzo convegno dell'Osservatorio Cargo Aereo – progetto di analisi del settore nato per iniziativa del Cluster Cargo Aereo (ANAMA, Assaeroporti, Assohandlers e IBAR) che si è tenuto ieri in diretta streaming. Quali sono gli elementi di attrattività degli aeroporti? Quali i gap da colmare per il cargo aereo italiano e gli strumenti su cui puntare? A queste domande rispondono le evidenze emerse dal convegno. Per l'edizione di

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

quest'anno l'Osservatorio Cargo Aereo è ripartito dal lavoro svolto nel 2019 con il **partner Ernst & Young aggiornando le valutazioni di efficacia ed efficienza degli aeroporti europei in comparazione con l'esperienza italiana.** Per farlo **Cluster Cargo Aereo e Ernst & Young hanno intervistato i Cargo Manager degli aeroporti di Malpensa**, Paolo Dallanoce, **Liegi**, Bert Selis, **Francoforte**, Max Philipp Conrady e **Parigi Charles De Gaulle**, Edouard Mathieu, per definire i **fattori di attrattività degli aeroporti alla luce dell'impatto della pandemia – e degli scenari post crisi – sul settore del cargo aereo e dei nuovi trend di mercato in relazione agli obiettivi di decarbonizzazione.**

Come evidenziato nel **report di sintesi di Ernst & Young, illustrato da Alessandra Barcaglioni** i manager intervistati sono concordi nel sottolineare come **gli effetti della pandemia e gli obiettivi di sostenibilità ambientale abbiano consolidato le esigenze in termini di efficienza e flessibilità** degli hub aeroportuali, necessarie **per ridurre sprechi e inefficienze, gestire diverse filiere merceologiche** – tra cui spicca il ruolo del *pharma*, e **sostenere la crescita della domanda di trasporto legata all' e-commerce** che vede nel settore aereo la modalità più adatta in termini di tempi e asset organizzativi. Le **infrastrutture fisiche e digitali** sono, dunque, gli **elementi imprescindibili che caratterizzano nel 2021 l'attrattività di un aeroporto** poiché in grado di fare la differenza in termini di **adeguatezza all'andamento sempre più dinamico della domanda: sistemi di data sharing tra gli operatori della catena logistica, infrastrutture fisiche airside & landside, magazzini all'avanguardia e corridoi doganali** per agevolare il movimento delle merci nelle cargo city.

Il p**residente di Anama, Alessandro Albertini**, commenta in rappresentanza del Cluster Cargo Aereo: ***"I risultati ci confermano che le richieste che stiamo portando avanti,*** **con il supporto di Fedespedi e Confetra,** *al Tavolo Trasporto Aereo* ***presso il*** *Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibile –* ***MIMS*** *sono corrette.* ***Gli aeroporti di Parigi, Francoforte e Liegi, con cui ci siamo confrontati, hanno tutti un polo logistico per le imprese di spedizioni internazionali: una scelta logica di efficientamento dei processi****. In Italia, invece, la* ***consapevolezza sul valore aggiunto che il cargo aereo apporta all'economia del Paese si è consolidato solo negli ultimi mesi****, grazie alla dedizione di tutti gli attori della filiera logistica che hanno garantito approvvigionamento di beni e consegne durante la pandemia. Lo scenario mondiale e il trasporto aereo sono cambiati profondamente nell'ultimo anno e*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

*mezzo: le **esigenze di velocità e flessibilità e la riduzione al minimo delle inefficienze sono diventate un imperativo** per poter competere con i principali Paesi europei. Per questo siamo chiamati a lavorare come sistema per colmare rapidamente i nostri gap: l'assenza di poli logistici in prossimità degli aeroporti – il principale polo logistico è ubicato a Segrate, a oltre 70 KM da Malpensa -, infrastrutture che non rispondono più alle esigenze attuali e la mancanza di corridoi doganali che sta generando costi diretti e indiretti, insostenibili per le imprese che rappresentiamo.*

Al termine del convegno dell'Osservatorio Cargo Aereo, Albertini affronta il tema della digitalizzazione: "***Anche sul fronte digitalizzazione gli altri aeroporti stanno investendo molto** con una cargo community che lavora in modo organico. Purtroppo, questo in Italia non avviene con la stessa efficacia: **siamo stati tra i primi in Europa a creare una piattaforma digitale aeroportuale per tutti gli attori della filiera ma ad oggi non siamo stati in grado di farla funzionare compiutamente – le evoluzioni della piattaforma informatica ancora in gestazione sono un esempio tangibile.** Possiamo e dobbiamo fare di più: la partecipazione ai lavori del Convegno di oggi da parte del **Dottor Costantino Fiorillo del MIMS e del Dottor Claudio Eminente di Enac** – che ringrazio per avere chiuso i lavori di questo appuntamento – **segna una nuova stagione del lavoro sinergico che istituzioni, rappresentanze e operatori del settore cargo aereo sono chiamate a fare per la valorizzazione del settore del trasporto aereo e delle eccellenze del nostro Paese** che esportiamo in tutto il Mondo.*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

portoravennanews.com

confetra Dal 1946

Data 09/10/21

Pagina 1

Foglio 1/1

# Nicolini (Confetra): "Bene Draghi su patto per la ripresa"

**Il commento a margine dell'evento promosso dalla territoriale dell'Emilia Romagnara**

**14 Settembre 2021 - Ravenna -** Il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha commentato positivamente le dichiarazioni rilasciate oggi dal premier Mario Draghi. "A più riprese Confetra ha chiesto di essere ascoltata con le altre associazioni di rappresentanza sulle decisioni che riguardano gli interventi prioritari per la ripartenza del Paese. Oggi sentire il presidente Draghi auspicare un 'patto economico, produttivo, sociale del Paese' mi ha colpito favorevolmente.

Il premier ritiene che ci siano tantissime cose di cui discutiamo continuamente che possono essere materia di questo patto, a partire dall'utilizzo dei fondi del Pnrr che, tra l'altro, sarà proprio il tema della nostra Agorà del 16 novembre".
"Abbiamo sempre scongiurato l'aumento del carico fiscale e ho apprezzato anche in questo caso le parole di Draghi quando ha detto che il governo non intende aumentare le tasse".

Per Nicolini ci sono altri punti sui quali è in atto una interlocuzione con alcuni ministri (in primis Giovannini e Orlando) "per favorire lo snellimento delle procedure burocratiche che riguardano l'utilizzo dei finanziamenti europei. Il fatto che gli indicatori economici riportino una crescita costante del Pil - ha aggiunto – richiede un ulteriore sforzo in quanto ci sono segmenti della logistica che hanno riportato pesanti perdite nel lockdown. Il Pnrr rappresenta una opportunità unica che dobbiamo sfruttare al massimo, consapevoli di alcune pesanti difficoltà che attualmente riguardano la produzione manifatturiera".

Il presidente di Confetra si riferisce principalmente agli aumenti dei prezzi delle materie prime e dei noli delle navi, ai quali si contrappone la difficoltà nel reperimento dei container.

Per quanto riguarda lo snellimento burocratico, Nicolini auspica maggiori sinergie tra i livelli centrali di certi servizi e quelli territoriali, condizione imprescindibile della semplificazione".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# “La strategia di sviluppo dei porti deve rispondere a criteri nazionali” / L’intervento

**Si infiamma il dibattito sulla riforma dei porti. L’intervento di Luca Becce (presidente di Assiterminal) e Ivano Russo (direttore generale di Confetra)**

Le prime reazioni al dibattito innescato dai contenuti esposti nel convegno “La riforma Tradita” promosso da Assiterminal, rischiano di produrre un effetto oggettivamente distorcente sul merito della riflessione e della proposta che li è stata avanzata.

Provo a esporlo in modo chiaro:

abbiamo posto un tema che riguarda l’assetto istituzionale del paese in materia di portualità e che si traduce nell’idea che, così come è oggi scritto, su questa e altre materie, il Titolo V della Costituzione riformato nel 2000, produca un effetto esattamente opposto alla esigenza di semplificazione, che tutti invocano, ma in realtà nessuno sembra davvero volere.

Nello specifico definire *sic et sempliciter* la materia portuale – così come tutte le altre infrastrutture di rilevanza strategica nazionale ed internazionale – come materia concorrente nelle funzioni tra Stato e Regioni, ha prodotto una confusione di ruoli ed anomalie evidenti ed oggettive che si sono palesate in modo ~~evidente~~ clamoroso in primis vanificando la filosofia della riforma della 84/94 e del documento fondamentale che ne è alla base e ne costituisce la premessa strategica: Il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

Non esiste alcuno che, in sanità di mente, possa pensare che i Comuni e le Regioni, non possano o debbano intervenire sulle questioni che oggettivamente pongono in relazione i porti con i territori sui quali insistono. Ci mancherebbe che il Comune sede di porto, o la Regione nella medesima condizione, non potessero dire la propria ad esempio per rendere compatibile lo sviluppo del porto con la propria pianificazione territoriale.

Il punto è un altro e attiene a due livelli differenti e complementari:

1. La strategia dello sviluppo della portualità deve rispondere a criteri nazionali, che devono guidare gli investimenti coerentemente alle esigenze strategiche del Sistema Paese. Non ha senso, anzi è dannoso, continuare a procedere in una direzione nella quale queste scelte hanno risposto sino ad oggi più al peso specifico politico delle località che alle esigenze nazionali logistiche e trasportistiche complessive generando, ad esempio, un eccesso di

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

offerta di tra l'altro stigmatizzata dalla Corte dei Conti Europea in un proprio Report ( 2015 ) che sarebbe utile riprendere e rileggere;

2. Non ha alcun senso che Comuni e Regioni decidano, in maniera maggioritaria tra l'altro, nei Comitati di Gestione delle ADSP su questioni prettamente gestionali, come il rilascio delle concessioni o le misure di regolazione dell'organizzazione del lavoro del singolo porto e via così. Così come non ha senso, anzi è dannoso, che la scelta del presidente della ADSP sia annegata nel conflitto politico e partitico tra Governo e Regione, che ha prodotto mediazioni molto spesso al ribasso e ha generato, in alcuni casi, cortocircuiti politici che hanno minato il funzionamento della ADSP (vedasi i casi di Venezia, Gioia Tauro, Ancona solo per citare i più eclatanti conflitti di *governance*).

Questa è la questione vera che stiamo ponendo. Non una questione di potere, bensì una questione di Ordinamento Costituzionale non dissimile ad esempio dal tema che la pandemia ha drammaticamente posto al centro della discussione e che riguarda la Sanità, altra materia concorrente per il titolo V.

Bisogna essere coerenti e coraggiosi. Tutti concordano sul fatto che la riforma del Titolo V ha creato più problemi di quanti non ne abbia risolti, perché viziata da un baco originario: l'aver non decentrato competenze dallo Stato ai livelli istituzionali periferici, bensì l'aver sommato e sovrapposto ruoli e funzioni centrali e periferiche, aumentando il disordine amministrativo e rallentando ulteriormente il processo decisionale pubblico. La portualità, come la Sanità o la Formazione Professionale, ne sono rimaste vittime. Allora delle due l'una: se davvero di vuole una politica portuale nazionale autorevole, unitaria, omogenea occorre porla sotto la potestà esclusiva dello Stato centrale. Non è ragionevole immaginare che Governo e Parlamento, 20 Governatori e 25 Sindaci di città ex sedi di AP possano tirar fuori una politica nazionale logistica o infrastrutturale degna di questo nome. Se questo modello non piace, è legittimo sostenere la necessità di un coinvolgimento primario degli Enti Locali nella governance e nell'indirizzo dei porti italiani, però poi non ci si può lamentare che Trieste e Messina, Genova e Gioia Tauro, Venezia e Palermo seguano modelli e regole differenti. E' il federalismo ( sic! ) bellezza!

**Luca Becce**
*Presidente di Assiterminal*

**Ivano Russo**
*Direttore generale di Confetra*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'AVVISATORE MARITTIMO

confetra Dal 1946

Data 09/10/21

Pagina 1

Foglio 1/1

# Shipping, crescono traffico e inflazione E i noli marittimi?

**Milano.** Decisa inversione di tendenza per lo shipping internazionale e l'import-export italiano nel 2021. Lo evidenzia il diciottesimo quadrimestrale di informazione economica, il Fedespedi Economic Outlook, con dati e previsioni anche sul contesto macroeconomico e il traffico del cargo aereo.

L'inversione di tendenza, precisa lo studio, è dovuta alle misure di contrasto alla pandemia, cioè alle enormi risorse economiche messe in campo dai singoli Stati. A questo si aggiunge, tuttavia, la crescita dei prezzi industriali e al consumo determinata soprattutto dalla forte ripresa della domanda e dalle frizioni sulle catene di approvigionamento e trainata dal petrolio, passato da un minimo di 51 dollari al barile di inizio anno a un massimo di 77 dollari, in rialzo del cinquanta per cento circa.

**Shipping.** Secondo le ultime stime, il traffico container (al netto delle attività di trasbordo e feeder) nel primo semestre del 2021 è stimato in

**segue in ultima pagina**

## E i noli marittimi?

88,6 milioni di TEU, con un deciso aumento del 13,5 per cento rispetto al 2020. In molti casi, tuttavia, i volumi degli scambi tra le aree geografiche restano inferiori ai livelli pre-pandemia. Un fenomeno che sta caratterizzando in negativo lo shipping internazionale è il mancato rispetto dei tempi di arrivo delle navi nei vari porti: secondo i dati di Sea Intelligence, nel 2021 solo il 40 per cento delle navi è arrivato nei tempi schedulati.

Dopo la flessione dello scorso anno, i porti italiani sono tornati a crescere, recuperando i volumi pre-pandemia: nel primo semestre del 2021 sono stati movimentati quasi 4 milioni di TEU, in aumento del 10,9 per cento senza Gioia Tauro e del 4,6 per cento con Gioia Tauro. Per quanto riguarda quest'ultimo, la flessione è legata soprattutto al minor volume di transhipment (29,5% del totale, era del 39% nel 2019) verso gli altri porti adriatici come Venezia, Ravenna e Ancona, non totalmente compensato dalla crescita dei traffici hinterland (70% del totale, erano il 61% nel 2019). Tra gli altri porti, significativo il recupero di La Spezia (+27,6%), dopo le difficoltà dei mesi scorsi, e di Genova (+15,7%).

Per quanto riguarda l'andamento dei costi del trasporto marittimo, a partire da fine 2020 i noli marittimi hanno avuto un impressionante rialzo: fatta 100 la media dei noli di gennaio 2020, a metà settembre 2021 essi hanno toccato quota 472 sulla tratta Cina-Nord Europa e 419 su quella Cina-Mediterraneo, mentre l'indice generale ha toccato quota 334. L'ascesa dei noli, a partire da luglio, sembra aver subito un certo rallentamento, dando l'impressione che il momento più critico potrebbe essere stato superato. L'ulteriore e continua crescita dei noli nel corso del 2021 e le misure di contenimento dei costi hanno permesso alle compagnie marittime di ottenere significativi aumenti del fatturato, e ottimi risultati in termini di utili finali, che si collocano abbondantemente sopra il 20 per cento del fatturato.

**Continua a leggere**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

SUPPLYCHAINITALY
Il giornale online del made in Italy che si

confetra
Dal 1946

Data 11/10/21
Pagina 1
Foglio 1/2

# “Con il Pnrr le riforme sono la vera occasione che l’Italia deve cogliere”

*Contributo a cura di Betty Schiavoni **

** presidente Alsea*

La vera opportunità del PNRR non sono gli oltre 200 miliardi da spendere. I soldi non sono mai mancati all’Italia: prova ne sono, tra gli altri, gli svariati miliardi di Euro dei fondi EU che l’Italia non è riuscita a spendere negli anni passati. L’opportunità da cogliere è quella delle riforme: fiscale, della giustizia, della scuola, della concorrenza, le semplificazioni.

Quella su cui intendiamo porre l’accento oggi è però quella della Pubblica Amministrazione, in discussione in questi mesi in Parlamento, con un focus sui dipendenti pubblici. La nostra Pubblica Amministrazione registra diverse criticità: una distribuzione territoriale del personale non omogenea, una età dei dipendenti avanzata, un numero non congruo di dipendenti nei diversi rami della PA, un livello di digitalizzazione ed efficientamento non adeguato, criteri di selezione del personale in diversi casi non meritocratici.

Ecco la prima parola chiave della riforma della PA: “meritocrazia” che deve subito accompagnarsi alla seconda “attrattiva” a cui aggiungiamo una terza “equilibrata nella distribuzione territoriale”. La nostra PA deve cioè attrarre personale capace, selezionato tramite concorsi trasparenti e processi efficienti. Spesso, infatti, fatti i concorsi i vincitori devono attendere anche anni prima di entrare in ruolo. È ovvio che i migliori in quel lasso di tempo trovano altri impieghi che, spesso, non sono poi disposti a lasciare quando giunge la chiamata della PA. Ciò anche perché questi ruoli sono in alcune circostanze mal retribuiti. Questo è un altro aspetto su cui intervenire.

Occorre offrire retribuzioni eque ricorrendo anche a formule ormai d’uso comune nel privato: la retribuzione variabile in funzione del risultato. Occorre cioè, stabilita una retribuzione minima fissa, prevederne una quota variabile in funzione dei risultati raggiunti. Il tema degli obiettivi è un altro elemento topico: occorre che la PA li determini non solo su base quantitativa ma anche qualitativa. I funzionari doganali non dovrebbero essere premiati (solo) per il numero di controlli effettuati ma anche per i traffici che sono riusciti ad attrarre in Italia.
Uscendo dal nostro ambito, il vigile urbano dovrebbe essere premiato non solo per le sanzioni che eleva ma anche e soprattutto per come e quanto riesce a rendere fluido il traffico. E così via. I concorsi devono essere fatti su base territoriale, senza prevedere l’obbligo del ricongiungimento familiare. Si evitano così non solo le diseguaglianze che esistono oggi tra pubblico e privato, ma anche lo svuotamento di uffici territoriali a discapito di altri.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il PNRR prevede poi di spendere svariati miliardi di Euro per la digitalizzazione della PA. Sfruttiamo questa occasione anche per far funzionare la macchina statale in maniera coordinata. Le pratiche digitali non devono per forza seguire una ripartizione su base territoriale consentendo così di superare le carenze di alcuni territori. Nel nostro lavoro capita che alcuni uffici, di regola quelli portuali e quelli del nord Italia dove si concentra la gran parte degli scambi internazionali, in certi periodi registrino dei ritardi nell'espletamento delle pratiche per smaltimento ferie, malattie, in particolare nel periodo estivo e natalizio. Succede con molte amministrazioni che intervengono nel momento doganale (dogane, Usmaf PCS GDF, ecc). Se fosse creata una centrale unica e si registrasse che in ufficio ci fossero ritardi a fronte di altri uffici che hanno una sovrabbondanza di personale si potrebbero distribuire i carichi di lavoro in maniera omogenea, non generando ritardi e di d'economia per il commercio internazionale. Da fruitori dei servizi della PA, ci sentiamo di proporre questi pochi suggerimenti per la riforma che si sta sviluppando.

Purtroppo verifichiamo come uno dei principi cardine sopra descritti, la meritocrazia, non è stato applicato nella sua interezza nel DL 80 2021 convertito nella legge 113/2021 con modifiche, recante misure per potenziare la PA per l'esecuzione del PNRR, così come magistralmente messo in evidenza da Sabino Cassese sul Corriere della Sera qualche tempo fa.
In verità il Governo nel decreto aveva dato attuazione al principio della meritocrazia ma poi il Parlamento ha introdotto alcune modifiche che ne riducono il significato. Allora riteniamo doveroso rilanciare una proposta del Prof. Tito Boeri, ovvero quella di modificare l'art. 97 della Costituzione laddove consente alla PA di assumere personale fuori concorso.
Questa riforma costituzionale riporterebbe al centro del villaggio la meritocrazia ed avrebbe il merito di non valere solo per il tempo dell'applicazione del PNRR ma di essere, finalmente, strutturale.
A proposito di Pubblica Amministrazione, occorrerebbe parlare delle procedure e della loro semplificazione che hanno un peso così rilevante nella vita dei cittadini e delle imprese. Però, è un tema troppo importante da confinarlo in poche righe e potremo approfondirlo in altra occasione. Il 16 novembre, ad Agorà, la nostra Confederazione avrà modo di approfondire anche questi temi, cruciali per superare lo stallo in cui il nostro Paese si trova da troppi anni.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Porto di Trieste rischia paralisi col green pass, D'Agostino minaccia addio

Tensioni anche a Genova, traffico in tilt. Viminale "scarica" sulle imprese il costo dei tamponi

By Claudio Paudice

A poche ore dall'entrata in vigore dell'obbligo di green pass, nei porti italiani la situazione si fa sempre più critica. I timori di operatori e imprese che lavorano nelle banchine si riassumono in una parola che circola sempre con maggiore insistenza: "Paralisi". A Genova, primo scalo italiano per traffici, le tensioni per la certificazione verde fanno da sfondo alla trattativa sempre più accesa per il rinnovo contrattuale dei lavoratori della compagnia portuale. Ma è a Trieste, altro scalo strategico, che la contrarietà dei portuali a munirsi di green pass per poter accedere al posto di lavoro a partire dal 15 ottobre ha portato a un braccio di ferro con le istituzioni. Come confermano ad HuffPost fonti del porto, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale Zeno D'Agostino è pronto a dimettersi se entro le prossime 48 ore non si arriverà a un accordo e soprattutto alla garanzia che le operazioni in banchina non subiranno ripercussioni. "C'è ancora un po' di tempo per arrivare a un'intesa, la situazione è in divenire, ma se tutti resteranno sulle proprie posizioni, il rischio di un duro contraccolpo si trasformerà in realtà".

I portuali dello scalo giuliano non appaiono intenzionati a cedere: "Se il certificato sarà obbligatorio bloccheremo il porto", ha detto il coordinatore dei lavoratori Stefano Puzzer. D'altronde il possibile blocco operativo è nei numeri: su 950 persone impiegate nelle attività, il 40% non dispone del pass. Una situazione analoga a quella di altri porti italiani ma che a Trieste si sta incancrenendo. "La situazione è molto antipatica", dice all'HuffPost Luca Becce, presidente di Assiterminal-Confetra, l'associazione dei terminalisti, "soprattutto visti i dati che ci dicono che il 20% di chi lavora sulle nostre banchine non è vaccinato e non ha perciò il green pass. Ma a Trieste la situazione è ancora più grave, perché lì la questione ha assunto connotati ideologici. E pensare che le nostre imprese si sono dette disponibili a farsi carico del costo dei tamponi per i lavoratori non vaccinati per un mese, il tempo che la situazione si assesti".

A Trieste le imprese hanno dato anche una disponibilità maggiore. Dopo un vertice in Prefettura, le aziende che operano nel porto sono pronte a offrire tamponi antigenici per i portuali non vaccinati fino al 31 dicembre prossimo. Tra gli operatori presenti c'erano spedizionieri, agenti marittimi e terminalisti. La disponibilità delle aziende serviva a placare i portuali che da giorni minacciano il blocco dello scalo se non sarà abolita l'obbligatorietà del Green pass. Al termine dell'incontro è stato anche annunciato un presidio con personale sanitario allestito all'interno dello scalo dove i lavoratori potranno effettuare i tamponi. "Gli operatori presenti - ha spiegato il prefetto Valenti -

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

sono disposti ad anticipare il pagamento dei tamponi dal 15 ottobre, ma solo fino al 31 dicembre e a patto che dal 16 ottobre, però, riprenda l'attività". La mossa distensiva potrebbe però non bastare. Perché i lavoratori sono compatti su una posizione che si può riassumere così: sì all'obbligo vaccinale, no all'obbligo di green pass. Inclusi quelli già vaccinati che hanno promesso di fermare le attività se anche solo un collega, non vaccinato, dovesse essere escluso dal lavoro.

"Ricordiamo a D'Agostino che quando è stato attaccato, noi lo abbiamo difeso. Se concretizzerà le sue dimissioni, gli auguriamo comunque buona fortuna e buon lavoro", si legge in una nota diramata dal Coordinamento dei portuali di Trieste. "Noi come portuali ribadiamo con forza e vogliamo che sia chiaro il messaggio che nulla di fa tutto ciò farà sì che noi scendiamo a patti fino a quando non sarà tolto l'obbligo del green pass per lavorare, non solo per i lavoratori del porto ma per tutte le categorie di lavoratori".

"L'atteggiamento dei portuali rischia di innescare un'escalation", ha avvertito il presidente del Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia, Piero Mauro Zanin. Trieste è da giorni teatro di accese proteste contro la misura che entrerà in vigore a breve. Lunedì sono stati più di quindicimila i partecipanti al corteo no green pass, la manifestazione più grande d'Italia che ha fatto registrare una partecipazione superiore alle proteste di sabato a Roma. È stata la quarta manifestazione no pass da settembre a questa parte. Al corteo, che ha creato disagi al traffico bloccando le Rive, hanno partecipato in massa anche i lavoratori portuali, circa 800 dei 950 operativi nello scalo secondo il Coordinamento lavoratori portuali di Trieste. "Dicevate di volerci proteggere, invece state tentando di toglierci tutti i diritti", era uno dei cartelli visti durante il corteo. La Alister, associazione per la libertà di scelta delle terapie mediche, ha distribuito volantini sui quali era stampata la scritta "Se il medico vi dice che i vostri dolori, dermatiti e stanchezza non dipendono dal vaccino appena fatto, sappiate che...", cui seguono una serie di punti a favore della teoria anti-vaccino, ritenuto "pericoloso". Su un altro si leggeva "Voi bloccate la nostra vita, noi la città".

Senza un compromesso tra istituzioni e lavoratori sono scene destinate a ripetersi. Nel corteo di lunedì d'altronde non c'erano solo portuali ma anche altri lavoratori, genitori e pure Ugo Rossi, leader del Movimento 3V, novax arrestato nei giorni scorsi dopo una colluttazione con due carabinieri, finiti poi in ospedale. Ingegnere 31enne, Rossi alle elezioni comunali di una settimana fa ha sfiorato il 5%, raccogliendo ben 3738 preferenze nelle urne, più del Movimento 5 Stelle nel quale in passato aveva già militato: "In Consiglio comunale porterò avanti le mie idee e i miei valori", ha gonfiato il petto il leader 3V.

Il rischio paralisi riguarda però anche il primo scalo italiano. "Anche gli altri porti d'Italia si stanno organizzando. In particolare Genova, che con Trieste è sempre allineata", ha detto il coordinatore dei portuali di Trieste Puzzer. A Voltri, le tensioni per il green pass si intrecciano con quelle ancora più accese per il rinnovo del contratto integrativo del settore e con le storiche criticità infrastrutturali del nodo di Genova, con ritardi e rallentamenti ai varchi d'accesso ai terminal. Anche oggi il traffico è andato in tilt con i camion che hanno bloccato strade e autostrade per protesta, in particolare al casello dell'A10. Da giorni si susseguono riunioni a Palazzo San Giorgio, sede dell'autorità portuale. Ieri in strada sono scesi circa 2500 persone, no green pass e lavoratori portuali per scioperare.

"Abbiamo una congestione sul sistema portuale perché abbiamo una quantità di mezzi pesanti superiore a quella degli altri porti messi insieme (6.500 mezzi pesanti ogni giorno fra Genova, Savona e Vado ligure) che è l'altra faccia di 'poco traffico su ferro e tanto su gomma", secondo il presidente dell'Autorità portuale Signorini. Lunghe code di mezzi pesanti anche all'ingresso del

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

terminal Sech, nel bacino di Sampierdarena, che hanno praticamente bloccato la viabilità cittadina. A Genova, insomma, la paralisi è già realtà.

Il Governo al momento latita. Il Viminale lunedì ha diramato una circolare con cui "invita" le imprese a farsi carico dei tamponi per i lavoratori nel tentativo di placare le proteste. Per scongiurare il rischio di compromissione dell'operatività nel caso di un alto numero di addetti senza green pass, si raccomanda alle imprese del settore "di mettere a disposizione del personale sprovvisto di green pass test molecolari o antigenici rapidi gratuiti", si legge nella circolare inviata a tutti i prefetti dal capo di Gabinetto del ministero dell'Interno Bruno Frattasi. In una circolare successiva viene poi precisato che gli operatori economici "potranno valutare, nella piena autonomia, ogni possibile modalità organizzativa ai fini dell'acquisizione del green pass da parte dei dipendenti sprovvisti".

"Molte imprese", dice il presidente di Assiterminal Becce, "avevano già messo in conto di farsi carico, per il periodo iniziale, diciamo 15 giorni/un mese, dei tamponi. Ovviamente con l'unico intento di garantire l'operatività dei porti, certamente non per avallare posizioni no-vax. La circolare del Viminale dà alle aziende altri oneri e responsabilità, dopo che dal Governo avevano assicurato in linea generale che il costo dei tamponi non avrebbe dovuto pesare sul mondo delle imprese. Dircelo a soli due giorni dall'entrata in vigore dell'obbligo, ci sembra quantomeno poco urbano. Ora però andiamo avanti giorno per giorno, l'importante è non bloccare le attività, altrimenti è un disastro".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# “Alsea: “Con il Pnrr le riforme sono la vera occasione che l’Italia deve cogliere”

*Contributo a cura di Betty Schiavoni **

** presidente Alsea*

La vera opportunità del PNRR non sono gli oltre 200 miliardi da spendere. I soldi non sono mai mancati all’Italia: prova ne sono, tra gli altri, gli svariati miliardi di Euro dei fondi EU che l’Italia non è riuscita a spendere negli anni passati. L’opportunità da cogliere è quella delle riforme: fiscale, della giustizia, della scuola, della concorrenza, le semplificazioni.

Quella su cui intendiamo porre l’accento oggi è però quella della Pubblica Amministrazione, in discussione in questi mesi in Parlamento, con un focus sui dipendenti pubblici. La nostra Pubblica Amministrazione registra diverse criticità: una distribuzione territoriale del personale non omogenea, una età dei dipendenti avanzata, un numero non congruo di dipendenti nei diversi rami della PA, un livello di digitalizzazione ed efficientamento non adeguato, criteri di selezione del personale in diversi casi non meritocratici.

Ecco la prima parola chiave della riforma della PA: “meritocrazia” che deve subito accompagnarsi alla seconda “attrattiva” a cui aggiungiamo una terza “equilibrata nella distribuzione territoriale”. La nostra PA deve cioè attrarre personale capace, selezionato tramite concorsi trasparenti e processi efficienti. Spesso, infatti, fatti i concorsi i vincitori devono attendere anche anni prima di entrare in ruolo. È ovvio che i migliori in quel lasso di tempo trovano altri impieghi che, spesso, non sono poi disposti a lasciare quando giunge la chiamata della PA. Ciò anche perché questi ruoli sono in alcune circostanze mal retribuiti. Questo è un altro aspetto su cui intervenire.

Occorre offrire retribuzioni eque ricorrendo anche a formule ormai d’uso comune nel privato: la retribuzione variabile in funzione del risultato. Occorre cioè, stabilita una retribuzione minima fissa, prevederne una quota variabile in funzione dei risultati raggiunti. Il tema degli obiettivi è un altro elemento topico: occorre che la PA li determini non solo su base quantitativa ma anche qualitativa. I funzionari doganali non dovrebbero essere premiati (solo) per il numero di controlli effettuati ma anche per i traffici che sono riusciti ad attrarre in Italia.
Uscendo dal nostro ambito, il vigile urbano dovrebbe essere premiato non solo per le sanzioni che eleva ma anche e soprattutto per come e quanto riesce a rendere fluido il traffico. E così via. I concorsi devono essere fatti su base territoriale, senza prevedere l’obbligo del ricongiungimento familiare. Si evitano così non solo le diseguaglianze che esistono oggi tra pubblico e privato, ma anche lo svuotamento di uffici territoriali a discapito di altri.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il PNRR prevede poi di spendere svariati miliardi di Euro per la digitalizzazione della PA. Sfruttiamo questa occasione anche per far funzionare la macchina statale in maniera coordinata. Le pratiche digitali non devono per forza seguire una ripartizione su base territoriale consentendo così di superare le carenze di alcuni territori. Nel nostro lavoro capita che alcuni uffici, di regola quelli portuali e quelli del nord Italia dove si concentra la gran parte degli scambi internazionali, in certi periodi registrino dei ritardi nell'espletamento delle pratiche per smaltimento ferie, malattie, in particolare nel periodo estivo e natalizio. Succede con molte amministrazioni che intervengono nel momento doganale (dogane, Usmaf PCS GDF, ecc). Se fosse creata una centrale unica e si registrasse che in ufficio ci fossero ritardi a fronte di altri uffici che hanno una sovrabbondanza di personale si potrebbero distribuire i carichi di lavoro in maniera omogenea, non generando ritardi e di d'economia per il commercio internazionale. Da fruitori dei servizi della PA, ci sentiamo di proporre questi pochi suggerimenti per la riforma che si sta sviluppando.

Purtroppo verifichiamo come uno dei principi cardine sopra descritti, la meritocrazia, non è stato applicato nella sua interezza nel DL 80 2021 convertito nella legge 113/2021 con modifiche, recante misure per potenziare la PA per l'esecuzione del PNRR, così come magistralmente messo in evidenza da Sabino Cassese sul Corriere della Sera qualche tempo fa.
In verità il Governo nel decreto aveva dato attuazione al principio della meritocrazia ma poi il Parlamento ha introdotto alcune modifiche che ne riducono il significato. Allora riteniamo doveroso rilanciare una proposta del Prof. Tito Boeri, ovvero quella di modificare l'art. 97 della Costituzione laddove consente alla PA di assumere personale fuori concorso.
Questa riforma costituzionale riporterebbe al centro del villaggio la meritocrazia ed avrebbe il merito di non valere solo per il tempo dell'applicazione del PNRR ma di essere, finalmente, strutturale.
A proposito di Pubblica Amministrazione, occorrerebbe parlare delle procedure e della loro semplificazione che hanno un peso così rilevante nella vita dei cittadini e delle imprese. Però, è un tema troppo importante da confinarlo in poche righe e potremo approfondirlo in altra occasione. Il 16 novembre, ad Agorà, la nostra Confederazione avrà modo di approfondire anche questi temi, cruciali per superare lo stallo in cui il nostro Paese si trova da troppi anni.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Green pass: allarme autotrasportatori, e' rischio paralisi = (AGI) - Roma, 13 ott. - E' rischio paralisi per i trasporti delle merci su strada e per tutta la logistica nazionale, non solo per i porti. A lanciare l'allarme in vista dell'entrata in vigore dell'obbligo del green pass venerdi' sono le associazioni dell'autotrasporto che avvertono: il 30% degli autotrasportatori non e' munito di green pass e ben l'80% degli autisti stranieri che portano le materie prime in Italia non e' vaccinato. Quindi rischiano di bloccarsi i rifornimenti. "Il rischio che si blocchi tutto e' oggettivo - spiega all'AGI, Ivano Russo, direttore generale di Confetra - noi abbiamo in Italia circa 900mila addetti tra autotrasportatori, corrieri e operatori di magazzino, abbiamo una media del 25-30% non munito di green pass. Il 30% circa degli autotrasportatori e' senza il certificato verde. E' chiaro che se sottrai un terzo di forza lavoro a un settore gia' in affanno, da un lato perche' e' in crescita, dall'altro perche' mancano circa 5mila autisti, vai verso una decapitazione dell'attivita' di consegna". Per Russo, "il problema grave e' quello degli autotrasportatori che vengono dall'estero e che portano la stragrande maggioranza delle materie prime che mandano avanti l'industria: noi importiamo oltre il 50% del fabbisogno nazionale di grano, tutte le materie prime e le componenti chimiche per la nostra industria manifatturiera. Tutto il 50% di quello che entra in Italia arriva via camion. Faccio un esempio, gli autotrasportatori turchi che portano argilla in Italia non verranno piu' da venerdi' e quindi che fine fa la fabbrica che produce piastrelle? Sono due fronti: uno riguarda le nostre imprese e i nostri lavoratori, l'altro l'autotrasporto dall'estero considerando che le campagne vaccinali non si sono fatte per nulla o sono fallite in Russia o in numerosi paesi dell'est e circa l'80% degli autotrasportatori stranieri non e' vaccinato". Confetra chiede quindi che "venga introdotto l'obbligo vaccinale e che in un settore fortemente internazionalizzato come questo, per gli autotrasportatori in arrivo dall'estero valgano le regole attuali di prevenzione". Sulla stessa linea, Paolo Ugge', presidente nazionale Conftrasporto-Confcommercio. "Il rischio paralisi esiste - afferma Ugge' - e per questo stiamo lavorando e fornendo suggerimenti utili per il trasporto su gomma e la logistica in generale per evitare che di determini una situazione in cui alcuni facinorosi si inseriscano. Il green pass e' una modalita' non applicata in Europa come da noi, un conto e' il vaccino un conto e' il certificato verde. La situazione e' migliore di un anno fa, e la domanda e': ma se allora abbiamo trovato delle soluzioni perche' i trasporti non si fermassero e abbiamo realizzato un protocollo con il ministero, i sindacati e le associazioni, perche' non andare avanti ad applicare quel protocollo consentendo uno slittamento di tre mesi per introdurre l'obbligo vaccinale?. Stabiliamo un termine che puo' essere il 31 dicembre entro il quale il vaccino sia obbligatorio. Gli autotrasportatori senza green pass sono circa il 30% e sono soprattutto quelli provenienti da paesi esteri. Il tampone - conclude - puo' essere utilizzato ma non si puo' fare un tampone ogni 3 giorni. La soluzione e' il vaccino per tutti entro un determinato termine". (AGI)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Green Pass, portuali e soprattutto camionisti: venerdì l'Italia può bloccarsi

Russo (Confetra): "il 30% degli autisti senza pass. Se non si presentano a lavoro, è finita

By Claudio audice

Aziende di trasporto che non sanno se far partire i mezzi, altre che non sanno se farli tornare, autisti che non sanno come comportarsi se tra due giorni, quando entrerà in vigore l'obbligo di green pass per tutti i lavoratori, saranno già in viaggio. "Abbiamo 400mila dipendenti nelle aziende dei trasporto e altrettanti impiegati nelle attività di magazzinaggio. Se il 30% di questi, non muniti di green pass, non si presenta a lavoro, è finita. Senza interventi del Governo, da dopodomani sarà il caos", dice all'HuffPost Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la confederazione che rappresenta un settore da circa 110mila imprese che producono 85 miliardi di valore, circa il 9% del Pil. Il mondo dei trasporti, tanto osannato durante la pandemia per non essersi mai fermato garantendo gli approvvigionamenti durante il lockdown produttivo, conta le ore in vista del 15 ottobre. Il cortocircuito rischia di essere totale, produttivo, burocratico e operativo. E anche politico, dopo il passo falso del Viminale che negli ultimi due giorni ha diramato due circolari, una 'correttiva' dell'altra, innescando uno scontro politico all'interno della maggioranza.

"Da lunedì le nostre imprese si vedranno costrette a cancellare i viaggi programmati, generando altro caos sulle catene di fornitura già messe a dura prova dalla pandemia, dalla quale ancora non si sono riprese", prosegue Russo. "Noi importiamo di tutto, il 90% delle nostre materie prime che impieghiamo nella produzione industriale o in quella di beni alimentare vengono dall'estero". Se in un primo momento il problema riguarderà le aziende di trasporto, poi le ripercussioni ricadranno a catena su tutto il tessuto industriale. A causa del caos burocratico che sta nascendo con l'introduzione del green pass, ma pure per le criticità del sistema italiano che paga anni di sottovalutazione del processo logistico. Le industrie italiane sono infatti "schiave" dei colossi stranieri della logistica. Circa il 70% dell'import-export italiano infatti avviene secondo la clausola "franco fabbrica" (Ex Works nella codificazione del commercio internazionale), contro una media europa del 30%. Vuol dire che l'importatore straniero che acquista, ad esempio, un bene da un produttore italiano, si fa carico di tutto il processo logistico come il ritiro della merce, le fasi del trasporto, le imprese da impiegare, le rotte e le vie commerciali da seguire, dove effettuare scali.

PUBBLICITÀ

Imprese estere vuol dire anche autotrasportatori di nazionalità estera che si vanno ad aggiungere al circa 40% dei camionisti di imprese italiane già di origine straniera. E in particolare dell'Europa orientale. Alcuni sono vaccinati, altri no, e quindi sprovvisti di green pass, altri ancora sono

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

vaccinati con il farmaco russo o cinese, non riconsciuti dall'Agenzia europea per i medicinali, l'Ema, e da quella italiana, l'Aifa, e quindi non validi per la certificazione verde. Sui tir viaggia di tutto: autisti bielorussi o rumeni fanno arrivare da noi il grano per l'industria pastaria - l'Italia ne importa il 50% - a bordo dei tir, o i turchi che forniscono di materiali come l'argilla destinato al distretto della ceramica di Sassuolo, per fare qualche esempio. Per non parlare di petrolio e gas che viaggia sui mezzi bulk, anche quelli provenienti dall'estero.

La logistica da tempo chiede misure ad hoc per il settore. "Qual è il senso di imporre il green pass a un autista che è chiuso in cabina per migliaia di chilometri, da solo, e impedirgli di scaricare la merce come fatto finora? Non chiediamo deroghe, ma è chiaro che la misura andava cucita in base alle esigenze di ogni settore, non una misura flat", dice Russo.

PUBBLICITÀ

Al momento il Governo sembra concentrato sui porti, altra fonte di preoccupazione. Il Viminale ha emanato nell'arco di poche ore due circolari, invitando con la prima le imprese che operano negli scali portuali a offrire i tamponi gratis ai dipendenti sprovvisti di green pass, e poi correggendo il tiro suggerendo di valutare al meglio "come fornirlo ai lavoratori" senza pass. Comunicazioni che hanno fatto scoppiare un'accesa polemica all'interno della maggioranza che sostiene il Governo Draghi. Perché la linea di Palazzo Chigi è sempre stata quella della fermezza: obbligo di green pass per tutti i lavoratori, i quindici milioni di dipendenti privati, i tre milioni di pubblici e i cinque milioni di autonomi. Senza distinzioni di sorta. E per chi non sarà in possesso di certificazione verde, una sola strada da percorrere: l'esclusione dal lavoro. La nota del Ministero dell'Interno ha perciò aperto una falla nella linea del Governo, addossando in un primo momento il costo dei tamponi alle imprese, dopo aver garantito il contrario per settimane, e successivamente correggendo il tiro, dando vaghe indicazioni alle imprese su come risolvere le criticità a cui vanno incontro.

Risultato? Cortocircuito nella maggioranza. Il Partito Democratico ha definito "inopportuna" la circolare dell'Interno: "A pochissimi giorni dall'entrata in vigore dell'obbligo di Green Pass, una larga parte del mondo portuale si è trovato di fronte ad una 'raccomandazione' del capo di gabinetto del Viminale che di fatto capovolgeva le indicazioni venute fino ad allora dal Governo in tema di gratuità dei tamponi", ha dichiarato il dem Andrea Romano. Ma la Lega, alleata di governo, si è posizionata sul fronte opposto: "Tamponi rapidi e gratuiti per i lavoratori del porto di Trieste senza green pass per evitare problemi. Parola della Lamorgese. Ma quindi si può fare. E per gli altri milioni di lavoratori invece zero? Invece delle imprese, a contribuire dovrebbe essere lo Stato, Inadeguata", ha attaccato Matteo Salvini.

Al momento l'attenzione è comunque calamitata dai lavoratori portuali. Nel primo porto italiano, Genova, dove si stima un 20% di portuali senza pass, alcuni terminalisti si sono offerti di pagare il tampone ai dipendenti, ma non tutte. "La decisione è singola di ogni azienda, alcune hanno dato la disponibilità altre sono libere di scegliere. Come Confindustria ribadiamo che le norme dicono che il tampone lo paghi il lavoratore", ha detto Beppe Costa, presidente dell'associazione dei terminalisti genovesi di Confindustria. E tuttavia gli espedienti trovati in fretta e furia durante i vertici nelle prefetture locali non appaiono per nulla risolutivi. "Il problema vero per il porto di Genova, ma in generale per tutti porti, in relazione al Green pass sarà l'autotrasporto", ha detto il segretario generale della Uil Trasporti della Liguria Roberto Gulli. "Il problema sono i camionisti. Per loro non c'è l'impegno né delle associazioni, né delle aziende a pagare il tampone. Tra gli autisti circa il 30% è senza vaccino. Venerdì potrebbe esserci il caos".

L'esempio emblematico è quello di Trieste: qui le imprese del porto si sono impegnate a pagare i tamponi fino al 31 dicembre. Ma i portuali, anche quelli vaccinati, sono contrari all'obbligo della

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

certificazione, non al vaccino. Ieri il presidente del porto di Trieste Zeno D'Agostino ha minacciato le dimissioni se non si arriverà a un accordo che garantisca la piena operatività dei terminal. "Venerdì guarderò la situazione e se il porto di Trieste non sarà governato dall'Autorità ma da altri, allora prenderò la decisione. Non è possibile un blocco a oltranza" di un'infrastruttura strategica come il porto "anche perchè il ritiro dell'obbligo di green pass non dipende nemmeno da me".

Dall'altro lato, i lavoratori si sono arroccati sulla loro posizione no-pass: "Noi come portuali ribadiamo con forza e vogliamo che sia chiaro il messaggio che nulla di tutto ciò farà sì che noi scendiamo a patti fino a quando non sarà tolto l'obbligo del green pass per lavorare, non solo per i lavoratori del porto ma per tutte le categorie di lavoratori". "Di fronte all'instabilità dovuta ai disordini ed all'incertezza sulla piena operatività del Porto, la merce sta già prendendo altre strade, verso altri porti europei", avverte Confetra Friuli Venezia Giulia e, "per quanto possa essere importante il rispetto dei diritti dei singoli, la difesa degli stessi non può danneggiare l'intero sistema".

Senza una soluzione, "rischiamo di fare un danno enorme, non soltanto all'economia della città ma anche a tutti quei lavoratori che con l'indotto del porto lavorano, e non solo nel porto", ha detto il presidente della Regione Fvg Massimiliano Fedriga. La protesta rischia ora di estendersi da Trieste ad altri scali italiani. Le società di gestione al Porto di Palermo hanno già fatto sapere che non si faranno carico dei tamponi. A Livorno, invece, terzo porto italiano per tonnellate di merci movimentate nel 2019 (complessivamente quasi 37 milioni di tonnellate), l'offerta di tamponi gratis è stata rispedita al mittente. "L'unica apertura che possono avere nei nostri confronti è togliere il Green pass. Il blocco di venerdì è confermato, oggi ci saranno sorprese perché non si fermerà solo il porto di Trieste. Anche quello di Genova? Non mi fermerei a quello di Genova, quasi tutti i porti si fermeranno. Stasera ne avremo conferma", ha avvertito il portavoce dei portuali di Trieste, Stefano Puzzer.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Repubblica

confetra Dal 1946

Data 13/10/21

Pagina 1

Foglio 1/2

# Autotrasportatori senza Green Pass, Confetra lancia l'allarme: rischio paralisi rifornimenti e scaffali vuoti

*di Viola Giannoli*

*Il 30% degli autisti non ha la certificazione verde. Quelli stranieri spesso sono vaccinati con farmaci non riconosciuti da Ema. Dal 15 ottobre non potranno più muoversi*

Dopo i porti, i trasporti e la logistica. L'allarme dei non vaccinati dal mare si allarga alla terraferma. "Si rischia il blocco, la paralisi del sistema logistico nazionale", spiega Ivano Russo, direttore generale di Confetra, federazione di associazioni di trasporti e logistica. "La nostra confederazione raccoglie 400 mila autisti, stimiamo che il 30% di loro non abbia il Green Pass e che dunque tra pochi giorni si debbano fermare. In più c'è il tema degli stranieri; i russi che entrano in Italia per esportare la pasta nel loro Paese, i bielorussi e i polacchi che fanno arrivare da noi il grano a bord dei tir, i turchi che forniscono i materiali per il distretto della ceramica di Sassuolo...Tutti vaccinati con Sputnik o altri farmaci non autorizzati dall'Ema e dall'Aifa e dunque non ammessi per ottenere il Qr Code che dal 15 ottobre sarà obbligatorio per lavorare".

Le soluzioni proposte venerdì scorso al tavolo convocato al ministero dei Trasporti, guidato da Enrico Giovannini, vanno dai tendoni ai confini per sottoporre tutti gli autotrasportatori a tampone, come nel periodo più buio del Covid, quello senza vaccini (ma in questo caso le aziende non hanno alcuna intenzione di sobbarcarsi i cost,i) fino a misure di distanziamento per i lavoratori, limitando le operazioni degli autotrasportatori alla guida e chiedendo ai dipendenti delle aziende di materie prime e di prodotti semi-lavoratori di occuparsi del carico e dello scarico delle merci, senza che l'autista scenda dalla cabina.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

"Il problema del Green Pass avrà di certo un impatto sulle imprese di trasporto e logistica creando gravi danni economici, tuttavia gli effetti negativi di questa situazione ricadranno soprattutto sulla collettività e sulle industrie, con importanti ripercussioni sull'intera economia, già messa a dura prova dalla pandemia" afferma la Fiap (Federazione italiana autotrasportatori professionali), evidenziando il rischio dal 15 ottobre di scaffali vuoti, crisi dei carburanti e blocco delle industrie.

"Nell'autotrasporto, che in Italia muove circa il 90% della merce garantendo gli approvvigionamenti di materie prime e beni utili alla vita di tutti i giorni, viene impiegato per la maggior parte personale viaggiante straniero. Molti di questi autisti sono sprovvisti di Green Pass. Non necessariamente per una scelta personale di non vaccinarsi, ma perché non tutti i Paesi esteri hanno adottato lo stesso provvedimento o 'atteggiamento' rispetto a tale soluzione, oppure perché la vaccinazione effettuata nel Paese di origine non è riconosciuta. La situazione è dunque critica e rischia di avere un impatto devastante sul settore, già gravato da una allarmante carenza di autisti (si stima ne manchino circa 20/30 mila)", avverte la Fiap.

"Dai dati raccolti dalle imprese operanti nel settore e da diversi produttori/committenti, si stimano inefficienze e una possibile riduzione della capacità di consegna sino al 50%", avverte la Fiap, spiegando che "questo significa che potrebbero venire a mancare prodotti di consumo essenziali".

Il presidente di Conftrasporto-Confcommercio, Paolo Uggè, ha scritto al premier Mario Draghi: "Fra due giorni si rischia il caos, con un'incognita enorme nei rifornimenti e sul funzionamento regolare dei trasporti e della logistica. Siamo per i vaccini, e contrari alle azioni violente viste questi giorni ma ci sono troppi ancora senza Certificazione. Senza i trasportatori - ricorda - in piena pandemia il Paese si sarebbe bloccato". Quel che non deve accadere ora.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA STAMPA

confetra Dal 1946

Data 13/10/21

Pagina 1

Foglio 1/2

# Green Pass a lavoro, a Genova si tratta per evitare il blocco delle attività portuali

Si teme il rischio paralisi nel settore dei trasporti: secondo i dati delle associazioni di categoria il 30% degli autotrasportatori non è vaccinato.

Mentre al porto di Trieste si fa sempre più vivo il pericolo di un blocco delle attività, a Genova vanno avanti le trattative per evitare il rischio paralisi a causa delle proteste dei portuali contro l'introduzione del **Green Pass** suoi luoghi di lavoro. Nel capoluogo ligure si è svolta questa mattina una riunione in prefettura tra i **sindacati** e le **aziende** del porto. Secondo quanto ha riferito il segretario settore porto per Uiltrasporti Genova, **Duilio Falvo**, la quota di personale sprovvisto di vaccino all'interno del terminale di Genova si aggira intorno al 20%, "un dato che tradotto in termini di defezioni potrebbe inficiare e di molto le operazioni in porto e avere ripercussioni anche sulla logistica e sulle attività dirette sulle navi".

I **sindacati** hanno chiesto alle aziende di sostenere il costo dei tamponi per gli operatori, mentre il settore dell'autotrasporto ha chiesto di installare dei camper fuori dai varchi portuali per mettere a disposizione i tamponi anche per chi arriva da fuori per la movimentazione e il trasporto merci. Segnali di apertura sono arrivati dall'associazione dei **terminalisti genovesi** di **Confindustria** che attraverso il presidente **Beppe Costa** ha fatto sapere che alcuni operatori del porto di Genova pagheranno i tamponi ai dipendenti che non hanno il Green Pass. "La decisione è singola di ogni azienda, alcune hanno dato la disponibilità altre sono libere di scegliere. Come Confindustria ribadiamo che le norme dicono che il tampone lo paghi il lavoratore", ha dichiarato.

Prosegue intanto la protesta dei tir che blocca il **PSA** di **Genova Prà**, il terminal di conteiner più importante del porto di Genova che si intreccia con lo sciopero a singhiozzo proclamato dalla RSU – la Rappresentanza Sindacale Unitaria, cioè l'organismo collettivo rappresentativo di tutti i lavoratori senza alcun riferimento alla loro iscrizione a un sindacato – dei dipendenti del terminal sul contratto integrativo. Gli autotrasportatori protestano per i lunghi tempi di attesa per entrare nel terminal. Anche gli autotrasportatori hanno chiesto un incontro urgente al prefetto per presentare le loro richieste.

Nei porti di **Napoli** e **Salerno** e nei cinque porti pugliesi di **Manfredonia**, **Barletta**, **Bari**, **Monopoli** e **Brindisi** non si preannunciano invece problemi relativi all'entrata in vigore del Green pass. I sindacati dei terminal non hanno infatti espresso preoccupazioni a riguardo sottolineando che il numero dei lavoratori senza vaccino è minimo e non compromette le regolari attività degli scali. Il segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, **Tito Vespasiani**, ha precisato che nei porti pugliesi in particolare "il tasso di vaccinazione tocca in alcuni settori il 100%".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

C'è invece il rischio di paralisi nel settore dei **trasporti delle merci su strada** e per tutta la logistica nazionale. L'allarme è stato lanciato dalle associazioni di categoria che hanno sottolineato che il 30% degli autotrasportatori non è munito di Green Pass e ben l'80% degli autisti stranieri che portano le materie prime in Italia non è vaccinato. "Il rischio che si blocchi tutto è oggettivo – ha spiegato Ivano Russo, direttore generale di **Confetra** – noi abbiamo in Italia circa 900 mila addetti tra autotrasportatori, corrieri e operatori di magazzino, abbiamo una media del 25-30% non munito di Green Pass. Il 30% circa degli autotrasportatori è senza il certificato verde. È chiaro che se sottrai un terzo di forza lavoro a un settore già in affanno, da un lato perché è in crescita, dall'altro perché mancano circa 5mila autisti, vai verso una decapitazione dell'attività di consegna".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

The Medi Telegraph
Shipping & Intermodal Transport

confetra
Dal 1946

**Data** 13/10/21

**Pagina** 1

**Foglio** 1/1

# Green pass, Laghezza (Confetra Liguria): “Senza il 30% di autisti il sistema rischia il blocco”

“Ci sono situazioni ai limiti, e a questo si aggiunge che c'è una percentuale stimata del 30% di autisti non vaccinati”

Genova - "In una situazione strutturalmente difficile, perché tutto il sistema è sotto pressione da tempo, se venerdì ci accorgiamo che il 20 o il 30% degli autisti non parte il sistema si blocca. Siamo molto preoccupati". **Lo spiega Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria**, intervenendo sul tema del Green pass obbligatorio per l'accesso ai posti di lavoro, al via da venerdì giornata in cui si temono blocchi e problematiche nel lavoro dei porti italiani.

"Il problema principale che vedo - sottolinea - è quello dei trasporti, c'è una carenza strutturale di autisti e purtroppo a questa si aggiungono serie fattori critici che creano la 'tempesta perfetta': da un lato la situazione strutturale nei porti e terminal in Liguria. Ci sono situazioni ai limiti, e a questo si aggiunge che c'è una percentuale stimata del 30% di autisti non vaccinati. Ad una parte in qualche modo si cercherà di fare i tamponi, una resta invece contraria al principio del green pass e ci sarà qualcuno che si fermerà proprio". "Immagino - conclude - ci saranno manifestazioni e blocchi anche in Liguria. Veniamo da 3 anni di infrastrutture che cadono a pezzi, terminal saturi, tempi di ritiro che durano ore, carenza di autisti e ora parte degli autisti senza green pass. **Una situazione che provocherà certamente ritardi, mancate consegne e aumento dei costi".**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**Green pass, rischio scaffali vuoti. Caos autotrasporto e portuali sul piede di guerra**

**Circa il 30% degli autisti non è vaccinato e molti stranieri lo sono con sieri non autorizzati in Italia. Disagi anche in agricoltura**

Roma, 13 ottobre 2021 - Si avvicina il giorno X (**venerdì 15 ottobre**) per l'entrata in vigore dell'**obbligo generalizzato del Green pass** per tutti i **lavoratori**, **pubblici** o privati che siano: una platea di oltre **20 milioni di italiani**. Il problema vero adesso (tralasciando gli aspetti organizzativi, peraltro non indifferenti, dei **controlli** nelle aziende che specie nei primi giorni facilmente provocheranno caos) è la platea di coloro che non essendosi vaccinati **non sono in possesso** della certificazione verde e che quindi **non possono lavorare**. Difficile avere una cifra precisa: secondo una stima si pensa che circa il 10% dei dipendenti non sia vaccinato. Per **gli over 50** si parla di circa 2,5 milioni di persone.

Il problema in questi giorni a ridosso della scadenza è di capire **quali conseguenze** può avere nella vita del Paese l'impossibilità per molti di lavorare senza la certificazione verde: **quali sono i settori** che possono subire l'impatto maggiore? La prima evidenza riguarda i **trasporti** (con annessa questione dei porti), la **logistica** e anche l'**agricoltura**. Con un **rischio** paventato da molti: quello cioè che i nostri supermercati e i nostri negozi possano andare incontro a una difficoltà di approvvigionamento dei prodotti: leggi scaffali vuoti.

## Farmacie chiuse nel week-end: chi fa i tamponi?

Il primo nodo da sciogliere riguarda **i tamponi** che dovrà fare chi non è vaccinato. Ci sarà un autentico boom: le farmacie si dicono pronte ma il nodo resta il week-end quando la stragrande maggioranza saranno chiuse. Si stima che in questi giorni potrebbero servire **un milione di test al giorno.** E la corsa è già iniziata se è vero che nelle farmacie della Liguria sono stati prenotati tamponi fino a dicembre.

## Autotrasporto e logistica

E' uno dei punti critici. Secondo le stime di **Conftrasporto** e **Confetra** (due delle associazioni di categoria), il **30% degli autisti** non avrebbe la certificazione verde. E sappiamo che importanza ha il **trasporto su gomma** nella movimentazione delle merci nel nostro Paese. Ora il decreto del governo è molto chiaro: l'autotrasportatore che arriva a scaricare merce in un'azienda deve avere il Green pass. E' evidente che potrebbero esserci pesanti ripercussioni nella consegna delle merci. Ed è evidente il rischio che sugli scaffali di determini una **carenza di prodotti.** Come disagi potrebbero esseri anche nel sempre più importante mondo del commercio on line che si basa sulla velocità delle consegne.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Nella platea degli autisti senza Green pass ci sono poi molti **lavoratori stranieri** che sono sì vaccinati ma con **sieri non riconosciuti dall'Ema** le cui determinazioni sono alla base della certificazione verde.

Le difficoltà dell'autotrasporto si riverberano evidentemente anche nella **logistica**.

## Porti

Grande allarme anche per i **porti** italiani e il discorso alla fine per ciò che riguarda le possibili conseguenze è lo stesso che per l'autotrasporto. La polemica è accesissima. Una **circolare** del ministero dell'Interno raccomanda alle imprese del settore "di mettere a disposizione del personale sprovvisto di Green pass **test molecolari o antigenici rapidi gratuiti**". Poi precisa che gli operatori economici "potranno valutare". Il Comitato dei lavoratori ribadisce che dal 15 ottobre, se non verrà ritirato l'obbligo del Green Pass, **bloccherà** le attività del **porto di Trieste**".

E a Trieste i portuali sono sul piede di guerra. "L'unica apertura che possono avere nei nostri confronti è **togliere il Green pass**. Il blocco di venerdì è confermato, oggi ci saranno sorprese perché non si fermerà solo il porto di Trieste. Anche quello di **Genova**? Non mi fermerei a quello di Genova, quasi tutti **i porti si fermeranno**. Stasera ne avremo conferma". Sono le parole del portavoce dei portuali di Trieste, Stefano Puzzer.

Per ora non si segnalano particolari criticità nei porti di **Livorno e Piombino**. Non si prevedono al momento criticità a **Napoli e Salerno** dove sono pochi i portuali non vaccinati.

## Agricoltura

Grido d'allarme anche per **l'agricoltura**. Lo lancia oggi la **Coldiretti**. L'obbligo del Green pass scatta in agricoltura per circa **400 mila lavoratori** che in questo momento sono impegnati nelle campagne dove tra l'altro è in pieno svolgimento la **vendemmia**, la raccolta delle mele ed è da poco iniziata quella delle olive. È quanto emerge appunto da un'analisi della Coldiretti che stima attorno al **25%** il numero di lavoratori agricoli italiani e stranieri che non sono ancora vaccinati per un totale di circa **100 mila.**

«Per non lasciare marcire le produzioni sugli alberi - afferma il presidente della Coldiretti **Ettore Prandini** - è importante intervenire per **facilitare l'accesso al lavoro** di quanti sono in regola". Prandini sottolinea che "l'attività agricola è legata ai cicli stagionali delle coltivazioni e non può essere fermata" e osserva che "in primo luogo la semplificazione e la **velocizzazione delle operazioni** di controllo aiuta le aziende agricole che essendo all'aperto non possono contare sui tornelli per la verifica all'ingresso dei lavoratori".

## Scuola

Non dovrebbero invece esserci ulteriori problemi nel mondo della **scuola** dove il Green pass è già al,l'ordine del giorno dalla ripresa delle lezioni in settembre.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'Economia

confetra Dal 1946

Data 14/10/21

Pagina 1

Foglio 1/1

# Green pass per gli autisti, Confetra: «A rischio 1 consegna su 3. Tra i settori colpiti alimentare e pharma»

di **Diana Cavalcoli**

**«Circa il 30% dei nostri autisti non ha il green pass** e non sappiamo quanti accetteranno di eseguire tamponi ogni tre giorni. **Si rischia una riduzione delle consegne delle merci di circa un terzo»**. Non ci gira intorno Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la Confederazione generale italiana dei Trasporti e della Logistica**, il 15 ottobre per il settore sarà una giornata di caos**. Oltre che l'inizio di un periodo complesso per l'organizzazione del lavoro. «Con l'introduzione dell'obbligo di green pass molti dei nostri autisti potrebbero non lavorare. Fortunatamente è appena arrivata l'ordinanza firmata dal ministro Speranza per concedere agli autisti stranieri di entrare in Italia senza green pass, a patto che non scendano dal veicolo durante la consegna, resta però il problema per gli italiani». Secondo le stime della confederazione sarebbero **oltre 250 mila su 900 mila gli autisti senza certificazione nel Paese.**

Tra i settori che rischiano maggiori danni nell'immediato per Russo ci sono l'alimentare e il farmaceutico. «Già abbiamo **pochi autisti, in Italia ne mancano all'appello circa 5 mila nonostante gli stipendi siano superiori ai 3 mila euro al mese.** In Francia i mancanti sono 30 mila, in Germania 35mila e in Polonia 40mila. Se complichiamo l'attività anche di quei pochi che abbiamo si rischia la paralisi del Paese». Per Russo peraltro i camionisti sono meno «ideologizzati» dai portuali che, ad esempio, a Trieste stanno organizzando in questi giorni manifestazioni contro il certificato verde. «Non abbiamo percezione di un forte fronte no green pass o no vax nella categoria ma **siamo fermi nel sostenere che chi non si vaccina debba pagarsi il tampone**», aggiunge Russo.

## I controlli

Il lavoro ordinario risulta poi complicato anche dalla questione dei controlli. «Sono settimane che le nostre aziende ricevono mail sui protocolli da seguire. Alcune circolari sono assurde, si chiede agli autisti di consegnare solo tra le 9 e le 11 perché solo in quella fascia oraria ci sono i controllori del green pass. Una follia per un settore la cui attività può essere impattata dal traffico o dai lavori su strada». Sul 15 ottobre per Russo è impossibile fare previsioni:«Siamo i primi a non sapere quante persone si presenteranno a lavorare, il problema andava gestito settimane fa». Soprattutto per evitare danni alle aziende e, a cascata, ai consumatori.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

FORTUNE ITALIA

confetra Dal 1946

Data 14/10/21

Pagina 1

Foglio 1/2

# Autotrasportatori e portuali, da eroi a sabotatori?

- By Morena Pivetti

Strana parabola, **quella dei portuali, degli autotrasportatori e più in generale dei lavoratori della logistica.** Davvero strana. Poco più di un anno fa sono stati celebrati – e a ragione – come eroi insieme a medici e infermieri.

**Eroi che nella pandemia** di Covid 19 non si sono mai fermati, rischiando in prima persona, ed è stato grazie al loro senso di responsabilità se le farmacie non sono mai rimaste senza farmaci, se i supermercati hanno continuato ad avere gli scaffali pieni e i distributori le cisterne rifornite di benzina e gasolio, se gli agricoltori hanno potuto far arrivare i loro prodotti sulle nostre tavole e sfamarci.

Finalmente, si sono detti i protagonisti del settore che vale il 9% del Pil, 90mila imprese e dà lavoro a un milione e mezzo di persone, il Paese, **i cittadini hanno capito l'importanza della logistica, troppo a lungo snobbata**, Cenerentola rispetto al prestigio di cui gode la manifattura. Ancora meglio la sua strategicità, il suo essere, come l'ha definita qualcuno "un servizio pubblico essenziale".

Eppure, e sembra davvero un "destino cinico e baro", **oggi rischiano di essere l'ostacolo più ingombrante sulla strada della ripresa economica**, che va preservata con cura e attenzione, nutrita e sostenuta per evitare di riprecipitare nel disastro della recessione.

Proprio perché nell'ultimo ventennio l'Italia si è dimostrata uno dei Paese più fragili dell'Unione Europea, con un'economia stagnante e un debito gigantesco, il governo ha scelto misure più stringenti come l'introduzione del green pass obbligatorio per i lavoratori, per evitare anche solo l'eventualità di dover richiudere le attività produttive. **Per non interrompere una crescita che arriverà quest'anno al 6%.**

Davvero, portuali e autotrasportatori vogliono bloccare i porti e le strade, riconfermando all'estero l'immagine stereotipata di un'Italia inaffidabile e da evitare? Meglio scegliere altri approdi europei, come ha fatto la carovana della Formula Uno che per il Gran Premio di Turchia è passata da Trieste all'andata e da Marsiglia al ritorno. Davvero, vogliono mandare in crisi Trieste e Genova, che si sono conquistati a fatica il ruolo di porta di ingresso Sud del continente? Davvero vogliono far mancare i rifornimenti alimentari ai negozi?

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**Cosa si nasconde dietro le minacce e la tracotanza di queste ore?** È solo un problema di tamponi da pagare o c'è dell'altro?

Magari rivendicazioni sottotraccia e **che nulla hanno a che fare con l'obbligo di test** se non si è vaccinati? Per esempio, la difficoltà dell'autotrasporto a fronteggiare l'aumento del prezzo della benzina, o la precarietà di certi ingaggi nella logistica? O ancora, c'è chi, nell'ombra, soffia sul fuoco, per interessi politici non dichiarati, anche in vista dei ballottaggi di domenica? Qualcun altro a cui prudono le mani dopo mesi relegati in casa?

Ancora, siamo di fronte solo una minoranza rumorosa che ha trovato nei media un megafono, e la protesta finirà per spegnersi rapidamente, o alla punta dell'iceberg di un malessere più profondo ed esteso?

Forse, al governo, qualcuno avrebbe dovuto avvertire cosa stava per scatenarsi e tentare di correre ai ripari, **convocare la categoria, ascoltarla**, immaginare soluzioni di compromesso per scongiurare blocchi e scioperi, senza venir meno alla linea del rigore. O forse non sarebbe cambiato nulla.

Perché è difficile, davvero difficile comprendere cosa motivi la tensione e la violenza che aleggiano nell'aria, come si arrivi all'irrilevanza delle evidenze scientifiche e sanitarie. Ma siano consapevoli portuali, autotrasportatori, lavoratori della logistica, minoranza o no che siano, che se continuano su questa strada, **da eroi a sabotatori della ripresa economica è un passo.**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Deroga per i camionisti senza green pass, ma solo se vengono dall'estero

Chiarimenti del Mims: "Potranno accedere solo ai piazzali, senza scaricare". Aziende italiane: "Vergogna, così si penalizzano le nostre imprese a favore di quelle estere"

By Claudio Paudice

Gli autotrasportatori provenienti dall'estero privi di green pass potranno accedere ai porti italiani, fino ai piazzali per le attività di carico e scarico, a condizione che le operazioni vengano effettuate da altro personale. È quanto si legge in una comunicazione inviata dal Gabinetto del Ministero dei Trasporti per fare chiarezza sull'obbligo di green pass per il settore del trasporto merci su gomma e su nave. Il chiarimento arriva a poche ore dall'entrata in vigore dell'obbligo della certificazione verde per tutti i lavoratori in Italia, inclusi quelli impiegati nella logistica e nei porti. La situazione continua a essere tesa, in vista dell'annunciato sciopero e blocco delle attività da parte dei portuali in alcuni scali, in particolare quelli di Trieste e Genova. Il presidente del porto giuliano Zeno D'Agostino ha pronte le dimissioni se da domani le attività sulle banchine dovessero fermarsi. Sull'altro fronte, i lavoratori hanno chiesto il rinvio dell'obbligo per quindici giorni, in tal caso nessuno stop per le operazioni e disponibilità a sedersi intorno a un tavolo. I timori però non riguardano solo i porti ma pure il settore dell'autotrasporto dal momento che circa un terzo dei camionisti è sprovvisto di green pass. Tra questi molti sono di origine straniera, in particolare dell'est Europa, e quindi o non vaccinati o vaccinati con il farmaco cinese Sinovac o con quello russo Sputnik, entrambi non riconosciuti dall'Ema.

"Per quanto riguarda gli equipaggi dei predetti mezzi di trasporto provenienti dall'estero che non siano in possesso di una delle certificazioni verdi COVID-19 (o di altre certificazioni per vaccinazioni riconosciute dall'EMA o di vaccinazioni riconosciute equivalenti con circolare del Ministero della salute)", si legge nella comunicazione, "si precisa che è consentito esclusivamente l'accesso ai luoghi deputati alle operazioni di carico/scarico delle merci, a condizione che dette operazioni vengano effettuate da altro personale".

Una deroga di fatto all'obbligo di green pass per gli autisti di mezzi pesanti ma solo se arrivano dall'estero. Potranno quindi salire sui tir, percorrere le strade italiane e arrivare anche all'interno nei piazzali portuali e retroportuali, purché non scendano dal mezzo e lascino che le operazioni di carico e scarico siano svolte da altri. Questa possibilità non vale invece per gli autisti che lavorano sull'Italia. "Oggi nel settore delle spedizioni internazionali gran parte degli autisti sono di origine estera", spiega all'HuffPost una imprenditrice dell'autotrasporto. "Se la si guarda da un certo punto di vista, la decisione del Governo è penalizzante per i colleghi italiani, si poteva forse escludere semplicemente i piazzali dalla definizione come 'luogo di lavoro' per estendere la deroga a tutti gli autisti, anche perché l'Italia è l'unico Paese ad aver adottato l'obbligo di green pass per lavorare. Ma sembra evidente che la decisione miri soprattutto a non bloccare il traffico merci per

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

un Paese che esporta molto e sta cercando di riprendersi economicamente dopo la pandemia. Quindi direi che è una notizia positiva".

Il decreto infatti richiama il dpcm del 2 marzo 2021 che detta le misure di contrasto alla pandemia e di prevenzione del contagio da COVID-19. Quindi per chi arriva dall'estero la circolare precisa che "in linea con le raccomandazioni della Commissione europea in attuazione delle cosiddette "corsie verdi" (green lanes) continuano ad applicarsi fino al 31 dicembre le disposizioni contenute nel Dpcm 2 marzo 2021″.

**Unatras: "Così le aziende italiane sono penalizzate, quelle estere favorite".**

La comunicazione del Mims, che serviva a chiarire le modalità operative per l'autotrasporto in Italia a poche ore dall'obbligo del green pass, non piace per nulla alle aziende italiane. "Unatras, l'Unione delle principali associazioni dell'autotrasporto italiane - Fai, Fiap, Unitai e Assotir per Conftrasporto, e Cna Fita, Confartigianto Trasporti, SnaCasartigiani) - ritiene inaccettabile che il Governo preveda un regime alternativo sulla normativa del green pass a unico vantaggio delle imprese estere".

"Siamo, sorpresi, allibiti e indignati", prosegue il comunicato, "dal fatto che la nota lasci intendere che la decisione assunta sia stata condivisa con le associazioni di categoria e delle organizzazioni sindacali. Unatras aveva chiesto che fossero garantite, anche per le imprese estere, le medesime condizioni applicate a quelle italiane. Al contrario, la nota dei due dicasteri, oltre a indebolire le misure per la difesa della salute dei cittadini italiani, favorisce gli stranieri che già operano in condizione di dumping sociale nei confronti delle imprese di autotrasporto italiane. È vergognoso che tutto ciò avvenga a poche ore di distanza dall'entrata in vigore dell'obbligo di green pass anche nei luoghi di lavoro privato, contribuendo così ad aumentare incertezze, preoccupazione e difficoltà tra gli operatori Così si rischia di alimentare sentimenti di malcontento e rabbia tra gli operatori. Unatras, nelle prossime ore, valuterà che decisioni assumere e quali indicazioni dare ai propri associati", conclude la nota.

**Trasporto via mare.**

Per quanto riguarda il trasporto marittimo il documento redatto dal Mims specifica che, per garantire l'operatività delle navi e della catena logistica nazionale, con particolare riferimento a quelle che effettuano navigazione internazionale, nei confronti del personale impiegato a qualsiasi titolo a bordo di una nave di bandiera italiana, il cui porto di partenza, di scalo o di destinazione finale sia nel territorio italiano, l'imbarco o il rientro a bordo è da considerarsi "luogo di lavoro".

Chi si trova già a bordo il 15 ottobre e non è in possesso di *green pass* continua il periodo di imbarco e per scendere deve fare un tampone. Chi si imbarca invece da venerdì, dovrà avere la certificazione verde con vaccinazione, guarigione o tampone. Ugualmente dovranno fare coloro che sbarcano e poi successivamente si reimbarcano.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

il Fatto Quotidiano.it

confetra Dal 1946

**Data** 14/10/21

**Pagina** 1

**Foglio** 1/2

Paese bloccato

## Da Trieste agli autisti dell'Est: trasporto merci a rischio stop

ANDREA MOIZO,PATRIZIA DE RUBERTIS

COVID-19 • CERTIFICATO OBBLIGATORIO PER LAVORARE

Il governo va allo scontro: il Green pass resta com'è

Da Trieste agli autisti dell'Est: trasporto merci a rischio stop

Alla vigilia dell'introduzione del Green pass obbligatorio la situazione resta confusa nel mondo deitrasporti con il rischio che camionisti e portuali blocchino il sistema Paese. Container che nonpartono e merci che non riempiono gli scaffali dei supermercati, l'impossibilità di fare il pieno ilrifornimento di carburante, ma anche il blocco nei cantieri edili a causa della mancata distribuzionedelle materie prime: queste le possibili estreme conseguenze dell'annunciato blocco a oltranza dei duesettori dove il tasso degli addetti senza la prima vaccinazione supera il 30% del totale. "Su 1,5milioni di addetti, abbiamo 400 mila dipendenti nelle aziende dei trasporti e altrettanti impiegatinelle attività di magazzinaggio che non hanno il Green pass", spiega Ivano Russo, il direttore diConfetra che riunisce oltre 100 mila imprese tra spedizionieri, marittimi e terminalisti che smistanoogni giorni metà delle importazioni italiane su gomma.
Quello degli autotrasporti è un settore già in notevole affanno: negli ultimi anni la mancanza diautisti ha spinto le imprese a rivolgersi all'Europa dell'Est, proprio dove si riscontra laproblematica maggiore sul fronte vaccinale.
Se una parte dei camionisti italiana decidesse comunque di organizzarsi con il tampone, nonostante ledifficoltà per farmacie e laboratori di processare un numero così elevato di test, resta però certo ilrebus sui controlli per gli autisti bulgari, polacchi, romeni e bosniaci. Lavoratori che arrivano daiPaesi con la percentuale più bassa di vaccinati in Europa: si va dal 15% della Bosnia al 29% dellaRomania. E chi è comunque vaccinato, lo ha fatto con Sputnik, un vaccino non riconosciuto dall'Ema eche il governo non intende considerare valido.
Altra problematica arriva dalla Turchia: con le vaccinazioni ferme al 54% della popolazione, sono arischio le consegne, ad esempio, di grano o nocciole. Ora la speranza dei sindacati è che resti validoil protocollo siglato con il ministero dei Trasporti che, spiega il presidente diConftrasporto-Confcommercio Paolo Uggé, "potrebbe consentire da venerdì a un camionista non vaccinatodi trasportare le merci, ma di non scaricarle rimanendo chiuso in cabina". Insomma, lo stesso sistemautilizzato durante la pandemia quando la distribuzione non si è mai fermata. Ma che ora - denunciano isindacati - a causa dell'obbligo del Green pass rischia di deflagare e portarsi dietro tutto ilprocesso logistico.
Al possibile blocco delle consegne, si aggancia un altro settore che già da ieri ha dimostrato dimettere seriamente in crisi l'Italia: i porti. Il caso limite è quello di Trieste dove, secondo ilportavoce dei portuali, Stefano Puzzer, "il 40% degli addetti non è vaccinato". L'invito del Viminalea fornire gratuitamente tamponi ai dipendenti sprovvisti di Green pass (non si sa quanto condiviso con

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Palazzo Chigi) è stato raccolto dalle imprese, ma il Comitato Lavoratori Portuali di Trieste è rimastofermo, anche di fronte alle minacciate dimissioni del presidente dell'Autorità portuale ZenoD'Agostino.
Il diktat è chiaro: o salta l'obbligo di Green pass o sarà blocco a oltranza. Una piazza agitata èanche quella di Genova, dove è stata convocata per oggi una riunione in prefettura tra i sindacati ele aziende del porto. Secondo Duilio Falvo della Uiltrasporti Genova, il personale sprovvisto divaccino è stimato intorno al 20%. Qui diverse imprese si sono dette disponibili a forniture di tamponia loro spese, ma solo per i propri dipendenti. Altre criticità non si registrano, invece, nei porti diLivorno, Napoli e Venezia. Ad essere attenzionata resta, quindi, Trieste anche se va valutata un'altraconseguenza del possibile blocco dei portuali: "Con l'obbligatorietà del Green pass è inevitabile checi saranno maggiori costi per gli importatori e gli esportatori di merci che si scaricheranno su tuttala filiera", denuncia Massimo De Gregorio, presidente di Anasped, la federazione degli spedizionieridoganali.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

il Giornale

confetra Dal 1946

Data 14/10/21

Pagina 2

Foglio 1/1

OLTRE IL VIRUS | L'Italia a rischio paralisi

# Dai portuali agli autisti dei tir la grande minaccia del caos: «Domani blocchiamo il Paese»

## Timori di «venerdì nero» Trieste il fronte più caldo, Genova apre ai tamponi gratuiti. Un camionista su tre senza carta verde

Lodovica Bulian

■ Rischio «venerdì nero». Domani entra in vigore l'obbligo del green pass in tutti i luoghi di lavoro e si infiamma la protesta dei portuali e degli autotrasportatori. Al porto di Trieste il fronte più caldo: il comitato dei lavoratori promette di fermare l'attività «a oltranza: il blocco andrà avanti per il tempo necessario per cancellare il green pass». Si parla di circa 1.500 persone tra diretti e dipendenti delle ditte esterne. Lo scalo così rischia la paralisi e il presidente dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino minaccia di dimettersi.

Dopo la circolare del Viminale che prima raccomandava alle imprese «di mettere a disposizione test molecolari o antigenici rapidi gratuiti», poi precisava che le imprese «potranno valutare» in autonomia, a Trieste sindacati e Autorità portuale hanno chiesto uno slittamento dell'obbligo per l'impossibilità del sistema sanitario di assicurare tamponi a tutti i non vaccinati. Nello scalo i lavoratori senza green pass sono circa il 40%. E non basta che le imprese del porto ieri abbiano comunicato di essere pronte a pagare i test fino al 31 dicembre, i lavoratori non si fermano: «Non vogliamo né Green pass, né tamponi. L'unica apertura che possono avere nei nostri confronti è togliere il green pass», avverte il portavoce Stefano Puzzer. «Il mio auspicio è che con il buon senso si possa arrivare a un equilibrio», dice il governatore Massimiliano Fedriga, altrimenti «rischiamo di fare un danno enorme, non soltanto all'economia della città ma anche a tutti quei lavoratori che con l'indotto del porto lavorano, e non solo nel porto». Ma la protesta si allarga anche ad altri scali. A Genova circa il 20% dei lavoratori è privo di Green pass, ma i sindacati, che oggi hanno convocato un presidio, cercano una mediazione con le aziende sui tamponi: «Noi a lavorare ci vogliamo andare, perché portiamo il pane a casa così. E anche le aziende vogliono lavorare: non è una guerra», dicono dal Collettivo autonomo lavoratori portuali. Da alcune imprese dei terminal genovesi è già arrivata la disponibilità a sostenere i test. Ipotesi esclusa invece dalle società di gestione al Porto di Palermo. Situazione sotto controllo a Gioia Tauro e a Livorno, dove non sono annunciate mobilitazioni.

**SICUREZZA**

Senza certificato il 30% degli agenti di polizia. I vigili del fuoco: «Impossibile fare i test»

È rischio caos anche nell'autotrasporto, dove un camionista su tre non ha il green pass, ma si arriva all'80% nel caso degli autisti stranieri. Confetra, federazione di associazioni di trasporti e logistica teme «la paralisi del sistema logistico nazionale. La nostra confederazione raccoglie 400 mila autisti, stimiamo che il 30% di loro non abbia il green pass e che dunque tra pochi giorni si debbano fermare, in più c'è il tema degli stranieri, molti sono vaccinati con Sputnik o altri farmaci non autorizzati dall'Ema e dall'Aifa e non possono ottenere il Qr Code». La conseguenza è che «le difficoltà e i rallentamenti a cui stiamo assistendo a Trieste rischiano di replicarsi in altri terminal: porti, aeroporti e interporti», prevede la federazione degli spedizionieri doganali. I timori sono soprattutto sulla tenuta del sistema di fronte a un'ondata di tamponi da processare. Le farmacie sono subissate di prenotazioni: «Ieri su 315mila tamponi processati in Italia 200mila sono stati effettuati in farmacia. Ci stiamo attrezzando, le richieste che aumenteranno», dicono da Federfarma.

Problemi vengono sollevati anche per le forze dell'ordine. I sindacati stimano circa il 30% di agenti di polizia senza certificato. Dai Vigili del Fuoco arriva l'allarme: «L'oggettiva impossibilità che i nostri vigili del fuoco stanno riscontrando sul territorio per poter accedere ai tamponi causa sovraffollamento di richieste, rischia di causare un pesante numero di assenze dal servizio con gravi rischi per la sicurezza sul lavoro che è tra i più rischiosi in Italia».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

confetra Dal 1946

Data 14/10/21

Pagina 1

Foglio 1/1

# Una tempesta perfetta sull'autotrasporto

**Logistica**

Non solo green pass: pesano la carenza di autisti, il caos cantieri e il caro carburante

**Marco Morino**

Trasporti e logistica: è in arrivo la tempesta perfetta. A dirlo è Andrea Manfron, segretario generale Fai, la federazione degli autotrasportatori italiani che fa capo a Conftrasporto-Confcommercio. Alla carenza ormai cronica di autisti (ne mancherebbero almeno 20mila) si aggiungono le preoccupazioni sull'obbligo del green pass nelle aziende a partire da domani, i cantieri autostradali e il caro-carburante, che colpisce soprattutto quelli che inquinano meno, come il Gnl (Gas naturale liquefatto). Dice Manfron: «Gasolio e soprattutto Gnl hanno raggiunto prezzi insostenibili per le imprese di autotrasporto. Basti pensare che il prezzo del gas è più che raddoppiato in un anno. Per le imprese che hanno comprato mezzi a Gnl è la beffa: hanno effettuato investimenti consistenti in tecnologia sostenibile per l'ambiente e ora si ritrovano con costi operativi non più ammortizzabili». Secondo il portale trasportoeuropa.it, la crescita del prezzo del gasolio per autotrazione prosegue senza soste da dicembre 2020 e a settembre 2021, mese della più recente rilevazione del ministero per lo Sviluppo economico, ha toccato il nuovo record di 1,517,19 euro per mille litri, 179 euro in più rispetto a gennaio. Non si vedeva una cifra simile da maggio 2019, quando il prezzo toccò i 1.519,10 euro per mille litri. Allora iniziò una discesa, mentre ora restano incognite per il futuro. Il 12 ottobre 2021, infatti, il prezzo del barile ha superato gli 80 dollari, il valore massimo degli ultimi sette anni. Questo aumento di costo incide in modo rilevante sull'autotrasporto. Continua Manfron: «Si individuino meccanismi per trasformare il caro Gnl/gasolio, oltre certe soglie, in defiscalizzazione per le imprese; si aumenti lo sconto del pedaggio autostradale per chi impiega carburanti a basso impatto ambientale come il Gnl».

Nell'immediato, la preoccupazione maggiore riguarda il green pass. Confetra stima in circa 400mila i dipendenti nelle aziende di trasporto e altrettanti impiegati nella attività di magazzinaggio. Se il 30% di questi, al momento privo del lasciapassare verde, fosse obbligato a fermarsi, si rischierebbe il caos, con la paralisi dei rifornimenti e gli scaffali vuoti. La logistica, che in piena pandemia ha garantito l'approvvigionamento dei generi di prima necessità nei supermercati, di carburante nelle stazioni di rifornimento, di farmaci nelle farmacie e negli ospedali, è a un passo dal cortocircuito. Se in un primo momento il problema riguarderà le aziende di trasporto, poi le ripercussioni ricadranno a catena su tutto il tessuto industriale. Per questa ragione, Conftrasporto-Confcommercio torna a chiedere al governo una qualche forma di deroga per gli autisti sprovvisti di green pass, magari subordinandola al vincolo per l'autista di rimanere in cabina nelle fasi di interazione con altri lavoratori (in particolare nelle operazioni di carico/scarico).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA STAMPA

confetra Dal 1946

Data 14/10/21

Pagina 1

Foglio 1/1

# Autotrasporto

## Pacchi, generi alimentari e carburanti cosa accade se si paralizza la logistica

IL CASO/2

PAOLO BARONI
ROMA

Non solo i porti ma è l'intera filiera della logistica che rischia la paralisi. Il che vuol dire non solo importazioni dimezzate, perché il 50% di quello che arriva in Italia viaggia sui camion, ma anche difficoltà nella distribuzione dei generi alimentari, e scaffali dei supermercati che nel giro di pochi giorni potrebbero restare vuoti, e ancora problemi per le forniture di carburanti alle stazioni di servizio, le consegne di pacchi, pacchetti ed altri mille prodotti e le forniture di materie prime, prodotti chimici e semilavorati (compresa l'argilla turca destinata ai produttori di piastrelle) destinati alle nostre industrie.

**L'ultimo appello**

Ieri tutte le associazioni dell'autotrasporto, a due giorni dall'entrata in vigore dell'obbligo del Green Pass, hanno rilanciato l'allarme: il 30% degli addetti non è munito del certificato verde e ben l'80% degli autisti stranieri che portano le materie prime in Italia non è vaccinato, hanno fatto sapere. Quindi, oggettivamente, rischiano di bloccarsi tutti i rifornimenti a famiglie e imprese.

«Sono tantissimi i lavoratori del comparto senza certificato verde o che non possono esibirlo: si passa da una percentuale del 15% nelle imprese italiane che si occupano di magazzini fino al 40% tra chi lavora nei porti. E poi ci sono i lavoratori stranieri, come quelli dell'Est Europa vaccinati con Sputnik che non è riconosciuto da Ema e anche i lavoratori turchi che provengono da un paese dove non è previsto il Green Pass» spiega il presidente di Assologistica Umberto Ruggerone.

IVANO RUSSO
DIRETTORE CONFETRA

In Italia 900 mila tra autotrasportatori corrieri e operatori di magazzino, il 25-30% non ha il Green Pass

UMBERTO RUGGERONE
PRESIDENTE ASSOLOGISTICA

Subito un tavolo col governo, le imprese della logistica e la committenza per soluzioni condivise

ANSA/LUCA ZENNARO

Il traffico per lo smistamento dei container presso il porto di Genova

«Il rischio che si blocchi tutto è reale – rilancia il direttore generale di Confetra Ivano Russo –. In Italia abbiamo circa 900 mila addetti tra autotrasportatori, corrieri e operatori di magazzino, ed in media il 25-30% non ha il Green Pass. È chiaro che se sottrai un terzo di forza lavoro a un settore già in affanno, da un lato perché è in crescita, dall'altro perché mancano 5-10 mila autisti, vai verso una decapitazione delle consegne».

Anche per il presidente nazionale di Conftrasporto-Confcommercio Paolo Uggè «il rischio paralisi esiste, e per questo stiamo fornendo al governo suggerimenti utili per evitare che si determini una situazione in cui alcuni facinorosi si inseriscano». Uggè martedì ha scritto a Draghi e al ministro Giovannini chiarendo che «siamo per i vaccini, convinti che siano una misura di sicurezza indispensabile. La gran parte dei nostri aderenti non si riconosce nelle iniziative violente di protesta, che Conftrasporto condanna fermamente. Tuttavia, il rischio che si determinino iniziative spontanee autogestite esiste». Secondo il presidente di Conftrasporto la strada da seguire, è quella di «continuare con il protocollo sulla sicurezza» usato nella prima fase della pandemia, magari fissando l'obbligo di vaccinazione per tutti indicando però come termine il 31 dicembre.

«La situazione è preoccupante. Non si è intervenuti per tempo, non ci si è confrontati, non sono arrivate le risposte chiare e precise che servivano» lamenta Ruggerone, che a sua volta chiede di attivare «subito un tavolo col governo, le imprese della logistica e la committenza. Servono soluzioni condivise – aggiunge – e anche la committenza deve essere coinvolta perché non accetteremo più che vengano addebitati a noi ritardi nelle consegne che non dipendono dalla nostra volontà».

**Aggiustamenti possibili**

Per il vice ministro alle Infrastrutture e mobilità sostenibili Alessandro Morelli «l'allarme lanciato dalle associazioni di categoria non può rimanere inascoltato. Se si blocca il trasporto terrestre e marittimo si blocca il Paese e in questa fase storica ogni rallentamento potrebbe avere esiti catastrofici». E per questo ieri ha rilanciato le proposte contenute in un emendamento presentato dalla Lega al Decreto infrastrutture per prolungare a 72 ore della validità minima dei tamponi, riconoscere in via provvisoria vaccini non ancora riconosciuti dall'Ema (come hanno chiesto anche i sindacati confederali ieri ai ministeri del Lavoro e della Salute) e prevedere screening in sede aziendale magari con tamponi salivari.

Ma queste sono proposte della Lega, mentre Uggè si aspetta un chiarimento ufficiale dal Mims. «Se questo non uscirà, può succedere di tutto» avverte, tanto più «se gli autotrasportatori esteri potranno venire in Italia senza Green Pass e questo verrà invece imposto alle imprese italiane. Stiamo valutando di invitare le imprese a fermare i camion – conclude –. Il nostro però non sarà un blocco, ma sospenderemo i servizi come forma di tutela». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA STAMPA

confetra Dal 1946

Data 14/10/21

Pagina 2

Foglio 1/1

EMERGENZA CORONAVIRUS

# Italia a risc

Da domani obbligo di Green Pass per i lavoratori ma troppi settori non sono pronti

NICCOLÒ CARRATELLI
ROMA

I banchi di mercati e supermercati mezzi vuoti, perché la frutta e la verdura non sono state raccolte. O perché i camion non le hanno portate a destinazione. Autobus e metro a scartamento ridotto nelle grandi città, per mancanza di autisti. La raccolta dei rifiuti a singhiozzo per l'assenza degli addetti delle aziende municipalizzate. L'attività dei porti paralizzata e le nostre strade meno presidiate, a causa di un numero insufficiente di poliziotti e carabinieri. È il rovescio della medaglia dell'obbligo di Green Pass per i lavoratori, che scatta domani e rischia di rallentare o bloccare interi pezzi di Paese, pregiudicando servizi fondamentali per i cittadini. La classica zappa sui piedi, potremmo dire, usando una metafora calzante, visto che uno dei settori che teme pesanti ripercussioni operative è proprio l'agroalimentare.

**Senza pass nei campi agricoli**

I braccianti che si occupano della raccolta nei nostri campi sono in larga parte (85%) stranieri, spesso non vaccinati oppure immunizzati con vaccini a oggi non riconosciuti a livello europeo, come il russo Sputnik. Si tratta di una platea di lavoratori già risicata rispetto alle esigenze del settore e per gli imprenditori agricoli sarà difficile rimpiazzare coloro che non sono in regola con il pass.

In Val di Non, per esempio, la raccolta delle mele continuerà per alcune settimane: gli stagionali dell'Europa dell'Est, con contratto fino al 31 ottobre, sono oltre 5mila ma, secondo le stime della Coldiretti Trentino, ne resteranno meno di un migliaio al lavoro. Scenario simile negli agrumeti siciliani e calabresi, dove la stagione della raccolta sta partendo adesso. Se pure le casse verranno riempite, non è detto che vengano distribuite, perché i numeri forniti dalle associazioni dell'autostrasporto sono preoccupanti: «Il rischio che si blocchi tutto è oggettivo – spiega Ivano Russo, direttore generale di Confetra – noi abbiamo in Italia circa 900mila addetti tra autotrasportatori, corrieri e operatori di magazzino, con 25-30% non munito di Green Pass». E non è vaccinato ben l'80% degli autisti stranieri, quelli che portano in Italia le materie prime necessarie alla nostra industria. In Italia la maggior parte delle merci viaggia su gomma, ma ci sono anche quelle che arrivano via mare e potrebbero restare bloccate nei porti, soprattutto in quelli del Nord dove i lavoratori sono in agitazione: a

**Nelle città un autista su 5 senza certificato A Torino addirittura un poliziotto su tre**

Il presidio a Trieste dei lavoratori portuali che contestano l'introduzione del Green Pass

## Porti

# "Il governo ci ripensi o fermiamo tutto" Ma ora Trieste è divisa sulla protesta

IL CASO/1

DIEGO D'AMELIO
TRIESTE

Il coordinamento dei lavoratori portuali di Trieste non ammaina la bandiera della protesta contro il Green Pass e conferma il blocco a oltranza del porto da domani, ma la mediazione trovata da Autorità portuale e Prefettura sulla possibilità per i lavoratori di usufruire dei tamponi gratuiti a carico dei terminalisti spacca il fronte sindacale. Se gli autonomi sono pronti ad andare fino in fondo, lo stesso non vale per Cgil, Cisl, Uil, Ugl e Usb, che ritengono un passo in avanti i test a spese dei datori di lavoro. Ora si temono anche problemi di ordine pubblico, perché i picchetti ai varchi che da domani si propongono di tenere tutti i dipendenti fuori dai moli saranno animati non solo dai portuali contrari al pass, ma anche da persone che non hanno a che vedere col lavoro in banchina.

L'agitazione nello scalo resta altissima e il porto triestino si conferma avanguardia della battaglia contro la certificazione verde, senza che episodi simili si verifichino tuttavia in altri porti italiani, dove la gratuità dei tamponi ha placato gli animi. I portuali giuliani sono d'altronde non vaccinati nel 40% dei casi, con tassi doppi rispetto ai colleghi del resto d'Italia, a conferma della tendenza No Vax radicata a Trieste. A Venezia, Genova e Napoli si parla del 20%. Il Clpt non arretra nemmeno dopo l'assicurazione dei test gratuiti, che saranno pagati delle società private ed effettuati da un laboratorio privato che processerà un centinaio di tamponi all'ora, fornendo il pass in trenta minuti. I terminalisti si sono detti disposti a seguire la circolare del ministero degli Interni che consiglia appunto di fornire tamponi gratis, ma pretendono che dal 16 ottobre non si parli più di blocco.

STEFANO PUZZER
PORTAVOCE COORDINAMENTO LAVORATORI PORTUALI TRIESTE

Contestiamo la scelta del governo, senza la sospensione del Green Pass andremo avanti a oltranza

ZENO D'AGOSTINO
PRESIDENTE AUTORITÀ PORTUALE DI TRIESTE

Situazione tragica in molti vorrebbero lavorare, se si blocca tutto io sono pronto a dare le dimissioni

Addetti al lavoro nel porto di Trieste, uno dei principali scali marittimi del Mediterraneo

Per il Clpt non basta: «Stiamo ricevendo migliaia di mail, telefonate, messaggi», recita un volantino del Coordinamento, che chiede «a tutti di continuare a portare avanti questa giusta lotta bloccando anche loro il lavoro a partire dal 15». Il sindacato punta a mettersi alla testa del movimento no Green Pass: «Saremo un migliaio. Contestiamo con forza la scelta del governo e senza un passo indietro andremo avanti a oltranza», spiega il portavoce del Clpt Stefano Puzzer, secondo cui «non si fermerà solo il porto di Trieste: quasi tutti si fermeranno». Un passo indietro è contemplato solo in un caso: «Se il governo sospendesse l'applicazione del Gp», dice il sindacalista. E intanto una campagna di finanziamento è partita sul web per sostenere economicamente gli scioperanti. Sulla questione arriva anche l'appello del governatore del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga: «Il mio auspicio è che con il buon senso si possa arrivare a un equilibrio», altrimenti «rischiamo di fare un danno enorme, non soltanto all'economia della città ma a tutti quei lavoratori che con l'indotto del porto lavorano». Gli autonomi restano sulle barricate, ma i sindacati tradizionali chiedono di poter entrare a lavorare già da venerdì. Paolo Peretti (Cgil) ricorda che «la richiesta di avere la gratuità dei tamponi è stata soddisfatta e il Clpt non rappresenta tutti i lavoratori. Come è sacrosanta la libertà di sciopero, così va garantita la libertà di lavorare. Lo sciopero del 15? Dopo i tamponi gratuiti non c'è alcuna mobilitazione da fare». Giulio Germani (Cisl) sottolinea che «i tamponi gratuiti sono stati riconosciuti e quindi restiamo fuori dalla manifestazione del 15 e dal blocco». Si profila quindi una lacerazione profonda fra i portuali e fonti della Prefettura ammettono che possa crescere il rischio di turbative dell'ordine pubblico, da quando i varchi del porto saranno bloccati dai picchetti del Clpt e di altri manifestanti no Green Pass, che potrebbero unirsi per dare man forte al gruppo guidato da Puzzer. «Domattina (stamani, ndr) terremo un Comitato per l'ordine e la sicurezza per valutare le possibili dinamiche e le risposte da assumere», dice il prefetto Valerio Valenti. Che la dimostrazione dei portuali no Green Pass venga supportata da componenti esterne è dato per certo anche dal presidente del porto Zeno D'Agostino. «Venerdì tanta gente che nulla ha a che fare con il porto bloccherà i varchi e non permetterà ai portuali che vogliono lavorare di poterci andare. È una situazione veramente tragica, più critica a Trieste che in altri posti». D'Agostino conferma l'intenzione di dimettersi in caso di blocco a oltranza: «Se il porto di Trieste non sarà governato dall'Autorità ma da altri, prenderò la decisione, ma prima voglio vedere quanti sono i lavoratori favorevoli al blocco e quanti invece quelli che chiederanno di lavorare. Con un blocco a oltranza crolla la fiducia di chi ci guarda dall'estero». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA STAMPA

confetra Dal 1946

Data 14/10/21

Pagina 3

Foglio 1/1

EMERGENZA CORONAVIRUS

# hio blocco

Agricoltura forze dell'ordine e mezzi pubblici il timore di una paralisi totale

FOTO MASSIMO SILVANO/IL PICCOLO

Trieste il 40% dei portuali è senza vaccino, a Genova viene stimato un 20%, ad Ancona potrebbero essere 500 su 4mila. Situazioni meno critiche scendendo verso Sud, dalla Campania alla Sicilia.

**Autisti e poliziotti assenti**

Passando al trasporto delle persone, i problemi sono attesi a livello locale, perché si calcola una percentuale di non vaccinati tra il 10 e il 20%, in particolare tra gli autisti: «Su alcune linee metro-ferroviarie anche un 5-10% di assenze potrebbe creare problemi operativi», dice Fulvio Spelonca, segretario del sindacato Orsa Tpl a Roma. L'Atac, l'azienda municipalizzata del trasporto pubblico della Capitale, da domani attiverà un monitoraggio delle assenze anomale. Secondo i sindacalisti del Gtt di Torino, potrebbe essere sprovvisto di certificato Covid il 20% dei circa 2mila autisti. A Milano, sempre i sindacati ipotizzano un 25% del personale dell'Atm senza Green Pass di lunga durata, stessa percentuale in Amsa (municipalizzata dei servizi ambientali) per quanto riguarda i lavoratori impegnati nella raccolta dei rifiuti, negli impianti di smaltimento o nel lavaggio delle strade. A Napoli sono circa 500 i dipendenti a rischio esclusione tra Anm (trasporti) e Asia (rifiuti).

**Coldiretti: potremmo perdere fino all'80% di lavoratori stagionali che raccolgono frutta**

Poi ci sono le forze dell'ordine, che servirebbero a pieno organico in un altro weekend intenso sul fronte delle manifestazioni. Invece, nel reparto mobile di Firenze quasi il 39% degli agenti non è vaccinato, a Torino il 33%, un poliziotto su tre. Ben sopra la media nazionale indicata dai sindacati, intorno al 20%: secondo il Coisp sono 18mila agenti in tutta Italia. Milano è in linea, con il 19% del personale non immunizzato, a Roma sono il 17%, a Genova il 13%. Impossibile escludere criticità nella gestione dell'ordine pubblico, tenendo conto che anche tra i Carabinieri c'è una quota di non vaccinati, di poco inferiore al 10% del totale (15mila persone, secondo il sindacato Unarma). Se aggiungiamo i numeri (significativi) della polizia penitenziaria e quelli della polizia locale, parliamo di almeno 60mila operatori della sicurezza senza copertura. Compresi i Vigili del Fuoco, che contano migliaia di non immunizzati, in Piemonte sarebbero il 20% del totale. «C'è il rischio di un pesante numero di assenze dal servizio, che obbligheranno il personale in possesso del Green Pass a pesanti turni di straordinario, con gravi rischi per la sicurezza», avvertono dal sindacato autonomo Conapo. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Autotrasporto

## Pacchi, generi alimentari e carburanti cosa accade se si paralizza la logistica

IL CASO/2

PAOLO BARONI
ROMA

Non solo i porti ma è l'intera filiera della logistica che rischia la paralisi. Il che vuol dire non solo importazioni dimezzate, perché il 50% di quello che arriva in Italia viaggia sui camion, ma anche difficoltà nella distribuzione dei generi alimentari, e scaffali dei supermercati che nel giro di pochi giorni potrebbero restare vuoti, e ancora problemi per le forniture di carburanti alle stazioni di servizio, le consegne di pacchi, pacchetti ed altri mille prodotti e le forniture di materie prime, prodotti chimici e semilavorati (compresa l'argilla turca destinata ai produttori di piastrelle) destinati alle nostre industrie.

**L'ultimo appello**

Ieri tutte le associazioni dell'autotrasporto, a due giorni dall'entrata in vigore dell'obbligo del Green Pass, hanno rilanciato l'allarme: il 30% degli addetti non è munito del certificato verde e ben l'80% degli autisti stranieri che portano le materie prime in Italia non è vaccinato, hanno fatto sapere. Quindi, oggettivamente, rischiano di bloccarsi tutti i rifornimenti a famiglie e imprese.

«Sono tantissimi i lavoratori del comparto senza certificato verde o che non possono esibirlo: si passa da una percentuale del 15% nelle imprese italiane che si occupano di magazzini fino al 40% tra chi lavora nei porti. E poi ci sono i lavoratori stranieri, come quelli dell'Est Europa vaccinati con Sputnik che non è riconosciuto da Ema e anche i lavoratori turchi che provengono da un paese dove non è previsto il Green Pass» spiega il presidente di Assologistica Umberto Ruggerone.

IVANO RUSSO
DIRETTORE CONFETRA

In Italia 900 mila tra autotrasportatori corrieri e operatori di magazzino, il 25-30% non ha il Green Pass

UMBERTO RUGGERONE
PRESIDENTE ASSOLOGISTICA

Subito un tavolo col governo, le imprese della logistica e la committenza per soluzioni condivise

ANSA/LUCA ZENNARO

Il traffico per lo smistamento dei container presso il porto di Genova

«Il rischio che si blocchi tutto è reale – rilancia il direttore generale di Confetra Ivano Russo –. In Italia abbiamo circa 900 mila addetti tra autotrasportatori, corrieri e operatori di magazzino, ed in media il 25-30% non ha il Green Pass. È chiaro che se sottrai un terzo di forza lavoro a un settore già in affanno, da un lato perché è in crescita, dall'altro perché mancano 5-10 mila autisti, vai verso una decapitazione delle consegne».

Anche per il presidente nazionale di Confrasporto-Confcommercio Paolo Uggè «il rischio paralisi esiste, e per questo stiamo fornendo al governo suggerimenti utili per evitare che si determini una situazione in cui alcuni facinorosi si inseriscano». Uggè martedì ha scritto a Draghi e al ministro Giovannini chiarendo che «siamo per i vaccini, convinti che siano una misura di sicurezza indispensabile. La gran parte dei nostri aderenti non si riconosce nelle iniziative violente di protesta, che Confrasporto condanna fermamente. Tuttavia, il rischio che si determinino iniziative spontanee autogestite esiste». Secondo il presidente di Confrasporto la strada da seguire, è quella di «continuare con il protocollo sulla sicurezza» usato nella prima fase della pandemia, magari fissando l'obbligo di vaccinazione per tutti indicando però come termine il 31 dicembre.

«La situazione è preoccupante. Non si è intervenuti per tempo, non ci si è confrontati, non sono arrivate le risposte chiare e precise che servivano» lamenta Ruggerone, che a sua volta chiede di attivare «subito un tavolo col governo, le imprese della logistica e la committenza. Servono soluzioni condivise – aggiunge – e anche la committenza deve essere coinvolta perché non accetteremo più che vengano addebitati a noi ritardi nelle consegne che non dipendono dalla nostra volontà».

**Aggiustamenti possibili**

Per il vice ministro alle Infrastrutture e mobilità sostenibili Alessandro Morelli «l'allarme lanciato dalle associazioni di categoria non può rimanere inascoltato. Se si blocca il trasporto terrestre e marittimo si blocca il Paese e in questa fase storica ogni rallentamento potrebbe avere esiti catastrofici». E per questo ieri ha rilanciato le proposte contenute in un emendamento presentato dalla Lega al Decreto infrastrutture per prolungare a 72 ore della validità minima dei tamponi, riconoscere in via provvisoria vaccini non ancora riconosciuti dall'Ema (come hanno chiesto anche i sindacati confederali ieri ai ministeri del Lavoro e della Salute) e prevedere screening in sede aziendale magari con tamponi salivari.

Ma queste sono proposte della Lega, mentre Uggè si aspetta un chiarimento ufficiale dal Mims. «Se questo non uscirà, può succedere di tutto» avverte, tanto più «se gli autotrasportatori esteri potranno venire in Italia senza Green Pass e questo verrà invece imposto alle imprese italiane. Stiamo valutando di invitare le imprese a fermare i camion – conclude –. Il nostro però non sarà un blocco, ma sospenderemo i servizi come forma di tutela». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

portoravennanews.com
confetra Dal 1946
Data 14/10/21
Pagina 1
Foglio 1/1

Trasporti, Logistica

Ravenna
14 Ottobre 2021

# Green Pass obbligatorio. Esentati gli autisti stranieri

**Rosetti (Consar): "Poche defezioni, i nostri mezzi regolarmente al lavoro"**

**14 Ottobre 2021 - Ravenna -** Mancano poche ore al Green Pass Day, l'obbligo di possede il documento verde per accedere ai luoghi di lavoro. Da domattina scattano i controlli.

"Il Consar – dice il presidente Veniero Rosetti – ha predisposto due distinti controlli. Il primo riguarda il personale che lavora qui in sede, che dovrà presentare green pass o documento sul tampone effettuato. La seconda verifica è sugli autisti che devono accedere al piazzale dove ci sono gli automezzi. Saranno controlli a campione, ma molto precisi perché al termine di questa giornata vogliamo avere una casistica di quanti non potranno lavorare e quindi di come sopperire. Per ora, pensiamo a uno stop per 15, 16 mezzi su 800, quindi una percentuale di autisti senza green pass intorno all'8%".

La situazione del mondo logistico è molto preoccupante. Lo va ripetendo da giorni Ivano Russo, direttore generale di Confetra.
"Con l'introduzione dell'obbligo di green pass molti dei nostri autisti potrebbero non lavorare. Fortunatamente - spiega Russo - è appena arrivata l'ordinanza firmata dal ministro Speranza per concedere agli autisti stranieri di entrare in Italia senza green pass, a patto che non scendano dal veicolo durante la consegna, resta però il problema per gli italiani». Secondo le stime della confederazione sarebbero oltre 250 mila su 900 mila gli autisti senza certificazione nel Paese.
Tra i settori che rischiano maggiori danni nell'immediato - dice Confetra - ci sono l'alimentare e il farmaceutico.

*© copyright Porto Ravenna News*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Repubblica.it

confetra Dal 1946

Data 14/10/21

Pagina 1

Foglio 1/1

Autotrasporti

## Un camionista su tre non ha il Qr code "Così gli scaffali rimarranno vuoti"

Il nodo dei trasporti è tra i più difficili da sciogliere. I numeri illustrati da Ivano Russo di Confetra sono impietosi: «La nostra confederazione raccoglie 400 mila autisti e stimiamo che il 30% non abbia il Green Pass». Fermando 130 mila persone che si occupano di trasporti si rischia «il blocco, la paralisi del sistema logistico nazionale», dice Russo che solleva anche il tema stranieri. I camionisti russi, bielorussi, polacchi, turchi sono vaccinati con Sputnik o altri medicinali non approvati in Europa «e quindi non ammessi per ottenere il Qr Code che dal 15 ottobre sarà obbligatorio per lavorare». La Fiap, federazione italiana autotrasportatori professionisti, spiega che «gli effetti negativi per le imprese di trasporto e logistica ricadranno soprattutto sulla collettività» e evidenzia il rischio da domani di scaffali vuoti, crisi dei carburanti e blocco delle industrie.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Fedespedi: pubblicata ricerca "Disclosing the Forwarding World". Studio su futuro professioni nel settore spedizioni internazionali

**Author :** com

**Date :** 15 Ottobre 2021

(FERPRESS) - Roma, 15 OTT - Viene pubblicata oggi la ricerca "Disclosing the Forwarding World", lo studio sul futuro delle professioni nel settore delle spedizioni internazionali e sulla loro promozione nell'attuale mercato del lavoro realizzata da Fedespedi in collaborazione con il partner ODM Consulting, la società di consulenza HR di Gi Group.

Lo studio è disponibile sul sito di Fedespedi nella sezione Pubblicazioni.
Lo studio Disclosing The Forwarding World è stato realizzato applicando la metodologia di Gi Group della Star Matrix, un modello di indagine che mira a tracciare un'analisi strategico evolutiva dei ruoli di un settore attraverso l'esame combinato di tre elementi (fattori di contesto esogeni, contributo del ruolo alla generazione di valore aggiunto e importanza futura del ruolo) che permettono di mappare i profili emergenti, stabili e in declino nel medio-breve periodo (3-5anni). Per realizzare questa analisi nel settore del freight forwarding, Fedespedi e ODM Consulting hanno coinvolto direttamente le imprese di spedizioni associate alla Federazione in focus group dedicati mirati ad individuare i processi di evoluzione del settore e le trasformazioni dei ruoli e delle competenze richieste nel mondo delle spedizioni internazionali, chiarendo per ciascun ruolo le fondamentali competenze tecniche e soft skills. Grazie alla condivisione avvenuta nei focus group, è stato possibile inoltre individuare tra i 45 profili mappati i 16 ruoli maggiormente rappresentativi del settore per i quali sono stati creati "Job Profile", schede che identificano per ciascun ruolo lo scopo, le responsabilità, le competenze, i possibili percorsi di crescita nel settore a disposizione delle imprese del settore per le proprie attività di selezione dei candidati.

Il progetto di ricerca è arricchito inoltre, da un'indagine reputazionale del settore del freight forwarding svolta presso quasi 900 rispondenti tra lavoratori e studenti e volta ad evidenziare aspetti di attrattività e di criticità delle spedizioni internazionali e comparare le difformità in termini di percezione e opinioni sul settore esistenti tra i due cluster d'indagine (lavoratori e studenti).

Guglielmo Davide Tassone, Presidente del Training & Development Advisory Body di Fedespedi che ha coordinato il progetto, evidenzia le finalità di questa ricerca: "L'idea del progetto di indagine nasce dalla consapevolezza del momento di discontinuità che stanno vivendo le imprese di spedizioni internazionali in termini di matching tra domanda e offerta rispetto al mondo del lavoro. Abbiamo, dunque, voluto portare avanti uno studio che potesse supportare la nostra categoria nell'individuare la catena del valore del settore e analizzare le professionalità strategiche nel prossimo futuro e le competenze chiave che il settore deve essere in grado di attrarre, alla luce dell'evoluzione socio-economica, di mercato e normativa degli ultimi anni. Tra queste spiccano le competenze digitali – cresce, infatti, la necessità di saper analizzare e interpretare i dati in chiave predittiva e di ottimizzazione, e le competenze sostenibili in termini di efficienza (e riduzione dei costi nel lungo termine) e di compliance dei target normativi."

Il Presidente di Fedespedi, Silvia Moretto, aggiunge: "Un ringraziamento va al nostro partner ODM Consulting per il lavoro svolto, ai componenti del Training & Development Advisory Body di Fedespedi e al suo Presidente Davide Tassone per il coordinamento di questo progetto e alle imprese associate che hanno lavorato nei focus group rendendo possibile la realizzazione dello studio. Il quadro che Disclosing The Forwarding World ci restituisce ci ricorda ancora una volta il momento di grande cambiamento che

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

stiamo attraversando, in generale come Sistema-paese e in particolare come settore e come categoria. Per questo le imprese di spedizioni sono chiamate a ripensare le proprie strutture organizzative con attenzione particolare alle persone, che rappresentano l'asset più prezioso nelle nostre aziende, capace di fare la differenza in termini di successo e competitività dell'impresa".

Michele Savani, Division Manager Logistic Sector Gi Group commenta il tema dell'attraction dei candidati: "Quando parliamo di attraction e competizione sulle skills il ragionamento non può essere limitato al cluster logistico o ancora più nel dettaglio delle spedizioni internazionali. Il mercato del lavoro è globale e le nuove competenze richieste, come quelle digitali, sono trasversali, richieste da tutti e in continua evoluzione. Per questo motivo le imprese sono tenute a investire nella reputazione, nel branding della propria azienda al fine di fare attraction e retention dei candidati. In questo senso il progetto realizzato da Fedespedi è prezioso poiché in grado di dare indicazioni rispetto a quello che le imprese di spedizioni internazionali devono prepararsi ad affrontare per muoversi in un mercato del lavoro sempre più dinamico".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Confetra: Nicolini, alla Genova Shipping Week per rimarcare l'esigenza che si inizi a parlare di software e non più solo di hardware

**Author :** com

**Date :** 30 Settembre 2021

(FERPRESS) - Roma, 30 SET - Anche per il 2021 Confetra sarà tra i principali supporter dell'evento. Si inizia lunedì 4, con l'intervento del Direttore Generale Ivano Russo al Seminario promosso da CISCO e dedicato alla sicurezza del trasporto merci. Russo interverrà anche il 6 pomeriggio, al Convegno promosso da Assiterminal, su La Riforma "tradita", un bilancio sull'attuazione della Legge Delrio a cinque anni dal suo varo nell'ormai lontano 2016.

Il Presidente Nicolini prenderà invece parte alla Conferenza di apertura il 6 mattina, insieme ai Ministri Giovannini e Di Maio, per riflettere sulle prospettive della portualità e della logistica italiana nel contesto geoeconomico mediterraneo.

Tanti i vertici Confederali coinvolti nella Settimana dello Shipping: Silvia Moretto leader degli spedizionieri e numero due di Confetra, Nereo Marcucci Consigliere Confetra delegato alla logistica in ambito CNEL, Luca Becce Presidente di Assiterminal e Coordinatore della Commissione Porti della Confederazione, Alessandro Santi Presidente di Federagenti e membro della Giunta Confetra, al pari dei vertici territoriali di Spediporto Genova, Confetra Liguria e Alsea Milano, Alessandro Pitto, Alessandro Laghezza e Betty Schiavoni.

Il 7 mattina, dagli Studi di Primo Canale, evento pubblico promosso da Confetra Liguria: il Sistema Confederale regionale discuterà con Francesco Benevolo, Vincenzo Macello, Paolo Emilio Signorini e Mario Sommariva di PNRR, Logistica e Liguria, concluderanno i lavori Lella Paita e Giacomo Giampedrone.

"Siamo a Genova per rimarcare, anche attraverso questo evento tanto autorevole ed ascoltato, che per la logistica occorre un cambio di passo. Dopo aver dedicato alle opere pubbliche ben quattro Provvedimenti negli ultimi tre mesi - individuazione opere prioritarie, nomina Commissari, riforma Codice Appalti, Allegato Infrastrutture - è giunto il momento di aprire un vero e proprio "Tavolo Software". Le imprese logistiche aspettano politiche industriali da anni: a partire dagli incentivi per gli investimenti digitali e per la transizione energetica. C'è un altro tema enorme che riguarda i termini di resa nelle spedizioni internazionali, dove il Paese perde oltre 100 miliardi di fatturato l'anno perché logistica e manifattura ancora non riescono a trovare un terreno strategico e strutturato di incontro, sia in import che in export. E poi mancano 20 mila autisti per l'autotrasporto, e ci sarebbe pure da fare un check serio sulle dimensioni medie del nostro tessuto produttivo per capire come agevolare processi di consolidamento e crescita delle dimensioni medie di impresa. Questi sono solo alcuni dei dossier, lato impresa, sui quali vorremmo un confronto serrato col Governo. Infine, tutto il tema amministrativo: SuDoCo, riforma del codice civile per le spedizioni internazionali, omogeneità delle procedure per i controlli, superamento del doppio controllo Dogane - Finanza sulle merci in transito, adozione della lettera di vettura elettronica, definizione delle verifiche radiometriche. Anche qui, solo per citarne alcune. Speriamo che non si continui ad utilizzare il tema "opere pubbliche" come una grande arma di distrazione di massa, animata dalla antica e fallace speranza che più si accresce l'offerta di nuove infrastrutture, più arriverebbero nuovi traffici. Vanno completate le opere utili, grandi o piccole che siano, già tra l'altro ampiamente elencate in Connettere l'Italia ed in Italia Veloce. Punto. Ora passiamo anche ad altro, almeno che non si punti a fare dell'Italia un

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

grande nastro trasportatore di flussi che non generano ricchezza per le imprese e per il Paese".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Confetra FVG: nostri terminali hanno deciso di rimborsare per i soli propri dipendenti diretti il costo dei tamponi

**Author :** com

**Date :** 13 Ottobre 2021

(FERPRESS) - Trieste, 13 OTT - Per quanto possa essere importante il rispetto dei diritti dei singoli, la difesa degli stessi non può danneggiare l'intero sistema: nella situazione in cui nostro malgrado ci troviamo, il sistema portuale di Trieste verrebbe irreparabilmente devastato da uno sciopero ideologico contro una legge dello Stato, che gli imprenditori si trovano a subire tanto quanto i lavoratori, con in più gravi oneri posti a loro carico dalle Istituzioni.

Su esplicita richiesta scritta del Ministero degli Interni, i terminalisti portuali rappresentati da CONFETRA F.V.G. hanno deciso di rimborsare, ciascuna Impresa per i soli propri dipendenti diretti, il costo dei tamponi, al fine di dare la possibilità al proprio personale
non vaccinato di ottenere il green pass. Come esplicitato al Prefetto di Trieste ed all'AdSP MAO, tale disponibilità, a valere fino al 31.12.2021, è condizionata alla ripresa ed al mantenimento della regolare e piena operatività delle operazioni al Porto di Trieste dal 16 ottobre.

Questo è quanto, concretamente, le Imprese possono fare, nonostante ciò non sarà comunque sufficiente a risolvere tutti i problemi applicativi delle disposizioni nazionali, adottate a nostro avviso sopra le nostre teste e senza un previo ed adeguato confronto - nel merito - da parte dei Ministeri competenti.
Ricordiamo, che dal sistema logistico del Porto di Trieste dipende il sostentamento di oltre 10.000 famiglie, tra posti di lavoro diretti ed indiretti.
Abbiamo investito per anni nelle ns. attività e nella formazione dei ns. collaboratori, acquisito traffici e dato lavoro a migliaia di persone, anche durante la fase più acuta della pandemia. Se non verrà disinnescato questo cortocircuito tra Istituzioni e cittadini, rischiamo di bruciare in poche settimane 15 anni di lavoro e di sviluppo, con gravi conseguenze sui livelli occupazionali che dureranno per molti anni a venire.

Di fronte all'instabilità dovuta ai disordini ed all'incertezza sulla piena operatività del Porto, la merce sta già prendendo altre strade, verso altri porti europei. Ogni giorno centinaia di camion arrivano e partono, e migliaia di container vengono imbarcati o sbarcati al Porto di Trieste ed ora scelgono altri Porti. Se le operazioni verranno fermate, le merci troveranno altre strade più sicure e non ritorneranno facilmente indietro.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

confetra Dal 1946

Data 15/10/21

Pagina 7

Foglio 1/1

# Porti, merci e trasporti locali: 150mila autisti non in regola

**Green pass e lavoro.** Attesi da oggi disagi e interruzioni nell'autotrasporto e in alcuni scali portuali, effetti limitati su tram e bus. Il Prefetto di Trieste: la manifestazione non è autorizzata, reato partecipare

Raoul de Forcade
Marco Morino

Le ultime 24 ore che hanno preceduto l'entrata in vigore del green pass, prevista per oggi per tutti i lavoratori del settore privato e pubblico, sono state scandite da un crescendo di preoccupazioni per le conseguenze di questo provvedimento sull'intera filiera logistica, che portano perfino ad allarmi sul rifornimento dei supermercati a causa di possibili ritardi nelle consegne. I due nodi critici appaiono al momento i porti e l'autotrasporto, quest'ultimo già alle prese con la carenza di autisti e il caro gasolio per autotrazione. Criticità potrebbero verificarsi anche nel trasporto pubblico locale.

**Autotrasporto in fibrillazione**

Secondo Andrea Manfron, segretario di Fai-Confrastrasporto, gli autisti di mezzi pesanti (Tir) che al momento non risultebbero ancora vaccinati oscillano tra i 100mila e i 150mila, su un totale di 350-400mila conducenti in organico nelle circa 100mila imprese nazionali iscritte all'Albo dell'autostrasporto. A questi vanno poi aggiunti gli autisti che provengono dall'estero. Nell'autotrasporto, che in Italia muove circa il 90% della merce garantendo gli approvvigionamenti di materie prime e beni utili alla vita di tutti i giorni, viene impiegato moltissimo personale viaggiante straniero, soprattutto dell'Est. Un numero elevato di questi autisti è sprovvisto di green pass. Non necessariamente per una scelta personale di non vaccinarsi, ma perché non tutti i Paesi esteri hanno adottato lo stesso provvedimento o "atteggiamento" rispetto a tale soluzione, oppure perché la vaccinazione effettuata nel Paese di origine non è riconosciuta. La situazione è dunque critica. L'allarme sull'autotrasporto è ribadito da Confetra, secondo cui si rischia una paralisi perché il 30% degli autisti italiani non avrebbe il green pass e l'80% di quelli stranieri che svolgono trasporti internazionali da e per l'Italia non sarebbe vaccinato. Questo significa che potrebbero venire a mancare prodotti di consumo essenziali, ad esempio quelli alimentari e farmaceutici, ma anche carburanti e materie prime, necessarie al funzionamento della maggior parte delle industrie italiane. Secondo Trasportounito, il green pass riverserà sulle imprese italiane di autotrasporto extra costi per oltre 70 milioni al giorno. Fattori di costo che deriveranno dalla mancata produttività degli autisti che non saranno più impiegabili (e non sostituibili per carenza di personale).

**Vaccinazioni nei porti italiani**

> **Nei porti di Gioia Tauro e Taranto i vaccinati sfiorano il 98% mentre a Napoli e Palermo superano il 90%**

**Disagi anche nel Tpl**

Intanto oggi potrebbero verificarsi disservizi anche nel trasporto pubblico locale (Tpl). A Torino, Gtt stima che il 15% del personale del gruppo non sarebbe in possesso di green pass. A Milano, l'Atm comunica 272 casi di non disponibilità, tra i lavoratori, a presentare il certificato verde (su 9.800 dipendenti totali). A questi si aggiunge un aumento del 15% di lavoratori collocati in malattia nelle ultime ore. Il tutto si tradurrà nella giornata di oggi in una riduzione del 4% delle corse di superficie (su 25mila corse totali). Problemi analoghi sono segnalati in Toscana e in Friuli Venezia Giulia.

**Incognita sui porti**

Intanto i porti italiani aspettano col fiato sospeso la giornata di oggi per capire quanto incideranno sulla loro logistica le incertezze relative all'autotrasporto e la chiamata alle armi contro il green pass del Coordinamento lavoratori portuali di Trieste, che promette il blocco dello scalo giuliano a oltranza, se il Governo non ritirerà il provvedimento a livello nazionale. Il prefetto di Trieste, Valerio Valenti, ha però ricordato che la manifestazione «non è stata autorizzata» e si «configura come interruzione di pubblico servizio, quindi è perseguibile». Ieri, poi, parte dei "colletti bianchi" della Samer Seaports & Terminals, ha espresso il proprio dissenso allo sciopero e informato l'azienda che oggi si presenterà al lavoro. Negli altri porti italiani, invece, non si sono manifestate particolari criticità da parte dei lavoratori portuali e, come si vede dalla grafica, è ovunque molta alta (tra l'80 e il 98%, eccetto a Trieste) la percentuale di lavoratori vaccinati.

Solo a Genova, a fronte di una Compagnia unica che non è intenzionata a inscenare proteste, si registra la posizione del sindacato Usb del porto, che rappresenta una minoranza di lavoratori, e si è detto pronto a dichiarare sciopero, almeno per la giornata di oggi. «A Genova lavorano nel porto circa 12mila persone - ha detto José Nivoi dell'Usb - e non è sufficiente che solo alcune aziende si siano attivate per fornire tamponi gratuiti ai dipendenti. Per noi il tampone gratuito è una questione sindacale, non ideologica».

Ieri, poi, il ministero delle Infrastrutture ha chiarito, con una circolare, le regole per l'imbarco e sbarco dei marittimi e che agli autotrasportatori provenienti dall'estero e non in possesso di green pass è consentito «esclusivamente l'accesso ai luoghi deputati alle operazioni di carico/scarico delle merci», a condizione che le attività siano «svolte da altro personale». Un pasticcio, per le associazioni dei trasportatori: Unatras (che ne raggruppa sette) trova «inaccettabile che il Governo preveda un regime alternativo sulla normativa del green pass a unico vantaggio delle imprese estere». E la sanremese Assotrasporti chiede «il posticipo» dell'obbligo del green pass per l'autotrasporto, perché iniquo «nei confronti degli italiani». Assiterminal, da parte sua, ritiene impraticabile, dice il direttore, Alessandro Ferrari, che «gli associati debbano controllare il green pass a quanti ogni giorno passano in un terminal, dai trasportatori agli ormeggiatori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LaVerità

confetra Dal 1946

Data 15/10/21

Pagina5

Foglio 1/1

**DISSENSO CIVILE** Il corteo anti green pass che ha riempito le strade di Trieste [Ansa]

**ISS: «AL VIA SUBITO LA SORVEGLIANZA»**

## Identificati i primi due contagiati dal virus dell'influenza stagionale

**Sono stati identificati ieri, in due bambini residenti nel Nord Italia, i primi due casi di influenza stagionale. In questo clima di emergenza perenne la notizia potrebbe fare un effetto sinistro, ma come dice la parola, si tratta di un male conosciuto, curabile e di stagione. Ad ogni modo, secondo quanto stabilito dal Protocollo operativo Influnet & Covidnet, la sorveglianza virologica dovrà mettersi immediatamente in moto, a partire dalla quarantaseiesima settimana del 2021, ovvero da lunedì 18 ottobre.**

**A renderlo noto è l'Istituto superiore di sanità. Un primo caso di virus influenzale A/H3 è stato accertato a Varese e confermato presso l'università di Milano in un bambino con sintomatologia influenzale. Il secondo caso di virus influenzale A/H3 identificato presso l'ospedale Amedeo di Savoia di Torino in un bambino con un quadro di polmonite. Su un possibile terzo caso, sempre a Torino, sono in corso le verifiche. L'Iss, intanto, raccomanda la vaccinazione «per prevenire la malattia e ridurne le complicanze».**

**Per quanto riguarda il Covid, ieri i positivi individuati sono stati 2.668 (contro i 2.772 del giorno precedente). Stabile il numero delle vittime: 40 (+3 rispetto a mercoledì).**

# Fermi 80.000 autisti di tir: scaffali vuoti attesi in pochi giorni

### Beffa del governo: i camionisti stranieri potranno lavorare senza card. Trasportounito: «Danno da 70 milioni ogni 24 ore»

di **GIANLUCA BALDINI**

Da un minimo di tre giorni fino a un massimo di sette, forse otto. Dopodiché, nei supermercati sarà il caos e gli scaffali inizieranno progressivamente a svuotarsi. Sono le previsioni delle associazioni di categoria che operano nel campo della logistica e dell'autotrasporto e che sono molto preoccupate perché l'obbligo di esibizione del green pass per gli operatori comporterà grandi ritardi nel trasporto delle merci e grande carenza di personale.

Come se non bastasse e con una paralisi dei trasporti alle porte, ieri i ministeri della Salute e dei Trasporti hanno diffuso maggiori chiarimenti sugli obblighi che i camionisti in arrivo dall'estero devono seguire quando devono trasportare merci in Italia. Secondo la circolare 37420, infatti, i camionisti in arrivo dall'estero possono operare sul nostro territorio senza certificazione verde, a patto che «l'accesso ai luoghi deputati alle operazioni di carico/scarico delle merci, vengano effettuate da altro personale». In poche parole, gli operatori (solo quelli stranieri) potranno guidare il camion per portare la merce, ma non potranno lasciare la cabina per le operazioni di carico e scarico, che dovranno essere gestite da personale dotato di green pass.

Dopo il danno, insomma, la beffa. Mentre, a proposito di pezze dell'ultimo secondo, l'Aifa ha aperto al riconoscimento ai fini dell'ottenimento del pass dei vaccini non autorizzati all'interno dell'Ue, come quello cinese o russo. «Credo che ci sarà un'evoluzione favorevole», ha dichiarato il direttore generale, **Nicola Magrini**. Di certo però restano i costi elevatissimi che il settore da oggi dovrà sostenere. «Il green pass riverserà sulla testa delle imprese italiane di autotrasporto più di 70 milioni al giorno», spiega alla *Verità* **Maurizio Longo**, segretario generale di Trasportounito. I problemi saranno da oggi tutti legati «alla mancata produttività degli autisti che non saranno più impiegabili (e non sostituibili per carenza di personale). Inoltre, mancheranno all'appello circa 80.000 conducenti distribuiti su 98.000 imprese iscritte all'albo; ciò determinerà ritardi delle consegne, circa 320.000 ore/giorno in più rispetto allo standard giornaliero».

**Longo** non ha dubbi: «I rischi ci sono e non possono essere nascosti. Già oggi la grande distribuzione è quella che obbliga l'autotrasporto alle soste più lunghe ed estenuanti», spiega. «Nel caso di fermi dell'autotrasporto la crisi generalizzata degli approvvigionamenti, ad esempio dei supermercati, in passato si è concretizzata nel giro di tre giorni. Con una contrazione nel numero di mezzi e di uomini nell'ordine del 20-30%, il blackout nella grande distribuzione, in carenza di misure di emergenza, si concretizzerebbe in sette o otto giorni lavorativi», mette in guardia. «Ma il pericolo è tutt'altro che infondato. Se poi si innesca l'effetto domino e quindi l'inefficienza di ogni anello della catena logistica si travasa nell'anello successivo, allora le conseguenze potrebbero risultare disastrose».

Da oggi, insomma, dovremo dimenticarci la logica del «tutto e subito» al supermercato. «La sindrome degli scaffali vuoti nella grande distribuzione e quindi di un black out nella catena logistica torna a profilarsi», spiega **Alessandro Laghezza**, presidente di Confetra Liguria. «Lo stesso vale per la catena di approvvigionamento alle industrie produttive. Molti si sono dimenticati le conseguenze dell'ultimo fermo nazionale dell'autotrasporto che provocò anche la chiusura di intere reti di fornitura di carburanti. Oggi il rischio è doppio perché deriva da porti e autotrasporto».

«Siamo stati riconosciuti come una filiera indispensabile per il Paese e per questo serviva l'obbligatorietà del vaccino come avvenuto nella sanità e nell'istruzione», aggiunge il presidente nazionale di Confetra, **Guido Nicolini**. «Ma questo non è avvenuto e vedremo che cosa accadrà. Ricordiamoci che in Italia abbiamo un 35% di autisti stranieri e molti non sono vaccinati. La possibilità di incontrare delle difficoltà è concreta».

Quello che è certo è che nessuno è in grado davvero di prevedere con esattezza le conseguenze del green pass obbligatorio per i lavoratori che operano in Italia. «Molto dipende da quanto accadrà nei prossimi giorni e se, in particolare, verranno assunte misure e provvedimenti specifici da parte del governo, specie per quanto concerne il settore dell'autotrasporto», ricorda alla *Verità* **Luigi Merlo**, presidente di Federlogistica. «Quello che è certo è che segnali di allarme lanciati a più riprese dai vari segmenti della logistica sono stati del tutto inascoltati, consentendo al settore che rappresenta l'asse portante della struttura economica del Paese di rischiare, come accadrà a partire da oggi, un salto nel buio e una gestione di assoluta emergenza di ciò che era previsto e prevedibile».

Da oggi quindi si apre un nuovo capitolo e nulla lascia presagire alcunché di buono. In pochi giorni potremmo vedere gli scaffali vuoti, anche perché a bloccarsi sarà tutta la filiera, non solo quella del trasporto su gomma. Inoltre, anche dalle istituzioni la risposta fino a oggi è stata inesistente. Sono settimane che il governo fa le orecchie da mercante con le associazioni di categoria che chiedono una deroga per evitare di arrivare al collasso. Purtroppo, però, non sarà così e dovremo sbattere la testa prima di correre ai ripari. Molto probabilmente, però, sarà già troppo tardi e un periodo di vacche magre - ampiamente evitabile - non ce lo leverà nessuno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**STALLO** Torna l'incubo degli scaffali vuoti, che si era materializzato durante il lockdown [Ansa]

Sicilia, a Messina e Palermo, i responsabili dicono che non esiste alcuna mobilitazione e a Gioia Tauro il Med center container terminal ha annunciato che, a partire da oggi, metterà a disposizione tamponi gratuiti per due settimane per i dipendenti che non hanno effettuato il vaccino.

Anche se la protesta non si allargherà a macchia d'olio da Trieste in giù, però, non va sottovalutato l'aspetto politico dello scontro aperto dai portuali guidati da **Stefano Puzzer**, il portavoce del coordinamento dei lavoratori Clpt, che è sganciato da tutti gli altri sindacati. Perché ogni seppur piccolo passo indietro mosso da governo può aprire una breccia anche per gli altri. Senza dimenticare che fin qui, la linea dura di autotrasportatori e operatori della logistica, ha bypassato le sigle confederali ma anche le associazioni di categoria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

naturalmente. Mentre ci avvicinavamo alla scadenza di oggi inerente l'obbligo di green pass sul lavoro, i portuali di Trieste hanno mostrato come, in maniera pacifica ma ferma, si possa rendere attiva una forza corporativa. Hanno chiesto la disapplicazione totale del green pass sul posto di lavoro come condizione per lavorare tutti, altrimenti non lavora nessuno. Il porto di Trieste vale qualcosa? La volontà dei portuali triestini vale qualcosa? Sicuramente vale la capacità di porsi come interlocutore, vedremo in che misura ciò produrrà risultati. Ma nel momento in cui il sindacato nazionale mostra ancora una volta come la «coscienza di classe» sia un mero simulacro, emergono, a Trieste, le volontà di uomini affratellati da un'appartenenza e sostenuti da una comunità. Questo significa «dispiegare una forza» e solo in questa direzione, agli individui dotati di una reale forza contrattuale, sarà consentito manifestar-si con efficacia e al di fuori della Narrazione. Facendo valere, fuori dallo schema novecentesco soreliano della violenza di piazza, la propria volontà e la propria appartenenza, se se ne ha una.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

The Medi Telegraph
Shipping & Intermodal Transport

confetra
Dal 1946

**Data** 15/10/21
**Pagina** 1
**Foglio** 1/1

## Santi: "Per rimettere in moto la portualità italiana serve un gabinetto di guerra"

"I dati parlano chiaro. L'Italia è solo al decimo posto tra i paesi del Mediterraneo per volumi intercettati tra quelli transitanti nel Mediterraneo. Fanno meglio di noi - ha sottolineato Santi - la Grecia, la Spagna ma anche prepotentemente i porti del nord Africa"

Venezia – "L'asse dei traffici marittimi che si sta spostando verso Sud, il Mediterraneo che riconquista la sua centralità polarizzando circa il 20% dei traffici marittimi mondiali e il 27% dei traffici container, le opportunità di realizzazione di nuove infrastrutture che derivano dal Pnrr e dai Fondi del Recovery Plan… **Un quadro positivo che rilancia l'Italia come un grande unico porto**". Lo si legge in una nota diffusa da Federagenti.

"Ma non è così. Dalla relazione che Alessandro Santi, presidente della Federazione Nazionale degli Agenti e dei Raccomandatari Marittimi, ha tenuto questa mattina all'Assemblea generale della categoria in corso a Venezia, **scaturisce un quadro ben diverso e tutt'altro che rassicurante sullo stato di salute della portualità italiana** e sulle sue capacità di sfruttare una contingenza forse unica per il suo rilancio. Un quadro talmente grave da giustificare – secondo Santi – l'istituzione di un "gabinetto di guerra" un centro decisionale dotato di pieni poteri che non sfoci nella solita e inutile cabina di regia".

"I dati parlano chiaro. L'Italia è solo al decimo posto tra i paesi del Mediterraneo per volumi intercettati tra quelli transitanti nel Mediterraneo. Fanno meglio di noi - ha sottolineato Santi - la Grecia, la Spagna ma anche prepotentemente i porti del nord Africa". E ancora: solo il 3% dell'import/export da e per la Cina (prima relazione di import italiana con circa il 20% del volume) che usa porti italiani, transita verso altri paesi europei – **siamo i peggiori: Olanda 49%, Grecia 57%, Belgio 39% e anche Germania (23%).** La World Bank ci colloca al 19 posto (2018) nella statistica del Logistics Performance Index che stima l'efficienza delle catene logistiche dei paesi prendendo in considerazione sia le infrastrutture fisiche che quelle immateriali".

"E infine: **Cassa Depositi e Prestiti stima per le aziende italiane extra costi logistici superiori al 10% rispetto a livello medio dei loro competitor europei.** Un quadro che impedisce all'Italia di cogliere le opportunità post-pandemia, di pensare a servizi in funzione del re-shoring di imprese in Europa o alle conseguenze potenzialmente positive della transizione energetica".

Di qui la richiesta di misure di emergenza nazionale senza precedenti in grado di garantire l'accessibilità dei porti sia dal mare (molti scali corrono incontro a un blocco a causa degli insufficienti dragaggi dei fondali) che da terra (Genova assediata dai Tir e da autostrade disastrate).

E non casualmente Santi ha anche fatto esplicito riferimento a una grande alleanza fra tutto il mondo imprenditoriale che insiste sul cluster marittimo, rendendosi conto per tempo che senza misure di **cambiamento radicale anche i progetti del Recovery Plan non potranno produrre nulla di concreto.**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

portoravennanews.com
Shipping & Transport in the Adriatic Sea

75° confetra Dal 1946

Data 15/10/21
Pagina 1
Foglio 1/1

# Santi (Federagenti): " 'Gabinetto di guerra' per i porti italiani"

**Gli agenti marittimi lanciano la proposta di una vera e propria cabina di regia per gli scali**

**15 Ottobre 2021 - Venezia -** Un "gabinetto di guerra" perché i porti italiani hanno bisogno di fare un salto per afferrare le opportunità di crescita post pandemia. Il presidente di Federagenti, Alessandro Santi dal palco dell'assemblea di Federagenti a Venezia, dal titolo "L'Italia è porto solo se..." lancia la proposta di una vera cabina di regia per i porti, interministeriale, a controllo diretto della presidenza del consiglio dei ministri, con pieni poteri per misure di emergenza senza precedenti.

"L'abbiamo chiamata, provocatoriamente, un gabinetto di guerra in tempi di pace perché serve uno strumento che abbia mezzi non convenzionali per poter operare in un mondo così complesso come quello che si presenta nei prossimi anni - dice Santi -. Abbiamo soldi da investire bene e con i tempi giusti (parlo del NextGenerationEu) ma se non sappiamo mettere a terra le opere, soprattutto su porti e logistica, sarà una débacle. E in realtà se questa cabina di regia avesse lavorato già preventivamente sulla questione green pass forse oggi non saremmo tutti a discuterne in questo modo". Quattro i punti su cui lavorare.

"Il primo è una visione strategica sul Mediterraneo - elenca Santi - perché operiamo in un Mare nostrum in cui stentatamente ci facciamo sentire. Poi c'è la questione della transizione ecologica da gestire con attenzione. Terzo punto le infrastrutture: l'accessibilità nautica con i dragaggi dei porti, e l'accessibilità terrestre. Un porto deve avere pescaggi adeguati e capacità di flusso retrostante, cioè ferrovia, strade, viadotti, ponti, adeguati alla dimensione di traffico che intende fare lato mare, sennò sono strozzature. E poi c'è lo snellimento della burocrazia, indispensabile per portare a termine le opere".
Piena soddisfazione di Confetra.

© *copyright Porto Ravenna News*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Assopostale discute di concorrenza, regolazione e formazione nella sua assemblea

Assopostale si riunirà il prossimo 20 ottobre per la quinta edizione della sua assemblea annuale. L'associazione degli operatori postali privati fondata nel 2017 dedicherà l'incontro di quest'anno, ai temi di concorrenza, regolazione e formazione.

Più nel dettaglio il programma dell'assemblea 2021 tratterà temi come la tutela della concorrenza e la futura regolamentazione del mercato postale e della logistica, oltre alla formazione delle

aziende e dei dipendenti che operano in questi ambiti. "A seguito della recente liberalizzazione del mercato postale delle multe e degli atti giudiziari, infatti, sta assumendo un'importanza primaria l'esigenza di una maggiore sicurezza per tutto il settore e un'attenzione particolare alla formazione delle figure professionali tradizionali ed emergenti" scrive la stessa associazione.

"Concorrenza, regolazione, formazione, sicurezza sono i cardini oggetto del confronto annuale promosso da Assopostale" ha commentato in merito all'evento Guido Nicolini, il presidente di Confetra (cui l'associazione aderisce dal 2018), che interverrà in apertura dei lavori. "C'è un ulteriore elemento che ritengo strategico – ha quindi affermato Nicolini. "Mi riferisco al confronto costante degli organismi governativi con associazioni e confederazioni che rappresentano il mondo produttivo". Dei temi trattati nell'assemblea di Assopostale, ha aggiunto, parleremo anche in occasione della nostra Agorà 2021".

Oltre a Nicolini, al convegno, moderato da Emanuel Bonanni, Segretario Generale Assopostale, interverranno Marco Bussone, Presidente Nazionale UNCEM, Romano Benini e Liano Capicotto, Professori Link Campus University, Fabio Petracci, Vicepresidente CIU Unionquadri e Presidente Centro Studi "Corrado Rossitto", Amedeo Teti, Presidente Associazione Log-i-co, Daniel Giovannetti, Consiglio Direttivo Assopostale e A.d. Società iCarry, Elisabetta Vernoni, Human Resources Director FM Logistic, Matteo Marchiori, Consiglio Direttivo Assopostale e A.d. Società Vendo A, Renato Peditto, Responsabile relazioni istituzionali Consorzio AREL e resp. comm. società Fulmine Group, Carlo Valentinetti, Associato Assopostale e A.d. della società Teknopost.

Presenti anche come ospiti Ivana Nasti, Direttrice della Direzione Postale AgCom, Rosa Salvati, Funzionaria della Direzione Credito, Poste e Turismo della D.G. per la Concorrenza Autorità Antitrust e Francesco Tufarelli, Direttore dell'ufficio per il coordinamento delle politiche dell'Unione Europea Presidenza del Consiglio dei Ministri, dipartimento interessato dall'aggiornamento della Direttiva postale e del "Digital service Act".

La manifestazione, ha aggiunto infine l'associazione, si terrà presso la Link Campus University di Roma, con la quale Assopostale siglerà a margine dell'evento una intesa per definire comuni ambiti

di intervento e di collaborazione sul tema della formazione e del rafforzamento delle competenze del settore.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

The Guardian For 200 years
confetra Dal 1946
Data 15/10/21
Pagina 1
Foglio 1/2

# Italy braced for unrest as Covid pass becomes mandatory for all workers

Strictest vaccine mandate in Europe expected to bring fresh protests and leave some industries struggling with staff shortages

An employee at an optician shop shows her Covid-19 'green pass' a day before it becomes obligatory for all workers either to show proof of vaccination, a negative test or recent recovery from infection to access their workplaces. Photograph: Guglielmo Mangiapane/Reuters

*Angela Giuffrida in Rome*
Thu 14 Oct 2021 15.35 BST

Italy is bracing itself for further unrest and labour market mayhem as the strictest vaccine mandate in Europe takes effect on Friday.

All workers will be obliged to present a coronavirus health pass before entering their workplaces, a move that is expected to leave some industries struggling with staff shortages.

The measure, an expansion of the "green pass" introduced in August, will require public and private sector workers to have had at least one dose of the vaccine, to show proof of a negative test taken within the previous 48 hours or of having recently recovered from Covid-19.

Those who flout the rules face being suspended without pay or fined up to €1,500 (£1,270). Employers face fines for failing to check if staff are complying.

More than 80% of the population over the age of 12 has been double-vaccinated and the majority of Italians have taken the green pass – also required for dining inside restaurants, entering museums, theatres and cinemas, and for use on planes and long-distance trains – in their stride.

However, protests over the workplace rule have gathered pace in recent weeks, with a demonstration in Rome last weekend turning violent as neofascist groups exploited the discontent.

The motive behind Italy's green pass is to boost inoculations and contain infections in the hope of avoiding another lockdown.

Although there was an increase in the number of people booking vaccinations when the measure was first announced, especially among young people, an estimated 2.5 million workers have not yet had the jab. The majority of those refusing the vaccination are over the age of 50.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

The issue has caused divisions among workers, with some vaccinated people choosing to stay away from the workplace due to the presence of non-vaccinated colleagues.

Confindustria, the Italian business lobby, strongly supports the workplace measure. However, various industries are envisaging staff shortages from Friday as workers hold strikes or simply choose to stay home.

Port workers across Italy have threatened to go on strike, while the transport sector is facing a potential shortage of 130,000 workers.

“Out of 400,000 drivers, we estimate that 30% do not have the green pass,” said Ivano Russo, the director general of Confetra, the transport and logistics federation. “On top of that, we fear for the foreign workers, many of whom have been vaccinated with Sputnik or other vaccines not approved by the European or Italian medicines agencies. We therefore foresee a risk of severe blockage in the sector.”

The agriculture sector is facing a similar dilemma with foreign farm workers, the majority coming from eastern Europe, who have had the unapproved Sputnik vaccine.

Meanwhile, an estimated 20% of Italy’s police force are unvaccinated, as are between 10% and 20% of public transport workers.

Bar and restaurant workers also require the pass, although industry officials say vaccine take-up has been high in a sector that was severely affected by lockdowns.

Green pass opponents are planning further protests over the next few days. Meanwhile, CGIL, Italy’s oldest trade union, has organised a demonstration against fascism in Rome on Saturday after its headquarters were ransacked by neofascists during the green pass protests last weekend.

The violence prompted calls for the extreme right party Forza Nuova and other neofascist movements to be banned.

This article was amended on 17 October 2021 because an earlier version said that the new measure will require workers to have been double-vaccinated. In fact the requirement is one dose of the vaccine.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

The New York Times

confetra Dal 1946

Data 15/10/21

Pagina 1

Foglio 1/12

# Covid in Italy: Protests Fizzle as Government Imposes Vaccine Mandate in Workplaces

All public and private sector workers must be vaccinated or take frequent coronavirus tests. Opponents tried to mount protests, but most Italians appeared to accept the rule as necessary.

Italy is the first major European country to require all workers, private and public, to show proof of vaccination, a negative rapid swab test or recent recovery from Covid-19 before returning to offices, schools or hospitals. Employers can verify health passes on a cellphone app.CreditCredit...Guglielmo Mangiapane/Reuters

Italy set a new bar on Friday for major Western democracies seeking to move beyond the pandemic by putting in place a sweeping law that requires the nation's entire work force — public and private — to have government-issued health passes.

The measure requires workers to show proof of vaccination, a negative rapid swab test or recent recovery from Covid-19 before returning to offices, schools, hospitals or other work places.

Under the new rules, those who do not have a Green Pass, as Italy's health pass is called, must take unpaid leave. Employers will be responsible for verifying the certificates, for the most part a cellphone app. Workers risk fines of up to 1,500 euros ($1,760) for not complying.

The law goes further than those in other European countries or the United States in pushing vaccination mandates, which have become central — and hotly contested — parts of government strategies to curb the spread of the coronavirus.

With the step, Italy — the first democracy to have quarantined towns and applied national lockdowns — is again first across a new threshold, making clear that it is willing to use the enormous leverage of the state to try to curb the pandemic and get its economy moving.

President Biden has appealed to private companies to mandate coronavirus vaccinations for employees, asking them to take initiative as an effort that he announced in September to require 80 million U.S. workers to get the shot undergoes a lengthy rule-making process.

China, where more than one billion people are now fully vaccinated, has no qualms about pushing a more forceful stance on vaccines. In August, the authorities in at least 12 Chinese cities warned residents that unvaccinated people could be punished if they are found to be responsible for spreading outbreaks.

Democratically elected governments, however, must balance public health needs with civil liberty concerns and political realities. For many Western governments, that has resulted in refraining from national mandates while seeking other ways to encourage, coax and even mildly coerce people to get vaccinated.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

In Italy, where more than 80 percent of people over age 12 are now fully vaccinated against Covid, the sweeping national mandate has stirred protests among hard-core holdouts.

By late afternoon, protests had sprouted up in Italy's major cities and ports. But unlike a major demonstration of 10,000 vaccine skeptics that was hijacked by right-wing extremists last weekend, they had so far attracted a fraction of the numbers that opponents to the health pass had hoped for. More than anything, they seemed to underscore that the Green Pass was now a fact of Italian life.

The measure has also faced no serious legal challenge, and Prime Minister Mario Draghi and his government say they are confident that the courts will not delay or reverse the law.

Italy has now taken the boldest position in Europe. In France, President Emmanuel Macron has tried to make life uncomfortable for unvaccinated people, requiring a health pass to enter restaurants and for long-distance train travel, for instance, but has mandated vaccines only for some essential workers.

Italy earlier put in place tough requirements for health workers and teachers, significantly increasing vaccination rates in those categories. But to reach the most reluctant unvaccinated workers — an estimated 3.5 million people — the government has now taken one of the Western world's hardest lines.

Government officials say that the measure is already working, and that more than 500,000 previously reluctant people — much higher than expected — have gotten inoculated since the government announced its plan last month.

Anti-vaccine activists and opponents of Italy's new mandate that requires workers to have government-issued proof of vaccination convened sparsely attended and scattered protests around the country's major cities.CreditCredit...Paolo Salmoirago/EPA, via Shutterstock

In the days leading up to the introduction of a mandatory health pass for Italian workers on Friday, anti-vaccine activists and opponents to the measure plotted on chat groups about major demonstrations and "war."

But as of late Friday afternoon, the opponents to the Green Pass, as the health pass is known, had struggled to raise an army.

A week after more than 10,000 vaccine skeptics and other Green Pass opponents staged a Rome demonstration that was infiltrated and turned violent by hard-right extremists, opponents to the Green Pass convened only sparsely attended and scattered protests around the country's major cities. The strikes in its ports also seemed underwhelming.

Rome's Circus Maximus, the ancient chariot-racing track often used for major rallies, dwarfed the couple of hundred protesters who waved banners reading "Liberty" and "The Green Pass Is Just the Beginning" on one end of the field. Hardly any of those present wore masks.

"This measure is by a fascist government," said Stefano Fuccelli, 58, who has resisted getting vaccinated because he said he "did not want to be a lab rat." He equated paying for coronavirus tests in order to go to work to extortion by the state.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Others talked about what they said were better alternatives to the vaccines, like cortisone treatments, and spread false assertions including that inoculations in Turkey had led to the birth of babies with tails and extra limbs.

In Florence, reporters and law enforcement officers outnumbered protesters, some of whom banged bongo drums and came up with creative solutions to get around the Green Pass.

David De Mommio, a 41-year-old furrier from nearby Prato, said that instead of getting vaccinated he would take a swab test every two days to go to work.

“I won’t work on Fridays, to take fewer tests,” he said, adding: “Earning less — is it fair?” He didn’t think it was. “I find it enraging that we have to go through this. It’s a matter of principle.”

Stefania Vangi, a 51-year-old who sanitizes homes for disabled people near Florence, agreed. “I simply don’t want to get vaccinated and I won’t,” she said. “I should still be allowed to work. It’s a fundamental right.”

In Milan, students and anti-Green Pass protesters marched peacefully in separate demonstrations on Friday morning before gathering for a sit-in near a 19th-century arch. Several waved Italian flags.

Hundreds gathered in Turin’s central Piazza Castello in a protest promoted by a committee called “Front of Dissent.”

And in Udine, about 1,600 demonstrators shouted, “No Green Pass!” in front of a fire station and marched through the streets, carrying posters that read, “Vaccinated and unvaccinated together for freedom.”

had been open for less than an hour on Friday, but its owners had already done 15 coronavirus swabs, with many more reservations in the hours, and days, ahead.

“It’s been crazy,” said Anna Laura Pellegrini, a pharmacist, after an exhausting discussion with a customer who demanded an 8 a.m. appointment for a swab on Monday to be able to get to work on time, even though the pharmacy doesn’t open until 8:30.

Ms. Pellegrini took a phone call. “You have to be patient,” she said to the caller.

“It’s been a madhouse,” she told a reporter.

The Italian government’s new requirement that all workers have a health pass does not necessarily mean they have to be vaccinated. Workers can instead get coronavirus swab tests several times a week to stay in their jobs.

And while it’s a financial burden for workers, that volume of swabs could also be a logistical burden for the testing system, which is already experiencing a backlog.

“The bomb exploded today,” said Ms. Pellegrini’s son, Andrea Marinoni, also a pharmacist, who added that people without appointments had been lining up even before the pharmacy opened.

Next week is already even more hectic, he said. “The real chaos will start Monday,” he predicted, noting that the pharmacy had already registered reservations “every three minutes.”

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

The prospect of workers' being not just unable to afford the frequent swabs, but even to book one, has led to objections from Maurizio Landini, the head of the country's largest union.

The government, noting that vaccines are free, has held firm on the Green Pass requirement, and has left it up to workers or their companies to pay for swab tests.

Alessia Barberini, who teaches classical dance, was wondering how she was going to pay for three swabs — each costing around $20 — every week. After a bad reaction to her first dose of the Pfizer vaccine, she is wary of getting a second dose. "I'm very scared now," she said, though she had been "very happy" to be vaccinated.

She said she felt as though she had fallen through the cracks of the health system, because the options open to her — trying another vaccine in a hospital setting after several tests — made her nervous. "I believed in the vaccine," she said. "Now I am perplexed."

Andrea Orlando, Italy's labor minister, said that giving free swab tests to unvaccinated people would undercut incentives for them to get inoculated.

"Making the swab free," he told reporters on Tuesday, "substantially means that those who got a

ROME — Nicola Andreuzzi was one of the first Italians to participate in what on Friday became one of the Western world's most sweeping Covid vaccine mandates, as the Italian government required all workers, public and private, to show their health pass to go to work.

At 5:10 a.m. in a warehouse outside Rome, he showed his health pass to a manager, lowered his head so his boss could take his temperature and then headed to central Rome to repair walls marred by graffiti in Trilussa Square. He said he trusted the government's decision to mandate the vaccine for workers.

"If they tell me to build a wall, I am going to tell them how to do it," he said after sandblasting a wall clean. "But if the experts make vaccine obligatory, I trust them on that."

Around the country, lines formed in front of office buildings and factories as workers and employees waited to have their so-called Green Pass checked. Most used apps on their cellphone. Some had paper printouts with codes that could be scanned.

The morning shift began late for many workers of the ILVA steel works in Taranto, where unions complained that there were not enough entrances or controls to process the more than 8,000 employees.

In some quarters, the government's approach was already yielding results.

Katia Steinhaus, 28, a beautician who is not vaccinated, woke up at 7 on Friday to be first in the line to get a swab test before going to work. But the prospect of having to take a swab test every two days persuaded her to overcome her fear and get a vaccine shot, which she said she was going to book that night.

"Work is the first important thing in life," she said. "I can't do anything anymore."

In Turin, lines formed in front of the main court, where employees had to exhibit their Green Pass and fill out a form certifying that they had not been in recent contact with anyone who has Covid.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

"I think no one should be forced to get a vaccine," said Maxim Turcan, 31, another bartender, as he poured milk fluff in a cappuccino. His employer has known for a while that he is vaccinated and did not check his Green Pass on Friday. "In a democracy, everyone should have the freedom to decide for himself."

Paola Marmo, 73, a psychotherapist, stood at the counter before heading to the office.

"What kind of freedom is that if I send other people to an intensive-care unit?" she asked. Ms. Marmo, like all medical workers, was required months ago to get vaccinated, and said she agreed with the mandate being expanded to everyone. "Everyone should get a vaccine."

Matteo Talamini, a baker who was carrying pounds of butter to make morning pastries, agreed. "I don't see another solution," he said. "It's for everyone's good."

For some presenting their Green Pass on Friday, the requirement came, if anything, too late.

Maria Tisalita, a cleaner whose employer asked to see her Green Pass, said that her sister, who was unvaccinated, had died from the coronavirus two weeks ago.

"I think if she was vaccinated she would have survived," she said. Nevertheless, she said she thought inoculation should be a personal choice — "not something they force you to do."

Port workers in the northeastern coastal city Trieste, one of Italy's largest shipping and transport hubs, gathered on Friday to prevent trucks and workers from gaining access to the port in protest of Italy's new health pass mandate for all workers.

"We are just here peacefully standing before the gate," Sandi Volk, a union leader, said in a telephone interview. "There are few workers inside."

Mr. Volk, who is vaccinated, said that more than 600 of the port's 1,000 workers were protesting the Green Pass on Friday. About 40 percent of Trieste's port workers are estimated to be unvaccinated, the highest of any port.

"Some companies have promised to pay us back for the swabs," he said of coronavirus tests, which are now required every two days for unvaccinated workers. "We won't give up until the government cancels it."

There is no indication that the government will do any such thing.

Some logistics companies in Trieste negotiated with the port workers' unions and offered to pay for the swab tests. But members of other smaller unions rejected the plan and decided not to show up for work, reducing the port's activities.

Officials said the disruption was minimal, though.

"The port works," Massimiliano Fedriga, the president of the Friuli Venezia Giulia region, told the Italian news channel SkyTg24. "Obviously in some areas there will be difficulties and a reduced capacity, but it works."

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

About 200 workers also sought to cause disruptions on Friday in the port of Genoa, in northwestern Italy, where about 20 percent of the roughly 12,000 workers are unvaccinated. The protesters blocked trucks at two of the entrances.

"We are not against the Green Pass per se," said José Nivoi, a leader for the USB autonomous union in Genoa. "But we want the companies to pay for testing for all the port workers and a testing hub inside the port."

As Italy's national mandate came into force, government ministers and politicians were not exempt.

To enter all government buildings — including the opulent Palazzo Montecitorio, where the lower house of Parliament sits, and the Chigi Palace, where the council of ministers gathers — officials had to have a valid Green Pass.

But Gianluigi Paragone, a right-wing senator who has said that he will never show a Green Pass to enter the legislature, was having none of it. Instead, he traveled to Trieste on Friday to participate in a protest over the new policy.

He was one of a small coterie of politicians who raged against the government requirement and challenged the police to enforce the measure.

Davide Barillari, an unvaccinated councilor in Rome's Lazio region, camped out in his office before the law went into effect at midnight, thus avoiding having to take a coronavirus test before entering the building on Friday.

"Oct. 15, 2021: History books will remember this day as the day of shame," Mr. Barillari, said in a video that he posted from his office at midnight.

Mr. Barillari is a former member of the Five Star Movement, an anti-establishment party that came to power in 2018 in part by encouraging skepticism about vaccines.

"I am waiting for the police to tell me I can no longer stay in my office and work," he said on Friday.

Mr. Barillari gained attention this summer when he posted a video in which he pointed a gun — which he said was a toy gun — at his shoulder and argued that getting a Covid vaccine was playing "Russian roulette."

On Friday morning, he posted another video with Sara Cunial — another former Five Star member and lawmaker, who he said was "occupying" the headquarters of the Lazio regional council.

"Resist to exist," Ms. Cunial said.

Frustrated that tens of millions of Americans remain unvaccinated despite broad access to vaccines, President Biden has used the full force of his presidency to push two-thirds of U.S. workers to be inoculated against the coronavirus, reaching into the private sector to mandate that all companies with more than 100 workers require vaccination or weekly testing.

The White House has also mandated shots for health care workers, federal contractors and most federal workers, who could face disciplinary measures if they refuse.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

"We've been patient," Mr. Biden said when he announced the measures in September. "But our patience is wearing thin. And your refusal has cost all of us."

Before the mandates can come into full force, the measures must go through an interagency review process, which could take weeks.

In the meantime, vaccine mandates are facing growing resistance in states whose leaders oppose such requirements and other pandemic restrictions. Gov. Greg Abbott of Texas issued an executive order barring private employers from mandating coronavirus vaccines. And in Florida the state's health department fined Leon County, which includes Tallahassee, for violating a state ban on "vaccine passports."

Like so many other aspects of the pandemic, positions on mandates have been caught up in the swirl of bitter partisan politics, and approaches by states and localities vary wildly.

California's governor issued the nation's first statewide Covid-19 vaccine mandate for schoolchildren, saying they would be required as soon as next fall to be inoculated against the coronavirus to attend public and private schools in the state.

Gov. Gavin Newsom's order adds the coronavirus vaccine to other inoculations, such as for measles and mumps, that are required for nearly seven million students to attend K-12 schools in person. The mandate will first apply to seventh through 12th grades, and then kindergarten through sixth grades, only after the Food and Drug Administration grants full approval to a vaccine for those age groups.

New York issued a vaccine mandate for more than 650,000 hospital and nursing home workers, prompting a flurry of lawsuits across the state, brought by nurses and others who are seeking exemptions.

The vaccination rate among home health workers in New York was about 86 percent as a deadline arrived last week, exceeding the expectations of some union and industry leaders and suggesting that thousands may have made a last-minute decision to be inoculated, according to preliminary state data.

But the state's survey of agencies providing home health care also showed that at least 34,000 workers appeared to have missed the deadline to get vaccinated under the mandate, rendering them unable to work and deepening a labor shortage in the industry.

BRUSSELS — As Italy enforced Europe's most stringent vaccine requirements on Friday, a patchwork of measures across the rest of the continent reflect those nations' domestic politics and potential opposition against such measures.

In more than a dozen of the European Union's 27 countries, some form of a Covid pass is often required for entering indoor public spaces or large events or for long-distance travel as the authorities have tried to nudge more people to be vaccinated and prevent new waves of infection.

In a move similar to Italy's, Slovenia last month began requiring most employees to present a vaccination certificate, proof of recovery from Covid-19 or a negative coronavirus test result at least once a week. Customers visiting grocery shops, pharmacies and emergency medical services are exempt, but the overall vaccination rate for adults has increased from 45 percent to over 58 percent since the measures were brought in.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

In France, which started charging unvaccinated people for Covid-19 tests on Friday, vaccinations are mandatory for health workers, and more than 3,000 who remain unvaccinated have been suspended.

A health pass is also required to sit in restaurants, bars and cafes, to enter cultural venues such as museums, theaters and concert halls, and to attend sports events. And similar measures are in place in Austria, Cyprus, the Netherlands and Portugal, while in Belgium the Brussels region began enforcing a "Covid Safe Ticket" on Friday.

Germany and Greece also require a health pass for hospitality settings.

The requirements have drawn some opposition, including large protests this summer in France, where anti-vaccine sentiments run high. But millions of residents have since gotten vaccinated after the announcement, and public opposition has dwindled.

As vaccination rates have risen, other E.U. countries have lifted such mandates. Portugal, where 86 percent of people are fully vaccinated, lifted the requirements for a digital certificate or a negative test to dine in restaurants this month. In Denmark, where 75 percent of people are fully vaccinated, the authorities stopped requiring a Covid pass in nightclubs last month.

The picture is starkly different farther east. Despite rising new cases, hospitalizations and deaths, most Eastern European nations do not require Covid-19 certificates to enter public places.

Most governments in the region almost entirely relaxed their coronavirus restrictions this summer, and there is little expectation that they will introduce new measures amid fears of a backlash from a frustrated public.

"I don't see governments in Eastern Europe enforcing vaccine incentives or requirements," said Vessela Tcherneva, the deputy director of the European Council on Foreign Relations. "It would be too politically sensitive."

An exception is Slovenia, where the authorities said a health pass was the only way to "keep life normal."

"The only other alternative," Health Minister Janez Poklukar told reporters last week, "was a full lockdown, which none of us can imagine anymore, which none of us want and which we as a society cannot afford anymore."

There is widespread belief in Asia that vaccines are the only way out of the pandemic. This month, when a vaccination center in Tokyo offered 200 walk-in shots for young people, hopefuls queued from the early morning hours, and the line extended for blocks.

In South Korea, when the authorities opened vaccinations to people in their 50s, roughly 10 million simultaneously logged on to a government website to sign up for shots. The system, which was designed to process up to 300,000 requests at a time, temporarily crashed.

And people in poorer nations whose lives were upended by extended lockdowns have felt they had no choice but to get vaccinated.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

"If I get sick, I don't get money," said Arisman, 35, a motorcycle taxi driver in Jakarta, Indonesia, who got his second shot of the Chinese-made Sinovac vaccine in July because his job involved contact with many people. "If I don't work, I don't get money."

Countries in the Asia-Pacific region, once lauded for their pandemic response, initially struggled to get their Covid vaccination programs off the ground as the United States and Europe ramped up theirs. Now, many of those laggards are speeding ahead, lifting hopes of a return to normality in nations resigned to repeated lockdowns and onerous restrictions.

Risks remain, since most of the countries do not manufacture their own vaccines and could face supply problems if their governments approve boosters. And in Southeast Asia the rollout has been slow and uneven. But for much of the region, the shift has been striking.

That has been in part because vaccines were never a polarizing issue in Asia-Pacific.

Although each country has had to contend with its own anti-vaccine movements, they have been relatively small. They have never benefited from an ecosystem — sympathetic media, advocacy groups and politicians — that has allowed misinformation to influence the populace.

Overall, most Asians have trusted their governments to do the right thing, and they were willing to put the needs of the community over their individual freedoms.

The lack of social safety nets in many Asian countries also motivated many governments to roll out the vaccines quickly, said Tikki Pangestu, a co-chair of the Asia-Pacific Immunization Coalition, a group that assesses Covid-19 vaccine preparedness.

"At the end of the day," he said, "if they don't do it, they're going to end up with social unrest, which is the last thing they want."

Lockdowns in the West began with Italy.

In late January 2020, in the early weeks of the coronavirus outbreak, the world looked on transfixed as China locked down an entire city to try to contain the spread. That was Wuhan, the city of 11 million where the virus was first found.

It was hard to imagine such a thing happening in the West, but just months later, something like it did, when Italy locked down towns and then regions like Lombardy and Veneto in early March 2020.

It was a foreshadowing of what life would soon look like across the globe. Restrictions on movement and gatherings were eventually expanded nationwide, with people allowed to leave home only for work and to gather essentials.

The lockdown lasted three months. Through vigilance and hard-won medical expertise, the country was able to turn the situation around by July 2020.

But Italy has been hit hard by the pandemic, recording more than 130,000 deaths, many of them in those early days. And the lockdown imposed in March 2020 was only the first.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

A year after it was ordered, the Italian government announced new restrictions, with Prime Minister Mario Draghi warning of a "new wave of contagion" driven by more infectious variants of the virus.

In Rome, where life had resumed with the lifting of earlier restrictions, the streets were once again empty, the schools and restaurants closed, and Easter services canceled.

That lockdown, too, was eventually lifted. But now Italy, criticized early in the pandemic for not moving more quickly to contain the virus, appears determined to keep ahead of it.

Over the summer, the government said it would require people to show proof of vaccination or a recent negative test if they wanted to participate in certain social activities, including indoor dining, visiting museums and attending shows.

The new requirement that workers in Italy present a health pass to earn a salary threatened to set off protests across the country on Friday.

Last weekend, a demonstration of 10,000 opponents to the so-called Green Pass was hijacked by right-wing extremists and turned violent, prompting questions about lax policing and, more broadly, forcing Italy to once again reckon with its fascist legacy.

The violent neofascist group Forza Nuova, partly inspired by the January assault on the U.S. Capitol building, sought to divert the march to attack the headquarters of the country's largest worker union, which was ransacked.

Protesters clashed with police officers under clouds of tear gas and the spray of water cannons. Nearly 40 officers were injured, and about a dozen extremists were arrested.

One of the ransackers took off his shirt and exposed across his back an eagle tattoo associated with fascist movements. Others burst into an emergency room and assaulted a nurse. The protests grew worrisome enough to prompt the evacuation of House Speaker Nancy Pelosi, who was in Rome to meet Pope Francis, from a Mass at a nearby church.

A judge who signed arrest warrants for Forza Nuova members said that "they wanted to reach the institutions." Roberto Fiore, a founder of the group, has called Ashli Babbitt, the woman killed in the assault on the U.S. Capitol, "the first heroine of the American people's revolution."

The images of fascists bashing police officers and smashing windows of a left-wing workers' union were an unsettling echo of the fascist attacks on Communist groups that helped bring Mussolini to power a century ago. The acts prompted condemnation across the political spectrum.

A Telegram group, "No Green Pass, We'll Win Together," made up of about 30,000 members, has talked about a coming "war" and strikes and sickouts.

Italy's interior minister has acknowledged that something went wrong last weekend, and Italian officials said that controls would be much tighter on Friday.

The Democratic Party filed a motion in Parliament to disband neofascist groups, saying that it was time to "end ambiguity about fascism" in Italy. Conservative politicians, worried about upcoming municipal elections across the country, also sought to distance themselves from the violence.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Mr. Draghi said on Tuesday that the government was looking into the possibility of disbanding Forza Nuova.

Ernesto Milani, a baker in the northern Italian city of Rovigo, is skeptical about the coronavirus vaccines. He thinks they are too experimental and worries about side effects. And he thinks the

Mr. Milani is shuttering his bakery in protest of the new requirement that people in Italy who want to work must have a health pass showing proof of vaccination, a negative coronavirus test or proof of recent recovery from Covid-19.

“Giving in to the Green Pass means giving in to blackmail,” he said.

But if Mr. Milani wants to work, give in he must. Prime Minister Mario Draghi is requiring all workers to get with the government program.

Some unions and labor associations warned that this could prove disastrous.

“We are naturally very worried, because almost a third of our work force does not have a Green Pass,” Ivano Russo, the director general at Italy’s largest association of truck drivers, couriers and logistics operators, said in a telephone interview.

Twenty-five to 30 percent of Italy’s logistics workers have not been vaccinated, and given that Italians have had plenty of opportunities to get a shot, they may have no intention of doing so, he said.

“We need to be pragmatic,” Mr. Russo said. “We agree that we have to protect people’s health, but truck drivers drive alone and could even avoid getting off their vans or trucks like they did during the first lockdown. Imagine Italian supermarkets with a third of the shelves empty. That could happen.”

Already, Milanese workers were planning to strike over the Green Passes. And in Rome the public transportation company, already in disarray, acknowledged that a large chunk of its workers are not vaccinated. In Trieste and Genoa, two of Italy’s major ports, workers have staged strikes to demand that the government pay for their swab tests.

José Nivoi, a union representative for Genoa’s port workers, said that about 20 percent were not vaccinated and that the Green Pass would create divisions among them.

“You are putting thousands of family in a condition of distress,” he said.

Prime Minister Mario Draghi, who has led Italy out of its worst days of the pandemic and toward recovery, most recently pushing a mandate for all workers in the country to carry a health pass, has a reputation for getting things done.

As the European Central Bank president, he famously helped save the euro, declaring that he would do “whatever it takes” for the European Union’s currency to survive. Since becoming prime minister in February after a political crisis, he has enjoyed widespread support across the political spectrum.

The once formidable populists who used to spur vaccine skeptics now back his government.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Matteo Salvini, the leader of the hard-right, but increasingly moderate League party, condemned the violence of protests last weekend over the Green Passes.

Mr. Salvini still opposes vaccination mandates, but he has thanked people who have gotten the shots and has limited his political pressure to urging the government to pay for virus tests for unvaccinated people. He also wants to extend the validity of the rapid swab tests to three days from two to avoid "chaos and firings."

Beppe Grillo, the founder of the once-powerful Five Star Movement, which gained anti-establishment credibility and rose to prominence partly by spreading skepticism about vaccines generally, has also limited himself to pressing for free swab tests.

So far, Mr. Draghi, who is eager to get the health crisis behind him so that he can focus on Italy's economic recovery and a once-in-a-generation bailout from the European Union, has not budged.

Giorgia Meloni, the leader of the hard-right Brothers of Italy party, which has stayed outside the government coalition, has vacuumed up opposition voters. And with her former competitors for right-wing voters handcuffed by the realities of coalition politics and governing, she has risen sharply in the polls.

But the violent protests by fascist groups during the Green Pass protest last week put Ms. Meloni in a tough spot. While she maintained her vehement opposition to vaccine requirements, she was forced to distance herself from the violence, saying that her party had "no space" for "nostalgia for fascism, racism or antisemitism."

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ANSAit

confetra Dal 1946

Data 15/10/21

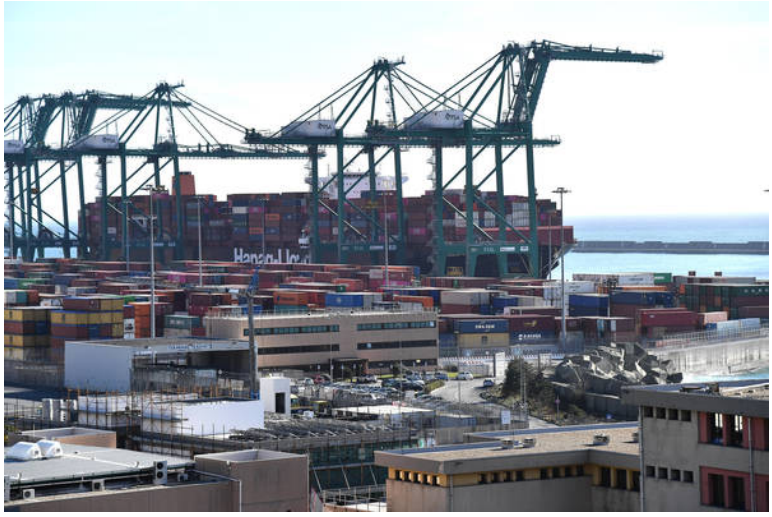
Pagina 1

Foglio 1/1

# Santi (Federagenti), Gabinetto di guerra per far correre i porti

**"Serve una struttura interministeriale con pieni poteri"**

**15 ottobre, 19:08**



(ANSA) - VENEZIA, 15 OTT - Un "gabinetto di guerra" perché i porti italiani hanno bisogno di fare un salto per afferrare le opportunità di crescita post pandemia. Il presidente di Federagenti, Alessandro Santi dal palco dell'assemblea di Federagenti, la federazione nazionale degli agenti marittimi, a Venezia, dal titolo "L'Italia è porto solo se..." lancia la proposta di una vera cabina di regia per i porti, interministeriale, a controllo diretto della presidenza del consiglio dei ministri, con pieni poteri per misure di emergenza senza precedenti. "L'abbiamo chiamata, provocatoriamente, un gabinetto di guerra in tempi di pace perché serve uno strumento che abbia mezzi non convenzionali per poter operare in un mondo così complesso come quello che si presenta nei prossimi anni - dice Santi -. Abbiamo soldi da investire bene e con i tempi giusti (parlo del NextGenerationEu) ma se non sappiamo mettere a terra le opere, soprattutto su porti e logistica, sarà una débacle. E in realtà se questa cabina di regia avesse lavorato già preventivamente sulla questione green pass forse oggi non saremmo tutti a discuterne in questo modo". Quattro i punti su cui lavorare. "Il primo è una visione strategica sul Mediterraneo - elenca Santi - perché operiamo in un Mare nostrum in cui stentatamente ci facciamo sentire. Poi c'è la questione della transizione ecologica da gestire con attenzione. Terzo punto le infrastrutture: l'accessibilità nautica con i dragaggi dei porti, e l'accessibilità terrestre. Un porto deve avere pescaggi adeguati e capacità di flusso retrostante, cioè ferrovia, strade, viadotti, ponti, adeguati alla dimensione di traffico che intende fare lato mare, sennò sono strozzature. E poi c'è lo snellimento della burocrazia, indispensabile per portare a termine le opere". Santi sottolinea un dato: l'Italia è il sestultimo Paese su 28 in termini di capacità di portare a termine le opere e utilizzare i fondi europei e impieghiamo 6 anni e mezzo circa da quando iniziamo un progetto per arrivare alla conclusione per le opere infrastrutturali portuali: "Per il 2026 (la data fissata per concludere le opere del Pnrr, ndr) siamo già corti". (ANSA).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Assopostale tra concorrenza, regolazione e formazione

**Il 20 ottobre l'assemblea del'associazta di Confetra**

**15 Ottobre 2021 - Roma -** Assopostale discute di concorrenza, regolazione e formazione nella sua assemblea Assopostale si riunirà il prossimo 20 ottobre per la quinta edizione della sua assemblea annuale. L'associazione degli operatori postali privati fondata nel 2017 dedicherà l'incontro di quest'anno, ai temi di concorrenza, regolazione e formazione.

Più nel dettaglio il programma dell'assemblea 2021 tratterà temi come la tutela della concorrenza e la futura regolamentazione del mercato postale e della logistica, oltre alla formazione delle aziende e dei dipendenti che operano in questi ambiti. "A seguito della recente liberalizzazione del mercato postale delle multe e degli atti giudiziari, infatti, sta assumendo un'importanza primaria l'esigenza di una maggiore sicurezza per tutto il settore e un'attenzione particolare alla formazione delle figure professionali tradizionali ed emergenti" scrive la stessa associazione.

"Concorrenza, regolazione, formazione, sicurezza sono i cardini oggetto del confronto annuale promosso da Assopostale" ha commentato in merito all'evento Guido Nicolini, il presidente di Confetra (cui l'associazione aderisce dal 2018), che interverrà in apertura dei lavori. "C'è un ulteriore elemento che ritengo strategico – ha quindi affermato Nicolini. "Mi riferisco al confronto costante degli organismi governativi con associazioni e confederazioni che rappresentano il mondo produttivo". Dei temi trattati nell'assemblea di Assopostale, ha aggiunto, parleremo anche in occasione della nostra Agorà 2021".

Oltre a Nicolini, al convegno, moderato da Emanuel Bonanni, Segretario Generale Assopostale, interverranno Marco Bussone, Presidente Nazionale UNCEM, Romano Benini e Liano Capicotto, Professori Link Campus University, Fabio Petracci, Vicepresidente CIU Unionquadri e Presidente Centro Studi "Corrado Rossitto", Amedeo Teti, Presidente Associazione Log-i-co, Daniel Giovannetti, Consiglio Direttivo Assopostale e A.d. Società iCarry, Elisabetta Vernoni, Human Resources Director FM Logistic, Matteo Marchiori, Consiglio Direttivo Assopostale e A.d. Società Vendo A, Renato Peditto, Responsabile relazioni istituzionali Consorzio AREL e resp. comm. società Fulmine Group, Carlo Valentinetti, Associato Assopostale e A.d. della società Teknopost. Presenti anche come ospiti Ivana Nasti, Direttrice della Direzione Postale AgCom, Rosa Salvati, Funzionaria della Direzione Credito, Poste e Turismo della D.G. per la Concorrenza Autorità Antitrust e Francesco Tufarelli, Direttore dell'ufficio per il coordinamento delle politiche dell'Unione Europea Presidenza del Consiglio dei Ministri, dipartimento interessato

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

dall'aggiornamento della Direttiva postale e del "Digital service Act".
La manifestazione, ha aggiunto infine l'associazione, si terrà presso la Link Campus University di Roma, con la quale Assopostale siglerà a margine dell'evento una intesa per definire comuni ambiti di intervento e di collaborazione sul tema della formazione e del rafforzamento delle competenze del settore.

© *copyright Porto Ravenna News*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

## Assopostale-Confetra: Postale privato e logistica, le sfide del mercato

**"L'osservatorio del mercato postale e della logistica: Concorrenza, Regolazione e Formazione". E' il tema dell'Assemblea annuale Assopostale - Concorrenza, regolazione e formazione: le aziende del mercato postale privato e della logistica insieme per affrontare le prossime sfide.**

**Roma** – Al via la quinta edizione dell'**Assemblea annuale Assopostale**, associazione degli operatori postali privati fondata nel 2017, che si terrà mercoledì 20 ottobre, ore 10,30, sul tema **"L'osservatorio del mercato postale e della logistica: Concorrenza, Regolazione e Formazione",** presso la **Link Campus University di Roma. A** margine dell'evento, verrà siglata l'intesa anche in ragione di una intesa tra Assopostale e Link Campus University, volta a definire comuni ambiti di intervento e di collaborazione sul tema della formazione e del rafforzamento delle competenze del settore.

Da cinque anni l'Assemblea Assopostale, organizzata in occasione della giornata mondiale della posta, rappresenta un'occasione di confronto tra le Istituzioni e i principali operatori del mercato postale e della logistica. Tra i temi da trattare, la tutela della concorrenza e la futura regolamentazione del mercato postale e della logistica, oltre alla formazione delle aziende e dei dipendenti che operano in questi ambiti.

A seguito della recente liberalizzazione del mercato postale delle multe e degli atti giudiziari, infatti, sta assumendo un'importanza primaria l'esigenza di una maggiore sicurezza per tutto il settore e un'attenzione particolare alla formazione delle figure professionali tradizionali ed emergenti.

Ospiti dell'incontro Ivana Nasti, Direttrice della Direzione Postale dell'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni AgCom, Rosa Salvati, Funzionaria della Direzione Credito, Poste e Turismo della D.G. per la Concorrenza Autorità Antitrust e Francesco Tufarelli, Direttore dell'ufficio per il coordinamento delle politiche dell'Unione Europea Presidenza del Consiglio dei Ministri, dipartimento interessato dall'aggiornamento della Direttiva postale e del "Digital service Act".

Moderato da Emanuel Bonanni, Segretario Generale Assopostale, al convegno interverranno Guido Nicolini, Presidente Confetra, Marco Bussone, Presidente Nazionale UNCEM, Romano Benini e Liano Capicotto, Professori Link Campus University, Fabio Petracci, Vicepresidente CIU Unionquadri e Presidente Centro Studi "Corrado Rossitto", Amedeo Teti, Presidente Associazione Log-i-co, Daniel Giovannetti, Consiglio Direttivo Assopostale e A.d. Società iCarry, Elisabetta Vernoni, Human Resources Director FM Logistic, Matteo Marchiori, Consiglio Direttivo Assopostale e A.d. Società Vendo A, Renato Peditto, Responsabile relazioni istituzionali Consorzio AREL e resp. comm. società Fulmine Group, Carlo Valentinetti, Associato Assopostale e A.d. della società Teknopost.

In merito all'evento, **Guido Nicolini, presidente Confetra**, che interverrà in apertura dei lavori dichiara: "**Concorrenza, regolazione, formazione, sicurezza sono i cardini oggetto del confronto annuale promosso da Assopostale**. **Quattro temi di primaria importanza per gli operatori postali privati e per tutta la logistica nazionale.** C'è un ulteriore elemento che ritengo strategico, soprattutto in un momento come quello attuale dove **abbiamo importantissimi investimenti definiti dal PNRR, ma anche forti tensioni nel settore logistico**. Mi riferisco al **confronto costante degli**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**organismi governativi con associazioni e confederazioni che rappresentano il mondo produttivo**. **È necessario che le decisioni non vengano calate dall'alto**, ma che ci sia un **confronto preventivo affinché ogni provvedimento possa veramente sviluppare il massimo dell'efficacia**, senza bloccarsi al primo scoglio che incontra. Di questi temi parleremo anche in occasione della nostra Agorà 2021".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Assemblea annuale Assopostale: aziende di mercato postale privato e logistica insieme per affrontare le prossime sfide

(FERPRESS) – Roma, 18 OTT – Mercoledì 20 ottobre -alle ore 10,30 – si terrà la quinta edizione dell'Assemblea annuale Assopostale, associazione di operatori postali privati fondata nel 2017, su tema "L'osservatorio del mercato postale e della logistica: Concorrenza, Regolazione e Formazione".

La manifestazione si terrà presso la Link Campus University di Roma anche in ragione di una intesa tra Assopostale e Link Campus University, che verrà siglata a margine dell'evento, volta a definire comuni ambiti di intervento e di collaborazione sul tema della formazione e del rafforzamento delle competenze del settore.
Da cinque anni l'Assemblea Assopostale, organizzata in occasione della giornata mondiale della posta, rappresenta un'occasione di confronto tra le Istituzioni e i principali operatori del mercato postale e della logistica. Tra i temi da trattare, la tutela della concorrenza e la futura regolamentazione del mercato postale e della logistica, oltre alla formazione delle aziende e dei dipendenti che operano in questi ambiti.
A seguito della recente liberalizzazione del mercato postale delle multe e degli atti giudiziari, infatti, sta assumendo un'importanza primaria l'esigenza di una maggiore sicurezza per tutto il settore e un'attenzione particolare alla formazione delle figure professionali tradizionali ed emergenti.

Ospiti dell'incontro Ivana Nasti, Direttrice della Direzione Postale dell'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni AgCom, Rosa Salvati, Funzionaria della Direzione Credito, Poste e Turismo della D.G. per la Concorrenza Autorità Antitrust e Francesco Tufarelli, Direttore dell'ufficio per il coordinamento delle politiche dell'Unione Europea Presidenza del Consiglio dei Ministri, dipartimento interessato dall'aggiornamento della Direttiva postale e del "Digital service Act".

Moderato da Emanuel Bonanni, Segretario Generale Assopostale, al convegno interverranno Guido Nicolini, Presidente Confetra, Marco Bussone, Presidente Nazionale UNCEM, Romano Benini e Liano Capicotto, Professori Link Campus University, Fabio Petracci, Vicepresidente CIU Unionquadri e Presidente Centro Studi "Corrado Rossitto", Amedeo Teti, Presidente Associazione Log-i-co, Daniel Giovannetti, Consiglio Direttivo Assopostale e A.d. Società iCarry, Elisabetta Vernoni, Human Resources Director FM Logistic, Matteo Marchiori, Consiglio Direttivo Assopostale e A.d. Società Vendo A, Renato Peditto, Responsabile relazioni istituzionali Consorzio AREL e resp. comm. società Fulmine Group, Carlo Valentinetti, Associato Assopostale e A.d. della società Teknopost.

In merito all'evento, Guido Nicolini, Presidente Confetra, che interverrà in apertura dei lavori dichiara: "Concorrenza, regolazione, formazione, sicurezza sono i cardini oggetto del confronto annuale promosso da Assopostale. Quattro temi di primaria importanza per gli operatori postali privati e per tutta la logistica nazionale. C'è un ulteriore elemento che ritengo strategico, soprattutto in un momento come quello attuale dove abbiamo importantissimi investimenti definiti dal Pnrr, ma anche forti tensioni nel settore logistico. Mi riferisco al confronto costante degli organismi governativi con associazioni e confederazioni che rappresentano il mondo produttivo. È necessario che le decisioni non vengano calate dall'alto, ma che ci sia un confronto preventivo affinché ogni provvedimento possa veramente sviluppare il massimo dell'efficacia, senza bloccarsi al primo scoglio che incontra.
Di questi temi parleremo anche in occasione della nostra Agorà 2021".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Mercato postale privato, le aziende si incontrano all'assemblea Assopostale

L'evento si terrà a Roma mercoledì 20 ottobre presso la Link Campus University

Si terrà mercoledì 20 ottobre alle ore 10,30 la quinta edizione dell'assemblea annuale Assopostale, associazione di operatori postali privati fondata nel 2017, su tema "**L'osservatorio del mercato postale e della logistica: Concorrenza, Regolazione e Formazione**". La manifestazione avrà luogo presso la Link Campus University di Roma anche in ragione di una intesa tra Assopostale e Link Campus University, che verrà siglata a margine dell'evento, volta a definire comuni ambiti di intervento e di collaborazione sul tema della formazione e del rafforzamento delle competenze del settore.

Da cinque anni l'assemblea Assopostale, organizzata in occasione della giornata mondiale della posta, rappresenta un'occasione di confronto tra le Istituzioni e i principali operatori del mercato postale e della logistica. Tra i temi da trattare, la tutela della concorrenza e la futura regolamentazione del mercato postale e della logistica, oltre alla formazione delle aziende e dei dipendenti che operano in questi ambiti. A seguito della recente liberalizzazione del mercato postale delle multe e degli atti giudiziari, infatti, sta assumendo un'importanza primaria l'esigenza di una maggiore sicurezza per tutto il settore e un'attenzione particolare alla formazione delle figure professionali tradizionali ed emergenti.

Ospiti dell'incontro Ivana Nasti, direttrice della Direzione Postale dell'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni AgCom, Rosa Salvati, funzionaria della Direzione Credito, Poste e Turismo della D.G. per la Concorrenza Autorità Antitrust e Francesco Tufarelli, direttore dell'ufficio per il coordinamento delle politiche dell'Unione Europea Presidenza del Consiglio dei Ministri, dipartimento interessato dall'aggiornamento della Direttiva postale e del "Digital service Act".

Moderato da Emanuel Bonanni, segretario generale Assopostale, al convegno interverranno Guido Nicolini, presidente Confetra, Marco Bussone, presidente Nazionale UNCEM, Romano Benini e Liano Capicotto, Professori Link Campus University, Fabio Petracci, vicepresidente CIU Unionquadri e presidente Centro Studi "Corrado Rossitto", Amedeo Teti, Presidente Associazione Log-i-co, Daniel Giovannetti, Consiglio Direttivo Assopostale e A.d. Società iCarry, Elisabetta Vernoni, Human Resources Director FM Logistic, Matteo Marchiori, Consiglio Direttivo Assopostale e A.d. Società Vendo A, Renato Peditto, Responsabile relazioni istituzionali Consorzio AREL e resp. comm. società Fulmine Group, Carlo Valentinetti, Associato Assopostale e A.d. della società Teknopost.

In merito all'evento, Guido Nicolini, presidente Confetra, che interverrà in apertura dei lavori dichiara: "Concorrenza, regolazione, formazione, sicurezza sono i cardini oggetto del confronto annuale promosso da Assopostale. Quattro temi di primaria importanza per gli operatori postali privati e per tutta la logistica nazionale. C'è un ulteriore elemento che ritengo strategico, soprattutto in un momento come quello attuale dove abbiamo importantissimi investimenti definiti dal Pnrr, ma

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

anche forti tensioni nel settore logistico. Mi riferisco al confronto costante degli organismi governativi con associazioni e confederazioni che rappresentano il mondo produttivo. È necessario che le decisioni non vengano calate dall'alto, ma che ci sia un confronto preventivo affinché ogni provvedimento possa veramente sviluppare il massimo dell'efficacia, senza bloccarsi al primo scoglio che incontra. Di questi temi parleremo anche in occasione della nostra Agorà 2021".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Osservatorio del mercato postale e della logistica

ROMA – “L’osservatorio del mercato postale e della logistica: Concorrenza, Regolazione e Formazione” è il tema della quinta edizione dell’Assemblea annuale Assopostale, associazione di operatori postali privati fondata nel 2017, che si terrà mercoledì 20 Ottobre alle ore 10,30.

La manifestazione si svolgerà presso la Link Campus University di Roma anche

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

in ragione di una intesa tra Assopostale e Link Campus University, che verrà siglata a margine dell'evento, volta a definire comuni ambiti di intervento e di collaborazione sul tema della formazione e del rafforzamento delle competenze del settore.
Da cinque anni l'Assemblea Assopostale, organizzata in occasione della giornata mondiale della posta, rappresenta un'occasione di confronto tra le Istituzioni e i principali operatori del mercato postale e della logistica. Tra i temi da trattare, la tutela della concorrenza e la futura regolamentazione del mercato postale e della logistica, oltre alla formazione delle aziende e dei dipendenti che operano in questi ambiti.
A seguito della recente liberalizzazione del mercato postale delle multe e degli atti giudiziari, infatti, sta assumendo un'importanza primaria l'esigenza di una maggiore sicurezza per tutto il settore e un'attenzione particolare alla formazione delle figure professionali tradizionali ed emergenti.
Ospiti dell'incontro Ivana Nasti, direttrice della Direzione Postale dell'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni AgCom, Rosa Salvati, funzionaria della Direzione Credito, Poste e Turismo della D.G. per la Concorrenza Autorità Antitrust e Francesco Tufarelli, direttore dell'ufficio per il coordinamento delle politiche dell'Unione Europea Presidenza del Consiglio dei Ministri, dipartimento interessato dall'aggiornamento della Direttiva postale e del "Digital service Act".
Moderato da Emanuel Bonanni, segretario generale Assopostale, al convegno interverranno Guido Nicolini, presidente Confetra, Marco Bussone, presidente Nazionale UNCEM, Romano Benini e Liano Capicotto, professori Link Campus University, Fabio Petracci, vicepresidente CIU Unionquadri e presidente Centro Studi "Corrado Rossitto", Amedeo Teti, presidente Associazione Log-i-co, Daniel Giovannetti, Consiglio Direttivo Assopostale e A.d. Società iCarry, Elisabetta Vernoni, Human Resources Director FM Logistic, Matteo Marchiori, Consiglio direttivo Assopostale e A.d. Società Vendo A, Renato Peditto, responsabile relazioni istituzionali Consorzio AREL e resp. comm. società Fulmine Group, Carlo Valentinetti, Associato Assopostale e A.d. della società Teknopost.
In merito all'evento, Guido Nicolini, presidente Confetra, che interverrà in apertura dei lavori dichiara: "Concorrenza, regolazione, formazione, sicurezza sono i cardini oggetto del confronto annuale promosso da Assopostale. Quattro temi di primaria importanza per gli operatori postali privati e per tutta la logistica nazionale. C'è un ulteriore elemento che

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ritengo strategico, soprattutto in un momento come quello attuale dove abbiamo importantissimi investimenti definiti dal Pnrr, ma anche forti tensioni nel settore logistico. Mi riferisco al confronto costante degli organismi governativi con associazioni e confederazioni che rappresentano il mondo produttivo. È necessario che le decisioni non vengano calate dall'alto, ma che ci sia un confronto preventivo affinché ogni provvedimento possa veramente sviluppare il massimo dell'efficacia, senza bloccarsi al primo scoglio che incontra. Di questi temi parleremo anche in occasione della nostra Agorà 2021".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

VACCARI news
la filatelia in tempo reale

75° confetra
Dal 1946

**Data** 18/10/21

**Pagina** 1

**Foglio** 1/1

## Concorrenza, regolazione e formazione sono gli aspetti che verranno sviluppati durante l'incontro voluto da Assopostale e Confetra. Si svolgerà a Roma il 20 ottobre

"L'osservatorio del mercato postale e della logistica: concorrenza, regolazione e formazione". È il tema dell'incontro che si svolgerà il 20 ottobre dalle ore 10.30 presso la Link campus university di Roma, in via del Casale di San Pio V 44. A proporlo, Assopostale e Confetra con il patrocinio dell'Unione nazionale comuni comunità enti montani.

Due i momenti previsti, moderati dal segretario generale di Assopostale Emanuel Bonanni. Prima interverranno il presidente di Assopostale e amministratore delegato di Sailpost Valterio Castelli, il direttore del master in Management delle politiche e dei servizi per il lavoro presso l'Università ospite Romano Benini, il presidente di Confetra Guido Nicolini, il docente in Controllo di gestione, costo del lavoro e analisi di bilancio Liano Capicotto. Poi è prevista la tavola rotonda "Welfare e innovazione per lo sviluppo del settore postale della logistica". Concluderà il direttore dell'ufficio per il coordinamento delle politiche dell'Unione Europea presso la Presidenza del Consiglio dei ministri Francesco Tufarelli.

Due le modalità di partecipazione, entrambe gratuite: la presenza fisica (occorre prenotarsi scrivendo a segretariogenerale@assopostale.it) e quella digitale (via Google meet).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Al via la quinta assemblea annuale di Assopostale

Mercoledì 20 ottobre, alle ore 10,30, si terrà la quinta edizione dell'Assemblea annuale Assopostale, associazione di operatori postali privati fondata nel 2017, su tema **"L'osservatorio del mercato postale e della logistica: Concorrenza, Regolazione e Formazione".** La manifestazione si terrà presso la Link Campus University di Roma anche in ragione di una intesa tra Assopostale e Link Campus University, che verrà siglata a margine dell'evento, destinata a definire comuni ambiti di intervento e di collaborazione sul tema della formazione e del rafforzamento delle competenze del settore.

Da cinque anni l'assemblea Assopostale, organizzata in occasione della giornata mondiale della posta, rappresenta un'occasione di confronto tra le Istituzioni e i principali operatori del mercato postale e della logistica. Tra i temi da trattare, la tutela della concorrenza e la futura regolamentazione del mercato postale e della logistica, oltre alla formazione delle aziende e dei dipendenti che operano in questi ambiti.

A seguito della recente liberalizzazione del mercato postale delle multe e degli atti giudiziari, infatti, sta assumendo un'importanza primaria l'esigenza di una maggiore sicurezza per tutto il settore e un'attenzione particolare alla formazione delle figure professionali tradizionali ed emergenti.

Ospiti dell'incontro **Ivana Nasti,** direttrice della Direzione Postale dell'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni AgCom, **Rosa Salvati**, funzionaria della Direzione Credito, Poste e Turismo della D.G. per la Concorrenza Autorità Antitrust e **Francesco**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**Tufarelli**, direttore dell'ufficio per il coordinamento delle politiche dell'Unione Europea Presidenza del Consiglio dei Ministri, dipartimento interessato dall'aggiornamento della Direttiva postale e del "Digital service Act".

Moderato da **Emanuel Bonanni**, segretario generale Assopostale, al convegno interverranno **Guido Nicolini,** presidente Confetra, **Marco Bussone**, presidente nazionale UNCEM**, Romano Benini e Liano Capicotto**, professori Link Campus University, **Fabio Petracci**, vicepresidente CIU Unionquadri e presidente Centro Studi "Corrado Rossitto", **Amedeo Teti**, presidente Associazione Log-i-co, **Daniel Giovannetti**, Consiglio Direttivo Assopostale e Ad della Società iCarry, **Elisabetta Vernoni**, Human Resources Director FM Logistic, **Matteo Marchiori**, Consiglio Direttivo Assopostale e A.d. Società Vendo A, **Renato Peditto**, responsabile delle relazioni istituzionali Consorzio AREL e resp. comm. società Fulmine Group, **Carlo Valentinetti**, associato Assopostale e A.d. della società Teknopost.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Logistica e concorrenza alla quinta assemblea Assopostale

## Si svolgerà mercoledì 20 ottobre alla Link campus university di Roma

Via alla quinta edizione dell'assemblea annuale Assopostale, l'associazione degli operatori postali privati fondata nel 2017 da Citypost, Globe Postal Service ed Express Group. L'assemblea, che si terrà mercoledì 20 ottobre alle 10:30 presso la Link campus university di Roma tratterà il tema "L'osservatorio del mercato postale e della logistica: concorrenza, regolazione e formazione". A margine dell'evento, verrà siglata l'intesa tra Assopostale e Link campus university: l'obiettivo è definire degli ambiti comuni di collaborazione sul tema della formazione e del rafforzamento delle competenze del settore.

L'assemblea di Assopostale, come ogni anno organizzata in occasione della giornata mondiale della Posta, rappresenta un'occasione di confronto tra le istituzioni e i principali operatori del mercato postale e della logistica. Tra i temi che verranno trattati quest'anno, la tutela della concorrenza e la futura regolamentazione del mercato postale e della logistica, oltre alla formazione delle aziende e dei dipendenti che operano in questi ambiti.

Dopo la recente liberalizzazione del mercato postale delle multe e degli atti giudiziari, infatti, sta assumendo importanza primaria l'esigenza di una maggiore sicurezza per tutto il settore e un'attenzione particolare alla formazione delle figure professionali tradizionali ed emergenti.

Dal 2018 è molto stretto il legame tra l'organizzazione di riferimento per gli operatori postali abilitati in Italia e Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, di cui Assopostale è entrata a far parte nel 2018. Non a caso, l'intervento di apertura dei lavori della quinta assemblea è affidato a **Guido Nicolini**, presidente di Cofetra.

"Concorrenza, regolazione, formazione, sicurezza sono i cardini oggetto del confronto annuale promosso da Assopostale - anticipa **Nicolini** - Quattro temi di primaria importanza per gli operatori postali privati e per tutta la logistica nazionale. C'è un ulteriore elemento che ritengo strategico, soprattutto in un momento come quello attuale dove abbiamo importantissimi investimenti definiti dal Pnrr, ma anche forti tensioni nel settore logistico. Mi riferisco - aggiunge **Nicolini** - al confronto costante degli organismi governativi con associazioni e confederazioni che rappresentano il mondo produttivo. È necessario che le decisioni non vengano calate dall'alto, ma che ci sia un confronto preventivo affinché ogni provvedimento possa veramente sviluppare il massimo dell'efficacia, senza bloccarsi al primo scoglio che incontra", conclude **Nicolini**.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Concorrenza, regolazione e formazione: operatori postali privati e della logistica a confronto

**Sono i temi al centro del dibattito del convegno Assopostale. Nicolini (Confetra): "Di questo parleremo anche in occasione della nostra Agorà 2021".**

Roma – Mercoledì 20 ottobre (ore 10,30) si terrà la quinta edizione dell'assemblea annuale **Assopostale**, associazione di operatori postali privati fondata nel 2017, su tema "L'osservatorio del mercato postale e della logistica: Concorrenza,
Regolazione e Formazione". La manifestazione si terrà presso la **Link Campus University** di Roma.

Da cinque anni l'assemblea **Assopostale**, organizzata in occasione della giornata mondiale della posta, rappresenta un'occasione di confronto tra le istituzioni e i principali operatori del mercato postale e della logistica.

Tra i temi da trattare, la **tutela della concorrenza** e la **futura regolamentazione del mercato postale e della logistica**, oltre alla f**ormazione delle aziende e dei dipendenti** che operano in questi ambiti. A seguito della recente liberalizzazione del mercato postale delle multe e degli atti giudiziari, infatti, sta assumendo un'importanza primaria l'esigenza di una maggiore sicurezza per tutto il settore e un'attenzione particolare alla formazione delle figure professionali tradizionali ed emergenti.

Ospiti dell'incontro **Ivana Nasti**, direttrice della Direzione Postale dell'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni AgCom, **Rosa Salvati**, funzionaria della Direzione Credito, Poste e Turismo della D.G. per la Concorrenza Autorità Antitrust e **Francesco Tufarelli**, direttore dell'ufficio per il coordinamento delle politiche dell'Unione Europea presidenza del Consiglio dei Ministri, dipartimento interessato dall'aggiornamento della Direttiva postale e del "Digital service Act".

Moderato da **Emanuel Bonanni**, segretario generale Assopostale, al convegno interverrà anche **Guido Nicolini**, presidente Confetra. "Concorrenza, regolazione, formazione, sicurezza sono i cardini oggetto del confronto annuale promosso da Assopostale – segnala **Nicolini** -. Quattro temi di primaria importanza per gli operatori postali privati e per tutta la logistica nazionale. C'è un ulteriore elemento che ritengo strategico, soprattutto in un momento come quello attuale dove abbiamo importantissimi investimenti definiti dal Pnrr, ma anche forti tensioni nel settore logistico. Mi riferisco al confronto costante degli organismi governativi con associazioni e confederazioni che rappresentano il mondo produttivo. È necessario che le decisioni non vengano calate dall'alto, ma che ci sia un confronto preventivo affinché ogni provvedimento possa veramente sviluppare il

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

massimo dell'efficacia, senza bloccarsi al primo scoglio che incontra. Di questi temi parleremo anche in occasione della nostra Agorà 2021".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Trasportounito lancia l'allarme sulla carenza di AdBlue

2021-10-20 10:10:39 Michele Latorre

Come abbiamo anticipato il 12 ottobre, la carenza di approvvigionamento del metano, e il relativo aumento di prezzo, sta creando problemi anche ai veicoli industriali diesel, perché il metano è la materia prima per produrre l'AdBlue, l'additivo necessario per far funzionare i motori Euro V ed Euro VI che usano la tecnologia Scr. Il 20 ottobre 2021, un primo segnale d'allarme giunge dall'associazione degli autotrasportatori Trasportounito, che in una nota afferma addirittura che **l'additivo starebbe "sparendo dal mercato".** Secondo il segretario generale dell'associazione, Maurizio Longo, le scorte di AdBlue si stanno rapidamente esaurendo, anche a causa della sospensione della produzione per quattro settimane nello stabilimento Yara di Ferrara. Una situazione che starebbe già innescando fenomeni "di accaparramento di prodotto, di speculazione, che a breve sono destinati a provocare una carenza generalizzata di prodotto". Intanto, aggiunge Trasportounito, il prezzo dell'AdBlue è raddoppiato, passando da 250 a 500 euro per mille litri.

Questa situazione starebbe creando **conseguenze negative sul mercato dei veicoli industriali** - che è già tormentato dall'aumento dei costi delle materie prime e dei componenti e dai ritardi nelle consegne – e sulla riduzione dell'inquinamento: "Chi non cambiato ha camion e si è tenuto in flotta i vecchissimi e inquinanti euro 0-1-2-3-4 si ritrova, a breve, a godere di una posizione di vantaggio competitivo. Mentre chi ha investito su mezzi a metano si trova con un costo di oltre 2 euro/litro senza la possibilità di recuperare una parte delle accise", afferma Longo, che denuncia "il totale disinteresse delle Autorità di vigilanza sul mercato e delle istituzioni competenti".

Il podcast K44 ha dedicato un episodio all'aumento dei prezzi e alla carenza di AdBlue dove Claudio Mascialino, amministratore delegato di Resnova spiega come viene prodotto, come si vende e perché siamo in questa situazione. Ma invita anche a a non accaparrarsi il prodotto e mette in guarda dal prodotto contraffatto. Vi riproponiamo l'episodio.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Trieste: l'approfondimento con Stefano Visintin

LIVORNO – Le immagini dal Varco 4 del porto di Trieste, e poi quelle di Piazza Unità d'Italia le abbiamo viste tutti in questi giorni.
Ma come si è sviluppata la protesta dei portuali dello scalo?
Ne parliamo con **Stefano Visintin**, tra l'altro, presidente di Confetra Friuli Venezia Giulia.

Visintin spiega quello che era stato deciso con le associazioni sindacali alla vigilia dell'entrata in vigore dell'obbligo del Green pass sui luoghi di lavoro, e come poi la situazione sia a suo avviso "degenerata" soprattutto nelle prime ore della settimana appena iniziata.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Oggi al porto triestino si lavora a pieno regime, con l' ambulatorio medico interno che effettua fino a 200 tamponi gratuiti al giorno per i lavoratori, come deciso nei giorni precedenti il 15 Ottobre.
"Non si tratta solo di un aspetto economico da questo punto di vista, ma anche organizzativo. Per garantire un servizio pieno stiamo cercando di arrivare a processare 300 tamponi giornalieri" spiega.

Se la protesta a un certo punto ha perso completamente l'aspetto legato al porto (fino a una lettera in cui i portuali si dissociavano ufficialmente), per trasformarsi in una battaglia politica contro il Governo, a rimetterci è adesso la credibilità dello scalo di Trieste.
"Nei giorni scorsi ci sono state alcune navi che, saputo del blocco, hanno deciso di deviare verso altre rotte, ma non solo: quella credibilità che abbiamo costruito negli ultimi 15 anni passando da 80 mila a 800 mila teu annuali, rischia di essere messa a repentaglio soprattutto agli occhi dei nostri mercati più vicini come l'Austria o la Germania che non capiscono questo tipo di protesta".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Assopostale: presidente Castelli, occorre giusta e sana concorrenza

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 20 ott - Tutela della concorrenza e futura regolamentazione del mercato postale e della logistica, oltre alla formazione delle aziende e dei dipendenti che operano in questi ambiti. Sono gli argomenti principali discussi durante la quinta edizione del convegno annuale Assopostale, associazione di operatori postali privati fondata nel 2016, dal titolo 'L'osservatorio del mercato postale e della logistica: Concorrenza, Regolazione e Formazione', che si e' tenuta oggi alla Link Campus University di Roma. 'La scelta dell'Universita' come luogo che ospita il convegno di quest'anno, fa emergere fin da subito il ruolo chiave che ricopre per noi la formazione, sia aziendale sia delle risorse umane, vero motore trainante del settore. Ma questo potrebbe anche non bastare", ha spiegato Valterio Castelli, presidente di Assopostale e presidente-ceo di Sailpost. "La crescita - ha aggiunto - e' contestuale al quadro normativo e alla futura regolamentazione del mercato postale e della logistica. Da qui passera' molto del nostro futuro. Infine, c'e' il problema della concorrenza: il nostro settore e' un ambito che offre spazio e possibilita' di business a tutti gli operatori ed e' quindi fondamentale preservare questo diritto e non cadere nell'errore di regredire a una situazione di monopolio quasi totale'. Ospiti dell'incontro sono stati tra gli altri Ivana Nasti, direttrice della Direzione postale dell'Agcom, Rosa Salvati, funzionaria della direzione Credito, Poste e Turismo della D.G. per la Concorrenza dell'Antitrust e Francesco Tufarelli, direttore dell'ufficio per il coordinamento delle politiche dell'Unione Europea alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Com-Sim

(RADIOCOR) 20-10-21 16:11:40 (0580) 5 NNNN

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

*20/10/21 15:38*

**Logistica**

# È di nuovo tempo di Agorà 2021 per Confetra!

**Torna a Roma il 16 novembre il consueto appuntamento autunnale fatto di un confronto di espressioni, considerazioni e valutazioni sui temi della logistica**

È tempo di Agorà 2021 per Confetra: confronto di espressioni, considerazioni e valutazioni sui temi della logistica.

La centralità propria dell'agorà è anche l'immagine di Confetra: la federazione al centro delle argomentazioni logistiche e che non privilegia altro che la logistica nelle sue multiforme rappresentazioni.

Dalla prima agorà sono trascorsi quattro anni caratterizzati da mercati e servizi che erano tendenzialmente in crescita e che sono improvvisamente crollati a causa di un evento pandemico inaspettato, fonte di vittime e danni ingenti per tutti i sistemi economici, ma anche l'occasione per una ripartenza accelerata e focalizzata rispetto agli obiettivi definiti nel Piano Nazionale Ripresa Resilienza.

L'emergenza conseguente la pandemia ha dato più valore alla nostra professione. È cresciuta la consapevolezza verso il nostro ruolo al punto da essere riconosciuti come "indispensabili" per la sopravvivenza e la crescita del Paese.

Proprio in queste circostanze ritrovo l'espressione che ci identificava in maniera inequivocabile: "i logistici sono molto richiesti in tempo di guerra (…) emergono durante la guerra perché è essenzialmente un fatto concreto; (…) rischiano di scomparire in tempo di pace perché la pace è soprattutto teoria". Oggi il rischio di cadere nell'oblio non lo corriamo più. Oggi, come chiarito dal Council of Logistic Management, la logistica si qualifica come: " il processo di pianificazione ,implementazione e controllo dell'efficiente ed efficace flusso e stoccaggio di materie prime, semilavorati e prodotti finiti e delle relative informazioni dal punto di origine al punto di consumo, con lo scopo di soddisfare le esigenze dei clienti". Diventiamo attori principali del nostro sistema economico e ne sosteniamo la crescita attraverso il connubio di industria produttiva e industria logistica che, seppur non dotata di "campioni", è capace di assumere iniziative in stile "one stop shop" a favore della propria industria.

Sfidiamo il mercato globalizzato dei servizi logistici con la consapevolezza che dobbiamo difendere il ruolo di dominus delle vicende logistiche nazionali e siamo altrettanto consapevoli che il rischio maggiore che corriamo è quello di essere relegati a semplici domiciliatari delle iniziative logistiche straniere, con conseguenze penalizzanti per noi stessi ed il nostro PIL. Siamo altrettanto consapevoli che la logistica debba mantenere la funzione di iniziativa strumentale alla attività produttiva, rappresentando il valore aggiunto del prodotto finito che si concretizza con la sua distribuzione globale e la penetrazione nei mercati. Tuttavia, oggi riscontriamo una discutibile e pericolosa interversione in questa relazione al punto che assistiamo ad una sudditanza dell'industria al trasporto soprattutto marittimo a mezzo TEU, che finisce per condizionare la produzione ed i suoi tempi.

Una logistica efficiente ed efficace richiede infrastrutture adeguate ai mercati ed il superamento dei condizionamenti riconducibili ad un quadro di natura regolatoria e di contesto che limita il nostro sistema. Non è sufficiente porre l'attenzione alla infrastrutturazione ma occorre, almeno contestualmente, affrontare tutte quelle situazioni che ne rappresentano il corollario e che rischiano di compromettere la bontà degli investimenti.

Questi sono i temi del quotidiano di Confetra e che ricorrono nei confronti organizzati nell'ambito di Agorà.

Oggi li reitero perché al momento i temi sono ancora aperti e auspico di ravvisare nell'immediato una messa a terra in concomitanza con l'infrastutturazione: politiche moderne di connessione immateriale e programmi di digitalizzazione a sostegno della logistica dell'informazione e dei suoi obiettivi di interconnessione col mondo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

produttivo; piani strategici di sviluppo logistico che contemperino i bisogni primari primo tra tutti il rispetto dell'ambiente; burocrazia asfissiante da trasformare in snella per favorire i traffici e gli investimenti programmati che richiedono una capacità di spesa della pubblica amministrazione superiore e più rapida di quella attuale; maggiore utilizzo delle deleghe a imprese private in ambito pubblico per creare un modello organizzativo più strutturato, efficiente e flessibile a livello di costi; uniformità applicativa delle norme, con particolare riguardo a quelle doganali, sul territorio nazionale per evitare sviamenti di traffici e preoccupazioni per gli operatori al punto da prediligere la contrattazione EXWORK ; interoperabilità tra dogane ed industria attraverso gli strumenti previsti dal codice dell'unione; individuazione di strumenti di sostegno per consentire di limitare il preponderante uso della clausola EXWORK nelle compravendite internazionali e quindi recuperare una perdita di alcuni punti di PIL.

*Marco Migliorelli*

*Vice Presidente di Confetra*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

## Si è svolto oggi a Roma l'incontro "L'osservatorio del mercato postale e della logistica: concorrenza, regolazione e formazione". In sintesi, alcuni dei concetti emersi

Problemi specifici e ulteriori più ampi, aspetti meramente tecnici e diversi a lungo raggio, questioni determinate dalla concorrenza e altre che riguardano il rapporto tra ditte e lavoratori… Un incontro, quello appena conclusosi a Roma, che ha allineato sul tavolo diversi argomenti. Organizzato da Assopostale e Confetra, s'intitolava "L'osservatorio del mercato postale e della logistica: concorrenza, regolazione e formazione".

Con Nexive inglobata in Poste italiane "c'è quasi il rischio di cancellare la concorrenza", ha esordito il presidente di Assopostale, Valterio Castelli, giudicando inoltre anacronistica la presenza del pacco all'interno del servizio universale. E a proposito di quest'ultimo, ha ricordato che è esente dall'iva, quindi Poste italiane ha un vantaggio di cui le altre aziende non godono (alcuni Paesi l'hanno abolito oppure ne hanno eliminato o ridotto il perimetro). Menzionando inoltre la scelta degli operatori del commercio elettronico che sempre più spesso gestiscono direttamente i propri colli. C'è poi un momento chiave da tenere presente, il 2026, quando terminerà il ruolo di Poste italiane come responsabile del servizio universale: l'auspicio è che si faccia un bando aperto a tutti gli operatori, magari organizzati a gruppi. Nel contesto ha segnalato l'incoerenza dello Stato che -stando ai valori attuali- possiede direttamente o meno circa il 60% delle azioni riportanti alla società diretta da Matteo Del Fante e ciononostante dovrà organizzare la gara. La richiesta del relatore è creare un mercato libero e permettere anche agli altri marchi di agire su di esso.

Concetto, quello della scadenza prevista per il 2026, ripreso dal presidente di Confetra, Guido Nicolini. Chiedendo che per allora i restanti interlocutori possano partecipare alla distribuzione delle quote per il servizio universale. Tra gli altri temi che ha sollevato, la mancanza del personale, un problema ritenuto "sempre più allarmante"; da qui l'esigenza, importante e urgente, di una preparazione adeguata.

È un mercato sempre in evoluzione, tra quelli che non si sono fermati nei due anni della pandemia, ha ricordato il direttore dell'ufficio per il coordinamento delle politiche dell'Unione Europea presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, Francesco Tufarelli.

I servizi postali -ha ribadito la responsabile della direzione postale all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, Ivana Nasti- sono stati cruciali in questo periodo drammatico dettato dal coronavirus; la loro trasversalità ha permesso di fare da tramite fra i cittadini e lo Stato. Il caso Nexive, un'operazione importante, impone delle riflessioni: occorre un supporto più moderno; l'Autorità e gli operatori devono porsi delle domande su cosa vogliono i cittadini ("la stella polare deve essere l'utente", che quando serve va indennizzato). Bisogna considerare come operatori postali anche le realtà che lavorano in verticale, così da garantire un'eguaglianza regolamentare per tutti gli interlocutori. Non vanno trascurati -ha aggiunto- i ciclofattorini, che per pochi euro mettono a repentaglio la loro vita; è necessario che Agcom compia una riflessione accurata e urgente. Più in generale, il Garante concretizza una vigilanza sistematica e programmata che non ha come missione prioritaria reprimere, ma far capire.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Una convergenza di mercato tra posta, pacchi e logistica, ha rilevato la funzionaria della direzione credito, poste e turismo presso l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, Rosa Salvati, confermando il calo nei volumi della corrispondenza tradizionale e la crescita di pacchi e logistica. E notando che, mentre i prezzi della corrispondenza vanno aumentando, quelli dei colli diminuiscono; in altre parole, influiscono sì i volumi, ma anche la vitalità di una concorrenza. Occorre rivedere -annota- alcuni settori ora compresi nel servizio universale (come gli invii multipli e i pacchi); l'ulteriore sfida è modernizzare il contratto collettivo di lavoro.

Con l'emergenza sanitaria, il recapito è diventato strategico e di utilità sociale, ha evidenziato il professore di Link campus in Controllo di gestione, costo del lavoro e analisi di bilancio, Liano Capicotto, aggiungendo che la ripresa dell'economia passa dal comparto postale. È necessario ragionare sulle contrattazioni collettive che consentano di disciplinare i picchi del lavoro.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CORRIERE DELLA SERA L'Economia

confetra Dal 1946

Data 21/10/21

Pagina 1

Foglio 1/1

# Assopostale: concorrenza, regolazione e formazione, le nuove sfide della logistica

Tutela della concorrenza e futura regolamentazione del mercato postale e della logistica, oltre alla formazione delle aziende e dei dipendenti che operano in questi ambiti. Sono gli argomenti principali discussi durante l**a quinta edizione del convegno annuale Assopostale**, associazione di operatori postali privati fondata nel 2016, dal titolo «L'osservatorio del mercato postale e della logistica: Concorrenza, Regolazione e Formazione» che si è tenuta ieri presso la Link Campus University di Roma.

**«La scelta dell'Università come luogo che ospita il convegno** di quest'anno, fa emergere fin da subito il ruolo chiave che ricopre per noi la formazione, sia aziendale sia delle risorse umane, vero motore trainante del settore. Ma questo potrebbe anche non bastare – ha spiegato **Valterio Castelli, presidente Assopostale e Presidente-ceo Sailpost S.p.A -**. La crescita è contestuale al quadro normativo e alla futura regolamentazione del mercato postale e della logistica». «La formazione — ha commentato Roberto Russo, direttore Link Campus University deve giocare un ruolo chiave nella ripresa del Paese, questo perché rappresenta un'eccellenza italiana riconosciuta anche fuori dai confini del nostro Paese».

**Un'occasione di confronto tra le Istituzioni e i principali operatori** del mercato postale e della logistica che ha visto tra gli ospiti **Ivana Nasti**, direttrice della Direzione Postale dell'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni AgCom, **Rosa Salvati**, funzionaria della Direzione Credito, Poste e Turismo della D.G. per la Concorrenza Autorità Antitrust e **Francesco Tufarelli,** direttore dell'ufficio per il coordinamento delle politiche dell'Unione Europea Presidenza del Consiglio dei Ministri. Al convegno hanno anche preso parte Marco Bussone, Presidente Nazionale UNCEM, Romano Benini e Liano Capicotto, Professori Link Campus University, Fabio Petracci, Vicepresidente CIU Unionquadri e Presidente Centro Studi "Corrado Rossitto", Amedeo Teti, Presidente Associazione Log-i-co, Daniel Giovannetti, Consiglio Direttivo Assopostale e A.d. Società iCarry, Elisabetta Vernoni, Human Resources Director FM Logistic, Matteo Marchiori, Consiglio Direttivo Assopostale e A.d. Società Vendo A, Renato Peditto, Responsabile relazioni istituzionali Consorzio AREL e resp. comm. società Fulmine Group, Carlo Valentinetti, Associato Assopostale e A.d. della società Teknopost.

**«Con oltre 4.000 imprese e una crescita dell'eCommerce** che lo scorso anno il Politecnico di Milano ha quantificato, anche grazie alla pandemia e alle conseguenti misure restrittive, in un +31% per i prodotti, il settore si candida ad assumere un ruolo sempre più rilevante nella movimentazione nazionale delle merci» ha detto Guido Nicolini, presidente di Confetra mentre Ivana Nasti ha sottolineato quanto sia " importante proseguire nella regolamentazione del settore postale per disciplinare anche le nuove attività emergenti come quelle collegate ai riders, dobbiamo infatti

garantire sicurezza e tutela dei lavoratori e poi dobbiamo mettere tutti gli operatori alla pari nel mercato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Corriere marittimo

confetra Dal 1946

Data 21/10/21

Pagina 1

Foglio 1/2

# Torna Agorà Confetra 2021: "Logistica ed economia reale, binomio su cui ricostruire il Paese"

**ROMA - Il 16 novembre torna Agorà Confetra** quest'anno dal titolo: "Dal PNRR al futuro - Le Transizioni green e digital - Le sfide della Logistica Italiana - " L'Assemblea Pubblica Annuale, finalmente di nuovo in presenza, almeno in parte. La "Piazza" simbolica di Confetra dove si svolge l'analisi, il confronto, la riflessione, e la proposta, giunge alla sua quarta edizione.

**Il presidente di Confetra, Guido Nicolini, nel presentare Agorà 2021, scrive:**

«Il PNRR, recentemente definitivamente approvato in sede Ecofin, è giunto ai nastri di partenza. 61 miliardi di euro sono destinati ad investimenti in infrastrutture, mobilità sostenibile, trasporti, logistica: oltre il 25% dell'intera dotazione economica del NGEU Italia. Risorse e riforme che si spalmano trasversalmente su 4 delle 6 Missioni che compongono il Piano Nazionale, e già questa è una notizia. Anzi, una doppia notizia: **al nostro Settore è riconosciuto un ruolo assolutamente centrale per la ripartenza del Paese,** ed una funzione trasversale a supporto dell'intero sistema economico nazionale. E' la prima volta nella storia recente del Paese, ed è un risultato nulla a fatto scontato.

Quante volte l'abbiamo detto in questi anni: la logistica rappresenta una industry assolutamente particolare, una commodity strumentale all'intero tessuto produttivo nazionale, il sistema circolatorio dell'economia reale. Senza una logistica efficiente e competitiva, non potranno mai esserci consumi, investimenti e produzione industriale efficienti e competitivi.

Quindi, logistica ed industria produttrice vanno ripensate insieme, come i due asset coerenti di un modello di sviluppo unitario e complessivo. Ne va del futuro del Paese, della sua capacità di presidiare con protagonismo i mercati globali. Resilienza, Digital Trasformation, Green Transition, Economia delle Connessioni: il momento è ora. Siamo di fronte ad un bivio: imboccare la via dello sviluppo che sposta le statistiche, e che ci consenta di archiviare definitivamente le tante diseconomie strutturali che tarpano le ali al Paese da oltre 30 anni, oppure vivacchiare sperando di recuperare - più o meno - rispetto al 2019 ed al pre – Covid.

**La vulnerabilità delle catena del valore e degli approvvigionamenti globa**li è ormai tema di dibattito pubblico, basti leggere le conclusioni dell'ultimo G7 in Cornovaglia. **Il blocco di Suez per 10 giorni** ha mandato il mondo in tilt. Ciò che oggi sta succedendo con l'impennata dei costi dell'elio, e quindi dei microchip, e che ha prodotto un grave rallentamento della produzione globale di automotive, domani potrebbe accadere con le terre rare ed impattare sulla produzione di smart phone, computer, elettrodomestici. Risorse

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

naturali – produzione – distribuzione: prima e dopo ogni anello di questa catena c'è il trasporto e la logistica a cucire fasi, momenti, passaggi.

**Ecco la sfida: accompagnare il processo di ricostruzione economica del Paese ripartendo da un binomio, logistica – economia reale – troppo spesso in Italia dimenticato».**

***Guido Nicolini - Presidente Confetra***

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

il denaro.it

confetra Dal 1946

Data 21/10/21

Pagina 1

Foglio 1/2

# Operatori postali a convegno: Le prossime sfide? Formazione, concorrenza e regolamentazione

Un'occasione di confronto tra le Istituzioni e i principali operatori del mercato postale e della logistica. Tra i temi trattati, la tutela della concorrenza e la futura regolamentazione del mercato postale e della logistica, oltre alla formazione delle aziende e dei dipendenti che operano in questi ambiti. Sono questi gli argomenti principali discussi durante la quinta edizione del convegno annuale Assopostale, associazione di operatori postali privati fondata nel 2016, dal titolo "L'osservatorio del mercato postale e della logistica: Concorrenza, Regolazione e Formazione", che si è tenuta oggi presso la Link Campus University di Roma.
"La scelta dell'Università come luogo che ospita il convegno di quest'anno, fa emergere fin da subito il ruolo chiave che ricopre per noi la formazione, sia aziendale sia delle risorse umane, vero motore trainante del settore. Ma questo potrebbe anche non bastare – ha spiegato Valterio Castelli, Presidente Assopostale e Presidente-CEO Sailpost S.p.A -. La crescita è contestuale al quadro normativo e alla futura regolamentazione del mercato postale e della logistica. Da qui passerà molto del nostro futuro. Infine, c'è il problema della concorrenza: il nostro settore è un ambito che offre spazio e possibilità di business a tutti gli operatori ed è quindi fondamentale preservare questo diritto e non cadere nell'errore di regredire a una situazione di monopolio quasi totale".
A seguito della recente liberalizzazione del mercato postale delle multe e degli atti giudiziari, infatti, sta assumendo un'importanza primaria l'esigenza di una maggiore sicurezza per tutto il settore e un'attenzione particolare alla formazione di figure professionali capaci di operare in questo nuovo scenario anche all'interno della pubblica amministrazione.
Ospiti dell'incontro Ivana Nasti, Direttrice della Direzione Postale dell'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni AgCom, Rosa Salvati, Funzionaria della Direzione Credito, Poste e Turismo della D.G. per la Concorrenza Autorità Antitrust e Francesco Tufarelli, Direttore dell'ufficio per il coordinamento delle politiche dell'Unione Europea Presidenza del Consiglio dei ministri.
Moderato da Emanuel Bonanni, segretario generale di Assopostale, al convegno hanno preso parte anche Marco Bussone, presidente Nazionale Uncem, Romano Benini e Liano Capicotto, professori Link Campus University, Fabio Petracci, vicepresidente CIU Unionquadri e presidente Centro Studi "Corrado Rossitto", Amedeo Teti, presidente Associazione Log-i-co, Daniel Giovannetti, Consiglio direttivo Assopostale e ad Società iCarry, Elisabetta Vernoni, Human Resources Director FM Logistic, Matteo Marchiori, Consiglio Direttivo Assopostale e ad. Società Vendo A, Renato Peditto, responsabile relazioni istituzionali del Consorzio Arel e resp. comm. società Fulmine Group, Carlo Valentinetti, Associato Assopostale e ad della società Teknopost.

**Hanno detto**
*Roberto Russo, direttore Link Campus University*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

"Siamo molto felici di tornare oggi a incontrarci dal vivo per un momento di dibattito che assume un valore significativo in questo momento. La formazione deve giocare un ruolo chiave nella ripresa del Paese, questo perché rappresenta un'eccellenza italiana riconosciuta anche fuori dai confini del nostro Paese".

*Guido Nicolini, presidente Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica*
"Con oltre 4.000 imprese e una crescita dell'eCommerce che lo scorso anno il Politecnico di Milano ha quantificato, anche grazie alla pandemia e alle conseguenti misure restrittive, in un +31% per i prodotti, il settore si candida ad assumere un ruolo sempre più rilevante nella movimentazione nazionale delle merci. "Occorre garantire a tutti gli operatori del settore un libero accesso al mercato, rilanciando allo stesso tempo la concorrenza e superando quei vuoti normativi che distorcono la leale competizione tra le imprese, è fondamentale e non più procrastinabile. Il progresso tecnologico non deve diventare un pretesto per far riemergere sacche di monopolio sotto altre forme".

*Francesco Tufarelli, direttore dell'ufficio per il coordinamento delle politiche Ue, Presidenza del Consiglio*
"Il settore postale è particolarmente rilevante e importante per l'Italia. Stiamo parlando di un mercato che durante la pandemia non si è mai fermato garantendo ogni giorno sempre continuità dei servizi. Credo che il Paese per questo debba qualcosa a questo settore. Invito ufficialmente i rappresentanti del comparto postale a partecipare alle consultazioni, lanciate in occasione della Conferenza sul futuro dell'Europa, dove ascolteremo e trasmetteremo i risultati alla Conferenza e soprattutto ai nostri delegati, il Ministro Luigi Di Maio e Vincenzo Amendola, sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio (Affari europei)".

*Ivana Nasti, direttrice della Direzione Postale dell'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni*
"È importante proseguire nella regolamentazione del settore postale per disciplinare anche le nuove attività emergenti come quelle collegate ai riders, dobbiamo infatti garantire sicurezza e tutela dei lavoratori e poi dobbiamo mettere tutti gli operatori alla pari nel mercato".

*Elisabetta Vernoni, Human Resources Director FM Logistic*
"È stata un'occasione per ricordarci quanto sia un settore importante ed in evoluzione che asseconda tutti i settori economici del Paese, sottolineando quanti imprenditori e lavoratori siano portatori di elevate competenze e capacità".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Repubblica

confetra Dal 1946

Data 21/10/21

Pagina 1

Foglio 1/3

*Ombre sulla ripresa economica*

# Materie prime e chip, l'ingorgo globale delle merci

L'impennata della domanda di beni crea blocchi nei maggiori porti del mondo

*dal nostro corrispondente*
**Federico Rampini**

**NEW YORK**
Sorvolare Los Angeles e il suo porto di Long Beach è un modo per capire cos'è il grande ingorgo globale che attanaglia le economie di tutto il mondo. Long Beach è il maggiore scalo merci di tutta la West Coast.

● *alle pagine 14 e 15 con servizi di* **Bettazzi, Carra, Galliano** *e* **Minella**

# Dalle materie prime ai chip il grande ingorgo delle merci

Con la fine del lockdown, l'improvvisa domanda di beni e prodotti ha creato una serie di imbuti: dai porti di tutto il mondo con i cargo in fila per il carico e scarico, alle fabbriche in arretrato con le consegne. E non aiutano i prezzi record dell'energia

***Manca manodopera dalla ristorazione ai trasporti. In crisi scuola e sanità***

*dal nostro corrispondente*
**Federico Rampini**

**NEW YORK** – Sorvolare Los Angeles e il suo porto di Long Beach è un modo per capire che cos'è il grande ingorgo globale che attanaglia le economie di tutto il mondo. Long Beach è il maggiore scalo merci di tutta la West Coast. Da qualche mese quel tratto di Oceano Pacifico è trasformato in un gigantesco parcheggio di navi "in rada", maxi-portacontainer costrette ad attendere al largo il loro turno per scaricare o caricare. Le King Kong dei mari sono in situazioni simili in molti porti americani, asiatici, europei. Le infrastrutture marittime non riescono a smaltire l'enorme traffico, da quando le nostre economie sono uscite dalle restrizioni della pandemia e la ripresa produttiva si è messa a galoppare. Porti e terminali delle ferrovie merci, autostrade e Tir, tutta la filiera lungo la quale viaggiano i prodotti che aspettiamo sugli scaffali dei supermercati, si è trasformata in un imbuto. Le infrastrutture fisiche non hanno un'elasticità infinita, le banchine di un porto sono un numero fisso, non se ne costruiscono di nuove in pochi mesi; idem per i binari delle ferrovie. I camion potrebbero rispondere al boom di domanda con un po' più di flessibilità, ma scarseggiano i camionisti in molti paesi avanzati: un mestiere faticoso, stressante, ai livelli di remunerazione attuali che evidentemente non appare abbastanza attraente. Da Amazon a Ups a Fedex, i giganti mondiali della logistica sarebbero felici di assumere più autisti, se solo li trovassero.

Il grande ingorgo globale ha anche altri aspetti. Un filo rosso unisce i tagli alla produzione in uno stabilimento della Toyota in Giappone; le lunghe dilazioni previste nelle consegne di certi articoli natalizi; la stangata sulle bollette elettriche degli italiani; e perfino la penuria di insegnanti nelle scuole materne e asili nido di New York. C'entrano cause eterogenee. C'è la difficoltà della transizione a un'economia sostenibile e l'ingordigia di energie carboniche da parte della Cina, causa dell'attuale shock energetico. C'è la penuria di semiconduttori legata in parte alla nuova guerra fredda America-Cina. C'è un altro fenomeno, ancora pieno di misteri, che economisti e sociologi americani chiamano "la Grande Dimissione" dal mercato del lavoro: la fuga di manodopera

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Repubblica

confetra Dal 1946

Data 21/10/21

Pagina 14

Foglio 2/3

da certe mansioni, che vanno dalla ristorazione ad alcuni settori della scuola e sanità.

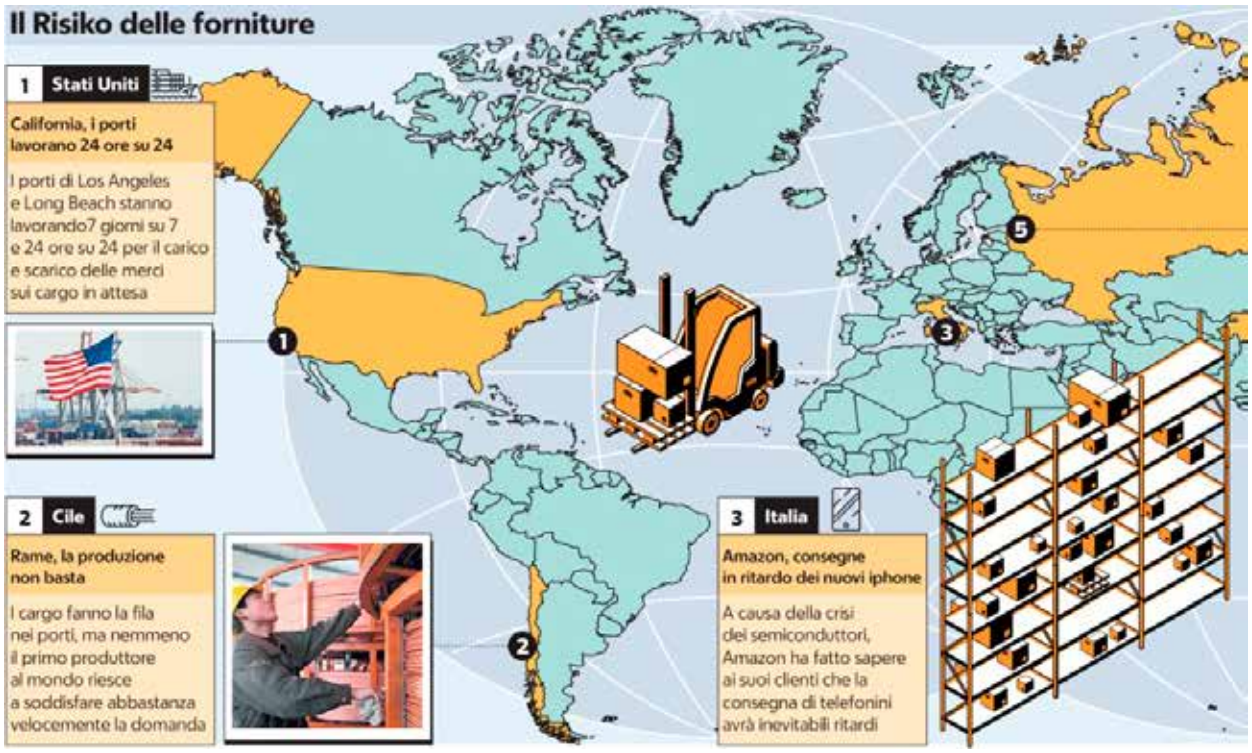
Questo mix eterogeneo concorre all'ingorgo globale; ha un nesso con la pandemia, ma era sfuggito alle previsioni. Tutto ciò che la maggioranza degli economisti prevedevano un anno e mezzo fa, non si è realizzato. L'errore previsionale amplificato dai media è stato macroscopico. Non c'è stata la Grande Depressione da Covid, i numeri parlano al contrario di una recessione banale, assai meno grave della crisi del 2008-2011. Colpisce invece la brutalità degli andamenti, prima al ribasso poi al rialzo. L'economia globale si è comportata come una Ferrari che il guidatore abbia sottoposto a un esperimento estremo: prima una frenata traumatica, ai limiti della capacità di decelerazione, poi una ripartenza a razzo. L'esperimento ha messo a dura prova le infrastrutture e non solo quelle. Anche le fabbriche hanno un'elasticità limitata: se le chiudi per mesi, o le costringi a lavorare a ritmo ridotto, poi non possono sovra-compensare in poco tempo, perché gli impianti non funzionano più di 24 ore su 24. Né puoi in poco tempo acquistare e installare nuovi macchinari, reclutare e formare nuovi tecnici.

Inoltre questo stress-test ha messo a nudo le fragilità di catene logistiche troppo globalizzate, tanto più in un clima di crescente tensione geopolitica fra Washington e Pechino (ma anche fra la Cina e l'Australia, il Canada, il Giappone). Per cui allo stress oggettivo della frenata-ripartenza si è aggiunto un ripensamento strategico: siamo sicuri di voler affrontare la prossima pandemia – o un'altra crisi altrettanto imprevista, il "cigno nero" del futuro – con una dipendenza pericolosa da fornitori che stanno dall'altra parte del globo e potrebbero cessare all'improvviso di mandarci i loro prodotti? Il settore dei semiconduttori è un concentrato di tutti questi problemi. Perfino la Toyota ha dovuto tagliare fino al 40% di produzione di autovetture – ed è la numero uno mondiale, celebre per il "just-in-time" cioè una sincronizzazione perfetta dei flussi produttivi – perché non arrivano abbastanza microchip per l'anima elettronica delle auto. I semiconduttori hanno subito una rivoluzione geografica: un tempo erano concentrati nella Silicon Valley, oggi la California è scivolata al terzo posto dietro Taiwan e Corea del Sud. Con conseguenze inquietanti, in uno scenario di espansionismo della Cina.

L'energia è un altro dei settori sconvolti dall'ingorgo. Quando la Cina ha ripreso a invadere il mondo dei suoi prodotti, ci si è accorti di quanto sia ancora incompiuta la sua transizione verso le energie sostenibili. Pechino ha allentato i limiti al consumo di carbone. La sua macchina produttiva girando di nuovo a regime pieno ha fatto schizzare al rialzo i prezzi di gas e petrolio, con ripercussioni sui consumatori occidentali. Tanto più che Big Oil era in ritirata e stava disinvestendo dalle fonti fossili. Lo stesso traino della domanda di Pechino ha provocato rincari di altre materie prime e semilavorati, incluse le derrate agricole. La frenata cinese dell'ultimo trimestre ridurrà un po' l'effetto-imbuto?

La natura di queste tensioni turba le banche centrali, dalla Federal Reserve alla Bce all'autorità monetaria cinese. Finora i governatori hanno tenuto duro sulle rassicurazioni: l'ingorgo è transitorio, colpa dello *stop-and-go* troppo brutale, ma passerà. Ora si rafforza un'analisi alternativa: potremmo essere agli albori di una nuova spirale prezzi-salari, quindi un rilancio durevole dell'inflazione. E gli psicologi vengono chiamati in aiuto dagli economisti per tentare di capire cosa sia accaduto nelle nostre teste durante la pandemia: se nelle fasce più basse del mercato del lavoro c'è stato un riesame della bilancia "costi e benefici esistenziali", allora le imprese dovranno accettare di pagare di più i mestieri essenziali per la ripartenza.

©RIPRODUZIONE RISERVATA




Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

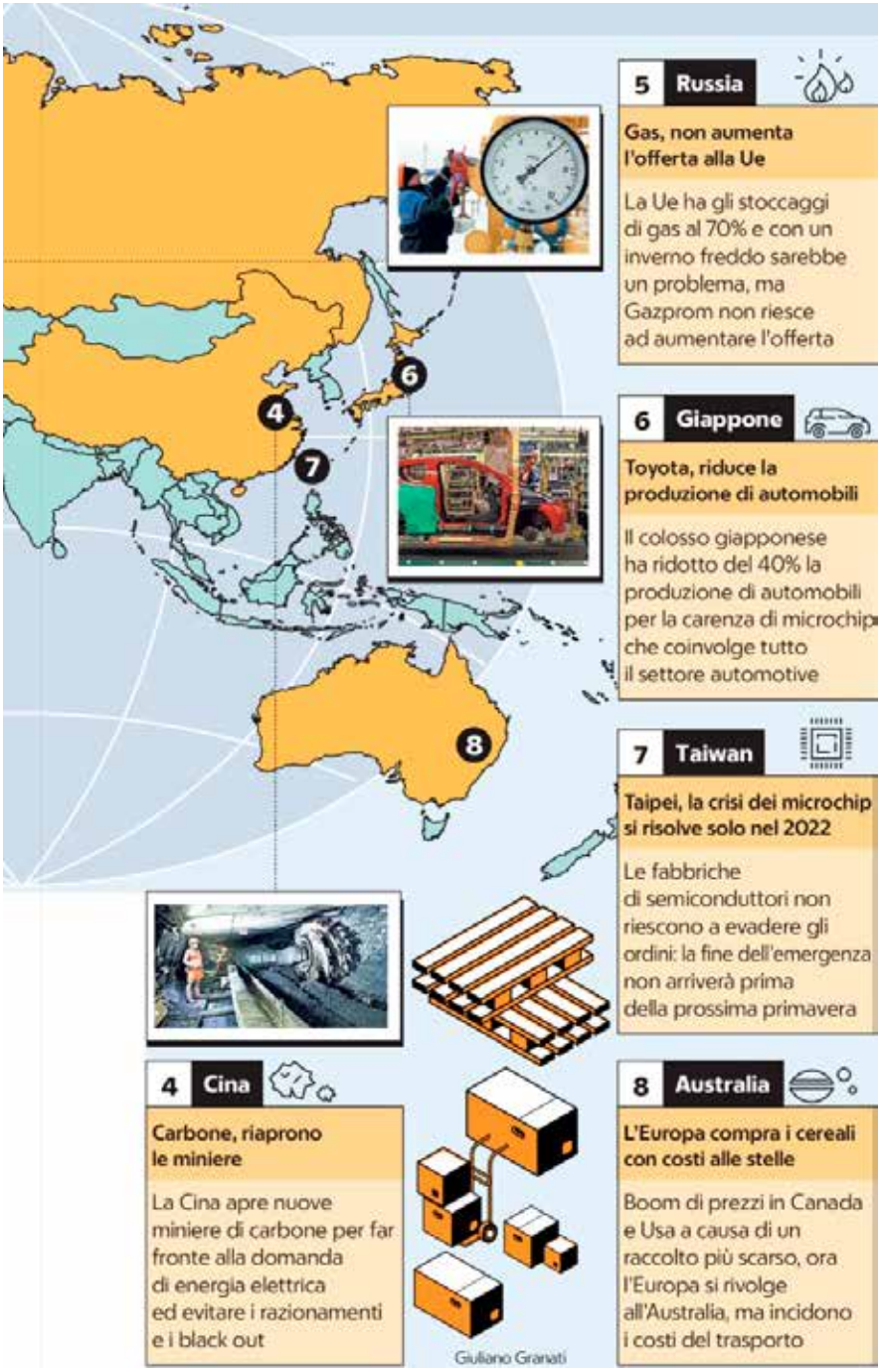
la Repubblica

confetra 75° Dal 1946

Data 21/10/21

Pagina 14

Foglio 3/3




Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Testi (Sos Logistica): “Serve oggettivare i risultati della logistica a zero emissioni promossa dai grandi marchi”

*Daniele Testi **

** presidente Sos LOGistica (Associazione per la Logistica Sostenibile)*

Sos LOGistica (www.sos-logistica.org) è l’associazione italiana che ha stabilito il primo schema (standard) di sostenibilità logistica legato a un processo di verifica terza e indipendente con organismi di certificazione qualificati con l’obiettivo di aiutare operatori logistici e committenti a sviluppare percorsi di sostenibilità per i loro processi di trasporto e supply chain. Uno strumento con cui oggettivare le proprie performance di sostenibilità ed essere più competitivi rispetto alle future richieste del mercato oltre a essere un’iniziativa che nasce per informare i consumatori e utenti finali (i veri beneficiari della logistica) attraverso un vero e proprio marchio che vuole esprimere il contributo di valore che la logistica garantisce rispetto ai prodotti che acquistiamo nella nostra quotidianità.

Proprio per questo l’iniziativa di Aspen Institute che coinvolge grandi gruppi di cargo owner (committenti) è interessante per più punti di vista che provo a sintetizzare:

- **Anticipa i tempi.** Anche se pone obiettivi a lungo termine che potrebbero sembrare in contrasto con i cambiamenti climatici che viviamo tutti i giorni, è di fatto l’ennesimo segnale per dire: preparatevi in tempo. Dal 2050 non useremo più trasporti marittimi che non siano a zero emissioni e pongono il 2040 come data intermedia che da una parte offre il tempo corretto per fare evolvere le attuali flotte che hanno vite utili decennali e dall’altra traccia il punto di non ritorno. Chi non si farà trovare pronto per quella data, non potrà più recuperare e salvo stravolgimenti tecnologici improvvisi si troverà fuori mercato nel giro di breve. Dal 2050 appunto.
- **Anticipa le istituzioni.** Seppur evidente la forma di pressione che verrà messa in programma per modificare le regole, di fatto definisce una direzione e un indirizzo che può far leva sui grandi volumi concentrati che possono governare definendo di fatto una loro nuova policy. Anche questo un effetto della globalizzazione.

Ci sono però anche altre riflessioni che possiamo condividere e che a nostro parere sarebbe opportuno venissero evidenziate.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**Come rendicontare i risultati di questa forma di pressione e far vedere gli avanzamenti ottenuti?** Altrimenti qualcuno potrebbe pensare che sia solo un'occasione per spostare il problema in avanti di 20 anni.

**Che impegni stanno dichiarando sul resto della catena di distribuzione?** È quella più complessa e polverizzata, che va dal porto di arrivo delle merci magari containerizzate, fino alla singola consegna a casa del consumatore del pacchetto e oltre, nella gestione dei resi e nel fine vita del prodotto. Ebbene lì si giocheranno molte delle sfide non solo ambientali ma anche sociali ed economiche legate alle infrastrutture e alle nostre città.

Rimane infine aperto il tema delle metriche condivise e dell'oggettivazione dei risultati che troppo spesso viene trascurata a favore di un **atteggiamento di autoassoluzione** che proprio per le dimensioni globali nessuno ha la forza di contestare. Il passato però ci ha insegnato che esiste sempre un soggetto che può di colpo richiedere la vera trasparenza e oggettività. Siamo noi. Insieme al mouse con cui clicchiamo sul carrello di acquisto!

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Fedespedi e Confetra Sicilia: "Imprese di spedizioni internazionali: un valore aggiunto per la sicurezza dell'eccellenza agroalimentare del territorio"

(FERPRESS) – Roma, 22 OTT – L'Associazione Siciliana Operatori Spedizionieri e Logistica (Associazione Territoriale siciliana aderente a Fedespedi) organizza in collaborazione con Fedespedi e Confetra Sicilia il Convegno dal titolo "Imprese di spedizioni internazionali: un valore aggiunto per la sicurezza dell'eccellenza agroalimentare del territorio" che si terrà il prossimo 29 ottobre 2021 (ore 10.15-12.45) a Palermo presso la splendida location del Palazzo Trinacria da cui sarà trasmessa la diretta streaming. La partecipazione al Convegno dà diritto al riconoscimento dei crediti formativi da parte del Consiglio Nazionale degli Spedizionieri Doganali – CNSD che è partner dell'evento insieme a AIPSA – Associazione Italiana Professionisti Security Aziendale e Fondazione Pietro Barbaro.

Alberto Cozzo, Presidente dell'Associazione Siciliana Operatori Spedizionieri e Logistica, nel presentare l'evento commenta: "L'agroalimentare è tra i settori di punta dell'export italiano, come evidenziato anche dagli ultimi dati: il Rapporto Export 2021 di SACE ci dice che nel 2020 le vendite all'estero sono cresciute del +2.5% in valore e nel 2021 è previsto un incremento del +11% per i comparti alimentari e bevande e prodotti agricoli, un trend confermato dalla performance dei primi quattro mesi del 2021, +11.7% in base alle elaborazioni dell'ultimo Fedespedi Economic Outlook. In questo contesto, la regione Sicilia vanta una produzione agroalimentare d'eccellenza che rappresenta una risorsa strategica per l'export regionale – il secondo più rilevante del Mezzogiorno – e nazionale. Una risorsa che è possibile potenziare e valorizzare tramite l'organizzazione di una filiera di trasporto attenta e specializzata su questa tipologia di prodotti".

"L'ottimizzazione della catena logistica contribuisce in maniera determinante al posizionamento competitivo dei prodotti sul mercato. Come unico interlocutore responsabile della gestione dei flussi, l'impresa di spedizioni assiste con competenza ed esperienza le imprese esportatrici in tutte le fasi decisionali, semplificando e agevolando le attività di approvvigionamento ed export, supportando gli obiettivi strategici di internazionalizzazione", sottolinea Silvia Moretto, Presidente di Fedespedi.

Per il Presidente di Confetra Sicilia Mauro Nicosia "Assicurare alle eccellenze agroalimentari siciliane adeguate e competitive soluzioni logistiche è certamente una delle più concrete prospettive sulle quali investire per supportare e sviluppare l'economia dell'isola. La pianificazione e la realizzazione, ripensate in una logica di vera e propria politica industriale, di infrastrutture materiali ed immateriali efficienti e performanti che sappiano superare l'effetto bottle neck. L'innovazione tecnologica e la digitalizzazione delle procedure sono i pilastri su cui deve poggiare una nuova visione della mobilità attraverso la quale potenziare il sistema logistico siciliano e renderlo performante".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Alessandro Manfredini, Vicepresidente di AIPSA (Associazione Italiana Professionisti Security Aziendale) aggiunge: "Tra le attività peculiari del professionista della security assumono particolare rilevanza le azioni per le quali è necessario adottare una buona politica per la difesa alimentare, al fine di comprendere manomissioni, sabotaggi, contaminazioni, frodi, che possono compromettere la capacità produttiva e commerciale delle organizzazioni e la salute dei loro clienti. In quest'ultimo anno, caratterizzato dalla gestione dell'emergenza pandemica, tutti gli attori della catena alimentare hanno compreso ancor di più quanto sia indispensabile dotarsi di un sistema efficace per la food defense; i security manager hanno aiutato le organizzazioni a dare evidenza al cliente finale dell'impegno profuso dall'organizzazione stessa nella difesa della propria immagine e dei propri prodotti".

Il ricco programma di lavoro che sarà condotto e moderato da Domenico de Crescenzo, Vicepresidente di Fedespedi e Coordinatore di Confetra Mezzogiorno prevede:

– Apertura lavori: Alberto Cozzo – Presidente Associazione Siciliana Operatori Spedizioni e Logistica

– Saluti introduttivi di:

Silvia Moretto – Presidente Fedespedi e Vicepresidente Confetra

Mauro Nicosia – Presidente Confetra Sicilia

Alessandro Manfredini – Vicepresidente AIPSA

Giampiero Calaciura – Presidente Consiglio territoriale degli Spedizionieri doganali

della Regione Sicilia

Massimiliano Giglio, Segretario Generale Vicario CI.S.Co.

– Interventi dei relatori:

Francesco Dilillo, Corporate Safety Manager Gruppo Casillo

Francesco Mandolini, HSE & Security Manager di Esselunga

Federico Cesari, food and perishable Sector Manager di DHL Global Forwarding

Andrea Patrone, Doganalista e Responsabile Commerciale di Fresco Ship's Agency & Forwarding Srl

– Conclusioni: Gaetano Armao, Vicepresidente della Regione Sicilia.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

The Medi Telegraph
Shipping & Intermodal Transport

confetra
Dal 1946

**Data** 22/10/21
**Pagina** 1
**Foglio** 1/2

## La logistica italiana e la sfida della sostenibilità / ANALISI

I trasporti causano in Europa circa il 25% delle emissioni di CO2 per il 36% dovuta alle merci. Le scelte tecnologiche sui vettori energetici alternativi (elettrico, idrogeno, biocarburanti) non sono ancora mature. Serve una logistica semplice, sicura e sostenibile

*di* Ennio Cascetta

È ormai chiaro che la sfida della sostenibilità ambientale sarà il banco di prova per tutti nei prossimi decenni. Gli impegni presi a livello planetario ed Europeo con l'Accordo di Parigi ed il Green Deal e i successivi pacchetti di misure quali il **Green Act negli Stati Uniti** e il Fit for 55 in Europa, sono tanto concreti quanto ambiziosi.

I trasporti a livello europeo causano circa il 25% delle emissioni di CO2, ma non in modo uniforme. Il **trasporto delle merci** "inquina" in proporzione molto di più di quello viaggiatori, oggi il 36% delle emissioni dei trasporti è dovuta alle merci. Per l'Ue è uno di quei settori difficili da abbattere (hard to abate) dove non sono ancora mature le scelte tecnologiche sui vettori energetici (elettrico, idrogeno, biocarburanti) per le diverse modalità, gomma, mare, aereo. Sta di fatto che l'incidenza delle emissioni dovute al trasporto merci è in continua ascesa e si stima che entro il 2050 raggiungerà la quota del 50 % delle emissioni dell'intero settore dei trasporti. Né si può immaginare di ridurre le merci trasportate. Questo è il significato del concetto di sostenibilità a tutto tondo: ambientale , certo, ma anche economica e sociale.

Di fronte a questo quadro sarebbe necessaria una **presa d'atto delle reali possibilità del settore della logistica** al raggiungimento degli obiettivi generali, presa d' atto che al momento non si intravede. A mio avviso bisogna mettere in campo una politica eco-razionale. Le cose da fare senza ideologia e molta concretezza sono tante e se ne discuterà nella prossima Agorà di Confetra il 16 novembre.

In Italia, la logistica continua a essere vista come una commodity fungibile e da acquistare al prezzo più basso possibile, come una vite o una lampadina, tanto è vero che essa è di solito affidata al responsabile degli acquisti. Nulla di più sbagliato. Una ricerca recente calcola che **la logistica produce in media il 70% delle emissioni di CO2** della produzione industriale per unità di prodotto. In media, appunto. Per alcuni prodotti di largo consumo, la CO2 prodotta per la sola distribuzione finale è addirittura doppia rispetto a quella emessa per la produzione del bene. Inutile quindi investire per rendere la produzione sempre più sostenibile, se la stessa azienda non si preoccupa nemmeno di conoscere le emissioni causate dalle proprie scelte logistiche, da ciò che accade al di fuori dei propri cancelli.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

E' necessaria una vera e propria **riforma culturale** che dovrebbe basarsi su alcuni punti fermi per raggiungere una "logistica 3S", semplice, sicura e sostenibile. Innanzitutto, certificare la "sostenibilità logistica" delle imprese che chiedono servizi logistici e di quelle che li producono. L' importante è che la domanda, quella pubblica in primis, premii la sostenibilità nelle gare e nelle altre forme di incentivazione consentite (ad esempio, ingressi nei centri storici piuttosto che concessione di sussidi alle imprese).

Bisogna inoltre ridurre sensibilmente il carbon footprint di una tonnellata trasportata e questo dipende da quante tonnellate sono trasportate da ciascun veicolo e da quanta CO2 emette quel veicolo. Si può migliorare a partire da un uso più intenso delle modalità di trasporto con minori emissioni per unità di trasporto, come la ferrovia o il RO-RO con navi efficienti. Ma bisogna essere realistici: **la gran parte degli spostamenti merci sono di breve percorrenza** e non hanno alternative alla gomma come invece avviene per i passeggeri. Bisogna combattere una vera battaglia per ridurre il trasporto di aria, che è di gran lunga la "merce" più trasportata oggi.

La riduzione del magazzino, la crescita dell'e-commerce e altre tendenze in atto nella produzione e nella distribuzione di merce **aumentano la domanda di trasporto su gomma** e riducono i riempimenti. I veicoli km percorsi dai mezzi pesanti sulla rete autostradale negli ultimi mesi hanno già superato di oltre il 2 % i valori del 2019, a fronte di un PIL che se va bene a fine anno sarà sotto del 4 % rispetto al periodo pre-Covid. La tecnologia può contribuire a migliorare in modo decisivo la geografia dei flussi incrementando il load factor medio e riducendo le percorrenze a vuoto, in particolare attraverso la digitalizzazione , la crescente capacità di raccolta e analisi di enormi quantità di dati ed informazioni (Big Data) , lo sviluppo di protocolli e tecnologie utili a certificarne gli scambi, quali ad esempio la Blockchain.

Si possono immaginare, dunque, servizi di trasporto multiutente come avvenuto con Flock Freight negli Stati Uniti, andare cioè verso il modello MAAS – mobility as a service- anche per la logistica, creare sistemi di premialità (carbon credits) o penalità (carbon tax) che spingano a comportamenti più consapevoli le aziende, favorire la formazione di autisti per una guida sicura e sostenibile, e così via. Il tema delle emissioni dei veicoli merita una riflessione a parte . Il **parco dei camion italiani è ancora molto inquinante**, oltre il 66 % dei mezzi è di classe Euro 4 o precedente, addirittura il 33 % Euro 2 o antecedente, e il tasso di rinnovo del parco è lento nonostante i contributi pubblici .

Ai ritmi pre-Covid sarebbero necessari 25 anni per rinnovarlo tutto. Qui si può immaginare una politica "smart" di **incentivi alla rottamazione**: si incentiva in base al differenziale di efficienza emissiva del nuovo rispetto al rottamato. Infine è fondamentale coinvolgere e sensibilizzare i consumatori, evidenziando la CO2 "contenuta" in ciascun prodotto e in ciascuna tipologia di consegna del prodotto, come per le calorie. Insomma un insieme di politiche coordinate che coinvolgono Governo nazionale, Regioni ed Enti Locali, associazioni , imprese e consumatori. Certo, non è semplice, ma qual è la alternativa?

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Imprese di spedizioni internazionali e agroalimentare

MILANO – “L’agroalimentare è tra i settori di punta dell’export italiano, come evidenziato anche dagli ultimi dati: il Rapporto Export 2021 di SACE ci

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

dice che nel 2020 le vendite all'estero sono cresciute del +2.5% in valore e nel 2021 è previsto un incremento del +11% per i comparti alimentari e bevande e prodotti agricoli, un trend confermato dalla performance dei primi quattro mesi del 2021, +11.7% in base alle elaborazioni dell'ultimo Fedespedi Economic Outlook".

Con queste parole **Alberto Cozzo**, presidente dell'**Associazione Siciliana Operatori Spedizionieri e Logistica,** presenta il convegno del prossimo **29 Ottobre** organizzato insieme a F**edespedi e Confetra Sicilia:** "Imprese di spedizioni internazionali: un valore aggiunto per la sicurezza dell'eccellenza agroalimentare del territorio".

La regione Sicilia vanta una produzione agroalimentare d'eccellenza che rappresenta una risorsa strategica per l'export regionale, il secondo più rilevante del Mezzogiorno, e nazionale. Una risorsa che è possibile potenziare e valorizzare tramite l'organizzazione di una filiera di trasporto attenta e specializzata su questa tipologia di prodotti.

"L'ottimizzazione della catena logistica contribuisce in maniera determinante al posizionamento competitivo dei prodotti sul mercato. Come unico interlocutore responsabile della gestione dei flussi, l'impresa di spedizioni assiste con competenza ed esperienza le imprese esportatrici in tutte le fasi decisionali, semplificando e agevolando le attività di approvvigionamento ed export, supportando gli obiettivi strategici di internazionalizzazione", sottolinea **Silvia Moretto**, presidente di Fedespedi.

Per il presidente di Confetra Sicilia **Mauro Nicosia** "Assicurare alle eccellenze agroalimentari siciliane adeguate e competitive soluzioni logistiche è certamente una delle più concrete prospettive sulle quali investire per supportare e sviluppare l'economia dell'isola. La pianificazione e la realizzazione, ripensate in una logica di vera e propria politica industriale, di infrastrutture materiali ed immateriali efficienti e performanti che sappiano superare l'effetto bottle neck. L'innovazione tecnologica e la digitalizzazione delle procedure sono i pilastri su cui deve poggiare una nuova visione della mobilità attraverso la quale potenziare il sistema logistico siciliano e renderlo performante".

Un aspetto da tenere in considerazione in questo contesto sono anche le azioni per la difesa alimentare, al fine di comprendere manomissioni,

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

sabotaggi, contaminazioni, frodi, che possono compromettere la capacità produttiva e commerciale delle organizzazioni e la salute dei loro clienti. “In quest’ultimo anno, caratterizzato dalla gestione dell’emergenza pandemica, tutti gli attori della catena alimentare hanno compreso ancor di più quanto sia indispensabile dotarsi di un sistema efficace per la food defense” spiega **Alessandro Manfredini**, vicepresidente dell’Associazione Italiana Professionisti Security Aziendale.

**L’appuntamento, in presenza è al Palazzo Trinacria, ma sarà comunque possibile seguire la diretta streaming. In ogni caso è necessario registrarsi a questo link.**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Crisi Adblue, rischio blocco dei camion in Europa

## In seguito alla riduzione della produzione annunciata da alcuni importanti fornitori

Diventa sempre più concreto il rischio che migliaia di veicoli industriali con motore diesel Euro V ed Euro VI si fermino in tutta Europa. Questo a causa della riduzione della produzione di Adblue, annunciata da alcuni importanti fornitori europei: senza questo additivo, i camion con sistema di abbattimento delle emissioni Scr saranno costretti a rimanere fermi anche se hanno i serbatoi pieni di gasolio.

La causa dello stop nelle vendite di Adblue si trova nell'aumento del prezzo globale del metano che serve per produrre l'ammoniaca che, aggiunta alla $CO_2$, forma l'urea, cioè il principio attivo per eliminare gli ossidi di azoto dai gas di scarico dei diesel. L'aumento del prezzo del metano è stato talmente forte e repentino da indurre i produttori dell'additivo a ridurre la macchina produttiva al minimo. Il fatto è che la carenza di Adblue ha spinto molti speculatori a fare incetta di quello in circolazione per rivenderlo a un prezzo più alto: la dimostrazione arriva dall'incremento dell'offerta online, parte della quale è su siti che fino a poche settimane fa non trattavano nemmeno l'Adblue.

E non è tutto. Perché gli impianti di produzione dell'urea, operano nel modo più produttivo se lavorano al massimo delle loro capacità: hanno anche un livello minimo, sotto al quale però conviene spegnerli completamente perché il prezzo dell'Adblue al consumo sarà così alto da renderlo antieconomico. Come sta avvenendo adesso.

Qualche giorno fa la milanese Yara Italia ha annunciato il fermo di almeno quattro settimane dell'impianto di Ferrara, che produce il 60% dell'Adblue consumato in Italia. Ma lo stop alla produzione si è allargato a macchia d'olio e adesso riguarda un po' tutta Europa. Il 19 ottobre 2021, l'amministratore delegato della slovacca Duslo, **Petr Bláha**, ha annunciato in una conferenza stampa che la sua società sta riducendo al minimo la produzione e potrebbe arrivare a sospenderla. Adesso la preoccupazione va agli altri colossi della chimica che producono l'additivo: come Basf, che ha già ridotto la produzione di ammoniaca a Ludwigshafen e Anversa, oppure la Skw-Stickstoffwerke.

La Duslo è uno dei principali produttori europei di Adblue: serve mercati importanti per l'autotrasporto, come Germania, Francia, Gran Bretagna, Spagna e anche Italia, oltre che la stessa Slovacchia, area di forte passaggio di veicoli industriali. Normalmente dalla Duslo escono 150 mila tonnellate di Adblue, come sottoprodotto per la fabbricazione di altri derivati dal metano, come i fertilizzanti.

L'ad di Duslo, **Bláha**, ha dichiarato che col prezzo del metano ai livelli attuali, gli stabilimenti funzioneranno a una capacità ridotta dell'80% rispetto a quella massima: se il costo scenderà, anche

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la produzione di urea riprenderà. Attualmente, la Duslo continua a servire i clienti storici ma non sta acquisendo nuovi clienti. Un problema forte, visto che l'azienda ha gli stabilimenti in Slovacchia agevolando non di poco gli autotrasportatori di quel Paese. Non a caso, sembra che dopo l'annuncio della riduzione della produzione della Duslo, il governo abbia ordinato all'azienda 500 mila litri di Adblue, raggiungendo un accordo con i distributori per la vendita dell'additivo solo ai trasportatori slovacchi.

Il rischio è che la carenza di Adblue, unita a quella degli autisti, rallenti il trasporto stradale delle merci. Oppure, forse peggio, che incrementi l'uso dei dispositivi (illegali) che simulano l'iniezione di Adblue nel motore, aumentando così le emissioni inquinanti.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'AVVISATORE MARITTIMO

75° confetra Dal 1946

**Data** 23/10/21

**Pagina** 1

**Foglio** 1/1

# Cargo aereo in ripresa

**Le spedizioni aeree crescono dell'8,6 per cento rispetto al 2019. Italia sale del 34,8 per cento tra gennaio e agosto, lievemente sotto l'anno precedente il Covid. ANAMA: fiduciosi per la ripresa degli investimenti**

**Milano.** Il cargo aereo si sta riprendendo. Gli ultimi dati che emergono dal Fedespedi Economic Outlook sono incoraggianti. A livello mondo lo scorso luglio il traffico è aumentato dell'8,6 per cento rispetto allo stesso mese del 2019, anno di riferimento pre-pandemia. Per quanto riguarda l'Italia, si è registrato tra gennaio e agosto di quest'anno un aumento del traffico cargo del 34,8 per cento rispetto al 2020, pari a 700 mila tonnellate trasportate. Un ottimo risultato, anche se ancora inferiore alle 713 mila tonnnellate raggiunte nel 2019. Tutti dati che verranno discussi la settimana prossima al terzo convegno del settore organizzato da Anama, Assaeroporti, Assohandlers e IBAR.

«Siamo fiduciosi che questi numeri possano evidenziare il ruolo centrale svolto dal cargo aereo nel nostro Paese, attirando investimenti da parte di player internazionali e un'attenzione particolare da parte del governo», commenta Alessandro Albertini, presidente di Anama. «In questo senso – continua - mi preme sottolineare la rilevanza del lavoro che, come cluster del cargo aereo, stiamo portando avanti sul position paper dedicato grazie alla riapertura del tavolo con il ministero delle Infrastrutture: piena attivazione dello Sportello unico doganale dei controlli, digitalizzazione di documenti e procedure e aggiornamento infrastrutturale degli aeroporti individuati come strategici per il cargo aereo, con l'ammodernamento delle cargo city sono per noi i punti prioritari per incrementare il potenziale del nostro comparto per l'economia del Paese e la risorsa del Made in Italy».

L'ultimo studio di Fedespedi, "Disclosing the Forwarding World", ha approfondito il futuro delle professioni degli spedizionieri internazionali e la loro promozione. È stato realizzato da Fedespedi in collaborazione con il partner ODM Consulting, applicando la metodologia di Gi Group della Star Matrix: contesto, ruolo e sviluppo futuro.

(Rafael Luiz Canessa/Flickr)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Invito ai direttori della logistica italiani: “Fate sentire la vostra voce”

24 Ottobre 2021

**Rimini –** Dal palco del Richmond Logistics Forum che quest’anno si tiene a Rimini è partito un messaggio forte e chiaro ai direttori della logistica italiani: “Fate sentire la vostre voce”. Soprattutto ora che si tratterà di investire i 62 miliardi di euro che il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ha riservato alla mobilità sostenibile e quindi anche al trasporto merci. L’appello è partito durante l’opening talk al quale hanno preso parte in qualità di relatori Ivano Russo, direttore generale di Confetra, e Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica.

Proprio quest’ultimo in particolare si è rivolto ai supply chain manager presenti in sala invitandoli a far sentire la propria voce al fine di individuare il modo migliore per spendere concretamente i fondi pubblici messi a disposizione dal programma comunitario Next Generation Eu. “Serve un piano logistico integrato con la parte committente del trasporto merci e progetti convincenti sui quali investire” ha affermato Ruggerone, che senza menzionarla esplicitamente ha parlato dell’industria (Confndustria) come del “convitato di pietra” a questo tavolo di collaborazione fra fornitori e clienti della logistica. “Servono tavoli sempre meno omogenei e sempre più eterogenei. Vogliamo creare progetti che diano la possibilità di partecipare anche ad altre imprese del comparto”. Ad esempio quelle che sviluppano e realizzano magazzini anche se non sono direttamente fornitori di trasporti ma il loro contributo è considerato utile per costruire insieme percorsi ad esempio verso la sostenibilità che è uno dei temi più attuali e importanti in prospettiva.

Ruggerone ha invitato poi a ragionare congiuntamente sulle prossime strategie di reshoring delle produzioni, “se non in Italia quantomeno nei Paesi limitrofi” ha detto, mentre Paolo Guidi, responsabile marketing di Ceva Logistics Italia, intervenendo dalla platea ha confermato che molto loro aziende stanno già programmando una progressiva ridefinizione delle rispettive catene logistiche in favore di punti di produzione più vicini: “In Particolare dall’Asia verso il Mediterraneo e i Paesi dell’Est Europa. Ciò significherebbe che il trasporto marittimo di corto raggio ne beneficerebbe così come il trasporto terrestre intra-europeo, compreso l’intermodale ferroviario” ha detto Guidi.

Ivano Russo, direttore generale della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica (Confetra), ha posto l’accento sulla necessità per le imprese di liberarsi dalla zavorra rapresentata dalle complessità burocratiche e amministrative. “Al Ministro dei trasporti Enrico Giovannini abbiamo detto: riprendetevi pure i 500 milioni di euro che ogni anni date al comparto sotto forma di incentivi ai trasporti e alla logistica, in cambio dateci la possibilità di liberarsi di tuti gli oneri

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

burocratici che affliggono il settore. Lasciate le aziende libere di competere senza questa palla al piede". Il riferimento di Russo era riferito ad esempio agli adempimenti così come ai controlli multipli sulle merci in importazione da parte di diverse amministrazioni pubbliche. Il vertice di Confetra ha poi concordato con Ruggerone sulla necessità di "creare osmosi fra industria e logistica" essendo quest'ultima "una funzione economica nazionale unitaria". Fino ad oggi invece in Italia le imprese "non sono padrone della propria supply chain".

Secondo Russo, con i fondi del Pnrr, "l'Italia ha la possibilità di recuperare molto terreno nella logistica" rispetto a oggi che appare al 19° posto del Logistics Performance Index della World Bank.

**Nicola Capuzzo**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Repubblica
AFFARI&FINANZA

75° confetra
Dal 1946

Data 25/10/21
Pagina 1
Foglio 1/3

# La triplice alleanza degli armatori che domina sui mari

STEFANO CARLI

Tre sigle raggruppano le 10 più grandi compagnie di navigazione del mondo e decidono prezzi, rotte e porti. In Europa godono di deroghe alle pratiche Antitrust e agevolazioni fiscali. Ora stanno iniziando ad espandersi anche nel trasporto a terra

Sono 58 le navi alla fonda davanti al porto di Los Angeles, il maggiore terminale dei commerci transpacifici tra Asia e America del Nord, in attesa di scaricare oltre mezzo milione di container. Altre 100 navi sono per lo stesso motivo ferme da giorni davanti al porto di Shanghai, in Cina. È la grande crisi globale della catena logistica delle merci. Qualche altro segnale positivo in giro per il mondo c'è: in Vietnam il lockdown che aveva chiuso l'intero paese e i suoi porti per un mese e mezzo è finito. Ma i prezzi dei noli marittimi continuano a correre. «I prezzi non aumentano in modo omogeneo, dipende dalle rotte. Da Shanghai a Genova l'aumento è stato per esempio del 500% - spiega Silvia Moretto, presidente di Fedespedi, l'associazione degli spedizionieri italiani - Le cause sono diverse. Ci sono meno navi in navigazione perché l'offerta non ha saputo tener dietro prima allo stop creato dalla pandemia poi all'improvvisa ripresa delle economie. Poi ci sono state le misure di sicurezza anti Covid che hanno rallentato le operazioni portuali: prima per scaricare una nave bastavano due giorni ora si arriva ad una settimana». Tutto questo ha portato ad un aumento medio dei ritardi, cosa che impedisce alle imprese di programmare acquisti, magazzini e operatività, come si vede nel settore auto, ma non solo. Un maxi ingorgo, insomma. Ma non solo. Si prevede che nei prossimi anni la domanda di trasporti marittimi continuerà a crescere del 5% annuo, mentre l'offerta di stiva per i container si muoverà a velocità dimezzata, il 2,5%.

Il problema è l'alleanza degli armatori. Anzi, le alleanze. I 10 big mondiali dello shipping, giganti del mare che vanno dalla Maersk alla Msc di Gianluigi Aponte, dalla compagnia di Stato cinese Cosco all'altra cinese Evergreen, quella della nave che ha tenuto chiuso per giorni il canale di Suez, sono infatti riunite in tre grandi alleanze. La maggiore è la 2M, sigla che indica i suoi due unici associati, Msc e Maersk: assieme hanno 1.322 navi, una capacità di 8,2 milioni di container. La seconda è la Ocean Alliance, composta dalla francese Cma-Cgn, dalla Cosco e dalla Evergreen, con 1.200 navi e 7,3 milioni di capacità di trasporto di container. La terza è la THE Alliance, 643 navi e 5,5 milioni di container di capacità, formata dalla tedesca Hapag-Lloyd, la sudcoreana Hmm, Hyundai Merchant Marine, la taiwanese Yang Ming e dalla giapponese One-Ocean Network Express. Tutte assieme rappresentano l'85,2% della "stiva mondiale", come dicono nel settore, e il 100% della stiva verso l'Europa. E quest'anno farannoprofitti record per ben 150 miliardi di dollari.

Secondo un dossier messo a punto da Fedespedi, sono loro che decidono quali rotte fare, su quali porti

1 Una porta container nel porto di Los Angeles, tra i più grandi scali container al mondo. Al momento in rada ha altre 58 navi in attesa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

puntare, il numero delle navi in navigazione. Sono loro che negli ultimi anni hanno spinto i cantieri a costruire navi sempre più grandi, con capacità di carico di 20 mila container, che tagliano i costi ma per viaggiare sempre a pieno carico hanno bisogno di fare più selezioni di tipologie di merci e ridurre le rotte. E per farlo hanno un fitto scambio di informazioni tra di loro. Si consultano. Tutto questo sarebbe in teoria un abuso: una lesione delle norme a tutela della concorrenza e del libero mercato. Praticamente un oligopolio. Ma, e questo è il secondo nodo del problema, in Europa non lo è perché l'Ue ha concesso una deroga, rafforzata da agevolazioni fiscali.

«L'origine di questa decisione, spiega Moretto – non è illogica. Il senso è che il trasporto via mare ha un valore strategico per tutte le economie e non si deve fermare neanche quando sarebbe antieconomico. E in effetti lo shipping viene da anni in cui i costi dei noli erano molto bassi. Di qui la deroga al divieto antitrust di accordi tra i maggiori operatori mondiali. E un'agevolazione fiscale sugli utili delle attività, che godono di una tassazione del 7%, rispetto, per esempio al 23% dei terminalisti portuali e al 27% degli spedizionieri. Ma ora queste condizioni non hanno più motivo di esistere, e invece lo scorso anno l'Ue le ha prorogate fino al 2024. Ed è questa decisione che noi chiediamo a Bruxelles di rivedere».

L'impennata stellare dei noli è un problema generale, non riguarda solo chi fa viaggiare le merci ma intere filiere. Dei problemi sulle industrie maggiori molto si è detto, ma ora si è arrivati anche alle piccole imprese. «Molti importatori italiani, grossisti che comprano in Asia semilavorati o prodotti finiti, sono in crisi – spiega Gino Zonta, ad di Primavera Group, società che si occupa di porte e serramenti – In Italia ci sono 50 mila grossisti che importano 10 milioni di container l'anno. E non pochi dovranno chiudere. La merce non arriva dalla Cina, è ferma nei loro porti per mancanza di navi. La abbiamo già comprata, pagata, e ora dobbiamo pure pagare i costi di stoccaggio nei porti cinesi. E poi, con i container a 15 mila euro, spesso non conviene. Va bene per i prodotti più piccoli, come i chip, ma per quelli più ingombranti e pesanti, come il marmo le pietre, molti semilavorati, non c'è più convenienza».

Contro questa situazione si corre ai ripari da ogni parte e a tutti i livelli. Negli Usa Home Depot e Walmart hanno comprato container e affittato navi in proprio, come dei charter. A settembre lo stesso ha fatto Ikea. Amazon sta cercando un paio di navi usate da comprare. E ora si muovono i piccoli. In Italia la Rif Line, una casa di spedizioni con base a Fiumicino e che si occupa soprattutto di import dal Far East, circa un anno fa intuisce i nuovi spazi: compra 4 mila container e affitta 2 navi. «La domanda sale rapidamente – afferma l'ad Francesco Isola – abbiamo costi più bassi dei grandi armatori e in questa fase il mercato ci premia. Il fatturato dai 30 milioni di prima sale fino a 100 quest'anno e puntiamo ai 200 milioni nel 2022. Stiamo noleggiando altre 2 navi e comprando altri 4.000 container. Ma restiamo dei "vettori" non siamo armatori perché le navi non sono di nostra proprietà e non abbiamo agevolazioni fiscali».

Ma c'è ancora dell'altro: per degli spedizionieri che entrano nello shipping, ci sono gli armatori che stanno iniziando ad espandersi verticalmente nella filiera logistica. Non hanno ancora comprato spedizionieri, ma hanno stretto accordi commerciali con alcuni, e iniziano a imporre condizioni restrittive a danno degli spedizionieri "indipendenti". Il tutto ovviamente utilizzando la loro forza di mercato e la maggiore liquidità garantita dalle agevolazioni fiscali. E che si tratti di un tipico caso di "sussidi incrociati" sarà un ulteriore punto di cui l'Antitrust europeo dovrà occuparsi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

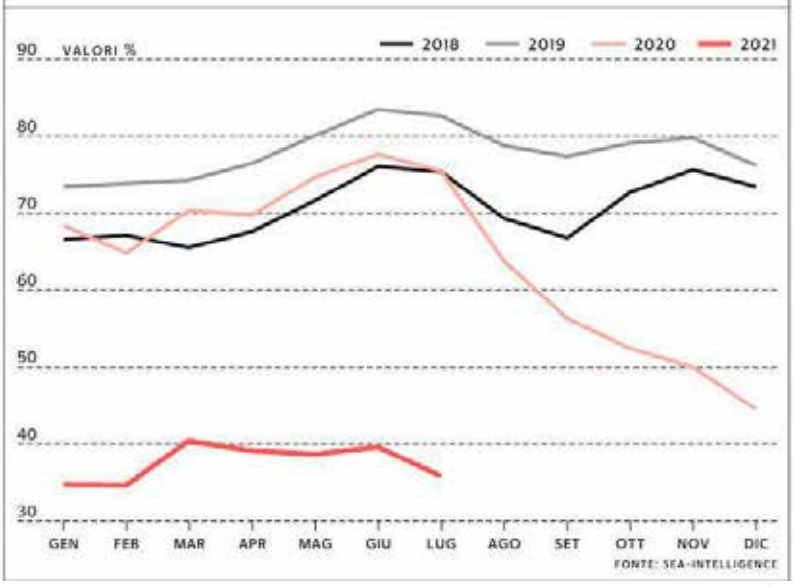
## Focus

### A BRUXELLES IL TAVOLO LANGUE

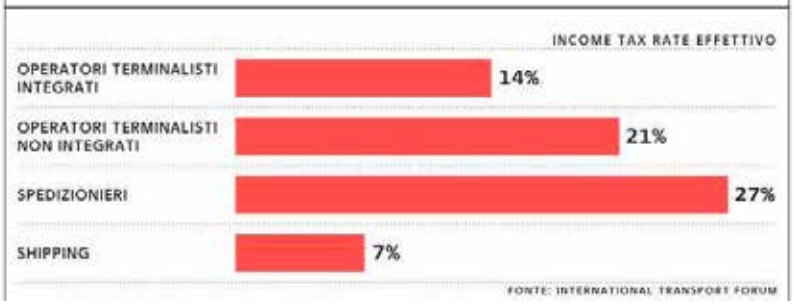
Si chiama Cber, che sta per Consortia Block Exemption Regulation, la norma che l'anno scorso, in piena pandemia, la Commissione Ue ha deciso di prorogare per altri 4 anni, fino al 2024. Ora la commissaria Ue alla Concorrenza Margrethe Vestager (nella foto) ha promesso l'apertura di un tavolo di confronto ma le audizioni non sono ancora nemmeno cominciate.

## I numeri

**L'INDICE DI PUNTUALITÀ DELLO SHIPPING MONDIALE**
QUOTA DI COLLEGAMENTI SENZA RITARDI, DEVIAZIONI O CANCELLAZIONI




**I LIVELLI DI TASSAZIONE A CONFRONTO**
DIVISIONE PER SETTORI




Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# I Quality Award Italy 2020, tradizionale appuntamento ddell' Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree per i riconoscimenti, per i servizi resi, alle compagnie aeree

LINK: https://portlogisticpress.it/i-quality-award-italy-2020-tradizionale-appuntamento-ddell-associazione-nazionale-agenti-merci-aeree-per-i-rico...

I Quality Award Italy 2020, tradizionale appuntamento ddell' Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree per i riconoscimenti, per i servizi resi, alle compagnie aeree Ufficio stampa Ottobre 25, 2021 Logistica e Trasporti Come già annunciato giovedì 28 ottobre alle 18 si terranno i Quality Award Italy 2020, tradizionale appuntamento associativo di ANAMA - Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree - per premiare compagnie aeree, GSA e handlers per il servizio reso nel corso dell'anno precedente, il 2020. L'evento vuole promuovere efficienza e competitività del settore del cargo aereo, premiando gli operatori partner delle imprese di spedizioni in grado di offrire servizi di alta qualità che contribuiscono all'organizzazione dei flussi in import e in export dal nostro Paese e al successo delle strategie di internazionalizzazione dei prodotti Made in Italy. Il trasporto merci via aerea ha dimostrato, infatti, anche nel periodo più acuto della crisi pandemica, l'anno 2020 - che sarà oggetto di premiazione di questa edizione dei Quality Award Italy - di essere in grado di rispondere alle sfide e alle emergenze del mercato grazie a flessibilità, dinamismo, problem solving di tutti gli attori del comparto che hanno lavorato al servizio di operazioni straordinarie come l'approvvigionamento di DPI e materiali sanitari. Ad aprire la cerimonia di premiazione saranno le massime rappresentanze del sistema associativo di cui ANAMA è parte: Guido Nicolini, Presidente di Confetra, e Silvia Moretto, Presidente di Fedespedi e Vicepresidente Vicario di Confetra. In continuità con l'edizione dello scorso anno, saranno presenti anche le Associazioni Territoriali, segno della rilevanza che l'evento dei Quality Award Italy ha quale momento di condivisione per il sistema associativo e riflessione sullo scenario attuale per il settore e in particolare per il cargo aereo. Quest'anno interverranno nel corso delle premiazioni il Presidente di Spediporto, Alessandro Pitto e il Presidente di ASPT-ASTRA Friuli-Venezia Giulia, Stefano Visentin. Anche per quest'anno le premiazioni dei Quality Award Italy sono organizzate in versione digitale e trasmessi in streaming. Per partecipare è necessario registrarsi a questo link. Le premiazioni dei Quality Award Italy saranno precedute nel pomeriggio dal 3° Convegno organizzato dall'Osservatorio Cargo Aereo, progetto di analisi del settore nato per iniziativa del Cluster Cargo Aereo (ANAMA, Assaeroporti, Assohandlers e IBAR). L'edizione 2021 del Convegno dell'Osservatorio Cargo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Aereo vuole essere uno spazio di riflessione sulla disruption causata dalla pandemia sulle catene di approvvigionamento globali e in particolare sul settore del cargo aereo, che ha visto stravolte le regole della propria normale operatività ma che ora riprende con slancio a progettare crescita e innovazione al servizio di un trasporto merci via aerea sempre più efficiente e resiliente rispetto alle sfide di domani. Per fare questo, il Cluster Cargo Aereo ha deciso di ripartire da numeri ed evidenze emerse nel primo Studio svolto con Ernst & Young nel periodo pre-pandemia (2019) e commentare insieme ai Cargo Manager dei principali aeroporti d'Europa visioni e programmi di investimento per lo sviluppo delle supply chain aeree internazionali. Alessandro Albertini, Presidente di ANAMA aprirà i lavori del Convegno, che saranno moderati da Alessandro Cappella, Cluster Cargo Aereo. Il programma prevede l'intervento di Alessandra Barcaglioni, (Ernst & Young) e le interviste ai Cargo Manager degli aeroporti di Malpensa, Liegi, Francoforte e Parigi Charles De Gaulle: Paolo Dallanoce, Bert Selis, Max Philipp Conrady e Edouard Mathieu, approfondimenti One-to-One su strategie di sviluppo degli aeroporti e, in particolare delle divisioni cargo in termini di contributo che gli hub aeroportuali possono dare all'organizzazione di filiere di approviggionamento sempre più solide: investimenti in digitalizzazione, sviluppo di nuove soluzioni che riducano impatto ambientale del trasporto merci via aerea, efficientamento delle operazioni grazie a poli logistici dedicati, strategie e progetti strategici per fare del cargo aereo una modalità in grado di incidere in modo ancora più decisivo su efficienza dei flussi di import/export che sono il motore dell'economia del Paese. Le conclusioni saranno di Claudio Eminente (ENAC) e Costantino Fiorillo (Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Nereo Marcucci: qual è il “punto di caduta”?

ROMA – A tre settimane da Agorà 2021 di Confetra, in programma il 16 Novembre a Roma nella suggestiva cornice del tempio di Adriano, Nereo Marcucci, Past President Confetra, ha inviato alla nostra redazione alcune sue riflessioni sull’attuale situazione del settore che pubblichiamo di seguito.

“E’ inevitabile che avviandoci all’Agorà 2021 di Confetra si discuta e si

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

abbiano letture diverse sull'aspetto più evidente, più "narrabile" e più incidente sugli affari quotidiani che è rappresentato dal livello che hanno raggiunto i noli marittimi nel trasporto container. Del tutto comprensibile se si considerano la difficoltà dell'automotive, i prezzi stellari di alcune materie prime e le preoccupazioni che si vanno diffondendo per i consumi Natalizi (tutte addebitate con qualche torto e qualche ragione a quel fatto).

Mi permetto un'opinione: se i mega profitti annunciati per il 2021 (e 2022?) dalle grandi SS.LL. fossero il risarcimento di altrettanto forti perdite degli anni scorsi (fatto vero su alcune relazioni di traffico) potremmo sperare di "passare a nuttata" comportandoci ognuno per come gli torna meglio: chiedendo – credo giustamente – che se ne discutano le cause e le concause oggettive e le policy soggettive oppure se ne sfruttino le opportunità che si sono create "a valle" facendo, a propria volta, ottimi affari e buoni utili con adeguati mark up, oppure che si chiedano quelli e si pratichino questi…

Credo che il punto vero, il punto "di sistema" che dovrebbe essere indagato dai Governi Nazionali e dell'Unione è quale sia, se vi è, il "punto di caduta" cioè se e quando gli oligopolisti (tali almeno da/verso il Mediterraneo per il traffico containerizzato), dopo aver ottenuto ulteriori deroghe alle normative antitrust comunitarie riterranno che l'equilibrio (di mercato ovviamente e non alla cinese per capirci) tra domanda ed offerta nonché il ritorno alla normalità nel girovagare dei vuoti nonché la normalizzazione della situazione negli USA nonché…ecc ecc cancellerà l'unilateralità dei blank sailing e di tutte le forme che a cascata hanno rafforzato il disallineamento delle forze in campo (shippers, spedizionieri, MTO, autotrasportatori, lavoratori autonomi e dipendenti) …..

Non credo sia ininfluente per poter discutere del futuro. Sia il nostro Governo che l'Europa, hanno deciso investimenti miliardari, la restituzione dei quali in gran parte sarà a carico delle generazioni più giovani e di quelle future. Credo che i Governi e l'Europa abbiano prima il dovere che il diritto di valutarne il ritorno in termini di costi benefici nell'interesse del Paese e del Continente, delle aziende produttrici e dei loro dipendenti. Credo che si abbia il diritto – noi cittadini che paghiamo le tasse – di sapere se le SS.LL. seguono gli indirizzi della responsabilità sociale e dell'economia sociale di mercato, praticandone altre solo temporaneamente.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Governo e Parlamento, anche grazie a novità davvero epocali nelle politiche comunitarie, stanno facendo la loro parte per superare annosi gap infrastrutturali. Credo vi sia poco da aggiungere – se non auspicare che il PNRR + FSC + Fondo complementare "atterrino" -come si usa dire oggi- con la tempestività necessaria. La relazione presentata al Consiglio dei Ministri del 23.09 che descrive lo stato di avanzamento lavori delle riforme e risorse da realizzare entro il 31.12. contiene ancora molti "in corso" e quindi credo possa essere interpretato anche come una sollecitazione del Presidente del Consiglio alla "catena di comando" perché ci si muova più velocemente. I Ministeri di riferimento hanno peraltro già compiuti passi e destinato risorse.

Semmai è auspicabile che si lavori ancora di più tra le Rappresentanze Confederali per integrare interventi di politica industriale orizzontali tra manifattura e logistica proseguendo il percorso delineato da alcuni anni da Confetra e Confindustria.

Finalizzandolo davvero ad accentuare il reshoring, le soft supply chain regionali alternative o di duplicazione di quelle globali, la realizzazione di infrastrutture "di prossimità", l'innovazione e la digitalizzazione intersettoriale.

Bene ha fatto il Presidente Nicolini ad invitare ad un cambio di passo e a chiedere l'apertura anche di un tavolo software per la logistica. **Nicolini** e l'instancabile DG di Confetra **Ivano Russo** stanno coinvolgendo tutte le articolazioni territoriali di Confetra – indispensabili come "base" di sostegno a qualsiasi proposta politica – perché cresca la consapevolezza che la logistica non è solo infrastrutture ma anche (in alcuni casi soprattutto) minore burocrazia. Le imprese logistiche aspettano politiche industriali coerenti con un mondo nel quale avvengono concentrazioni organizzative, innovazione tecnologica e digitale, possibili cambiamenti nei mercati di riferimento tradizionali.

Si debbono affrontare argomenti (pur presenti in parte nella missione 3 del PNRR ed apprezzando i contenuti del decreto legge 121 a proposito di ERMTS sui treni e non soltanto sulle infrastrutture) partendo dai necessari incentivi per gli investimenti digitali e per la transizione energetica, e, voglio rilanciare temi proposti dal Presidente Nicolini "i termini di resa nelle spedizioni internazionali, dove il Paese perde oltre 100 miliardi di

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

fatturato l'anno perché logistica e manifattura ancora non riescono a trovare un terreno strategico e strutturato di incontro, sia in import che in export". Ed altri temi che sono ormai di discussione quotidiana come la mancanza di 20 mila autisti per l'autotrasporto, lo shopping dei macchinisti ferroviari praticato in danno delle imprese private del settore.

Da tempo Confetra propone un check serio sulle dimensioni medie del tessuto produttivo che rappresenta, per capire come agevolare processi di consolidamento e crescita delle dimensioni medie di impresa nei terminal portuali e nelle imprese di spedizione. Questioni le cui soluzioni devono essere indirizzate da atti di governo. A questo scopo il tavolo che si dice stia elaborando il decreto concessioni da inserire nella Legge sulla concorrenza 2021 potrebbe dare un maggior contributo se coinvolgesse gli attori del settore.

Se la definitiva entrata in vigore del decreto ministeriale per il SuDoCo, (M3C2) è richiamata come "in corso" dal monitoraggio della Presidenza del Consiglio del 23.09, ristagna invece da tempo il DDL per la riforma del codice civile per le spedizioni internazionali avanzato dal CNEL ed elaborato da Confetra/Fedespedi non è in agenda l'adozione della lettera di vettura elettronica, avanza "a singhiozzi" la definizione delle verifiche radiometriche e si realizzano a macchia di leopardo gli sportelli unici amministrativi per i quali sono state emanate linee guida a distanza di cinque anni dalla loro normazione. Per schiodare il Paese dai 490/500 milioni di tonnellate che movimenta dal 2010 e per tornare a produrre ricchezza ed occupazione servono molte idee ed altrettanti interventi sull'hardware ma anche e talvolta soprattutto sul software".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Exploit agroalimentare, Giamberini: "Navi e materie prime colli di bottiglia"

La riapertura dei ristoranti, insieme all'aumento dei consumi privati, spinge il made in Italy, in un contesto di mercato che fa fatica ad approvvigionarsi e spedisce a caro prezzo. Intervista al presidente di Confetra Campania

*di* **Paolo Bosso**

Dall'inizio dell'anno le esportazioni agroalimentari italiane sono cresciute molto arrivando a 52 miliardi di euro di valore nei primi otto mesi, come evidenziano gli ultimi dati di Coldiretti. Livelli mai visti. Accade in un contesto di mercato tra i più anomali, con il costo delle spedizioni marittime molto alte, il difficile approvvigionamento delle materie prime e il congestionamento dei porti. «È una domanda che non ha precedenti e la Campania è tra le regioni con l'export agroalimentare che cresce di più in Italia», spiega Ermanno Giamberini, presidente di Confetra Campania.

**A cosa si deve questo exploit?**
«A una serie di fattori. L'aumento della domanda interna, spinto anche dagli enormi aiuti economici pubblici per i consumatori, con l'e-commerce che è esploso. E ora, con la mobilità sempre più libera, si mantiene ancora più alta. L'attività di esportazione dell'agroalimentare non si è mai fermata da quando è arrivata la pandemia. Durante quel periodo i ristoranti sono stati chiusi ed è crollata la domanda dei distributori, mentre è aumentata quella dei consumatori, cioè il cibo da cucinare a casa. Ora, con la riapertura dei ristoranti è ritornato il flusso del catering, per esempio, ma non è calato quello del consumo privato, due fattori che combinati insieme ti danno questa impennata delle esportazioni agroalimentari».

**Tutto bene, quindi.**
«Non proprio. I conservieri hanno difficoltà ad approvvigionarsi. I servizi marittimi sono in grossa difficoltà nella pianificazione. Gli Stati Uniti stanno vivendo un'alta congestione portuale, e stiamo parlando di uno dei principali mercati di esportazione per l'Italia. Come spedizionieri al momento rileviamo sicuramente scarsità di automezzi per il trasporto su strada ma sono i servizi marittimi il collo di bottiglia logistico ed economico, con i noli triplicati nei primi dieci mesi dell'anno. La capacità di stiva non è abbastanza e c'è overbooking. È un circolo vizioso: c'è un'alta domanda di spedizione, una bassa capacità di stiva e container vuoti difficili da trovare, in più le navi quando arrivano negli Stati Uniti si fermano anche per dieci giorni, con costi extra sulle soste, per il drammatico congestionamento dei porti e del sistema logistico statunitense».

**Una situazione che rischia di rendere l'Italia del made in Italy poco competitiva?**
«Sì. We pay more to get less. Paghiamo di più per avere meno servizi. I prodotti italiani stanno raggiungendo un livello di prezzo tale per cui i compratori si stanno guardando attorno, verso Paesi concorrenti che stanno cominciando ad avere prezzi competitivi per i consumatori americani. La leadership del made in Italy è storica e ci abbiamo messo decenni per conquistarla, basta molto meno per ridimensionarla».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**Quanto agroalimentare produce l'Italia?**
«Per citare solo l'olio, circa 300 mila tonnellate l'anno, su un fabbisogno complessivo tra domanda interna ed export di almeno 700 mila tonnellate. La passata importata, per esempio, come rilevano i conservieri di Anicav, viene perlopiù dalla California, prodotti stracontrollati, in linea con la rigida legislazione europea».

**Una buona parte del made in Italy viene dall'estero, quindi.**
«Bisogna sgombrare la mente da questa retorica. Il puro prodotto fatto e inscatolato sempre e solo in Italia non esiste, e questo vale per qualsiasi Paese che esporta. Senza l'importazione di determinati prodotti non potremmo esportare tutta questa roba. L'Italia, come tanti altri Paesi industrializzati, non può esaurire la totalità della domanda di import-export. È evidente che senza l'olio importato non saremmo competitivi nelle esportazioni del confezionato. Siamo buoni produttori e ottimi manifatturieri, e questo è un vanto. Il punto debole, in questo momento, sono le spedizioni marittime».

**Cioè?**
«Il rincaro notevole dei noli marittimi dall'inizio dell'anno. Nel dibattito mediatico nazionale è arrivato da circa un paio di mesi, concentrandosi però sulle importazioni, sulla penuria e il sovrapprezzo dei pezzi di ricambio e sul paradosso di dover arrestare la produzione malgrado le commesse. Si guardi, per esempio, al fermo del centro di Yara, che produce l'additivo Adblue, fondamentale per i mezzi pesanti. Ma sono tante le aziende italiane esposte al problema del ritardo nelle consegne dei componenti che le costringe a sospendere la produzione e tenere i dipendenti in cassa integrazione, non per mancanza di commesse ma per mancanza di materiali. Sono cose che influiscono nelle esportazioni, sul prezzo finale dei prodotti a marchio made in Italy, che diventano così meno appetibili. Rischiamo di perdere una quota di produzione perché i trasportatori la cercheranno in luoghi più vicini alla destinazione finale. Già adesso, per alcune destinazioni, il costo del trasporto arriva al 70 per cento del costo del prodotto. Il mercato statunitense è il riferimento e ne risentirà sempre di più finché i noli marittimi si mantengono a questi livelli».

**Gli analisti si aspettano che questa situazione di caro-noli, determinata dalla mancanza di spazi a bordo, sia transitoria, destinata a riequilibrarsi, così com'è stato nel 2008, quando all'opposto i costi di spedizione marittimi raggiunsero livelli bassissimi per l'eccesso di stiva.**
«Sono due estremi insostenibili. Allora molte imprese marittime sono andate vicine al default. Prima del Covid c'era l'oversupply, dopo il Covid l'overdemand. Forse per capire cosa sta accadendo andrebbe sommata la percentuale di sottoutilizzo della stiva precovid con l'overbooking attuale, così da capire l'incremento sostanziale del commercio. In questo modo sarebbe possibile capire se l'assenza di spazi sufficienti a bordo dei mercantili sia una situazione del tutto naturale o incoraggiata strumentalmente per mantenere alti i profitti. Il ricorso al blank sailing , che in periodo di emergenza Covid aveva l'obiettivo di evitare partenze di navi vuote a causa del lockdown, in questo periodo è solo conseguenza del problema dei porti congestionati o c'è dell'altro?».

**Secondo lei?**
«Se domanda e offerta si allineassero naturalmente, magari spinte dall'aumento dei prezzi, non dovrebbero esserci azioni speculative sull'offerta di stiva. Se ci fosse invece un meccanismo artificiale che modula l'offerta sulla domanda, lo squilibrio non finirà mai».

**Le compagnie armatoriali sono imprese. La logica è quella del profitto prima del servizio pubblico, perché il profitto mantiene attiva l'impresa.**
«Se le cose stanno così, che ci sia un libero mercato allora. Seguendo quello che dice da tempo la nostra presidente di Fedespedi, Silvia Moretto, andrebbe abolito quindi il block exemption regulation, che esime le alleanze armatoriali dalle regole antitrust, e andrebbe allineata l'aliquota

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

fiscale degli armatori a quella degli altri trasportatori. Le compagnie marittime, come ha detto Moretto recentemente, pagano intorno al 7 per cento, noi spedizionieri il 27 per cento. Negli ultimi anni c'è stata la cosiddetta verticalizzazione dei servizi: gli armatori sono diventati anche spedizionieri, trasportatori ferroviari, società logistiche integrate, godendo di una fiscalità estremamente più vantaggiosa degli altri competitori. Se il mercato è libero, che sia libero, altrimenti allora sarebbe giusto introdurre incentivi agli esportatori virtuosi, ai trasportatori che movimentano più merce, così da controbilanciare l'alta capacità di manovra degli armatori».

**La globalizzazione economica è strana. La distribuzione è mondiale ma la produzione è localizzata. In Asia, in Cina, a Taiwan. Un assetto fragile, esposto a crisi cicliche.**
«Non essendo un territorio industriale sviluppato a tutti i livelli, come nel manifatturiero, questo è un tema avvertito maggiormente da altre economie e meno dall'Italia. La cosa certa che la pandemia ci ha messo sotto gli occhi è che le fonti di approvvigionamento devono cambiare. Il Covid ha mostrato la debolezza delle politiche economiche globali degli ultimi trent'anni, facilmente esposte al collasso. Per prevenire bisogna trovare equilibri differenti nella logica di approvvigionamento dei prodotti, altrimenti saremmo sempre esposti ai colli di bottiglia, al blocco di Suez, alla rimodulazione della produttività industriale di un singolo Paese come la Cina. Inoltre, per quanto riguarda la produttività, la digitalizzazione potrebbe aiutarci parecchio. Per esempio, temevamo lo smart working prima della pandemia. Il Covid ci ha costretto a testarlo e abbiamo capito che se organizzato bene, con un'infrastruttura informatica completa, migliora la produttività aziendale e la salute delle persone».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Nicolini (Confetra): «La logistica fa muovere l'economia reale: preoccupati da rincari, ritardi e infrastrutture»

Il presidente della Confederazione dei trasporti e della logistica: «L'aumento del prezzo dei carburanti è un problema. Mancano autisti e le navi arrivano dopo 7 giorni. Col Pnrr chiediamo di cucire il gap infrastrutturale»

Il mondo dei trasporti e della logistica e la ripartenza post Covid, ma anche la situazione dopo l'entrata in vigore del green pass obbligatorio e la protesta che ha coinvolto anche alcuni autotrasportatori.

CUOREECONOMICO ne ha parlato col presidente di Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) **Guido Nicolini**.

**Come ha affrontato la ripartenza il vostro settore e come sta gestendo la situazione green pass, viste le proteste in alcune realtà?**

*«Parliamo di una categoria, quella della logistica e dei trasporti, che non si è mai fermata, nemmeno durante il primo lockdown quando i bollettini medici erano tragici. In quei mesi, tanti italiani hanno scoperto cos'è la logistica e quale valore rappresenta.*

*Il nostro comparto rappresenta il settore circolatorio dell'economia reale: circa 100 mila imprese, 80 miliardi di fatturato oltre 1,5 milioni di addetti, quasi il 9% del Pil nazionale.*

*A proposito di green pass, monitoriamo la situazione. Se la vaccinazione fosse stata resa obbligatoria anche per il nostro settore, avremmo avuto meno disagi e le aziende avrebbero dovuto sostenere costi inferiori.*

*Abbiamo già avuto modo di dire che quanto accaduto a Trieste non rappresenta la logistica italiana e sosteniamo con forza l'impegno del presidente del porto triestino, Zeno D'Agostino».*

**Transizione digitale e green economy saranno le chiavi della ripartenza insieme all'internazionalizzazione. Cosa si aspetta il vostro settore, che è fortemente legato al mondo produttivo e in che modo si sta preparando ai cambiamenti?**

*«Tutti gli attori in campo devono sedersi ad attorno al tavolo e aprire un serio confronto su quale strategia di politica industriale vogliamo darci, capire qual è la nostra collocazione geoeconomica nel mondo globalizzato.*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

*Perché se la manifattura non produce gli scaffali sono vuoti anche per l'e-commerce. Ma non possiamo pensare che l'aumento delle materie prime, dei noli, delle bollette energetiche, ricada tutta sul consumatore finale».*

**Sul fronte dell'approvvigionamento dei carburanti, lo scenario geopolitico vi preoccupa anche in vista del periodo natalizio e quindi delle consegne che arriveranno?**

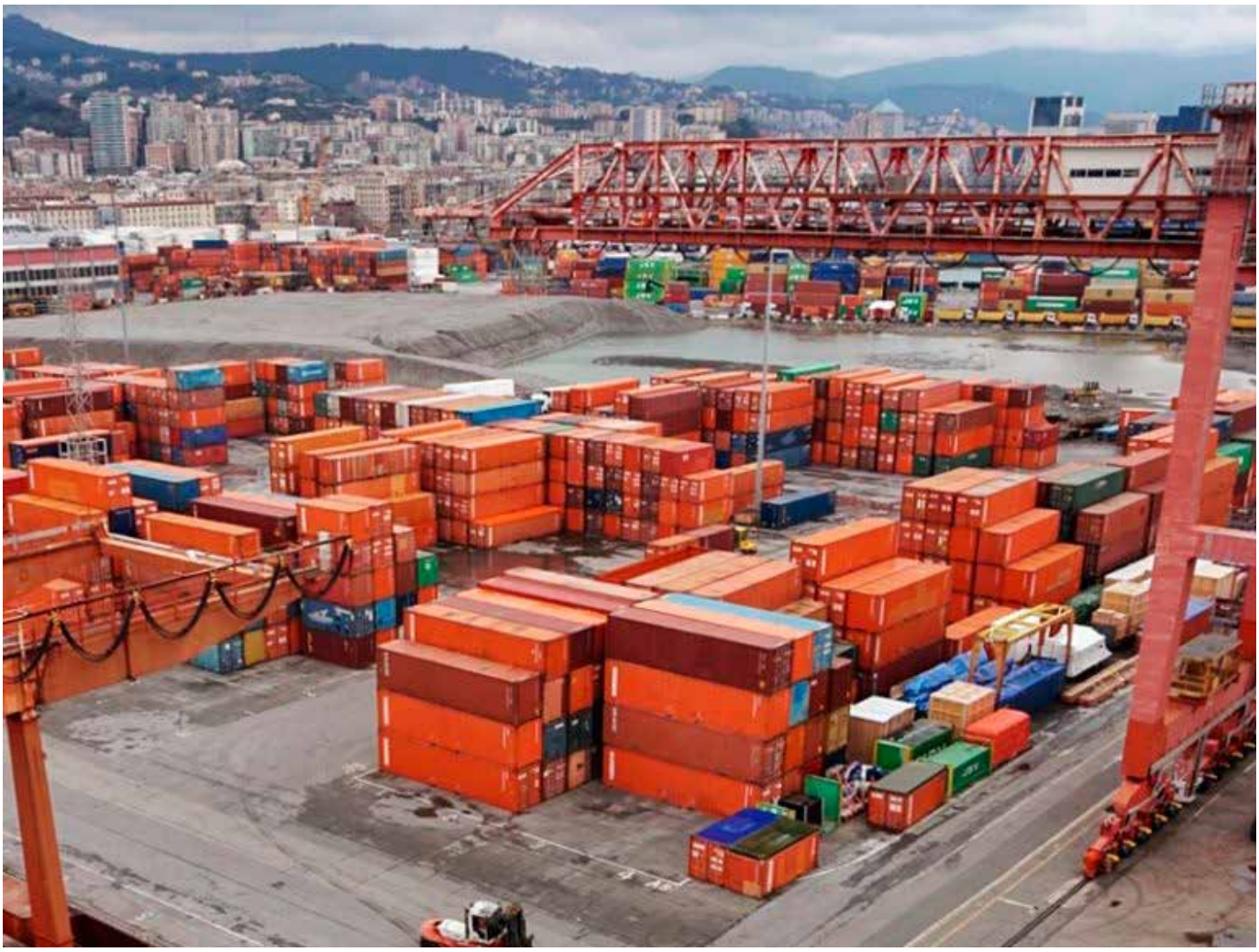
*«Non può non preoccupare, perché sale il prezzo dei carburanti e scompare dal mercato un additivo senza il quale i motori di ultima generazione dei tir non funzionano. In più continuiamo a non trovare autisti.*

*Le navi hanno un ritardo medio di 7 giorni e di conseguenza le merci hanno un ritardo medio di 7 giorni. E questo genera difficoltà a tutta la catena distributiva».*

Di Emanuele Lombardini
(Riproduzione riservata)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Assiterminal: fondo pensioni per i portuali



GENOVA – Assiterminal interviene sull'attuale situazione del settore portuale, con una nota del direttore Alessandro Ferrari. Nel testo, sono elencate le varie richieste avanzate dall'Associazione Italiana Terminalisti Portuali che in pratica, ritiene giusta nel merito, la posizione delle organizzazioni sindacali.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

“Abbiamo presentato noi di Assiterminal, d’accordo con tutto il comparto della portualità e i gruppi parlamentari di maggioranza della Commissione Trasporti della Camera, l’emendamento al Dl trasporti bis per agevolare l’avvio della costituzione di un fondo pensionistico (ma anche per politiche attive) per tutti i lavoratori portuali, partendo dal presupposto che è l’impegno che ci siamo presi tutti nel rinnovare il contratto di lavoro a inizio 2021: le aziende contribuiscono, i lavoratori pure (ognuno per la sua parte), si chiede solo di destinare una parte delle risorse già previste per i lavoratori in somministrazione (le Compagnie) o al più una minima percentuale di risorse aggiuntive, perché il fondo prima o poi possa essere utilizzato. Senza nulla togliere alle finanze dello stato. Risultato? Nulla.

Abbiamo chiesto – prosegue Ferrari – di esplicitare attraverso una norma chiarificatrice che le concessioni portuali non sono un totem monolitico nel tempo, ma che devono essere riconosciuti e adottati criteri di riequilibrio economico finanziario funzionali all’ efficientamento nell’utilizzo e ottimizzazione dell’infrastruttura porto in concessione in base agli andamenti dei mercati o delle circostanze, nel rispetto dell’interesse di chi investe e di chi concede. Risultato? Nulla.

Abbiamo chiesto di prorogare la possibilità di ridurre i canoni concessori per quelle aziende che continuano a patire le conseguenza del fermo dei traffici e parliamo, di fatto, solo dei terminal crociere che versano nelle stesse condizioni dello scorso anno. Risultato? Ci siamo riusciti.

Il Governo sta lavorando sull’ampliamento delle categorie dei lavori gravosi e usuranti secondo classificazioni ISTAT (ATECO e ISTAT nomenclature statiche, per quanto aggiornate di un mondo che cambia ad alta velocità) abbiamo fatto e ribadiremo le nostre proposte: sarebbe paradossale che non ci fosse finalmente il riconoscimento del lavoro portuale quantomeno come “gravoso” visto ad esempio che l’INAIL considera queste attività ad alto rischio infortunio con relativi premi assicurativi elevati (solo per fare un esempio non provocatorio). Vedremo.

Dobbiamo anche farci battere il tempo dall’AGCM e dal disegno di legge di recepimento della sua relazione dello scorso marzo, che andrà in CdM forse la settimana prossima per affrontare o dipanare temi delicati e già regolati (autoproduzione) o superati (art.18, co.7) nell’incessante attesa del Regolamento delle Concessioni che traccheggia sotto l’incombere delle

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

risoluzioni comunitarie in merito alla natura giuridico economica delle ADSP?

Nel frattempo il mercato si evolve, in un contesto che resta iper regolato sulla carta ma scarsamente vigilato e trasparente nei fatti, e continuiamo a parlare di singoli porti perdendo di vista il principio di “sistema” che di “sistema paese” ha forse ancora solo la perimetrazione di confini che neanche google map o le carte nautiche mettono più a fuoco.

I temi sollevati nel recente confronto de “La riforma tradita” o inattuata che dir si voglia, ripresi da molti (senza citare, sigh, le fonti) trovano conferma in quello che accade; ed è evidente che il “sistema” tutto ha bisogno di risposte immediate, strutturali, efficaci, aderenti alla realtà: o diciamoci che le infrastrutture strategiche che l’industria della logistica utilizza per l’industria produttiva del paese e la distribuzione dei beni ai cittadini consumatori (in un Paese che vive di import e export) sono solo porzioni per finanziare progetti di un PNRR che non ha il coraggio di avere una visione di futuro, con buona pace delle Next Generation Italy (come parte dell’Europe).

Non c’è polemica, solo conoscenza e passione nell’interesse di un settore privato che investe insieme allo Stato (perché i porti sono un bene comune) e che vive con i suoi collaboratori un momento che ha bisogno di scelte adeguate; parafrasando il Premier Draghi sul ddl concorrenza ‘sono emerse tante perplessità su tanti punti … per cui ci pensiamo un altro po’ … meglio farlo bene, affrontare le perplessità che ci sono ed avere il consenso …’. “

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# I traslocatori chiedono una sezione nell'Albo Autotrasporto

2021-10-29 10:10:41 Michele Latorre

L'Aiti (Associazione Imprese Traslocatori Italiani) ribadisce la richiesta di uno specifico riconoscimento giuridico di questa categoria, che svolge **un'attività "fortemente specialistica** che prevede l'erogazione di numerose prestazioni di natura tecnico-operativa afferenti a diversi campi di responsabilità giuridica", spiega la presidente di Aiti, Nicla Caradonna. Una caratteristica peculiare è che coincidono le figure del committente e del ricevitore. Inoltre, il trasloco prevede diverse attività specializzate, come il sopralluogo tecnico, la formulazione del preventivo, la firma di un contratto con assunzione di un unico mandato (da domicilio a domicilio), l'uso di personale specializzato ed equipaggiamenti specifici (tra cui camion con allestimenti dedicati) e la richiesta di autorizzazioni (per esempio occupazione suolo pubblico, pratiche doganali, procedure specifiche relative a beni artistici e culturali).

Il traslocatore può anche **svolgere diverse operazioni di preparazione**, tra cui creazione d'imballaggi speciali, deposito in transito, carico e stivaggio in autocarro o in contenitore marittimo o in cargo aereo a seconda della modalità di trasporto che può essere terrestre, marittima o aerea, rimontaggio masserizie nel luogo di destinazione, ed infine intervento di corrispondenti, assicurazioni, conferimento in piattaforme per lo smaltimento dei rifiuti.

L'insieme di queste attività, prosegue la presidente, "rende evidente la **differenza con la figura del trasportatore,** ovvero colui che è responsabile del solo trasporto di merci da un luogo all'altro". Ne consegue che "un autotrasportatore abilitato dall'iscrizione all'Albo ad esercitare l'attività di autotrasporto di merci per conto terzi, non è da questa tutelato anche nel compiere l'attività professionale del traslocatore".

L'associazione aggiunge che il **Codice Civile definisce solo tre figure**: vettore, spedizioniere e spedizioniere-vettore. Però, " il traslocatore svolge un'attività ben più complessa che prevede una serie di segmenti operativi ulteriori, difficilmente riconducibili alle attuali norme del Codice Civile". Quindi, in assenza di una specifica regolamentazione, il traslocatore deve operare come autotrasportatore in conto terzi o spedizioniere.

Per affrontare questa carenza normativa, l'Aiti chiede l'istituzione di una **sezione speciale per i traslocatori** nell'Albo Nazionale dell'Autotrasporto, legittimata anche dalla Legge 298, che ha istituito l'Albo, che prevede la possibilità d'individuare attività di autotrasporto per cui occorrono abilitazioni e requisiti speciali. L'associazione porterà questa richiesta nell'evento Agorà di Confetra, che si svolgerà a metà novembre.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# Link TV

**06-10-21**
**TG 3 Liguria**
https://youtu.be/8BpRECQn0ec

**07-10-21**
**PRIMO CANALE**
https://www.primocanale.it/network/idee_progetti_spediporto/

**13-10-21**
**RaiNews 24**
https://youtu.be/BQavogtuD0g

**16-10-21**
**Mi manda Rai 3**
https://youtu.be/PKkR0iK2ZdI

**Omnibus La7**
https://youtu.be/Egp2gx5kCO0

**Agorà Rai 3**
https://youtu.be/nRmUnsi5yx4

**Omnibus La7**
https://youtu.be/drdQ7Orinds

**22 ottobre 21**
https://www.raiplay.it/video/2021/10/TV7---Puntata-del-22102021-e2201f66-a7d0-47b3-a49b-3b9c43f37596.html?wt_mc%3D2.app.wzp.raiplay_vod_Tv7_Puntata+-del+22%2F10%2F2021.%26wt

**Radio 24**
https://www.radio24.ilsole24ore.com/podcast-originali/una-cosa-per-volta?refresh_ce=1

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.