

Sommario

Fedespedita Comunica _____	1	<i>Ebilog: proroga Bando lavoratori sospesi causa Covid</i> _____	8
<i>Fedespedita e il Recovery Fund</i> _____	1		
<i>Centro Studi Fedespedita "Le compagnie di navigazione: un'analisi economico finanziaria – bilanci 2019 e semestrali 2020"</i> _____	1	Eventi e Convegni _____	8
<i>Partnership Fedespedita – Osservatorio Immobiliare Logistico: partecipa al progetto di indagine sui magazzini degli spedizionieri</i> _____	2	<i>Il Presidente Giovanni Borriello a NSW 2020: "Gli spedizionieri possono essere player sensibilizzatori della transizione green"</i> _____	8
<i>La rassegna stampa di settembre</i> _____	3	<i>Il Vicepresidente Pitto interviene a Napoli sugli sviluppi della Piattaforma Logistica Nazionale</i> _____	9
		<i>"Flessibilità e capacità di resilienza sono nel DNA degli spedizionieri", il Vicepresidente Scarpa a NSW</i> _____	10
Primo piano _____	3	<i>Il Direttore Confetra Russo a NSW: "È ancora il secolo della logistica?"</i> _____	11
<i>SRM: presentazione del 7°rapporto annuale sull'economia del mare</i> _____	3	<i>Agorà Confetra: il "sistema" della logistica nel lockdown e il futuro della filiera</i> _____	12
<i>Inaugurazione della Piattaforma Logistica di Trieste</i> _____	5		
<i>Accordo USA- UE per riduzioni tariffarie</i> _____	6	Seminari e Formazione _____	13
<i>Diffuso il rapporto export di SACE: -11,3% sulle esportazioni di beni</i> _____	6	<i>Webinar Fedespedita: focus smart working</i> _____	13
Nuove Frontiere _____	7	AGENDA _____	15
<i>Sanilog: rinnovo e adesione alla copertura ed estensione garanzie Covid</i> _____	7		

Fedespedi e il Recovery Fund

Lo scorso **17 settembre** si è tenuta la riunione del **Consiglio Direttivo** nel quale è stata programmata l'attività dei prossimi mesi.

Particolare attenzione è stata dedicata al **Recovery Fund** e le opportunità a esso collegate. Con l'aiuto di un consulente si è inteso approfondire contenuti e modalità di un possibile contributo che Fedespedi può dare alla definizione del Recovery Plan.

L'obiettivo condiviso dal Consiglio è stato quello di lavorare alla definizione di un piano **di progettualità per il settore delle imprese di spedizioni con focus sulla digitalizzazione** e, dunque, il sostegno alla transizione tecnologica delle imprese.

Al momento è stata elaborata una **prima scheda progetto** che ha valorizzato il **lavoro di indagine condotto dall'IT & Digital Innovation Advisory Body** sul grado di digitalizzazione delle imprese e l'elaborazione di proposte volte a potenziare la *digital transformation* del lavoro delle imprese. Tale documentazione che dovrà essere ulteriormente sviluppata e integrata è stata sottoposta per un preliminare riscontro ai ministeri competenti e di riferimento per il nostro settore.

(N.F.)

Centro Studi Fedespedi “Le compagnie di navigazione: un’analisi economico finanziaria – bilanci 2019 e semestrali 2020”

È stata pubblicata “**Le compagnie di navigazione: un’analisi economico-finanziaria - bilanci 2019 e semestrali 2020**”, elaborata (per il 5° anno consecutivo) dal **Centro Studi Fedespedi** con lo scopo di analizzare le performance economico-finanziarie delle principali compagnie di navigazione, il cui ruolo è cruciale lungo le filiere trasportistiche del container.

Le società analizzate sono: **CMA-CGM, Cosco, OOCL, Evergreen, Hapag-Lloyd, Hyundai MM, Maersk, Wan Hai, Yang-Ming e ZIM**. Per ciascuna società sono presentate **le principali voci del Conto Economico** e sono stati **calcolati nove indici di bilancio**, scelti tra quelli più comunemente utilizzati dagli analisti finanziari per la loro capacità di evidenziare i vari aspetti della situazione economico-finanziaria dell'impresa.



Inoltre, sono stati analizzati anche i risultati delle **semestrali 2020** di 6 delle 10 società considerate. Il Centro Studi Fedespedi ha ritenuto opportuna questa estensione dell'indagine, per **monitorare l'andamento del settore dello shipping in un momento particolarmente difficile** per l'economia internazionale, pesantemente condizionata dal Covid-19. Per quanto riguarda l'andamento dei traffici in questo anno così difficile,

nei primi 6 mesi dell'anno si registra una flessione del **-6,8% del volume dei container** trasportati (fonte: Dynaliners Weekly). A questo, si contrappongono i risultati finanziari positivi delle shipping line che, tramite le *blank sailing*, hanno controllato l'offerta di stiva e il prezzo dei noli.

Le principali osservazioni che emergono dall'analisi per quanto riguarda l'anno passato:

- Dopo un 2018 con risultati in chiaro e scuro, il **2019 è stato un anno nel complesso positivo**, con buoni livelli della redditività operativa (ROS), con l'eccezione di Hyundai MM e Yang Ming;
- **Il rapporto d'indebitamento bancario è per alcune società elevato**, con debiti finanziari totali (banche, leasing, ecc.) nettamente superiori al capitale proprio;
- **Le aziende del settore hanno mediamente una «cassa» elevata**, anche se non sempre adeguata al volume delle passività a breve;
- **I livelli della redditività operativa** (Debiti finanziari a breve e M-L/EBITDA) **non sempre sembrano in linea con gli impegni finanziari assunti**, collocandosi in alcuni casi su valori molto elevati (es. Evergreen, Cosco, Yang Ming, ecc.). Nel caso di Hyundai MM l'indice assume valore inferiore allo zero a causa di un EBITDA negativo.

L'analisi economico-finanziaria del Centro Studi Fedespedit è disponibile nella [sezione dedicata del nostro sito](#). (N.F.)

Partnership Fedespedit – Osservatorio Immobiliare Logistico: partecipa al progetto di indagine sui magazzini degli spedizionieri

Fedespedit ha avviato una collaborazione con [l'Osservatorio sull'Immobiliare Logistico](#) dell'Università LIUC di Castellanza con l'obiettivo di analizzare la qualità degli **immobili utilizzati dalle imprese di spedizioni internazionali**.



L'**Osservatorio** attivo dal 2018 ha sviluppato un **modello** di riferimento nazionale per valutare la **qualità** e la funzionalità **dei magazzini** e, ad oggi, **ha analizzato oltre 250 immobili in Italia** per un totale di circa **7 milioni di mq di superficie** coperta, presentato i suoi [risultati](#) a fieri e convegni di rilevanza nazionale e ha realizzato più di 10 pubblicazioni (tra riviste divulgative, articoli scientifici e libri di approfondimento).

Il progetto con Fedespedit sarà guidato dal Prof. Fabrizio Dallari, direttore dell'Osservatorio sull'Immobiliare Logistico e prevede due fasi:

Fase 1 - costruzione del modello di rating della qualità dei magazzini, in collaborazione con un **panel di imprese di spedizione** ed esperti del "real estate" (settembre/ottobre);

Fase 2 - analisi e mappatura della qualità dei magazzini usati dagli spedizionieri (ottobre/dicembre).

In particolare, **per quanto riguarda la Fase 1 sarà necessario il coinvolgimento di 4-5 spedizionieri di diversa specializzazione modale** (terra, mare, aereo) per poter adattare il questionario alle caratteristiche dei magazzini attraverso un tavolo di lavoro (da convocarsi “in modalità webinar”).

Una volta costruito il modello, nella fase 2 sarà richiesto a tutte le aziende associate a Fedespedi di rispondere al questionario di raccolta dei dati per ottenere la valutazione della qualità del proprio magazzino (che verrà tenuta anonima).

A lavoro concluso (dicembre 2020), verrà realizzato un report con i risultati della ricerca che riassumerà il modello sviluppato per gli spedizionieri e riporterà la “fotografia” della qualità dei magazzini analizzati, attraverso analisi comparative utili per confrontare la qualità del proprio immobile con la media del settore.

Per l'avvio dello studio è necessario il **coinvolgimento di alcune aziende che collaborino alla costruzione del questionario** da sottoporre poi al campione, costituito dalle imprese di spedizioni associate a Fedespedi.

L'impegno consiste nella partecipazione a **2 tavoli di lavoro in modalità webinar (durata prevista 2 ore)**.

(N.F.)

Per ulteriori informazioni e per candidarsi a partecipare gratuitamente alla ricerca contattare la Segreteria di Fedespedi (fedespedi@fedespedi.it).

La rassegna stampa di settembre

Al seguente link è possibile scaricare la [rassegna stampa delle nostre uscite su cartacei e testate on-line del mese di settembre](#). I temi protagonisti sulla stampa in questo mese: le dichiarazioni di Fedespedi sul bilancio del primo semestre 2020, le priorità per il Recovery Plan, i dati dell'analisi economico-finanziaria sulle compagnie di navigazione del Centro Studi Fedespedi.

(N.F.)



Primo piano

SRM: presentazione del 7° rapporto annuale sull'economia del mare

In occasione della *Naples Shipping Week*, tenutasi nella città partenopea dal 28 settembre al 3 ottobre, è stato presentato il **7° Rapporto sull'economia del mare** (*Italian Maritime Economy*) preparato da SRM (centro di studi sul Mezzogiorno del gruppo Banca Intesa).

Quest'anno, com'era facile prevedere, **il rapporto si è soffermato sull'impatto del Covid-19 sull'economia marittima globale e nazionale**, illustrando, non solo la riduzione quantitativa dei traffici, ma anche alcuni **cambiamenti che nel tempo potrebbero diventare strutturali**.

Un esempio è il **forte aumento del traffico ferroviario container tra Europa e Cina**, che ha ormai superato i 1.000 treni/mese, consolidando un'offerta modale il cui potenziale di crescita è senz'altro molto interessante.

L'altro fenomeno emerso in questi mesi è l'utilizzo **della rotta passante dal Capo di Buona Speranza da parte delle portacontainer in servizio tra il Far East e i porti europei**. Le motivazioni sono da ricercare negli elevati costi richiesti dal passaggio del Canale di Suez (più di 400.000 US\$/nave) e nella forte riduzione del bunker.



L'effetto combinato di questi due fattori rende, almeno per ora, più economica la circumnavigazione dell'Africa. Tale scelta è comunque legata più a motivazioni di natura congiunturale, che di effettiva necessità commerciale o organizzativa.

Se i primi 6 mesi dell'anno in corso sono stati critici, **segnali di recupero sembrano emergere dai dati più recenti**, spingendo così verso un "cauto ottimismo". In particolare, si nota una ripresa delle *port call* a livello Mondo, con una forbice, rispetto al 2019 che tende a

richiudersi.

Un altro fenomeno interessante messo in luce nel rapporto, e presente nel dibattito sulla struttura della globalizzazione, è la **tendenza alla regionalizzazione dei traffici container**, con le **rotte intraregionali** che rappresentano ormai il **43% del totale trasportato**, con una crescita in volume negli ultimi 10 anni superiore al 70%.

La presentazione si è poi soffermata sull'importanza dei **porti del Mezzogiorno** per il peso che hanno sull'economia marittima nazionale, per la loro "proiezione verso il Mediterraneo", per il ruolo che potrebbero giocare, attraverso le **Zes**, nello sviluppo dell'intero Paese.

Rispetto a quest'ultimo punto, la presentazione ha sottolineato come, nonostante l'importanza che le Zes possono rivestire per la crescita del territorio, al momento non sono ancora decollate, appesantite, come spesso accade in Italia, da **difficoltà burocratiche**.

Le politiche di vantaggio previste al momento della loro istituzione (incentivi burocratici, credito d'imposta, ecc.) non hanno ancora trovato una loro operatività, vanificando in tal modo, per ora, l'intero progetto.

Un'ultima notazione che come spedizionieri conosciamo bene: dalle indagini field condotte da SRM nelle principali regioni del Nord Italia, è emerso come, nella fase di export, il 67% delle aziende utilizzi la resa Incoterms Ex Works, con alcune interessanti differenze però. Se in Lombardia tale termine di resa è utilizzato dal 57% delle imprese (14% si avvale della resa CIF e l'11% di quella FOB), in Veneto la percentuale sale al 70% e in Emilia-Romagna addirittura all'82.

Centro Studi Fedespedi

[Lo studio è disponibile nella sezione dedicata al Centro Studi nell'Area Riservata del nostro sito.](#)

Inaugurazione della Piattaforma Logistica di Trieste

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

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

Condividiamo pienamente anche le parole del **Direttore nazionale di Confetra Ivano Russo**, laddove in relazione all'operazione sulla Piattaforma Logistica di Trieste **afferma che il puro transito di merci produce valore relativo**. Meno azzeccato ci pare il paragone azzardato dalla stampa sull'oleodotto SIOT-TAL, laddove si lamenta il mancato incasso dell'IVA sul petrolio che vi transita per i Paesi centroeuropei. Tuttavia, una modifica della legge sull'IVA che permetta agevolmente l'importazione in Italia di merci destinate al consumo in altri Paesi unionali è una delle tante battaglie che Confetra Friuli-Venezia Giulia conduce inascoltata da anni. Ma al di là dell'IVA, **la creazione di vero valore aggiunto all'interno della filiera logistica è l'obiettivo che Confetra F.V.G. persegue da anni**, chiedendo al governo italiano di utilizzare l'asset competitivo del regime di porto franco internazionale per consentire le lavorazioni industriali delle merci che transitano attraverso il nostro porto.

Tale concreta possibilità è però vanificata dalla sordità delle stanze romane e dalla mancanza di consapevolezza dei politici verso il principio di extradoganalità: in pratica **viene opposto che il codice doganale comunitario include il porto di Trieste fra le zone franche comunitarie** e non fra i territori extradoganali, dimenticando che era ed è competenza dello Stato membro indicare all'Unione Europea quali siano i territori extradoganali, fra cui si deve porre il porto di Trieste, come sancito da norme di diritto internazionale pubblico, che l'Italia, volente o nolente, è tenuta a rispettare. Il regime di Porto franco andrebbe usato per creare economia, occupazione e ricchezza sul nostro territorio e non vissuto come anomalia da scansare. Sul punto, tuttavia, siamo ottimisti. **Il primo ottobre scorso**, dopo un'apposita audizione alla quale abbiamo contribuito attivamente, **il Consiglio della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia ha approvato una mozione**, votata da tutti gli schieramenti politici presenti, **che impegna il Presidente della Regione a pretendere il pieno rispetto dell'extradoganalità** del porto franco e l'avvio delle necessarie procedure governative in tal senso. Vedremo se a Roma l'encefalogramma politico rimarrà piatto oppure perverrà qualche segno di vita. Sia chiaro, non abbiamo più intenzione di piegare la testa: lavoro, serietà e risultati. Questi sono i nostri valori e da imprenditori pretendiamo dalle Istituzioni precisione, visto che parlare di velocità non è proprio il caso.

ASPT ASTRA Friuli Venezia-Giulia

Accordo USA- UE per riduzioni tariffarie

Il 21 agosto scorso il **rappresentante degli Stati Uniti per il commercio Robert Lighthizer** e l'**ex Commissario europeo per il Commercio Phil Hogan** hanno annunciato un **accordo su un pacchetto di riduzioni tariffarie**, le prime negoziate da USA e UE da più di vent'anni.

Secondo l'accordo, **l'Unione Europea eliminerà i dazi sulle importazioni di prodotti a base di astici vivi e congelati dagli USA** che hanno superato i 111 milioni di dollari nel 2017. L'UE eliminerà i dazi sulla base del principio della **nazione più favorita**, con effetto retroattivo dal 1° agosto 2020 per un periodo di 5 anni e la Commissione lavorerà per rendere permanente l'eliminazione di questi dazi.



Gli Stati Uniti, invece, ridurranno del 50 % i dazi su alcuni prodotti esportati dall'Ue per un valore commerciale medio annuo di 160 milioni di dollari, compresi alcuni piatti pronti, alcuni articoli di cristallo, preparatori di superficie, polveri propellenti, accendini e parti di accendini. Anche le riduzioni dei dazi statunitensi saranno operate in base al principio della nazione più favorita e con **effetto retroattivo dal 1° agosto 2020**.

All'Accordo ha fatto seguito, l'8 settembre, una [proposta di regolamento della Commissione](#).

"Nel quadro del miglioramento delle relazioni UE-USA, questo accordo vantaggioso per ambo le parti porterà risultati positivi ad entrambe le economie. Con questo pacchetto di riduzioni tariffarie vogliamo segnare l'inizio di un processo che porterà ad ulteriori accordi che creeranno un commercio transatlantico più libero, equo e reciproco", hanno dichiarato l'ambasciatore Lighthizer e il Commissario Hogan.

(N.F.)

Diffuso il rapporto export di SACE: -11,3% sulle esportazioni di beni

Uno scenario difficile ma non disastroso quello presentato dalla società SACE nel report 2020 dal titolo **"Open (Again)"**, un titolo con cui si fa riferimento alla ripresa post lockdown ma anche al superamento delle tensioni e difficoltà che avevano segnato già il 2019 e con cui il 2020 si è aperto.

In questo scenario lo scoppio della pandemia e il *great lockdown*, ancora in corso a livello globale, hanno scatenato **una crisi con numeri vicini alla recessione del 2009 – crollo stimato del Pil mondiale a -5%** - con le caratteristiche di un **disastro naturale**: effetti gravi ma destinati ad essere riassorbiti in un lasso di tempo abbastanza breve nonostante la peculiarità dell'emergenza sanitaria sia proprio l'incertezza sulla durata del fenomeno.

Il rapporto SACE prevede, secondo l'ipotesi con la maggiore probabilità di accadimento, una chiusura negativa del 2020 a causa dei risultati del primo semestre e un'evoluzione positiva tra la fine dell'anno e l'inizio del 2021. **La contrazione per l'export di beni e servizi registrerebbe rispettivamente -11,3% e 21,9%**, previsioni in linea con i dati del primo semestre che segnano un **-15,3 % per i beni e un -29,5% per i servizi**. Le **esportazioni di beni saranno pari a 422 miliardi tornando al livello del 2016**. Nel 2021, salvo peggioramenti dell'epidemia e nuove restrizioni, avremo già il **rimbalzo che ci consentirà di recuperare i risultati del 2020, segnando un +9,3% nei beni e un + 26,2% nei servizi**, delineando un andamento a V della crisi.



Il crollo così come la ripresa è, però, differenziata per settori e aree geografiche di destinazione. Per quando riguarda i settori, il **crollo maggiore** sarà su alcuni beni intermedi come i **metalli e la gomma-plastica** - i cui risultati saranno bilanciati dal settore chimico grazie al comparto farmaceutico – e **sui beni di investimento** – settore **automotive, apparecchi elettrici e meccanica strumentale**. **Quest'ultima** in particolare e il **comparto moda**, due tra le punte d'eccellenza del Made in Italy – dovranno aspettare il **2022 per il recupero**.

Rispetto, invece, alle aree geografiche molto dipenderà dall'andamento dell'epidemia nelle regioni e dalle misure di contenimento adottate. Per questo, la **contrazione delle vendite sarà maggiore per i Paesi dell'Europa avanzata** – che costituiscono il primo mercato di sbocco del Paese - **dell'America e dell'Africa subsahariana** con un rimbalzo più lento per il 2021, mentre **risultati migliori saranno realizzati nei mercati di Asia a CSI e Medio Oriente**, caratterizzati da una maggiore dinamicità economica e colpiti meno a lungo dalla pandemia.

Il rapporto di SACE segnala, anche la presenza di **due scenari negativi causati da un nuovo lockdown tra fine 2020 e inizio 2021** o da un allentamento più graduale delle misure restrittive: entrambe le ipotesi causeranno una chiusura più difficile per l'export nel 2020 che raggiungerebbe un **crollo superiore al 20%** in caso di nuovo lockdown e una ripresa più contenuta e comunque rinviata al secondo semestre del 2021.

Centro Studi Fedespedi

[Il report completo è disponibile al link.](#)

Nuove Frontiere

Sanilog: rinnovo e adesione alla copertura ed estensione garanzie Covid

Da lunedì 28 settembre fino a lunedì 30 novembre è possibile rinnovare la copertura di assistenza sanitaria integrativa [Sanilog](#) per l'anno 2021 al nucleo familiare già iscritto nel 2020 o procedere all'iscrizione del nucleo familiare per l'anno 2021 (decorrenza della copertura dal 1° gennaio 2021).



Per il nucleo familiare già iscritto si ricorda che è necessario **procedere esplicitamente al rinnovo** della copertura per l'anno 2021 e che **in assenza di rinnovo la polizza scadrà automaticamente il 31/12/2020**. Inoltre, qualora l'iscritto decida di **non rinnovare** l'iscrizione del proprio nucleo familiare per il 2021, potrà procedere a una nuova inclusione in copertura **soltanto per un'ulteriore volta e dopo che siano passati almeno due anni dalla data di uscita dalla copertura**.

Per le **nuove iscrizioni**, Sanilog informa che queste possono essere **attivate dal dipendente che risulti correttamente iscritto al Fondo alla data del 28 settembre 2020**. L'iscrizione deve riguardare obbligatoriamente l'intero nucleo familiare a eccezione di familiari già coperti da altro Fondo/Ente di Assistenza sanitaria integrativa.

Per quanto riguarda le garanzie Covid, Sanilog ha deciso, a causa del perdurare dell'emergenza sanitaria, di **prorogare le garanzie sanitarie** presenti nel pacchetto di prestazioni gratuite straordinarie **Covid-19 al 31 dicembre** 2020 sia per le garanzie a sostegno degli iscritti riscontrati positivi al virus Covid 19 sia per il monitoraggio sanitario degli iscritti attraverso i test sierologici e i tamponi.

(N.F.)

Per i dettagli e le modalità di rinnovo o nuova adesione alla copertura sanitaria consulta la [circolare n.7/2020](#) di Sanilog del 10 settembre. Per la proroga delle garanzie sanitarie causa Covid-19 consulta la [circolare n.8/2020](#) di Sanilog del 14 settembre.

Ebilog: proroga Bando lavoratori sospesi causa Covid

[Ebilog, Ente Bilaterale Nazionale per il settore "Logistica, Trasporto Merci e Spedizione"](#), ha prorogato il termine ultimo di presentazione delle domande per la partecipazione al "Bando sostegno ai lavoratori sospesi causa COVID 19" al **31 dicembre** 2020. Inoltre, il periodo di sospensione dal lavoro, inizialmente previsto dal 23 febbraio al 31 agosto 2020, è stato prorogato al **30 novembre** 2020.



(N.F.)

Consulta la [circolare n.5/2020](#) di Ebilog del 17 settembre.

Eventi e Convegni

Il Presidente Giovani Borriello a NSW 2020: "Gli spedizionieri possono essere player sensibilizzatori della transizione green"

Il 1° ottobre 2020, il **Presidente di Fedespedi Giovani, Armando Borriello**, è intervenuto in una delle sessioni di apertura della Main Conference Port&Shipping Tech di Naples Shipping Week 2020 presso il Centro Congressi di Napoli.

Questi i passaggi principali del suo intervento dedicato al ruolo delle imprese di spedizioni nella transizione verde nel panel "**Green Shipping Summit**":

"Teniamo conto che nel 2018 l'impatto dello shipping sul totale delle emissioni di gas serra era del 2,98%, mentre nel 2012 era del 2,76%. Ebbene, dal 2012 al 2018, le emissioni di gas serra del settore dello shipping sono aumentate del 9,6%.

*Con il Green Deal Europeo del 2019 si definisce un ambizioso obiettivo: strutturare una strategia globale per la mobilità sostenibile e il raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050. Il nostro documento di riferimento è il **Position Paper del Clecat**, la nostra associazione europea, dal titolo "[Enabling a Transition towards Sustainable, Smart & Resilient Mobility](#)" diffuso nel settembre 2020.*



*L’innovazione tecnologica e la **digitalizzazione** sono gli strumenti primari per la transizione verde. Innovazione tecnologica significa capacità di utilizzo di infrastrutture e interfaccia multi-operatore in grado di ridurre gli sprechi. Poi, **miglioramento infrastrutturale** per ridurre gli ostacoli all’**intermodalità**. Un nodo cruciale è, inoltre, il **finanziamento** della transizione da parte del **pubblico** – incentivi nazionali ed europei per la transizione - e **privato** – investimenti ad hoc dell’industria dei trasporti e della logistica. La **misurazione delle emissioni**, infine, è un altro aspetto strategico:*

avere uno strumento univoco di rilevazione è fondamentale perché si possa agire in maniera organica sulla riduzione delle emissioni.

*Il criterio è quello della **proporzionalità**: è importante individuare la capacità di ogni attore di intervenire sul processo e ridurre effettivamente le emissioni di cui è responsabile direttamente o indirettamente. Gli spedizionieri hanno scarsa capacità di controllo diretta, ma possono essere player sensibilizzatori in grado di fare la differenza nella filiera del trasporto merci.”*

(N.F.)

[Scarica le slide dell’intervento del Presidente di Fedespediti Giovani, Armando Borriello, a NSW 2020.](#)

Il Vicepresidente Pitto interviene a Napoli sugli sviluppi della Piattaforma Logistica Nazionale

Il Vicepresidente di Fedespediti con delega all’IT e Presidente di Spediporto, **Alessandro Pitto**, è intervenuto in qualità di relatore nella sessione **Smart Port&Logistics di Naples Shipping Week** – moderata da **Domenico de Crescenzo**, Vicepresidente di Fedespediti con delega customs.

Il suo intervento è stato dedicato alla Piattaforma Logistica Nazionale, la cui cabina di regia si è insediata a settembre. In particolare, **sono stati messi in evidenza con l’ausilio della SWOT analysis i punti attraverso cui questo progetto può avanzare:**

*“La piattaforma logistica nazionale mira a mettere in comunicazione tutte le piattaforme e tutti gli snodi logistici del Paese. **Tra i suoi punti di forza la partecipazione di tutti gli stakeholder logistici e la possibilità di capitalizzare le esperienze già esistenti** – ad esempio PCS del Porto di Genova, La Spezia, Ravenna.*



*Punti di **debolezza** sono: il **ritardo accumulato nel tempo e la delimitazione geografica limitata** in un momento in cui ci sono realtà con ambiti di intervento più ampio, e la concentrazione sui servizi di base – cioè fermarsi al mero scambio di dati.*

*Le **opportunità** sono estremamente interessanti - in quanto la digitalizzazione è un obbligo per un Paese che vuole essere più attrattivo - e sono, quindi, la **possibilità di accedere a un mercato in forte crescita**, la possibilità di realizzare una piattaforma*

di scambio di informazioni tra soggetti privati, tra soggetti privati e enti governativi e anche tra le diverse governance, la possibilità di **garantire agli operatori neutralità, sicurezza e riservatezza dei dati in quanto progetto pubblico, creare servizi a valore aggiunto e un grande bacino dei dati utili al mercato ma anche al decisore pubblico.**

Da ultimo le minacce: **concorrenza** di altre piattaforme sviluppate negli anni e il rischio di rimanere confinati ai servizi di base e **soprattutto la mancata adesione di snodi importanti.**

Per uno sviluppo positivo del progetto gli elementi fondamentali sono la **valorizzazione dei territori**, lo sviluppo di soluzioni **software**, secondo il principio dell'**interoperabilità** tra i soggetti grazie a un linguaggio comune e condiviso.”

(N.F.)

[Scarica le slide dell'intervento del Vicepresidente di Fedespedi, Alessandro Pitto, a NSW 2020.](#)

“Flessibilità e capacità di resilienza sono nel DNA degli spedizionieri”, il Vicepresidente Scarpa a NSW

Il **Vicepresidente Fedespedi** con delega allo shipping, **Andrea Scarpa**, è intervenuto nella giornata conclusiva dei lavori della Naples Shipping Week alla **Main Conference nella sessione “Pandemic Shipping”**, dedicata all’impatto della pandemia sul settore.

Il Vicepresidente Scarpa ha evidenziato la capacità delle imprese di spedizioni di adattarsi a uno scenario complesso in cui l’emergenza sanitaria ha acuito le difficoltà in termini di competizione tra i player.

Ecco i passaggi principali:

*“La parola “resilienza”, ormai sulla bocca di tutti, è per noi un must. La nostra è una categoria che ha da sempre questo approccio, **siamo ammortizzatori tra i clienti e le compagnie di navigazione**, abituati a fare da tramite tra questi due soggetti. **La flessibilità e la resilienza sono, dunque, nel nostro DNA** e sono i nostri punti di forza. Quello che **come Fedespedi abbiamo sempre cercato di fare è fare squadra e pensare in grande preservando la dimensione medio-piccola delle nostre imprese**, perché il futuro è la **competizione con i grandi player globali.**”*



Questo e le difficoltà che ne derivano sono state evidenti in questi mesi di crisi. Nel settore dello shipping, in particolare, grazie alle blank sailing, le compagnie di navigazione sono riuscite a mantenere alto il livello dei noli in una congiuntura di contrazione del commercio internazionale e del traffico container a li-

*vello globale. Le shipping line operano in tre alleanze principali grazie **all’esenzione delle regole antitrust europee** e riescono, dunque, a **controllare il mercato**. Nel corso dell’emergenza hanno operato cancellando i contratti in essere con gli spedizionieri per spingerli verso le procedure automatizzate di prenotazione container, eliminando il ruolo della contrattazione.*

La **priorità** per gli spedizionieri è **mantenere la propria competitività**. Fondamentale per questo sarebbe attuare **veri processi di snellimento burocratico**, senza i quali sono **danneggiate le imprese di spedizioni e gli hub portuali italiani che subiscono perdite di traffico a favore dei porti del Nord Europa**, dove le procedure di controllo e sdoganamento sono più veloci ed efficienti. L'attuazione del **Sudoco** – che chiediamo da anni – ci consentirebbe di riportare i traffici nei nostri nodi logistici e rafforzare il nostro ruolo nel trasporto merci via mare.”

(N.F.)

Il Direttore Confetra Russo a NSW: “È ancora il secolo della logistica?”

Nel corso della sessione “**Pandemic Shipping**” a Naples Shipping Week di venerdì 2 ottobre è intervenuto anche **Ivano Russo, Direttore Generale di Confetra**, con una **riflessione sul futuro della filiera logistica** dopo l'emergenza Covid:

“È chiaro a tutti che i **nuovi rapporti di forza geopolitici** a livello globale **si definiscono intorno alle tematiche logistiche: infrastrutture** – si pensi alla Via della Seta, il più grande piano di infrastrutturazione globale dai tempi dell'impero romano, **autostrade digitali e connessioni immateriali** perché il flusso di dati è oggi 20 volte più redditizio del flusso merce, **regolazione** – Brexit, dazi, un mondo dove sembra prevalere la logica a chiudersi - e infine il **tema dei campioni nazionali**. Non possiamo non riconoscere che **l'Italia non ha grandi imprese nazionali in grado di presidiare gli interessi economici nazionali nel mondo** e in condizione di essere player che rappresentino una strategia logistica su scala globale del Paese, una strategia che l'Italia non ha mai avuto.

Un paese abituato a essere sfruttato dalle merci in transito ha rinunciato a lavorare su una vocazione logistica espansiva, cosa che abbiamo nella manifattura e nell'edilizia. **Per questo per il Recovery Plan noi chiediamo un provvedimento modello industria 4.0 ma per i servizi che aiuti a crescere il settore**. I transiti non generano ricchezza ma generano disconomie perché ammortizzare i 130 miliardi di Italia Veloce senza avere una funzione logistica industriale propria, sarà impossibile. Il tema è se questo Paese vuole diventare o meno una potenza logistica almeno su scala continentale.



Il Ministro Patuanelli per la prima volta nella pianificazione degli incentivi agli investimenti innovativi ci sono 230 milioni di euro sul settore logistica e trasporto merci: intelligenza artificiale, blockchain. È difficile per la politica selezionare quali siano le opere infrastrutturali più coerenti con la digital transformation e con il green. Ma **evitiamo che tutta la discussione sul Recovery Plan sia sulle infrastrutture: noi abbiamo confuso per 40 anni il gap infrastrutturale con il gap logistico**. Senza digitale, senza regolazione, senza imprese, la ricchezza del Paese non può crescere.”

(N.F.)

Agorà Confetra: il “sistema” della logistica nel lockdown e il futuro della filiera

Il 23 settembre si è tenuta l’Agorà 2020, l’Assemblea Pubblica annuale di Confetra che quest’anno è stata organizzata in versione digitale per rendere possibile un’ampia partecipazione all’evento nel rispetto delle misure sanitarie perché *“ci manca la nostra socialità. Ci manca in generale, e ci manca quella della nostra comunità”*.

È con questa riflessione sulla diversità dell’edizione 2020 che il Presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha aperto i lavori dell’Assemblea, ricordando così l’eccezionalità del momento storico in atto e le criticità e opportunità che ne conseguono. Da una parte la crisi Covid ha impattato pesantemente – e impatta ancora oggi – sul tessuto economico mondiale e nazionale e sulla tenuta sociale, dall’altra ha aperto una fase di ripensamento delle nostre società unica nella storia recente.

La ripartenza del tessuto produttivo italiano è il tema su cui si è focalizzato il dibattito a partire dall’accordo europeo sul Recovery Fund, una ripartenza che non può coincidere con il ritorno alla normalità ma che è un’occasione di cambiamento e crescita irrinunciabile per il mondo imprenditoriale e nello specifico per le imprese della filiera logistica.

Il Presidente di Nicolini ha affermato: *“Al Paese non basterà fare uno sforzo immane per tornare ai livelli pre-Covid, perché essi erano già livelli di crisi e sostanziale stagnazione. Il Paese deve sfruttare tale drammatica fase storica per riprogettarsi integralmente. Gli oltre 200 miliardi del Recovery Plan Nazionale dovranno servire a ripensare i fondamentali economici, produttivi, sociali, la struttura amministrativa, quella fiscale e di finanza pubblica del Paese.”*

La modalità operativa è quella del **“fare sistema”** come espresso dal Presidente Nicolini e dal Segretario della CGIL Maurizio Landini, nella consapevolezza che senza logistica non c’è manifattura e export del Made in Italy e che quindi l’industria logistica tutta e l’insieme delle filiere del Paese sono chiamate a un ripensamento organico del tessuto economico del Paese.

Il “sistema” è stato, infatti, protagonista dell’evento in cui si sono succeduti – tra gli altri - gli interventi del Presidente di Fedespedi, Vicepresidente Vicario di Confetra Silvia Moretto e del Presidente di Anama, Alessandro Albertini che hanno posto le priorità su questa fase e interrogativi agli interlocutori istituzionali.

Il Presidente Moretto è intervenuto con due domande sul cronoprogramma dell’attuazione del Piano Italia Veloce e le modalità con cui il Governo sta lavorando al tema della digitalizzazione.

Come ha ricordato il Presidente Moretto, infatti *“il nostro Paese si posiziona tra gli ultimi posti in Europa per investimenti in digitalizzazione e utilizzo del cloud e il Recovery Fund può essere l’occasione per colmare questo gap”*. **Sul punto è intervenuto anche il Presidente di Anama Albertini** sottolineando *“l’opportunità unica che oggi abbiamo come Paese per investire in digitalizzazione per rendere più fluidi e snelli i processi logistici, agevolando lo scambio delle merci in una realtà complessa come quella della logistica in cui è necessario mettere in rete una pluralità di soggetti pubblici e privati”*.

Il Ministro per gli Affari Europei Enzo Amendola ha garantito l’impegno del Governo sul dossier della digitalizzazione aprendo al ruolo delle associazioni di categoria e di interlocuzione con i Ministeri. Il Ministro



delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola **De Micheli** ha aggiunto che la priorità sarà data a investimenti per la transizione tecnologica delle piccole e medie imprese. Queste realtà rappresentano, infatti, la forza del tessuto imprenditoriale italiano ma trovano spesso ostacoli nell'accedere ai sistemi di innovazione anche a causa di dinamiche di costo.

Il Ministro ha inoltre evidenziato che la ripartenza non sarà completamente assorbita dalla progettualità e dai fondi del Recovery Plan, bensì questa fase e il piano europeo sono il solo primo step di un processo di rigenerazione che richiederà alcuni anni di lavoro. In questo senso, **De Micheli** si esprime anche sulle tempistiche di attuazione del piano infrastrutturale, affermando con realismo che la realizzazione delle opere individuate sarà distribuita lungo un arco temporale di circa 5 anni. Il lavoro sulla connessione italiana sarà, dunque, oggetto di una pianificazione graduale nel rispetto dei principi della sostenibilità e della cantierabilità.

(N.F.)

Seminari e Formazione

Webinar Fedespedi: focus smart working

Mercoledì 29 settembre si è svolto il webinar dal titolo **“Smart working: quale l’impatto sul rapporto di lavoro e sull’organizzazione aziendale?”**. L’incontro è stato promosso dal **Labour Relations Advisory Body** con l’obiettivo di **analizzare l’evoluzione dello smart working prima, durante e dopo la pandemia**, il contesto normativo e contrattuale di riferimento, le problematiche e le opportunità di cambiamento e innovazione connesse a questa modalità di lavoro, gli strumenti necessari per un corretto ricorso a tale istituto.

In apertura dei lavori **Laura Potì**, Presidente del Labour Relations Advisory Body, **ha ripercorso i mesi del lockdown** quando *“le Aziende del nostro settore si sono viste costrette a riorganizzarsi in fretta, utilizzando quello che possiamo definire “Home Working”. L’obiettivo dell’incontro è, quindi, di fare il punto della situazione a distanza di 7 mesi dall’inizio della pandemia, per comprendere se l’esperienza, seppure tragica, che abbiamo vissuto, ci consenta di trarre delle riflessioni positive in particolare su nuove forme di organizzazione aziendale possibili.”*

La **Professoressa Franca Maino**, dell'Università degli Studi di Milano e Direttrice del Laboratorio Percorsi di Secondo Welfare, **ha dedicato il proprio intervento agli aspetti di carattere sociale e culturale dello smart working, sottolineando la logica win-win alla base di questa modalità organizzativa** che porta beneficio al lavoratore, rispondendo altresì all’esigenza di competitività dell’impresa. Come evidenziato nel corso del webinar, **9 lavoratori su 10 vorrebbero continuare a fare “smart working” e 8 manager su 10 ne consigliano l’adozione**. Tuttavia, una modalità di organizzazione del lavoro davvero “smart” presuppone un rapporto di fiducia tra datore di lavoro e lavoratore e un sistema adeguato di welfare; necessari poi per un corretto ricorso allo smart working sono strumenti e competenze digitali.

“L’impreparazione tecnologica” e l’importanza di sistemi di cloud sono stati, infatti, i temi al centro dell’intervento della **Dott.ssa Mariangela**



Ziller insieme alla quale abbiamo percorso i rischi connessi alla mancata protezione dei dati e il ruolo fondamentale della tecnologia per la costruzione di modelli di organizzazione aziendale basati su flessibilità e raggiungimento dei risultati.

L'appuntamento si è concluso con la relazione dell'**Avvocato Luca Daffra** dello **Studio Legale Ichino Brugnattelli e Associati** che ha illustrato il **quadro normativo di riferimento**, partendo dalla definizione che il nostro ordinamento fornisce di "smart working" e dalle disposizioni intervenute durante la pandemia, passando poi ad analizzare alcune esperienze di regolamentazione aziendale e sindacale. L'Avv. Daffra ha inoltre presentato dal punto di vista giuridico i **dossier più discussi sul tema del lavoro agile**: i **rientri** e l'**orario** di lavoro, il **raggiungimento degli obiettivi**, le **modalità di accordo** tra azienda e lavoratore.

(L.P.)

Nella sezione dell'Area Riservata del nostro sito "[Atti eventi e assemblee](#)" è possibile consultare i materiali del webinar. Per vedere la registrazione integrale è necessario fare richiesta alla segreteria fedespedi@fedespedi.it.

AGENDA

Ottobre 2020

- 06 OTT [FEDESPEDI](#) MARITIME ADVISORY BODY
- 06 OTT [CONFETRA](#) GIUNTA
- 06 OTT [CONFETRA](#) COMITATO DI PRESIDENZA
- 06 OTT [CONFETRA](#) CONSULTA DEI SEGRETARI
- 06 OTT [ASEA](#) ASSEMBLEA ANNUALE
- 07 OTT [FIATA REU](#) REGIONAL EUROPE MEETING
- 07 OTT [ITA ITALIAN TRADE AGENCY](#) WEBINAR “KEEP BUSINESS MOVING: INFORMATI. PREPARATI. VAI AVANTI.”
- 08 OTT [ACCSEA](#) ASSEMBLEA ANNUALE
- 08 OTT [CREDIMPEX](#) COMITATO DIRETTIVO
- 09 OTT [FEDESPEDI](#) RIUNIONE FOCUS GROUP PMI
- 09 OTT [CREDIMPEX](#) ASSEMBLEA ANNUALE
- 09 OTT [ANITA](#) ASSEMBLEA ANNUALE, NAPOLI
- 13 OTT [POLITECNICO DI MILANO](#) CONVEGNO FINALE DI PRESENTAZIONE DEI RISULTATI DELLA RICERCA DELL’OSSERVATORIO ECOMMERCE B2C
- 14 OTT [FEDESPEDI](#) SERVIZIO DI ASSISTENZA LEGALE – GIORNATA DI SPORTELLO
- 14 OTT [FASC](#) CONSIGLIO DI SORVEGLIANZA
- 15 OTT [CLECAT](#) BOARD MEETING
- 15 OTT RIUNIONE TRATTATIVA RINNOVO CCNL – GdL AVVISO COMUNE
- 16 OTT [CSCMP ITALY](#) TAVOLA ROTONDA “SUPPLY CHAIN EDGE ITALY 2020”
- 16 OTT [ANASPED](#) TAVOLA ROTONDA “IL SISTEMA DOGANALE ... UN NUOVO PERCORSO PROFESSIONALE”, ROMA
- 20 OTT [FEDESPEDI](#) CUSTOMS ADVISORY BODY
- 22 OTT RIUNIONE TRATTATIVA RINNOVO CCNL – GdL CONTRATTO
- 27 OTT [EBILOG](#) CONSIGLIO DIRETTIVO
- 29 OTT [FEDESPEDI](#) CORSO PER RESPONSABILI DELLE QUESTIONI DOGANALI – ESAME FINALE DI VALUTAZIONE