



confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

RASSEGNA STAMPA

Aprile 2020

Logistica, a marzo volumi giù fino al 70%

DISTRIBUZIONE MERCI

Confetra: nel 2020 il rischio è trasportare 95 milioni di tonnellate in meno

Marco Morino
MILANO

Il settore della logistica e del trasporto merci si è rivelato, nell'emergenza Covid-19, in tutta la sua strategicità. Eppure rischia di uscirne con le ossa rotte. Il centro studi di Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) prevede una contrazione dei volumi di merce movimentata, nell'arco dell'intero anno, tra il 20 e il 25 per cento. «Parliamo quindi di circa 95 milioni di tonnellate di merci in meno, che valgono 17 miliardi di fatturato e 320mila posti di lavoro» dice il presidente di Confetra, Guido Nicolini. Le cifre sono contenute in un documento, intitolato «Reagire subito: il dopoguerra della logistica rischia di minare la ripresa dell'intera economia nazionale», che Confetra ha appena consegnato nelle mani del premier Giuseppe Conte e della ministra dei Trasporti, Paola De Micheli.

«Siamo la rete che regge l'economia reale - spiega Nicolini - e se la logistica dovesse crollare, non c'è

ripresa che tenga. Da settimane lavoriamo sostanzialmente in perdita: a costi fissi cioè immutati, ma mediamente al 25-30% dei volumi. Noi non potevamo restare a casa, ma ora serve una massiccia iniezione di liquidità attraverso strumenti diretti e attivabili nel giro di pochi giorni, non settimane, per tenere in piedi il settore».

Una filiera strategica

Quasi 100mila imprese, 1,5 milioni di addetti, 85 miliardi di fatturato nel 2019: il 9% del Pil nazionale. La logistica rappresenta l'architettura connettiva e l'ingegneria organizzativa del sistema economico nazionale: terminalisti portuali, interporti, operatori ferroviari merci, autotrasportatori, magazzini logistici, centri di distribuzione, corrieri, operatori postali, spedizionieri, doganalisti, operatori del cargo aereo, handler. Una lunghissima e complessa catena di imprese e professionalità, tutte interrelate tra loro, che ogni giorno ha garantito e garantisce consumi, distribuzione, approvvigionamento, import, export. Sia ai consumatori finali, cittadini e famiglie, sia alle aziende produttrici di ogni comparto, dalla siderurgia all'agricoltura.

Spiega Nicolini: «Il duplice effetto delle limitazioni fisiche imposte dalle misure di contenimento e della chiusura delle attività produttive no-

stre clienti, è drammatico». A costi fissi ovviamente immutati per le aziende (costo del lavoro, gestione delle flotte di vettori, affitto e gestione dei magazzini, software, oneri amministrativi) hanno corrisposto riduzioni dei volumi fino al 70%, a seconda degli specifici segmenti.

Il peggio deve ancora venire

Il prossimo futuro non promette nulla di buono, almeno per due ordini di ragioni. La prima: gli effetti del lockdown, prima solo nel commercio poi anche produttivo-industriale, produrrà i suoi insostenibili effetti economici nelle prossime 6/8 settimane. Secondo il centro studi di Confetra, si registrerà una contrazione ulteriore tra il 40 e il 60% dei

volumi residui movimentati, ad aprile e poi a maggio, rispetto al mese di marzo. Ovviamente molto dipenderà dall'eventuale proroga del lockdown stesso dopo il 3 aprile.

Allarme liquidità

L'emergenza Covid-19 sta provocando nel settore una crisi di liquidità finanziaria di proporzioni inimmaginabili. Si calcolano già oggi oltre 2,5 miliardi di euro di crediti insoluti per i soli comparti del trasporto su gomma, delle consegne e delle spedizioni. «Se non aiutata - avverte Nicolini - la gran parte delle aziende rischia il fallimento: i tempi di incasso delle fatture, oggi, mediamente sugli 80 giorni, non sono più sostenibili». Confetra chiede al governo di attivare un intervento straordinario di Cassa depositi e prestiti (Cdp) affinché essa, direttamente o attraverso gli istituti bancari, anticipi l'incasso di quota parte delle fatture emesse. Per la copertura della misura si stima un fabbisogno di 1,2 miliardi di euro, in parte intesi come fondo di rotazione, in parte a copertura di oneri e interessi.

«Inoltre - chiude Nicolini - è necessaria la creazione di un fondo al fine ristorare il settore della logistica e del trasporto merci per la diminuzione di fatturato».



GOVERNO
Paola De Micheli,
ministro dei
Trasporti e delle
Infrastrutture



IMPRESE
Guido Nicolini,
presidente
Confetra
(trasporto merci
e logistica)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Laghezza, subito una maxi operazione di credito per le imprese di logistica

Se crolla la catena logistica, sottolinea il presidente di Confetra Liguria, collassa l'intero apparato produttivo e distributivo del Paese

Senza logistica e senza autotrasporto il sistema Paese di questi giorni d'emergenza, la sua economia, i suoi rifornimenti, la distribuzione anche dei beni essenziali, collassano. E per queste imprese va somministrata immediatamente una terapia d'urto finanziaria. A sottolinearlo fornendo una chiave di lettura del tutto innovativa, è **Alessandro Laghezza**, imprenditore, presidente di Confetra Liguria e della sezione logistica di Confindustria La Spezia. "Proprio la consapevolezza del ruolo e di funzioni strategiche – afferma Laghezza – stanno mettendo a nudo la fragilità strutturale di un settore, che specie per quanto attiene l'autotrasporto e la miriade di imprese che lo caratterizzano, è sottocapitalizzato e non in grado di sostenere un'emergenza come è quella che incombe sul Paese". "Se crolla la catena logistica – sottolinea Laghezza – collassa l'intero apparato produttivo e distributivo del Paese, compromettendo in anticipo qualsiasi anche ipotetica prospettiva di ripresa post emergenza virus". Non è quindi urgente; è inderogabile trovare una soluzione per decine di migliaia di imprese di trasporto, quasi tutte medio-piccole e familiari, ma anche per le migliaia di imprese del settore delle spedizioni e della logistica. Per queste imprese, alle prese oggi con notevoli difficoltà operative e con un forte calo di attività, che arriva in questo momento al 70 per cento, la liquidità promessa dal governo attraverso il Decreto Cura Italia rischia di arrivare troppo tardi o di non arrivare proprio, visto il margine di discrezionalità lasciato al sistema bancario. Ma soprattutto il paracetamolo finanziario non potrà comunque curare la malattia, ossia bilanci 2020 in forte perdita, con conseguente erosione del capitale sociale e chiusura dell'attività. Un potenziale tsunami economico in arrivo subito dopo quello sanitario. È necessario quindi muoversi in varie direzioni, da quella immediata di supporto finanziario ed economico a quella altrettanto urgente di riduzione del costo del lavoro (agendo sul cuneo fiscale) per arrivare ad un progetto strategico di medio lungo termine che ponga logistica ed infrastrutture al centro di un grande piano di ricostruzione e rilancio del nostro Paese. In questa direzione vanno le proposte di Confetra al Governo, proposte che mi sento di sottoscrivere, sottolineando la necessità di procedure snelle e basate su autocertificazioni e controlli a posteriori piuttosto che sui soliti infiniti filtri burocratici". "Come primo intervento – dice il presidente di Confetra Liguria – occorre quindi pensare ad un meccanismo di finanziamento e supporto alle imprese innovativo, che ad un prestito erogato automaticamente sulla base di semplici parametri affianchi necessariamente una componente a fondo perduto o in conto capitale. Il meccanismo che propongo per le imprese della logistica è il seguente: anticipo immediato senza oneri del 50% delle fatture non pagate tramite CDP (proposta Confetra) o, in alternativa e per le PMI, prestito automatico immediato erogato o garantito dallo Stato pari al 10 per cento del fatturato dell'anno 2019, con una componente a fondo perduto variabile fra il 10 ed il 20 per cento del prestito stesso in base alle dimensioni e alla tipologia dell'impresa. Un'azienda con 10 milioni di fatturato si troverebbe quindi a ricevere liquidità immediata per un milione, del quale dovrebbe restituire nella migliore delle ipotesi, in un tempo non inferiore a un anno e con rate triennali, l'80 per cento, ossia 800 mila euro". "La differenza, ossia 200 mila euro – precisa Laghezza –, resterebbe come contributo in conto capitale, a copertura almeno parziale delle perdite maturate nell'anno, fatta salva la possibilità di un maggior ristoro per le imprese più colpite, sulla base dell'effettivo calo di fatturato riscontrato a fine 2020. È chiaro che un meccanismo del genere non può essere affidato al solo sistema bancario, che ne può essere veicolo, ma l'intervento deve essere diretto dello Stato, o delle sue emanazioni CDP/Invitalia. Per una volta si tratta di invertire la direzione del rubinetto che normalmente trasferisce danaro dalle imprese allo Stato e indirizzarlo dallo Stato direttamente alle imprese. Per le imprese di autotrasporto l'erogazione del contributo dovrebbe essere accompagnata da ulteriori meccanismi di stimolo, atte ad incentivare la capitalizzazione delle imprese ed i processi di aggregazione societaria o operativa. Un'operazione dal costo di alcuni miliardi – conclude Laghezza – ma assolutamente necessaria per la sopravvivenza ed il rilancio di un settore che vale nel suo complesso il 9 per cento del PIL italiano ed è strumento essenziale per altri 30 punti di PIL, quanto ne vale l'export made in Italy".

Laghezza chiede sostegno pubblico parzialmente a fondo perduto per le aziende



Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria e vertice dell'omonimo gruppo logistico e spedizionieristico spezzino, ritiene che le misure di sostegno alle imprese previste dal decreto Cura Italia non siano sufficienti e ritiene che occorra pensare a un meccanismo di finanziamento e supporto alle imprese innovativo, che a un prestito erogato automaticamente sulla base di semplici parametri affianchi necessariamente una componente a fondo perduto o in conto capitale.

“Il meccanismo che propongo per le imprese della logistica è il seguente: anticipo immediato senza oneri del 50% delle fatture non pagate tramite Cassa Depositi e Prestiti ([proposta Confetra](#)) o, in alternativa e per le Pmi, prestito automatico immediato erogato o garantito dallo Stato pari al 10% del fatturato dell'anno 2019, con una componente a fondo perduto variabile fra il 10 e il 20% del prestito stesso in base alle dimensioni e alla tipologia dell'impresa” spiega Laghezza.

Che poi ancora aggiunge: “Un'azienda con 10 milioni di fatturato si troverebbe quindi a ricevere liquidità immediata per un milione, dei quali dovrebbe restituire nella migliore delle ipotesi, in un tempo non inferiore a un anno e con rate triennali, l'80 per cento, ossia 800.000 euro. La differenza, ossia 200.000 euro, resterebbe come contributo in conto capitale, a copertura almeno parziale delle perdite maturate nell'anno, fatta salva la possibilità di un maggior ristoro per le imprese più colpite, sulla base dell'effettivo calo di fatturato riscontrato a fine 2020. È chiaro che un meccanismo del genere non può essere affidato al solo sistema bancario, che ne può essere veicolo, ma l'intervento deve essere diretto dello Stato, o delle sue emanazioni Cdp/Invitalia”.

Secondo l'imprenditore spezzino “si tratta per una volta di invertire la direzione del rubinetto che normalmente trasferisce danaro dalle imprese allo Stato e indirizzarlo dallo Stato direttamente alle imprese. Per le imprese di autotrasporto l'erogazione del contributo dovrebbe essere accompagnata da ulteriori meccanismi di stimolo, atte a incentivare la capitalizzazione delle imprese e i processi di aggregazione societaria o operativa”.

Un'operazione, secondo lo stesso Laghezza, dal costo di alcuni miliardi ma assolutamente necessaria “per la sopravvivenza e il rilancio di un settore che vale nel suo complesso il 9 per cento del PIL italiano ed è strumento essenziale per altri 30 punti di Pil, quanto ne vale l'export made in Italy”.

Confetra "Trasporti e logistica possono reggere solo altre 3 settimane"

ROMA (ITALPRESS) - Mentre gran parte del settore industriale e' fermo e l'Italia gira con i motori economici al minimo a causa dell'emergenza coronavirus, c'e' chi in queste settimane non si e' mai fermato e ci si augura non sia costretto mai a farlo: trasportatori e addetti alla logistica. Un settore che e' considerato strategico per la sopravvivenza dell'intero Paese, visto che, senza, non si potrebbero rifornire ospedali, farmacie, e supermercati: "Noi lavoravamo prima e continueremo a lavorare fino al 13 aprile visto che tutti i nostri codici Ateco della filiera logistica italiana restano operativi, certo il fatto che si prolungheranno le misure di contenimento provoca dei contraccolpi devastanti", dice Ivano Russo, direttore generale di **Confetra**, la Confederazione generale dei trasporti e della logistica, raggiunto telefonicamente dall'agenzia stampa Italtpress. I contraccolpi di cui parla Russo, sono in primis di carattere economico: "fino a oggi, non c'e' alcun tipo di sgravio o soppressione di oneri fiscali. E ancora il costo del lavoro, la gestione dei magazzini e delle flotte, i costi autostradali. Lavoriamo con i costi fissi come se fossimo a pieno regime e invece siamo al 30-40% dei volumi". "Al governo - ha proseguito Russo - abbiamo segnalato che in queste condizioni possiamo reggere, dal punto di vista della liquidita' delle imprese, per altre tre-quattro settimane, dopodiche', se la situazione continua cosi' e non ci sara' una maggior iniezione di liquidita', noi alzeremo bandiera bianca". Un rischio che metterebbe in ginocchio l'Italia, quindi da evitare nel piu' breve tempo possibile. Ma non e' solo un problema di liquidita' e di costi, ci sono anche questioni operative che andrebbero risolte: "alcune potrebbero essere affrontate subito perche' non necessitano di coperture finanziarie - afferma Russo -. Stiamo, da giorni, segnalando al governo che ci sono due questioni che vanno affrontate e risolte: la riapertura dei magazzini merci delle aziende che sono ferme e l'equiparazione dei corrieri dei generi di prima necessita' a servizio pubblico essenziale". "Dobbiamo consentire - ha aggiunto il direttore generale di **Confetra** - che si aprano i magazzini merci delle industrie che sono ferme, perche' dobbiamo consegnare merce acquistata un mese e mezzo fa, prima del lockdown. Una nave dalla Cina impiega 42 giorni, dall'America Latina 20-25, per cui ci sono ordinativi che sono stati acquistati da queste imprese prima del 22 marzo. Il fatto che la produzione sia stata fermata puo' anche andare bene, perche' la salvaguardia della salute viene prima di tutto, ma e' incomprensibile il perche' non si aprano i magazzini consentendoci di consegnare la merce. Tutto questo sta provocando un ingorgo, le navi continueranno ad arrivare, nei prossimi 15 giorni sono previste 250 navi in arrivo nei porti italiani. Il 70% della merce che scaricheranno trovera' i magazzini chiusi". Inoltre, secondo **Confetra**, "e' necessario equiparare, durante l'emergenza e solo per i generi di prima necessita', i corrieri a servizi pubblici essenziali. Questo potrebbe tutelarci rispetto a manifestazioni di protesta di alcuni sindacati autonomi, a fenomeni di eccessivo assenteismo sul lavoro, altrimenti non siamo in grado di garantire la continuita' delle consegne urbane". Per quel che riguarda la parte economica **Confetra** ha inviato al Governo un documento con poche ma chiare richieste: "Tre semplici richieste, semplici, trasversali e abbastanza d'impatto: la possibilita' di un abbattimento del cuneo fiscale del 40% fino alla fine del 2021, una riduzione dei tempi di pagamento, l'istituzione di un fondo per il crollo del fatturato".

(ITALPRESS).mac/abr/red02-Apr-20 16:41

Confetra “Trasporti e logistica possono reggere solo altre 3 settimane”

(ITALPRESS) – Mentre gran parte del settore industriale e’ fermo e l’Italia gira con i motori economici al minimo a causa dell’emergenza coronavirus, c’e’ chi in queste settimane non si e’ mai fermato e ci si augura non sia costretto mai a farlo: trasportatori e addetti alla logistica. Un settore che e’ considerato strategico per la sopravvivenza dell’intero Paese, visto che, senza, non si potrebbero rifornire ospedali, farmacie, e supermercati: “Noi lavoravamo prima e continueremo a lavorare fino al 13 aprile visto che tutti i nostri codici Ateco della filiera logistica italiana restano operativi, certo il fatto che si prolungheranno le misure di contenimento provoca dei contraccolpi devastanti”, dice Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la Confederazione generale dei trasporti e della logistica, raggiunto telefonicamente dall’agenzia stampa Italpress.

I contraccolpi di cui parla Russo, sono in primis di carattere economico: “fino a oggi, non c’e’ alcun tipo di sgravio o soppressione di oneri fiscali. E ancora il costo del lavoro, la gestione dei magazzini e delle flotte, i costi autostradali. Lavoriamo con i costi fissi come se fossimo a pieno regime e invece siamo al 30-40% dei volumi”.

“Al governo – ha proseguito Russo – abbiamo segnalato che in queste condizioni possiamo reggere, dal punto di vista della liquidita’ delle imprese, per altre tre-quattro settimane, dopodiche’, se la situazione continua cosi’ e non ci sara’ una maggior iniezione di liquidita’, noi alzeremo bandiera bianca”.

Un rischio che metterebbe in ginocchio l’Italia, quindi da evitare nel piu’ breve tempo possibile.

Ma non e’ solo un problema di liquidita’ e di costi, ci sono anche questioni operative che andrebbero risolte: “alcune potrebbero essere affrontate subito perche’ non necessitano di coperture finanziarie – afferma Russo -. Stiamo, da giorni, segnalando al governo che ci sono due questioni che vanno affrontate e risolte: la riapertura dei magazzini merci delle aziende che sono ferme e l’equiparazione dei corrieri dei generi di prima necessita’ a servizio pubblico essenziale”.

“Dobbiamo consentire – ha aggiunto il direttore generale di Confetra – che si aprano i magazzini merci delle industrie che sono ferme, perche’ dobbiamo consegnare merce acquistata un mese e mezzo fa, prima del lockdown. Una nave dalla Cina impiega 42 giorni, dall’America Latina 20-25, per cui ci sono ordinativi che sono stati acquistati da queste imprese prima del 22 marzo. Il fatto che la produzione sia stata fermata puo’ anche andare bene, perche’ la salvaguardia della salute viene prima di tutto, ma e’ incomprensibile il perche’ non si aprano i magazzini consentendoci di consegnare la merce. Tutto questo sta provocando un ingorgo, le navi continueranno ad arrivare, nei prossimi 15 giorni sono previste 250 navi in arrivo nei porti italiani. Il 70% della merce che scaricheranno trovera’ i magazzini chiusi”. Inoltre, secondo Confetra, “e’ necessario equiparare, durante l’emergenza e solo per i generi di prima necessita’, i corrieri a servizi pubblici essenziali. Questo potrebbe tutelarci rispetto a manifestazioni di protesta di alcuni sindacati autonomi, a fenomeni di eccessivo assenteismo sul lavoro, altrimenti non siamo in grado di garantire la continuita’ delle consegne urbane”. Per quel che riguarda la parte economica Confetra ha inviato al Governo un documento con poche ma chiare richieste: “Tre semplici richieste, semplici, trasversali e abbastanza d’impatto: la possibilita’ di un abbattimento del cuneo fiscale del 40% fino alla fine del 2021, una riduzione dei tempi di pagamento, l’istituzione di un fondo per il crollo del fatturato”.

(ITALPRESS).

Confetra “Trasporti e logistica possono reggere solo altre 3 settimane”

ROMA (ITALPRESS) – Mentre gran parte del settore industriale e' fermo e l'Italia gira con i motori economici al minimo a causa dell'emergenza coronavirus, c'e' chi in queste settimane non si e' mai fermato e ci si augura non sia costretto mai a farlo: trasportatori e addetti alla logistica. Un settore che e' considerato strategico per la sopravvivenza dell'intero Paese, visto che, senza, non si potrebbero rifornire ospedali, farmacie, e supermercati: “Noi lavoravamo prima e continueremo a lavorare fino al 13 aprile visto che tutti i nostri codici Ateco della filiera logistica italiana restano operativi, certo il fatto che si prolungheranno le misure di contenimento provoca dei contraccolpi devastanti”, dice Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la Confederazione generale dei trasporti e della logistica, raggiunto telefonicamente dall'agenzia stampa Italtpress.

I contraccolpi di cui parla Russo, sono in primis di carattere economico: “fino a oggi, non c'e' alcun tipo di sgravio o soppressione di oneri fiscali. E ancora il costo del lavoro, la gestione dei magazzini e delle flotte, i costi autostradali. Lavoriamo con i costi fissi come se fossimo a pieno regime e invece siamo al 30-40% dei volumi”.

“Al governo – ha proseguito Russo – abbiamo segnalato che in queste condizioni possiamo reggere, dal punto di vista della liquidita' delle imprese, per altre tre-quattro settimane, dopodiche', se la situazione continua cosi' e non ci sara' una maggior iniezione di liquidita', noi alzeremo bandiera bianca”.

Un rischio che metterebbe in ginocchio l'Italia, quindi da evitare nel piu' breve tempo possibile.

Ma non e' solo un problema di liquidita' e di costi, ci sono anche questioni operative che andrebbero risolte: “alcune potrebbero essere affrontate subito perche' non necessitano di coperture finanziarie – afferma Russo -. Stiamo, da giorni, segnalando al governo che ci sono due questioni che vanno affrontate e risolte: la riapertura dei magazzini merci delle aziende che sono ferme e l'equiparazione dei corrieri dei generi di prima necessita' a servizio pubblico essenziale”.

“Dobbiamo consentire – ha aggiunto il direttore generale di Confetra – che si aprano i magazzini merci delle industrie che sono ferme, perche' dobbiamo consegnare merce acquistata un mese e mezzo fa, prima del lockdown. Una nave dalla Cina impiega 42 giorni, dall'America Latina 20-25, per cui ci sono ordinativi che sono stati acquistati da queste imprese prima del 22 marzo. Il fatto che la produzione sia stata fermata puo' anche andare bene, perche' la salvaguardia della salute viene prima di tutto, ma e' incomprensibile il perche' non si aprano i magazzini consentendoci di consegnare la merce. Tutto questo sta provocando un ingorgo, le navi continueranno ad arrivare, nei prossimi 15 giorni sono previste 250 navi in arrivo nei porti italiani. Il 70% della merce che scaricheranno trovera' i magazzini chiusi”. Inoltre, secondo Confetra, “e' necessario equiparare, durante l'emergenza e solo per i generi di prima necessita', i corrieri a servizi pubblici essenziali. Questo potrebbe tutelarci rispetto a manifestazioni di protesta di alcuni sindacati autonomi, a fenomeni di eccessivo assenteismo sul lavoro, altrimenti non siamo in grado di garantire la continuita' delle consegne urbane”. Per quel che riguarda la parte economica Confetra ha inviato al Governo un documento con poche ma chiare richieste: “Tre semplici richieste, semplici, trasversali e abbastanza d'impatto: la possibilita' di un abbattimento del cuneo fiscale del 40% fino alla fine del 2021, una riduzione dei tempi di pagamento, l'istituzione di un fondo per il crollo del fatturato”.

(ITALPRESS).

Confetra Fvg indica la rotta per evitare la tempesta perfetta

Secondo Confetra Friuli Venezia Giulia nelle prossime due settimane potrebbe scatenarsi una tempesta perfetta se i magazzini delle imprese produttrici escluse dalla lista delle attività essenziali non potranno essere riaperti.

Secondo l'associazione regionale, infatti, "l'arrivo di un volume superiore al normale di merci spedite dalla Cina uscita dall'emergenza, la mancanza, sperabilmente momentanea, di liquidità delle imprese italiane per procedere al pagamento delle merci e alla loro importazione, e l'impossibilità per le imprese non essenziali di ricevere le merci nei loro magazzini genereranno una spirale negativa, rendendo impossibile la vuotatura dei container e, conseguentemente, determinando la mancanza di container vuoti che permetterebbero alle imprese essenziali di spedire le proprie merci verso mercati esteri e generare flusso di cassa. In pratica, una miscela potenzialmente esplosiva, in grado di catalizzare la recessione".

Stefano Visintin, presidente di Confetra Friuli Venezia Giulia, desidera mandare anche un messaggio propositivo alle imprese industriali, utile a limitare quantomeno i danni. Il suggerimento alle industrie chiuse è quello di disporre la vuotatura delle merci dai container ai magazzini intermedi e interrompere in questo modo il maturare di costi di magazzinaggio e di demurrage per i loro container giacenti ai porti, assicurandosi al contempo la disponibilità di materie prime e semilavorati per poter ripartire con immediatezza quando sarà possibile riavviare la produzione. "Il nostro sistema portuale e retroportuale – afferma Visintin – dispone di magazzini sicuri e puliti in cui stoccare ogni tipo di merce a condizioni competitive. Il porto franco internazionale di Trieste permette di stoccare a tempo indeterminato le merci allo stato estero, senza bisogno di anticipare dazi e Iva all'importazione o presentare garanzie di pari importo alla Dogana. Con un paio di settimane di demurrage risparmiati si può comodamente pagare il costo del magazzinaggio per almeno un mese". Il tempo necessario, sic spera, per superare la crisi pandemica in atto.

Il particolare regime doganale di porto franco, unico nel suo genere in Europa, permette non solo di non pagare o garantire i diritti doganali per tutto il tempo che le merci rimarranno a magazzino, ma anche di pagare dazi e Iva con una dilazione fino a 180 giorni dalla data d'importazione a un tasso d'interesse agevolato.

Confetra FVG prima di chiedere propone

Visintin: “Il sistema logistico regionale può permettere alle imprese italiane di uscire già ora dalla tempesta perfetta”

Nessuna questua di supporto economico, nessuna supplica di revisione normativa, nessuna richiesta di intervento, magari caldeggiato nell’anteguerra: il keynesianesimo dell’ultima ora riscoperto ieri da chi ieri l’altro aborrisce l’ingerenza dello Stato non fa per il nordest, neppure per la sezione Friuli Venezia Giulia di Confetra.

Affidata ad un unico capoverso la condivisione per la più [sensata e concreta fra le proposte generali](#) al Governo, quella della “riapertura dei magazzini nazionali” – soluzione alla pericolosa spirale generata da “arrivo di un volume superiore al normale di merci spedite dalla Cina uscita dall’emergenza e mancanza, sperabilmente momentanea, di liquidità delle imprese italiane per procedere al pagamento delle merci e alla loro importazione, con l’impossibilità per le imprese non essenziali di ricevere le merci nei loro magazzini e conseguente impossibilità di vuotatura dei container e mancanza di container vuoti spedire le merci delle imprese essenziali verso mercati esteri e generare flusso di cassa” – la nota appena diramata dal presidente Stefano Visintin è essenzialmente un messaggio “alle imprese industriali, in quanto c’è ancora la possibilità di uscire da questa situazione e limitare i danni”.

Sfruttando opportunità già esistenti. “Le industrie chiuse possono comunque disporre la vuotatura delle merci dai container ai magazzini intermedi ed interrompere in questo modo il maturare di costi di magazzinaggio e di demurrage per i loro container giacenti ai porti, assicurandosi al contempo la disponibilità di materie prime e semilavorati per poter ripartire con immediatezza quando sarà possibile riavviare la produzione. Il nostro sistema portuale e retroportuale – afferma Visintin – dispone di magazzini sicuri e puliti in cui stoccare ogni tipo di merce a condizioni competitive. Il porto franco internazionale di Trieste permette di stoccare a tempo indeterminato le merci allo stato estero, senza bisogno di anticipare dazi ed IVA all’importazione o presentare garanzie di pari importo alla Dogana. Con un paio di settimane di demurrage risparmiati si può comodamente pagare il costo del magazzinaggio per almeno un mese” quel tanto che basta, si spera, per superare la crisi sanitaria”.

Il cardine è il particolare regime doganale di porto franco di Trieste: “Permette non solo di non pagare o garantire i diritti doganali per tutto il tempo che le merci rimarranno a magazzino, ma anche di pagare i dazi e l’IVA con una dilazione fino a 180 giorni dalla data d’importazione ad un tasso d’interesse agevolato. Possiamo contare su numerosi magazzini in regime di porto franco sia all’interno del perimetro portuale, sia sui magazzini di Freeste, gestiti dall’Interporto di Trieste, mentre gli altri interporti regionali di Gorizia, Cervignano e Pordenone possono offrire soluzioni adatte per specifiche tipologie di merce, in magazzini nazionali o doganali. Gli spedizionieri del Friuli Venezia Giulia sono tutti a disposizione delle imprese per dare le informazioni necessarie”.

A.M.

Confetra "Trasporti e logistica possono reggere solo altre 3 settimane"

2 APRILE 2020



ROMA (ITALPRESS) - Mentre gran parte del settore industriale è fermo e l'Italia gira con i motori economici al minimo a causa dell'emergenza coronavirus, c'è chi in queste settimane non si è mai fermato e ci si augura non sia costretto mai a farlo: trasportatori e addetti alla logistica. Un settore che è considerato strategico per la sopravvivenza dell'intero Paese, visto che, senza, non si potrebbero rifornire ospedali, farmacie, e supermercati: "Noi lavoravamo prima e continueremo a lavorare fino al 13 aprile visto che tutti i nostri codici Ateco della filiera logistica italiana restano operativi, certo il fatto che si prolungheranno le misure di contenimento provoca dei contraccolpi devastanti", dice Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la Confederazione generale dei trasporti e della logistica, raggiunto telefonicamente dall'agenzia stampa Italtpress. I contraccolpi di cui parla Russo, sono in primis di carattere economico: "fino a oggi, non c'è alcun tipo di sgravio o soppressione di oneri fiscali. E ancora il costo del lavoro, la gestione dei magazzini e delle flotte, i costi autostradali. Lavoriamo con i costi fissi come se fossimo a pieno regime e invece siamo al 30-40% dei volumi". "Al governo - ha proseguito Russo - abbiamo segnalato che in queste condizioni possiamo reggere, dal punto di vista della liquidità delle imprese, per altre tre-quattro settimane, dopodiché, se la situazione continua così e non ci sarà una maggior iniezione di liquidità, noi alzeremo bandiera bianca". Un rischio che metterebbe in ginocchio l'Italia, quindi da evitare nel più breve tempo possibile. Ma non è solo un problema di liquidità e di costi, ci sono anche questioni operative che andrebbero risolte: "alcune potrebbero essere affrontate subito perché non necessitano di coperture finanziarie - afferma Russo -. Stiamo, da giorni, segnalando al governo che ci sono due questioni che vanno affrontate e risolte: la riapertura dei magazzini merci delle aziende che sono ferme e l'equiparazione dei corrieri dei generi di prima necessità a servizio pubblico essenziale". "Dobbiamo consentire - ha aggiunto il direttore generale di Confetra - che si aprano i magazzini merci delle industrie che sono ferme, perché dobbiamo consegnare merce acquistata un mese e mezzo fa, prima del lockdown. Una nave dalla Cina impiega 42 giorni, dall'America Latina 20-25, per cui ci sono ordinativi che sono stati acquistati da queste imprese prima del 22 marzo. Il fatto che la produzione sia stata fermata può anche andare bene, perché la salvaguardia della salute viene prima di tutto, ma è incomprensibile il perché non si aprano i magazzini consentendoci di consegnare la merce. Tutto questo sta provocando un ingorgo, le navi continueranno ad arrivare, nei prossimi 15 giorni sono previste 250 navi in arrivo nei porti italiani. Il 70% della merce che scaricheranno troverà i magazzini chiusi". Inoltre, secondo Confetra,

"e' necessario equiparare, durante l'emergenza e solo per i generi di prima necessita', i corrieri a servizi pubblici essenziali. Questo potrebbe tutelarci rispetto a manifestazioni di protesta di alcuni sindacati autonomi, a fenomeni di eccessivo assenteismo sul lavoro, altrimenti non siamo in grado di garantire la continuita' delle consegne urbane". Per quel che riguarda la parte economica Confetra ha inviato al Governo un documento con poche ma chiare richieste: "Tre semplici richieste, semplici, trasversali e abbastanza d'impatto: la possibilita' di un abbattimento del cuneo fiscale del 40% fino alla fine del 2021, una riduzione dei tempi di pagamento, l'istituzione di un fondo per il crollo del fatturato". (ITALPRESS). mac/abr/red 02-Apr-20 16:41

#Coronavirus: Moretto (Fedespedi), la logistica non è una banca. E' allarme liquidità per il settore

(FERPRESS) – Roma, 3 APR – “L'emergenza Coronavirus ha confermato la strategicità della logistica ma le imprese di spedizioni non possono sostenere da sole l'onere del lockdown. Senza condizioni normative e finanziarie adeguate, rischiamo il blocco del sistema logistico”. “Nelle attuali condizioni il sistema logistico non potrà garantire a lungo la propria attività al servizio dell'economia del Paese. Alle gravi difficoltà operative dovute al congestionamento dei nodi logistici si aggiunge una crisi di liquidità finanziaria che rischia di minare l'attività delle imprese del settore della supply chain. Questo l'allarme che arriva da Fedespedi e dal Presidente, Silvia Moretto: L'emergenza Coronavirus ha confermato la strategicità del settore della logistica, delle spedizioni e del trasporto merci che vale il 9% del Pil nazionale. Anche in questa congiuntura eccezionale di sospensione delle attività non essenziali – prorogata con un nuovo DPCM fino al 13 aprile – la supply chain continua con senso di responsabilità a lavorare al servizio dell'economia del Paese in base a quanto disposto dai decreti governativi, ma non può sostenere interamente gli oneri del lockdown.



riconosciuti tra le attività essenziali ma non ci sono le condizioni per poter garantire il nostro servizio”. Come abbiamo già denunciato – prosegue Moretto – è necessario che il Governo chiarisca che l'attività di magazzinaggio è consentita per tutte le imprese, anche quelle in cui il processo produttivo è fermo. Questo è fondamentale perché i nostri operatori possano proseguire le attività di consegna e ritiro della merce: gli hub portuali e aeroportuali sono vicini al livello di capacità massima di contenimento dei container. Se raggiungiamo il livello di saturazione scatteranno ulteriori oneri a carico della merce. A questo si aggiunge la preoccupazione per la crisi di liquidità finanziaria che ha già gravi conseguenze sui bilanci aziendali. Le imprese clienti chiedono dilazioni di pagamento e delle scadenze che noi non possiamo accordare. Siamo operatori della logistica e non istituzioni di credito e non possiamo lavorare senza essere remunerati.” Moretto aggiunge: “I dati analizzati dal Centro Studi Fedespedi mostrano una contrazione del Pil italiano tra il 4% e il 7% nel 2020. La contrazione degli scambi commerciali, inoltre, impatta gravemente in termini di fatturato su tutti i comparti della filiera logistica. Come evidenziato dal Centro Studi di Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, nel 2020 si prevede una contrazione dei volumi di merce movimentata del 20 – 25%. È assolutamente necessario che le imprese nostre clienti paghino i servizi che hanno attivato con noi e che abbiamo portato a termine anche in questa congiuntura eccezionale, come previsto e nelle condizioni richieste dalle disposizioni governative. Già ad oggi sono calcolati oltre 2,5 miliardi di euro di crediti insoluti (Centro Studi Confetra) che stanno mettendo a rischio la sopravvivenza delle nostre imprese nel breve termine.

Il nostro è un settore labour intensive che impiega 50.000 addetti: le aziende devono, innanzitutto, essere in grado di pagare il lavoro delle persone, che continuano ad alimentare ogni giorno la circolazione delle merci nel nostro sistema paese.” “Rivolgiamo, quindi, un appello alle nostre imprese clienti per invitarle a non scaricare sul nostro comparto gli oneri del lockdown, consapevoli della difficoltà che questa emergenza comporta per tutto il tessuto economico del Paese. Chiediamo al Governo, inoltre, di fornire al settore tutte le garanzie operative e finanziarie perché le imprese possano proseguire la propria attività.” conclude Moretto.

Fedespedi suona l'allarme liquidità per gli spedizionieri



“Nelle attuali condizioni il sistema logistico non potrà garantire a lungo la propria attività al servizio dell’economia del Paese. Alle gravi difficoltà operative dovute al congestionamento dei nodi logistici si aggiunge una crisi di liquidità finanziaria che rischia di minare l’attività delle imprese del settore della logistica”.

Questo l’allarme che arriva da Fedespedi, la federazione nazionale delle imprese di spedizioni merci, per voce del presidente Silvia Moretto che afferma: “Anche in questa congiuntura eccezionale di sospensione delle attività non essenziali – prorogata con un nuovo Dpcm fino al 13 aprile – la *supply chain* continua con senso di responsabilità a lavorare al servizio dell’economia del Paese in base a quanto disposto dai decreti governativi, ma non può sostenere interamente gli oneri del *lockdown*. Siamo riconosciuti tra le attività essenziali ma non ci sono le condizioni per poter garantire il nostro servizio”. Moretto torna a richiedere al Governo un chiarimento sul fatto che l’attività di magazzinaggio è consentita per tutte le imprese, anche quelle in cui il processo produttivo è fermo. Fedespedi sostiene che questo sia fondamentale affinché gli operatori possano proseguire le attività di consegna e ritiro della merce dal momento che gli hub portuali e aeroportuali sono vicini al livello di capacità massima di contenimento dei container. “Se raggiungiamo il livello di saturazione scatteranno ulteriori oneri a carico della merce” evidenzia la presidente di Fedespedi, che poi prosegue dicendo: “A questo si aggiunge la preoccupazione per la crisi di liquidità finanziaria che ha già gravi conseguenze sui bilanci aziendali. Le imprese clienti chiedono dilazioni di pagamento e delle scadenze che noi non possiamo accordare. Siamo operatori della logistica e non istituzioni di credito e non possiamo lavorare senza essere remunerati”. Il Centro Studi Fedespedi mostra una contrazione del Pil italiano tra il 4% e il 7% e dei volumi di merce movimentata del 20/25% nel 2020; questa flessione degli scambi commerciali impatta gravemente in termini di fatturato su tutti i comparti della filiera logistica. “È assolutamente necessario – sottolinea infine Moretto – che le imprese nostre clienti paghino i servizi che hanno attivato con noi e che abbiamo portato a termine anche in questa congiuntura eccezionale, come previsto e nelle condizioni richieste dalle disposizioni governative. Già ad oggi sono calcolati oltre 2,5 miliardi di euro di crediti insoluti che stanno mettendo a rischio la sopravvivenza delle nostre imprese nel breve termine. Il nostro è un settore labour intensive che impiega 50.000 addetti: le aziende devono, innanzitutto, essere in grado di pagare il lavoro delle persone, che continuano ad alimentare ogni giorno la circolazione delle merci nel nostro sistema paese.” L’appello è dunque rivolto alle imprese clienti per invitarle a non scaricare sul comparto delle spedizioni merci gli oneri del *lockdown*, consapevoli della difficoltà che questa emergenza comporta per tutto il tessuto economico del Paese. “Chiediamo al Governo, inoltre, di fornire al settore tutte le garanzie operative e finanziarie perché le imprese possano proseguire la propria attività” conclude Moretto.

2,5 miliardi di crediti insoluti per le imprese logistiche

Le dilazioni di pagamento si fanno sempre più insostenibili. Fedespedi torna a chiedere al governo di rendere il magazzino un'attività libera dal lockdown

Le società terminalistiche, quelle di spedizioni, i trasportatori di mezzi pesanti, le imprese di cargo aereo, rischiano di restare senza soldi. Lo rivela la Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni internazionali-Fedespedi, che rappresenta un settore "industriale" pari al 9 per cento del Pil.

Per il centro studi di Fedespedi sono circa due miliardi e mezzo i crediti attualmente insoluti per le società logistiche italiane. «Le imprese clienti chiedono dilazioni di pagamento e delle scadenze che noi non possiamo accordare. Siamo operatori della logistica e non istituzioni di credito e non possiamo lavorare senza essere remunerati», afferma la presidente di Fedespedi, Silvia Moretto. «L'emergenza Coronavirus - continua - ha confermato la strategicità della logistica ma le imprese di spedizioni non possono sostenere da sole l'onere del lockdown. Senza condizioni normative e finanziarie adeguate, rischiamo il blocco del sistema logistico».

L'associazione [torna a chiedere](#) al governo che si chiarisca prima di tutto - con circolari o all'interno di decreti, per esempio - che l'attività di magazzino è consentita per tutte le imprese, anche per quelle il cui processo produttivo è fermo. «Questo - spiega Moretto - è fondamentale perché i nostri operatori possano proseguire le attività di consegna e ritiro della merce: gli hub portuali e aeroportuali sono vicini al livello di capacità massima di contenimento dei container».

Secondo Fedespedi, allo stato attuale le previsioni per il Pil italiano vedono un calo tra il 4 e il 7 per cento quest'anno, dato che si integra [a quello di Confetra](#) che prevede un calo di circa un quarto del volume di traffico logistico interno.

I crediti insoluti, conclude Moretto, «stanno mettendo a rischio la sopravvivenza delle nostre imprese nel breve termine. Il nostro è un settore labour intensive che impiega 50 mila addetti: le aziende devono, innanzitutto, essere in grado di pagare il lavoro delle persone, che continuano ad alimentare ogni giorno la circolazione delle merci nel nostro sistema paese».



Logistica, una proposta “forte” per supportare un settore strategico

Autore [Emanuela Stifano](#)

La Liguria ipotizza un'operazione dal costo di alcuni miliardi per la sopravvivenza e il rilancio di un settore strategico. Il ruolo dello Stato è determinante

Logistica e trasporto svolgono (sempre) un ruolo di primissimo piano nell'economia di un Paese, ma [mai come in questi giorni è sotto gli occhi di tutti](#). Seppur strategico e vitale, secondo gli addetti ai lavori, si tratta di un settore che **necessita – immediatamente – di una terapia d'urto finanziaria**. In particolare, ne è convinto **Alessandro Laghezza**, presidente di Confetra Liguria e della sezione logistica di Confindustria La Spezia, nonché imprenditore, il quale ha spiegato: “La consapevolezza delle funzioni strategiche stanno mettendo a nudo la fragilità strutturale di un settore sottocapitalizzato e non in grado di sostenere un'emergenza come è quella che incombe sul Paese”.

“Se crolla la catena logistica – ha aggiunto – collassa l'intero apparato produttivo e distributivo italiano, compromettendo in anticipo qualsiasi anche ipotetica prospettiva di ripresa post emergenza coronavirus”. Affermazioni forti e veritiere al contempo, che fanno da premessa a una proposta altrettanto forte, ma tesa a contrastare lo tsunami economico che sembra essere in arrivo subito dopo quello sanitario. Vediamo nel dettaglio.

Le proposte di Confetra per il rilancio della logistica

Per contrastare la crisi dei trasporti e della logistica, le **proposte di Confetra** (confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) al Governo vanno **in diverse direzioni**: da quella immediata di **supporto finanziario ed economico**, a quella di **riduzione del costo del lavoro** (agendo sul cuneo fiscale) per arrivare a un **progetto strategico di medio lungo termine che ponga logistica e infrastrutture al centro di un grande piano di ricostruzione e rilancio del paese**. La confederazione sottolinea la necessità di **procedure snelle** e basate su autocertificazioni e controlli a posteriori e non sui soliti e infiniti filtri burocratici. Sulla base di queste proposte, Laghezza ha tarato la sua, che consta sull'**anticipo immediato senza oneri del 50% delle fatture non pagate tramite cassa depositi e prestiti** (proposta Confetra) o, in alternativa e per le Pmi (piccole e medie imprese), **prestito automatico immediato erogato o garantito dallo Stato** pari al 10% del fatturato dell'anno 2019, **con una componente a fondo perduto variabile tra il 10 e il 20%** del prestito stesso in base alle dimensioni e alla tipologia dell'impresa. Per fare **un esempio concreto**, un'azienda con 10 milioni di fatturato si troverebbe quindi a ricevere **liquidità immediata di un milione**, dei quali dovrebbe **restituire** nella migliore delle ipotesi, in un tempo non inferiore a un anno e con rate triennali, **l'80%**, ossia 800mila euro. **La differenza, ossia 200mila**, resterebbe come **contributo in conto capitale**, a copertura almeno parziale delle perdite maturate nell'anno, fatta salva la possibilità di un maggior ristoro per le imprese più colpite, sulla base dell'effettivo calo di fatturato riscontrato a fine 2020.

L'intervento, è chiaro, deve essere diretto dello Stato. Si tratta di **un'operazione dal costo di alcuni miliardi** – ne è consapevole Confetra e anche il presidente ligure -, ma si tratta della sopravvivenza e del rilancio di un settore che vale nel suo complesso il 9% del Pil italiano ed è strumento essenziale per altri 30 punti di Pil, ossia il valore l'export made in Italy.



Fedespedit: la logistica non è una banca

MILANO – La logistica non è una banca, e nelle attuali condizioni il sistema logistico non potrà garantire a lungo la propria attività al servizio dell'economia del Paese. Alle gravi difficoltà operative dovute al congestionamento dei nodi logistici si aggiunge una crisi di liquidità finanziaria che rischia di minare l'attività delle imprese del settore della

supply chain.

Questo l'allarme che arriva da Fedespediti e dal presidente, **Silvia Moretto**: "L'emergenza Coronavirus ha confermato la strategicità del settore della logistica, delle spedizioni e del trasporto merci che vale il 9% del Pil nazionale. Anche in questa congiuntura eccezionale di sospensione delle attività non essenziali – prorogata con un nuovo Dpcm fino al 13 Aprile – la supply chain continua con senso di responsabilità a lavorare al servizio dell'economia del Paese in base a quanto disposto dai decreti governativi, ma non può sostenere interamente gli oneri del lockdown. Siamo riconosciuti tra le attività essenziali ma non ci sono le condizioni per poter garantire il nostro servizio".

Come abbiamo già denunciato – prosegue Moretto – è necessario che il Governo chiarisca che [l'attività di magazzinaggio è consentita](#) per tutte le imprese, anche quelle in cui il processo produttivo è fermo. Questo è fondamentale perché i nostri operatori possano proseguire le attività di consegna e ritiro della merce: gli hub portuali e aeroportuali sono vicini al livello di capacità massima di contenimento dei container.

Se raggiungiamo il livello di saturazione scatteranno ulteriori oneri a carico della merce. A questo si aggiunge la preoccupazione per la crisi di liquidità finanziaria che ha già gravi conseguenze sui bilanci aziendali. Le imprese clienti chiedono dilazioni di pagamento e delle scadenze che noi non possiamo accordare. Siamo operatori della logistica e non istituzioni di credito e non possiamo lavorare senza essere remunerati".

Moretto aggiunge: "I dati analizzati dal Centro Studi Fedespediti mostrano una contrazione del Pil italiano tra il 4% e il 7% nel 2020. La contrazione degli scambi commerciali, inoltre, impatta gravemente in termini di fatturato su tutti i comparti della filiera logistica. Come evidenziato dal Centro Studi di [Confetra](#), la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, nel 2020 si prevede una contrazione dei volumi di merce movimentata del 20 – 25%.

È assolutamente necessario che le imprese nostre clienti paghino i servizi che hanno attivato con noi e che abbiamo portato a termine anche in questa congiuntura eccezionale, come previsto e nelle condizioni richieste dalle disposizioni governative. Già ad oggi sono calcolati oltre 2,5 miliardi di

euro di crediti insoluti (Centro Studi Confetra) che stanno mettendo a rischio la sopravvivenza delle nostre imprese nel breve termine. Il nostro è un settore labour intensive che impiega 50.000 addetti: le aziende devono, innanzitutto, essere in grado di pagare il lavoro delle persone, che continuano ad alimentare ogni giorno la circolazione delle merci nel nostro sistema paese”.

“Rivolgiamo, quindi, un appello alle nostre imprese clienti per invitarle a non scaricare sul nostro comparto gli oneri del lockdown, consapevoli della difficoltà che questa emergenza comporta per tutto il tessuto economico del Paese. Chiediamo al Governo, inoltre, di fornire al settore tutte le garanzie operative e finanziarie perché le imprese possano proseguire la propria attività”, conclude Moretto.

CONFETRA CHIEDE TRE MISURE ANTI-VIRUS

■ Confetra (la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) ha proposto al Governo alcune misure per non affondare il comparto della logistica merci in Italia a seguito dell'emergenza coronavirus: riduzione flat del cuneo fiscale del 40% per i prossimi 20 mesi, possibilità di incassare tramite Cassa Depositi e Prestiti subito il 50% delle fatture invase senza oneri, la costituzione di un fondo nazionale per ristorare le imprese che possano dimostrare un gap di fatturato tra il periodo dell'emergenza e del lockdown 2020 rispetto allo stesso periodo del 2019. «Si tratta di un pacchetto di misure che necessita di coperture per circa 9 miliardi. E parliamo solo del settore logistica e trasporto merci», ha spiegato il presidente Guido Nicolini. Il numero uno di Confetra ha evidenziato che le imprese del comparto da settimane stanno lavorando sostanzialmente in perdita. (riproduzione riservata)

IN SOFFERENZA CROCIERE, CONTAINER, TRAGHETTI, SCALI E INDOTTO

Navi e porti ko per il virus

A marzo nell'area portuale di Genova i carichi rotabili sono scesi del 40% e la movimentazione dei container del 10%. Fermo il settore crocieristico

DI NICOLA CAPUZZO

La pandemia di Coronavirus in Italia, in Europa e nel resto del globo sta avendo un impatto deflagrante sull'intero mondo dei trasporti e della logistica delle merci. Gli unici a beneficiare al momento della situazione sono gli armatori di navi cisterna di grande portata (dove le rate di nolo giornaliere hanno raggiunto i 200 mila dollari), mentre in tutti gli altri settori sono solo dolori.

A confermarlo, giusto per far capire la portata degli eventi, è la grande nave portacontainer del vettore francese Cma Cgm (la Alexander Van Humboldt), proveniente dal porto spagnolo di Algeciras e diretta in Asia, che proprio ieri ha deciso di circumnavigare l'Africa piuttosto che transitare dal Canale di Suez per tagliare i 300 mila dollari a nave richiesti (in media) per il transito. E pare che altre compagnie la seguiranno. Il disperato tentativo dei vettori marittimi di contenere i costi, abbinato al prezzo del petrolio (e quindi del carburante navale) così basso, rendono oggi più conveniente doppiare il capo di Buona Speranza allungando la rotta di 3.100 miglia e allungando i tempi di una settimana.

Nel settore container molte sono le rotazioni di linee container tra Asia e Italia cancellate per le prossime settimane. Il consorzio

proveniente da Rotterdam e formato da Maersk e Msc per tutto il secondo trimestre del 2020 non opererà la linea

che scala Genova, La Spezia e Gioia Tauro; la stessa azione è stata intrapresa dal consorzio The Alliance, e interessa i due principali terminal container liguri. I porti italiani continueranno a essere serviti, ma tramite il trasbordo dei container in altri porti del Mediterraneo e quindi con tempi d'attesa più lunghi.

Il lockdown dell'Italia e di altre nazioni d'Europa ha notevolmente ridotto la domanda di trasporti via terra, via mare e via aerea con conseguenze sui flussi di merce e quindi sui terminal portuali, aeroportuali e aziende dell'indotto. Genova e Savona sono state il primo sistema portuale d'Italia a fornire le statistiche del calo registrato a marzo: in termini di container movimentati la flessione è stata dell'ordine dell'8-10%, i carichi rotabili sono crollati del 40%, i passeggeri di traghetti e crociere sono scesi tra il 60 e l'80%. Per quanto riguarda le economie che alimentano in import/export

le attività dei due scali liguri, Cerved prevede in Piemonte un calo tra -9,8 e -22,8% a causa in particolare della crisi del settore automobilistico, mentre i cali di Lombardia, Veneto ed Emilia sarebbero allineati e tra il 6,7 e

il 15,7%.

Confetra Friuli Venezia Giulia, invece, teme possa scatenarsi una tempesta perfetta nei prossimi giorni se i magazzini delle imprese produttrici escluse dalla lista delle attività essenziali non potranno essere riaperti. «L'arrivo di un volume superiore al normale di merci spedite dalla Cina uscita dall'emergenza, la mancanza, si spera momentanea, di liquidità delle imprese italiane per procedere al pagamento delle merci e alla loro importazione, e l'impossibilità per le imprese non essenziali di ricevere le merci nei loro magazzini genereranno una spirale negativa, rendendo impossibile la vuotatura dei container. Ciò

determinerà la mancanza di container vuoti che permetterebbero alle imprese essenziali di spedire merci verso mercati esteri e generare flussi di cassa. Insomma, una miscela potenzialmente esplosiva, in grado di catalizzare la recessione», fa notare l'associazione. La soluzione tampone suggerita da Stefano Visintin, presidente di Confetra Friuli Venezia Giulia, è che le industrie chiuse possono comunque disporre la vuotatura delle merci dai container ai magazzini intermedi, interrompendo così il maturare di costi per magazzinaggio e sosta dei loro container giacenti nei porti.

Il settore più colpito dal coronavirus, però, è quello delle crociere che per mesi probabilmente non ripartiranno. Carnival Cruise Lines (gruppo Carnival Corporation) ha già cancellato tutti gli itinerari del 2020 che aveva programmato per le sue due navi in Italia e nel resto d'Europa. I

cantieri navali Meyer Werft hanno fatto sapere che il coronavirus avrà un «impatto immenso» sul mercato delle crociere, azzerando per un po' di tempo i nuovi investimenti, mentre Fincantieri pensa già a «tutelare il carico di lavoro acquisito».

I terminal passeggeri di vari porti italiani (tra cui Venezia, Genova, Civitavecchia, Napoli, Cagliari, Catania, Trieste, Ravenna, Livorno e Messina) hanno chiesto al Governo tramite l'associazione di categoria Assiterminal l'azzeramento o una sensibile riduzione dei canoni demaniali causa forza maggiore. Attualmente sono otto le navi da crociera ferme in Italia: Costa Luminosa a Savona, Msc Opera e Msc Splendida a Genova, Costa Pacifica a La Spezia, l'ultima arrivata Costa Diadema a Piombino, Costa Victoria e Msc Grandiosa a Civitavecchia, mentre, in Adriatico, la nave di lusso Silver Moon è ferma nel porto di Ancona. Secondo quanto rivelato dal gruppo Carnival Corporation il disarmo «a caldo» di ogni nave (pronta cioè a rientrare immediatamente in servizio) costa 2-3 milioni di dollari al mese. Il disarmo «a freddo» è più economico, ma richiede tempi maggiori per riattivare la nave. (riproduzione riservata)

APPELLO LANCIATO DA MF-MILANO FINANZA E FIRMATO DA 135 PERSONALITÀ DELL'ECONOMIA E DELLA FINANZA

Subito 300 miliardi per l'Italia

Boccia, Tronchetti, Della Valle, Gros-Pietro, Bertelli, Marcegaglia, Tremonti e tanti altri a Conte: servono garanzie statali alle banche per le imprese. Obiettivo: preservare il circuito dei prestiti per salvare dalla crisi milioni di italiani. Il governo disponibile a rispondere all'appello con misure consistenti fino a 500 miliardi. Il ruolo del Tesoro e di Cdp. Orsi&Tori: presidente, mostri il coraggio avuto in Europa e faccia come Macron in Francia. Intanto in borsa torna un po' di sereno: Piazza Affari +1,7% e Wall Street +2,2% malgrado il boom dei sussidi di disoccupazione negli Usa

(servizi da pagina 2 a pagina 15 e alle pagine 20 e 21)

INIZIATIVA GIÀ 135 IMPRENDITORI FIRMANO LA RICHIESTA DI MF-MILANO FINANZA A CONTE

Appello al premier: salvi l'Italia

Caro presidente, ascolti il cuore economico del Paese, faccia come Macron: subito 300 miliardi di garanzie statali per banche e imprese. Draghi primo firmatario. Poi Boccia, Marcegaglia, Della Valle, Montezemolo

DI PAOLO PANERAI

Ai tempi del virus gli appelli non mancano. E con coscienza il presidente Giuseppe Conte li ascolta tutti, ancor più li ascolta il presidente Sergio Mattarella. Crediamo tuttavia che quello che segue, proposto da MF-Milano Finanza, che si prefiggeva di avere 100 firme rappresentative dell'economia italiana, mentre il numero va verso il raddoppio, sia cruciale. Non vi è dubbio che il presidente Conte abbia piena cognizione dell'urgenza che si varino almeno 300 miliardi di garanzie da far affluire alle banche attraverso Cdp, che deve garantire al 90% le banche, perché immettano nel sistema almeno 300 miliardi. La Francia lo ha fatto da giorni, anche

se segue l'Italia nelle richieste all'Europa. E in Francia il virus ha colpito dopo. Il presidente Emmanuel Macron attraverso la banca pubblica BpiFrance ha garantito che le aziende ricevano almeno tre mesi di fatturato. Sappiamo che il presidente Conte sta lavorando in questa direzione. Deve riuscire a non perdere un giorno in più perché, come dice Mario Draghi, è indispensabile finanziare e mettere in cassa integrazione le persone, ma se non si fa presto e bene, superando il cancro della burocrazia (siamo in guerra, signori), fra poco moltissime aziende chiuderanno per morte naturale. I cassintegrati diventeranno disoccupati. Una grande depressione colpirà il Paese e le industrie concorrenti del-

le italiane conquisteranno il mercato. Signor Presidente, ha fatto miracoli improvvisandosi presidente del Consiglio dei ministri. Questo decreto non deve tardare più di qualche ora. O sarà il disastro. Vuole forse essere da meno di Macron? Grazie. (riproduzione riservata)

Mario
Draghi

Al Presidente Giuseppe Conte

**Caro Presidente, siamo 135 donne e uomini rappresentanti dell'economia italiana. Le rivolgiamo un appello essenziale:
"Faccia come la Francia, subito, 300 miliardi di garanzie dello stato via CdP perche' le Banche finanzino le imprese e cosi' si salvino le Famiglie.
Altrimenti sarà una catastrofe.**

Piero	Antonini	Antonini	Vincenzo	Manes	Kme
Alessandro	Aralimo	Discovery Italia	Giulio	Mangosi	Aetos Partners
Massimo	Azzighi	Keamey Italia	Erma	Marcegaglia	Marcegaglia Steel
Giuliano	Asperti	P4Card	Franco	Marianelli	Rifle
Lorenzo	Astolfi	Alantra Italia	Andrea	Maspero	Maspero Elevatori
Cesare	Avenia	Confindustria Digitale	Alessio	Matrone	Optima Italia
Luca	Barabino	Barabino & Partners	Alessandro	Mazzanti	CBRE Italia
Giampero	Benedetti	Danieli Acciai	Dario	Melpignano	Neosperience
Patrizio	Bertelli	Prada	Franco	Micheli	Genexira
Patrizia	Bizzotto	Founder Workup	Giuliano	Molteni	Molteni Dada
Pierluigi	Bocchini	Clabo	Maurizio	Monteverdi	Morning Capital
Vincenzo	Boccia	Confindustria	Patrizia	Moroso	Moroso
Giuseppe	Bonomi	Milanoesele	Giuliano	Mosconi	Zanotta Spa
Sandro	Boscalini	Masi Agricola	Dino	Natale	Finilog
Fabrizio	Broggi	Nauti	Giovanni	Natali	4Aim
Renato	Brunetta	politico ed economista	Elisabetta	Neuhoff	Close To Media
Gabriele	Burgio	Alpitour	Pietro	Nicastro	Löwengrube
Giulio	Cappellini	Cappellini	Fabrizio	Onida	Universita Bocconi
Sergio	Capra		Emanuele	Orsini	FederiegnoArredo
Cesare	Castelbarco Albani	Banca Consulia	Stefano	Ossi	AR4ALLI
Flavio	Cattaneo	Italo	Emanuele	Ottina	Alternative Capital Partners
Antonio	Cerciello	Nordmeccanica	Marco	Palacino	Orizzonte Capital
Carlo	Cimbro	UnipolSal	Ivan	Palazzi	Radici Pietro Industries & Brands
Immacolata	Cipolletta	Assonime e Aifi	Paolo	Pandozy	Engineering
Nicola	Colavito	Peninsula	Giuliana	Paoletti	Image Building
Roberto	Corciulo		Gianfranco	Papa	banchiere e financial advisor
Gün Luigi	Costanzo	Atman Advisory	Agostino	Parigi	Vigil Security Doors
Carlo	Cottarelli	economista	Claudia	Parzani	Linklaters
Alessandro	Daffina	Rothschild Italia	Alessandro	Pasquarilli	Yard
Guido	Damiani	Gruppo Damiani	Maurizio	Pastore	iccrea Banca
Claudio	De Conito	Artisano (Chicco)	Luca	Palani	Gruppo Uvet e Blue Panorama Airlines
Gregorio	De Felice	Intesa Sanpaolo	Luigi	Pavese	Stefano Pavese srl
Andrea	De Micheli	Casta Diva Group	Rita Paola	Petrilli	Kollinpharma
Marco	De Vincenzi	Gruppo Klepierre	Domenico	Petrone	Viasat Group
Rolando	Del Bello	Itaspa	Oscar	Pischeddu	Health Property
Massimo	Della Porta	Saes Group	Marco	Podini	Dedagroup
Diego	Della Valle	Tod's	Luigi	Pompanin Dimai	Studio Commercialisti Pompanin Dimai
Marco	Deroma	EFFA Italia	Stefania	Pompili	Sopra Steria Group Italia
Luca	Di Montezemolo		Miuccia	Prada	Prada
Lamberto	Dini		Alberto	Quadrio Curzio	economista
Germano	Esposito	Ristorante La Torre del Saracino	Lupo	Raffazzi	Neos (Alpitour)
Germana	Felappa	UCapital24	Clemente	Reale	Holst Finance
Alberto Gustavo	Franceschini	Ambromobiliare	Lucyria	Reichlin	economista
Valerio	Franzoso	Goldmine, Wizkey, Black Swan Digital Assets Research	Mario	Resca	Contimprese
Leonardo	Frigiolini	Fundera e Frigiolini & Partners	Andrea	Riffeser Monti	Monrit, Poligrafici Editoriale e Fieg
Massimo	Garbini	Frequentis (ex ceo Enav)	Cosimo	Rummo	Pastificio Rummo
Franco	Gaudenzi	EnVent Capital Markets	Francesco	Sclaudone	Grimaldi Studio Legale
Massimo	Gianoli	Generalfinance	Cristina	Scocchia	Kiko
Massimiliano	Giansanti	Confagricoltura	Franco	Soldati	Frar Real Estate
Francesco	Giavazzi	economista	Lino	Stoppani	Confcommercio e Fipe
Mario	Giordano	ibi Banca	Federico	Sutti	Denlons Italy
Federico	Giordano	Corporate & Investment banking Ubi	Frodo	Tagliabue	Sec Newgate
Marco	Giovannini	Guala Clousures	Giovanni	Tamburi	Tpi
Antonella	Grassigli	Doorway	Franco	Tamburini	Boc del Garda
Fabio	Gritti	Gritai	Luisa	Todini	Gac Sgr
Gian Maria	Gros Pietro	Intesa Sanpaolo	Franco	Toffoletto	Toffoletto De Luca Tamajo
Simone	Guzzardi	LAS	Paolo	Tognolo	Studio Tributario Tognolo
Sergio	Iasi	Maccasferri	Giulio	Tramonti	giurista ed economista
Daniela	Lago	Gruppo Lago	Totano	Treu	Chel
Anna	Lambiase	IR Top Consulting	Marco	Tronchetti Provera	Pirelli
Giovanni	Landi	Anthilia Capital Partners	Giuseppe	Vegea	
Giulia	Ligresti	imprenditrice	David	Verdesca	SG Company
Diego	Longobardi	Neos Consulting	Giuliana	Verzelli	Banca Aletti
Giancarlo	Lovisolto	Lovisolto Costruzioni	Maurizia	Villa	Korn Ferry Italia
Claudio	Luti	Salone del mobile Milano / Kartell	Luca	Villani	The Van Group
Alfredo	Macchiati	Oxera	Cosimo	Vitola	Ethica Group
Alessandro	Malacart	Digital Magic	Fabrizio	Zanetti	Hausbrandt

Porto Franco Trieste, Confetra, Visintin: "Necessario superare emergenza per scongiurare tempesta perfetta"

di

[Gabriele Turco](#)

'Se i magazzini delle imprese produttrici escluse dalla lista delle attività essenziali non potranno essere riaperti, nelle prossime due settimane si potrebbe scatenare la tempesta perfetta'; queste le parole di **Ivano Russo**, direttore generale di **Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica**. 'L'arrivo di un volume superiore al normale di merci spedite dalla **Cina**, uscita dall'emergenza, la mancanza, sperabilmente momentanea, di liquidità delle imprese italiane per procedere al pagamento delle merci e alla loro importazione, e l'impossibilità per le imprese non essenziali di ricevere le merci nei loro magazzini genereranno una spirale negativa, rendendo impossibile la vuotatura dei container e, conseguentemente, determinando la mancanza di container vuoti che permetterebbero alle imprese essenziali di spedire le proprie merci verso mercati esteri e generare flusso di cassa. In pratica, una **miscela potenzialmente esplosiva**, in grado di catalizzare la recessione. Confidando che il Governo riconsideri la proposta di riapertura dei magazzini nazionali, **Stefano Visintin**, presidente di Confetra FVG, desidera comunque mandare un messaggio di ottimismo alle imprese industriali in quanto c'è ancora la possibilità di uscire da questa situazione e limitare i danni.

Le industrie chiuse possono comunque disporre la vuotatura delle merci dai container ai magazzini intermedi ed interrompere in questo modo il maturare di costi di magazzinaggio e di demurrage per i loro container giacenti ai porti, assicurandosi al contempo la disponibilità di materie prime e semilavorati per poter ripartire con immediatezza quando sarà possibile riavviare la produzione.

"Il nostro sistema portuale e retroportuale – ha affermato Visintin – **dispone di magazzini sicuri e puliti in cui stoccare ogni tipo di merce a condizioni competitive**. Il Porto Franco Internazionale di Trieste permette di stoccare a tempo indeterminato le merci allo stato estero, senza bisogno di anticipare dazi ed IVA all'importazione o presentare garanzie di pari importo alla Dogana. Con un paio di settimane di demurrage risparmiati, si può comodamente pagare il costo del magazzinaggio per almeno un mese; quel tanto che basta, si spera, per superare la crisi sanitaria.

"Ora il problema fondamentale è superare l'emergenza: il sistema logistico del Friuli Venezia Giulia, incardinato sul Porto Franco Internazionale di Trieste – ha concluso Visintin – può permettere alle imprese italiane di uscire già ora dalla tempesta perfetta. **Sfruttate queste opportunità!** – ha asserito.

ITALIA 202 nomi del Paese che produce firmano un appello al premier. Subito 300 miliardi di garanzia dello Stato ai crediti di cui le aziende hanno bisogno per ripartire

300.000.000.000

**Ma senza
burocrazia** *(per favore)*



La Forza sia Conte

di Roberto Sommella

Venerdì 3 aprile i francesi hanno potuto sapere che cosa pensa Atene della solidarietà in Europa in tempi di pandemia. Con un lungo intervento su *Le Monde* Alexis Tsipras è stato molto chiaro: «I meccanismi che hanno messo all'indice il mio Paese negli anni passati sono di nuovo all'opera durante la crisi attuale, perché numerosi capi di governo rifiutano di affrontare una mutualizzazione del debito. Eppure ai tedeschi è stato condonato quello di guerra con la conferenza di Londra del 1953». L'ex premier greco ha buona memoria e buone ragioni per sostenere una tesi che torna di prepotenza con il Covid-19 dentro tutti i Paesi europei.

Per restare nell'euro, a fronte di 288 miliardi di aiuti ricevuti, la gran parte finita alle banche francesi e tedesche, la Grecia ha registrato in ordine sparso: un aumento dei furti di elettricità del 1.000%; un boom psichiatrico, metà della popolazione soffre di problemi di salute mentale; l'incremento del 40% dei suicidi; il dimezzamento del finanziamento degli ospedali; la quadruplicazione dei senzatetto. Oltre a uno stato sociale tornato al medioevo. Le parole commosse della presidente della Commissione Ursula von Der Leyen all'indirizzo dell'Italia, per la quale ha annunciato il ricorso al bilancio europeo, che, si badi bene, non è stato nemmeno approvato, sembrano l'ennesimo artificio retorico per nascondere la netta contrarietà della Germania a ripagare, in termini solidaristici, il suo debito con la storia.

Ha fatto dunque non bene ma benissimo Giuseppe Conte a risponderle per le rime dalle colonne di *Repubblica*, ricordando che l'Italia non ha bisogno solo di pacche sulle spalle, lei che ha sempre, dicasi sempre, ripagato i suoi debiti, ma di qualcosa di molto più concreto. Ecco perché *MF-Milano Finanza* ha voluto

dare una mano al presidente del Consiglio nelle scelte che serviranno al Paese per far tornare in carreggiata la sua economia quanto prima, redigendo un appello a lui rivolto e già firmato da oltre 200 imprenditori, economisti e manager.

La linea l'ha tracciata Mario Draghi, l'emergenza l'ha quantificata il presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, i soldi, almeno 300 miliardi di euro, veri, di garanzie statali per le banche, li dovrà trovare il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri. Il quale, sul far di sabato 4 aprile, ha già fatto un passo avanti rispetto a quanto richiesto da una lunghissima serie di persone (l'elenco, in continua evoluzione, viene aggiornato su *milanofinanza.it*). La lista è ormai lunghissima e va da Marco Tronchetti Provera a Diego Della Valle, da Carlo Cottarelli a Lucrezia Reichlin ed Emma Marcegaglia, passando per Lamberto Dini, Giuseppe Vegas e finendo, si fa per dire, con Carlo Cimbri, Andrea Riffeser Monti, Patrizio Bertelli, Gian Maria Gros-Pietro, Urbano Cairo e tantissimi altri. Qui non si tratta di forzare la mano al governo ma di infondergli coraggio, lo stesso che ha avuto il presidente francese Emmanuel Macron e che può evidentemente anche mostrare l'ex avvocato del popolo diventato ora a furor di sondaggi il salvatore della patria.

E che qualcosa si stia muovendo in questo senso, lo ha confermato lo stesso Gualtieri, che ha delineato quello che dovrà essere l'impatto del decreto di aprile, l'uovo della Pasqua segregata per milioni di italiani e che cercherà di non mandare in panne definitivamente la settima economia del mondo. Lo storico prestatore alla

politica, in questi giorni pressato a sinistra dal Movimento 5 Stelle, che gli chiede un intervento da 100 miliardi più basic per famiglie e piccoli artigiani (il prestito condiviso) e in frizione con l'amministratore delegato della Cdp, Fabrizio Palermo, con cui deve condividere parte dello sforzo di tutela dei prestiti, ha parlato di «un provvedimento molto importante per potenziare l'intervento sulla liquidità già realizzato, con altri 200 miliardi di prestiti garantiti che copriranno fino al 25% del fatturato di tutte le imprese con il 90% di garanzia dello Stato».

Insomma quasi ci saremmo, se non fosse per il fatto che dietro ogni decreto che ha il titolo chiaro, Salva-Italia, Taglia-leggi, Cura-Italia, Manette agli evasori e via risalendo, si nascondono infatti i soliti decreti attuativi. Occorrerà capire le

soglie di fatturato e di dipendenti per accedere a questi crediti agevolati. La durata massima del paracadute di Conte, che sarà all'esame dell'esecutivo nei primi giorni della settimana di Pasqua e poi del parlamento per lo spostamento degli obiettivi di deficit, dovrebbe essere di sei anni e per accedere alla liquidità garantita dallo Stato potranno essere le aziende medio-grandi, che non possono sfruttare il potenziamento del Fondo Centrale di Garanzia.

Ci saranno probabilmente tre scaglioni: per le società sotto la soglia dei 5 mila dipendenti e fatturato fino a 1,5 miliardi la garanzia pubblica sarà del 90%, dell'80% con più di 5 mila dipendenti e un fatturato tra 1,5 e 5

miliardi e del 70% sopra queste soglie. Ma sono barriere destinate a essere modificate con l'andare del tempo e della crisi sanitaria ed economica. Stavolta, però, non c'è davvero un minuto da perdere e quando i lettori avranno concluso queste righe la conta dei morti da coronavirus sarà purtroppo aumentata, così come il numero degli indigenti e dei futuri disoccupati, in attesa magari del click day all'Inps.

La crisi in corso è infatti terribile perché mette in contrapposizione chi dovrebbe invece andare d'accordo. L'Unione europea e i Paesi membri, con quelli del Nord sulla linea del rigore e del no agli eurobond o comunque si chiamino (in Germania fanno pure un problema di nome perché aborriscono il termine Coronabond), quelli dell'Est sulla deriva autoritaria come l'Ungheria (cosa aspetta il Ppe a espellere Viktor Orban, forse serve per tenere in piedi coi suoi voti la Commissione?), i Paesi del Centrosud alla finestra ma determinati a fare da soli come l'Italia. Nel nostro Paese poi, emergono i frutti avvelenati di un'altra contrapposizione tra la tutela della salute, di competenza nazionale, e la gestione della sanità, sciaguratamente dal 2001 regionale, con Lombardia e Roma che in mezzo a tanti morti non la finiscono di litigare su chi ha colpa e chi no, chi ha sbagliato mascherine e chi ha omesso controlli. Basta, una volta per tutte.

Qui occorre remare tutti dalla stessa parte, Fontana, Gallera, Salvini, Berlusconi, Zingaretti, Conte e Casalino e tutti gli altri in disordine sparso. L'immagine che devono avere in mente è quella di Coppi e Bartali che si passano la borraccia. Non importa di chi fosse, conta che la condivisero. Questo chiedono gli italiani e questo devono fare. (riproduzione riservata)

Se la Ue offre a Roma solo mance
l'Italia è in grado di fare da sola
Come chiedono i 202 imprenditori
dell'appello di *Milano Finanza*

Il premier è al lavoro per reperire
i 300 miliardi di garanzie necessari
per banche e imprese. Che entro
Pasqua devono entrare in cassa

Caro Presidente, siamo 202 donne e uomini rappresentanti dell'economia italiana. Le rivolgiamo un appello essenziale: Faccia come la Francia, subito, 300 miliardi di garanzie dello stato via CdP perché le Banche finanzino le Imprese e così si salvino le Famiglie. Altrimenti sarà una catastrofe.

Mario Nero	Abbadessa Alessandrini	Hinea Italia Technogym	Enma Franco	Marcegaglia Marianelli	Marcegaglia Steel Rife
Piero	Antonini	Antinori	Andrea	Maspero	Maspero Elevatori
Alessandro	Aramo	Discovery Italia	Anzola	Massari	AIPB
Messiano	Arighi	Kearney Italia	Alessio	Matrone	Optima Italia
Giuliano	Asperti	P4Card	Luisi	Mazzoli	Confindustria
Lovierio	Astori	Alantia Italia	Alessandro	Mazzanti	CBRE Italia
Stefania	Atzori	Sino	Dino	Melegnano	Neosperience
Cesare	Avenia	Confindustria Digitale	Francesco	Micheli	Genestia
Luca	Barabino	Barabino & Partners	Filippo	Modulo	Chiomenti
Alfo	Bardella	Alfo Bardella Training Group	Giuliano	Molteni	Molteni Dada
Giampiero	Benedetti	Daniell Accia	Eduardo	Montefusco	RDS
Patrizio	Bertelli	Prada	Maurizio	Monteverdi	Morning Capital
Ulrik	Bertelsen	Aura Light Italia	Massimiliano	Morti di Adria	Triciclo Srl
Alessandro	Bertin	Spili-To	Marco Valerio	Morelli	Mercer Italia
Patrizia	Bizzotto	Founder Workup	Massimo	Moretti	Centro Nazionale Centri Commerciali
Pierluigi	Bocchini	Ciebo	Patrizia	Moroso	Moroso
Vincenzo	Bocchia	Confindustria	Giuliano	Mosconi	Zanotta Spa
Giuseppe	Bonomi	Milanoesto	Marco	Nannetti	Terre Cevico
Sandro	Boscaini	Masi Agricola	Barbara	Napolitano	BonelliErede
Paolo	Bottelli	Kryalos	Dino	Natale	Finlog
Fabrizio	Brogi	Naul	Dino	Natale	Finlog
Maria	Brogi	Università La Sapienza	Giovanni	Natali	4Aim
Renato	Brunetta	politico ed economista	Esabetta	Neuhoff	Close To Media
Gabriele	Brunetti	Unidata	Pietro	Nicastro	Lowengrube
Urbanò	Burgo	Ance	Guido	Nicolini	Confetra
Paolo	Cairo	Alpitour	Fabrizio	Onide	Università Bocconi
Alberto	Cataloni	Cairo Communications e Rcs	Emasuele	Orsini	FederlegnoArredo
Giulio	Cappellini	Buddy Film	Stefano	Ossi	ARALI
Michele	Casciani	Fashweb	Emasuele	Ottina	Alternative Capital Partners
Roberto	Cassaroli	Cappellini	Marco	Palazzo	Orizzonte Capital
Cesare	Castellani	Igeam	Ivan	Palenzona	Radici Pietro Industries & Brands
Andreas	Castellari	Ursach Italy	Fabrizio	Palomba	Aiscat e Assaeroporti
Manfredi	Catella	Banca Consulia	Auro	Palmbo	Community
Fabrizio	Cattaneo	ViacomCBS Italia	Fabio	Pandozy	Summer
Antonio	Cerchio	Coima Sgr	Paolo	Paolotti	Engineering
Carlo	Cimbrì	Italo	Giuliana	Papà	Image Building
Innocenzo	Cipolletta	Nordmeccanica	Gianni Franco	Parigi	banchiere e financial advisor
Nicola	Cozzitto	UnipolSai	Agostino	Parzani	Vigil Security Doors
Gian Marco	Committeri	Assonime e Alfi	Claudia	Pasquari	Linkialers
Daniela	Consoni	Peninsula	Riccardo	Pasqua	Pasqua Vigneti e Cantine
Domenico	Conte	Alonzo Committeri & Partners	Alessandro	Pastore	Yard
Gian Luigi	Costanzo	Offline Mak	Corrado	Pastore	Himby
Carlo	Cottarelli	Banca Generali Private	Mauro	Pavese	Iccrea Banca
Alessandro	Curti	Atman Advisory	Luca	Pavese	Gruppo Uvet e Bio Panorama Airlines
Carmelo	Curtolo	economista	Luigi	Pedotti	Stefano Pavese srl
Alessandro	Daffina	Curti	Luigi	Petrelli	Concrete Investing
Alberto	Dai Poz	Caloi Srl	Domènico	Petroni	Kolinpharma
Guido	Damiani	Rothschild Italia	Oscar	Peschettu	Viasat Group
Francesco	De Betin	Fondaco Sgr	Marco	Podini	Health Property
Claudio	De Corto	Gruppo Damiani	Luigi	Pompanin Dimai	Dirigroup
Gregorio	De Falice	Uba Group	Silvana	Pompanin Dimai	Studio Commercialisti Pompanin Dimai
Andrea	De Michelis	Artsera (Chicco)	Mucola	Prada	Sopra Steria Group Italia
Marco	De Vincenzi	Intesa Sanpaolo	Ettore	Prandini	Prada
Rolando	Dei Bello	Casto Diva Group	Mauro	Premazzi	Coldiretti
Massimo	Dei Bello	Gruppo Kiepiere	Alberto	Quadrio Curzio	Jefferies
Diego	Deila Porta	Italspa	Lupo	Rattazzi	economista
Marco	Deila Valle	Saes Group	Clemente	Reale	Neos (Alpitour)
Luca	Deroma	Tod's	Lucrezia	Reichlin	Hoist Finance
Andrea	Di Montezemolo	EPPA Italia	Mario	Reco	economista
Lamberto	Di Segni	Charme	Andrea	Riffeser Monti	Confimprese
Stanslao Giuseppe	Dini	Morrow Social	Fabrizio	Rindi	Monrif, Poligrafici Editoriale e Fieg
Gizmaria	Fabbrino	politico	Giorgio	Ronconi	Gruppo Kairos
Antonio	Feleppa	Fruitagel	Luigi	Rossi Cairo	Tosca Blu
Alberto Gustavo	Ferrarelli	UCapital24	Silvia	Rovere	Value Partners
Vaiario	Franceschini	Think Tank Nord Est	Cosimo	Rummo	Alba Leasing
Leonardo	Frigioli	Ambromobiliare	Stefano	Rusconi	Assomobiliare
Fabio	Garbini	Goldmine, Wizey, Black Swan Digital Assets Research	Giovanni	Sabatini	Pastificio Rummo
Massimo	Gaudenzi	Fundera e Frigioli & Partners	Francesco	Schilizer	Impresa Rusconi
Massimo	Gerlo	banchiere	Cristina	Scocchia	Abi
Massimiliano	Gianelli	Frequente (ex ceo Enav)	Giorgio	Sebastiani	Yera Studio
Francesco	Gianvazzi	EnVent Capital Markets	Franco	Soldati	Grimaldi Studio Legale
Alessandro	Giglio	Viasat Group	Marco	Speretta	Kiko
Mario	Giordano	Generalfinanco	Lino	Stoppani	Madel
Federico	Giovannini	Confagricoltura	Paolo	Storer	Frar Real Estate
Marco	Grassigli	economista	Federico	Sutti	Gabetti Property Solutions
Antonella	Grignani	Giglio Group	Florenzo	Tagliabue	Confcommercio e Fipe
David	Grossi	IGI Banca	Giovanni	Tamburi	Corimex
Gian Maria	Gros Pietro	Corporate & investment banking Ubi	Franco	Tamburini	Dentons Italy
Francesco	Guarni	Guala Closures	Piermarco	Tedeschi	Sec Newgate
Simone	Guzzardi	Doorway	Luisa	Todini	Tpi
Sergio	Iasi	Aial	Franco	Toffoletto	Bcc del Garda
Daniela	Lago	Grifal	Paolo	Tognolo	Digital Angel
Anna	Lambiasi	Intesa Sanpaolo	Dario	Tommasi	Gac Sgr
Giovanni	Landi	Guber Banca	Luca	Travaglini	Toffoletto De Luca Tamejo
Giuseppe	Latorre	L45	Roberto	Tremonti	Studio Tributario Tognolo
Francesco	Liberati	Maccaferri	Alfredo	Tronchetti Provera	Tommasi Family Estates
Giulio	Ligresti	Gruppo Lago	Marco	Vegas	Planet Farm
Diego	Longobardi	IR Top Consulting	Giuseppe	Veronesi	giurista ed economista
Giancarlo	Lovino	Anthilia Capital Partners	Giulio	Verzelli	Chel
Claudio	Luff	Kpmg	Giulio	Vicentini	Almaviva
Vincenzo	Macchiato	Bcc Roma	Massimo	Villa	Pirelli
Alfredo	Macchiati	imprenditore	Maurizio	Vilani	ex presidente della Consob
Alessandro	Malacari	Neos Consulting	Stefano	Viselli	SG Company
Ugo	Manca	Lovisotto Costruzioni	Enrico	Vitola	Banca Aletti
		Salone del mobile Milano / Kartell			Vicentini 1920
		Main Capital			Kon Ferry Italia
		Ozera			The Van Group
		Digital Magics			Oxy Capital
		Kma			Ethica Group



LA CRISI DELLA LIQUIDITÀ INVESTE LA LOGISTICA

Merci spedite e mai più ritirate, il conto è di 2,5 miliardi di euro

Gli spedizionieri: «Non possiamo fare da banca a chi ha interrotto la produzione»
Costi alle stelle per il cargo aereo: il noleggio per un 747 supera il milione di dollari

Alberto Quarati / GENOVA

«La logistica non è una banca: non possiamo garantire l'operatività senza i pagamenti della clientela». Silvia Moretto, presidente di Fedespedi, l'associazione nazionale degli spedizionieri (settore con 50 mila occupati) fa i conti mentre si avvicina l'onda lunga dei traffici in arrivo dalla Cina dopo la ripartenza del Dragone quasi guarito dal coronavirus. Dall'inizio del lockdown, secondo il centro studi Confetra, i crediti insoluti nel settore valgono 2,5 miliardi di euro, e per questo gli spedizionieri, ma più in generale tutto il settore della logistica, da settimane chiede al governo un chiarimento sull'apertura dei magazzini: se, cioè, queste strutture possono essere tenute aperte anche da quelle aziende che hanno la produzione ferma, ma che intanto continuano a ricevere merce, anche per effetto di ordini pregressi alla crisi.

Sapere questo, consentirebbe agli spedizionieri di avere uno strumento contrattuale in più per poter sollecitare il ritiro della merce e il pagamento delle somme anticipate per la spedizione. Una situazione che pone in evidenza i problemi di liquidità presenti in Italia per effetto dell'emergenza Covid 19.

Dovendo anticipare i costi di spedizione e giacenza della merce, una casa di spedizione beneficia di un plafond presso l'Agenzia delle dogane fra i tre e i 15 milioni al mese, «ma è una cifra che si raggiunge velocemente - spiega Giampaolo Botta, direttore generale della Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi - tanto che in media le nostre imprese viaggiano con un'esposizione

mensile che va dai 2,5 ai quattro milioni di euro».

Pure con un calo di traffico stimato del 20%, aprile sarà un mese complesso per porti e aeroporti, perché a fronte del previsto crollo dell'export, la merce in import continuerà ad affluire, ordinata nei mesi scorsi da aziende che però oggi sono costrette a proteggere la loro liquidità di fronte al lockdown. In effetti, chi ha le attività

chiuse per decreto, ha ottime motivazioni per tenere chiusi di conseguenza anche i propri magazzini, dilazionando il ritiro e il pagamento della merce. Ma nei porti, i periodi di attesa mediamente stimati da Fedespedi oggi va da sette giorni fino a punte di 30. Il costo di deposito, spiega Botta, varia dalla qualità del container: si va dai 35-30 euro al giorno per un container da 20 piedi fino

ai 130-170 richiesti per un container refrigerato. Quest'ultima categoria tra l'altro non beneficia della franchigia sul deposito (generalmente di quattro giorni), mentre i prezzi dei noli (questa settimana cresciuti sulla rotta Shanghai-Genova del 9% rispetto allo scorso anno) si stanno riavvicinando ai 1.000 dollari per ogni container da 40 piedi, spinti dalle mosse delle compagnie di navigazione per ridurre la sovra-offerta di stiva contro il calo della produzione globale. L'altro problema che si pone è la capienza dei terminal, con i porti più o meno in sofferenza a seconda della disponibilità di spazi: su Genova, spiega il presidente Paolo Emilio Signorini, per il momento non sono segnalate criticità sui terminal di Sampierdarena, mentre il Psa di Pra' si sta organizzando autonomamente a eventuali picchi.

Diverso invece il problema per gli spedizionieri che si occupano del cargo aereo: con la messa a terra delle flotte, il traffico è crollato verticalmente, quindi il problema dei depositi a magazzino (una cassa di 500 chili paga 120 euro al giorno) è meno stringente, ma la questione si trasferisce sui costi di trasporto. La scorsa settimana, il noleggio di un aereo cargo da Shanghai agli aeroporti europei era balzato da 400 mi-

la a 1,2 milioni di dollari, il costo di un cargo 747-800 supera il milione di dollari contro i 320 mila di mercato. A questo si aggiunge una recente disposizione delle Dogane cinesi, che hanno bloccato milioni di mascherine e altre attrezzature mediche perché, secondo rumors di settore, sarebbe stata sospesa la licenza di esportazione a un migliaio di fornitori per merce e documenti non conformi. Sempre a Shanghai, ieri risultavano ferme 300 tonnellate di merce per verifica e possibile confisca. —

30

la sosta massima, espressa in giorni, registrata nei porti per un container

50

il costo medio, espresso in euro, di sosta di un container dopo la franchigia



Una portacontainer della Oocl nel porto di Southampton



Energia, tlc, logistica la riscossa italiana può iniziare dalle reti

LUCA PAGNI

Le infrastrutture elettriche e del gas, banda larga e torri, trasporto merci e grande distribuzione hanno resistito all'emergenza, utilizzata anche per rimediare a errori e ritardi del passato

Le reti delle telecomunicazioni hanno permesso agli adulti di lavorare in *smart working* e ai ragazzi di frequentare le lezioni "virtuali". Le reti energetiche hanno garantito tutti i servizi essenziali per la vita dei cittadini, confinati a casa, mai venuti meno. La logistica ha assicurato prodotti e materiali per consentire le attività nelle fabbriche rimaste aperte e assicurato le consegne ordinate *online*, mentre la grande distribuzione ha sempre fatto trovare gli scaffali pieni.

Le reti sono state le grandi protagoniste di questa prima fase di emergenza, dimostrando per usare un concetto degli esperti una notevole "resilienza". E lo saranno ancora di più per la ripartenza, soprattutto se sapranno prendere spunto dagli errori commessi nel passato. Per



Luigi Ferraris
ad di
Terna



Elisabetta Ripa
ad di
Open Fiber



Guido Nicolini
presidente di
Confetra

elettriche, hanno dovuto organizzarsi per schivare il grande pericolo di questa emergenza: evitare che il diffondersi del virus potesse creare "buchi" di organico. Con la conseguente interruzione dei servizi.

C'è stato qualche episodio, ma finora senza gravi conseguenze. È il caso della centrale elettrica di Tavazzano, vicino a Milano, dove per qualche giorno è stato fermato uno dei gruppi principali. Così come in qualche magazzino della logistica dove - secondo i dati di Confetra - ci sono state assenze che sono arrivate al 40 per cento. Perché le centrali vanno tenute in efficienza e pronte a ripartire, anche se al momento sono quasi ferme, visto il calo delle domanda, che a marzo ha raggiunto anche il 25% rispetto allo stesso mese del 2019. Nessun problema nemmeno per Snam, tenendo conto che oltre ai gasdotti continua l'arrivo di navi ai rigassificatori di Ravenna e La Spezia, con una domanda calata del 10% per lo stop di alcune industrie energivore.

TELECOMUNICAZIONI

Tra le reti, le tlc hanno subito lo stress maggiore. Non tanto perché il traffico è cresciuto. Ma per la difficoltà a gestire i picchi del traffico da quando è iniziata l'emergenza Covid-19. Fastweb, per esempio, conferma un aumento di traffico Internet del 40% rispetto alle medie abituali. Mentre, secondo i dati di Open Fiber, la società controllata da Enel e Casas depositi e prestiti che sta realizzando la nuova infrastruttura a banda larga, il traffico in *download* è aumentato (tra il 40 e il 70% a seconda delle città, al numero di utenti collegati e al momento della giornata), mentre quello in *upload* addirittura del 300 per cento.

La difficoltà nella gestione delle reti da parte degli operatori è legata a quest'ultimo aspetto ed è dovuta ovviamente all'attività di *smart working* che ha consentito al terziario di continuare la sua attività da casa. «L'esperienza di questi giorni - spiega Elisabetta Ripa, ad di Open Fiber - ci deve servire per ripartire

L'opinione

Da quando è scoppiata l'epidemia l'uso massiccio di web e smartphone ha reso difficile gestire i picchi. Fastweb conferma un aumento del traffico su Internet del 40%

con maggiore slancio per la realizzazione delle infrastrutture che si sono dimostrate fondamentali. Per farlo può essere sicuramente molto utile snellire le procedure per la posa delle reti. Una serie di proposte si trovano già all'attenzione del Governo: da autorizzazioni più semplici da parte delle Soprintendenze e dei condomini, a una riduzione delle tempistiche».

Così come sarebbe importante - spiega ancora il manager - integrare nel decreto Fibra tecniche di scavo più innovative quali le micro trincee, scavi chirurgici di pochi centimetri, che non richiedono i cosiddetti lavori di ripristino del manto stradale. I vantaggi sarebbero notevoli: meno tempi morti in attesa di permessi, maggiore produttività della squadra addette alla posa dei cavi, impatti ridotti sulla viabilità oltre a maggiore sicurezza e minori emissioni di CO₂.

LOGISTICA E GRANDE DISTRIBUZIONE

Nel giro di un mese, il boom dei consumi da *lockdown* è rallentato, così come i timori per la mancanza di generi di prima necessità. A dimostrazione di come la rete della Gdo abbia dato prova di organizzazione. Nella settimana tra il 24 febbraio e il primo marzo le vendite della grande distribuzione - rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente - sono salite del 12,2%, con le regioni del Sud (+15,8%) e del Nord Est (+12,6%) sopra la media. A guardare gli ultimi dati disponibili (dal

23 al 29 marzo), qualcosa è cambiato: la media nazionale è stata del +2,7%, trainata dal Nord Est (+7%) e dal Sud (+6,3%), mentre Centro Italia (+0,4%) e Nord Ovest (+0,1%) sembrano tornati a una situazione pre-emergenziale. La spiegazione potrebbe arrivare da un altro dato: in generale, le vendite dei prodotti di largo consumo ordinati *online* sono saliti del 162,1% nell'ultima settimana di marzo, con un incremento soprattutto nelle grandi città del Nord.

Tutto questo non ci sarebbe stato senza la rete della logistica. È il sistema che ha consentito di far trovare supermercati e negozi sempre riforniti. Oltre a rispondere - come abbiamo visto - al boom degli acquisti *online*. Ma è anche un settore che potrebbe ripartire con grandi cambiamenti. Alcuni negativi: se fossero corrette le previsioni di Confetra - la principale associazione di categoria - di un minor interscambio con l'estero di merci per 150 miliardi, vorrebbe dire una contrazione dei volumi tra il 20 e il 25%, pari ad almeno 18 miliardi. Ecco perché in vista della ripartenza Confetra chiede «un fondo nazionale per ristorare le imprese» e «la possibilità di incassare il 50% delle fatture tramite la Cdp».

Ma al di là delle richieste al Governo, il settore si sta riorganizzando. È il caso di Granarolo, che ha riconvertito la sua flotta di automezzi utilizzati per le consegne a bar e ristoranti: ha aperto un servizio di acquisti *online* a domicilio con cui utilizza gli stessi mezzi che altrimenti sarebbero rimasti fermi.

Un insegnamento per tutto il settore: come ammette qualche operatore, la grande distribuzione si è fatta trovare impreparata sul canale di vendita via web. Il che, se non altro, ha favorito i piccoli negozi di quartiere. Quanto accaduto con l'emergenza costringerà il settore a rivedere completamente le politiche su consegne e rapporti con i consumatori. Sarà il segmento dove ci saranno i maggiori investimenti nei prossimi anni.

esempio, accelerando la diffusione della banda larga in tutto il Paese. O colmando quelle lacune nel commercio *online* ammesse dagli stessi operatori.

ENERGIA

A livello europeo, le reti elettrica e del gas italiane sono considerate un punto di riferimento, un "benchmark" come dicono i tecnici. Negli ultimi 20 anni sono state ristrutturate, grazie al sistema della remunerazione degli investimenti coperti da una apposita voce in bolletta. Ecco perché, le *utilities* più che da problemi tecnici, come i *black out* per le reti

Albertini: cargo aereo in Italia può arrivare a -70%

In marzo il volume delle spedizioni aeree registrate nel mercato italiano è stato di circa il 40-50% in meno rispetto a quelle del mese precedente, un febbraio che pure già aveva subito in modo pesante gli effetti dell'epidemia di coronavirus, in particolare dal calo degli scambi con la Cina.

Il dato è stato fornito da Alessandro Albertini, presidente di Anama, in una intervista rilasciata a *Il Tempo*. Dalle pagine del quotidiano il numero uno degli spedizionieri aerei italiani ha anche parlato di una contrazione che proseguirà, aggravandosi, nelle prossime settimane, potendo far segnare cali anche del 70%.

Un andamento che ha indotto Albertini a lanciare un grido d'allarme e al contempo una richiesta di aiuto, non solo per la categoria rappresentata da Anama, appunto quella degli spedizionieri aerei, ma anche per gli altri operatori del comparto, come gli autotrasportatori e ancora di più gli handler, su cui, [ha ricordato](#), "il calo dei voli ha avuto un impatto pesantissimo".

Tre sono le richieste avanzate dal presidente di Anama. In linea con quanto [auspicato da Fedespedi](#), anche l'associazione degli spedizionieri aerei ha chiesto una "iniezione di liquidità" direttamente alle imprese, in modo che queste possano pagare dipendenti e fornitori. La seconda è di carattere operativo: gli spedizionieri aerei chiedono che agli importatori sia consentito aprire i magazzini per potere ricevere la merce ordinata prima del 22 marzo, giorno dell'avvio del lockdown. Per ultimo, Anama chiede al governo di istituire un fondo per ristorare le aziende di trasporto, spedizioni e logistica che hanno subito un calo dei ricavi.

Confetra Toscana suggerisce alle imprese come gestire la fase critica della logistica

Conseguentemente alle misure restrittive adottate per l'emergenza COVID-19, sia nel nostro Paese che nel resto del mondo, per quanto riguarda il settore della Logistica e delle Spedizioni si potrebbe andare incontro nelle prossime settimane a un blocco logistico dovuto al non normale deflusso delle merci in arrivo, in particolar modo con provenienza dalla Cina, che sta uscendo dall'emergenza sanitaria e pertanto ha ripreso a rispedire merci principalmente via mare e in maniera più soft anche per via aerea.

Lo scenario che si presenta non è dei più rosei in quanto da un lato abbiamo i magazzini delle imprese produttrici escluse dalla lista delle attività essenziali sono ancora chiusi e al momento non abbiamo data certa per la loro riapertura, la mancanza di liquidità delle imprese italiane di procedere ai pagamenti delle merci e dei dazi di importazione e l'impossibilità di ricevere le merci nei loro magazzini. Dall'altro lato si determinerà l'impossibilità di svuotare i container e, conseguentemente, si presenterà il problema della carenza di container vuoti indispensabili alle imprese per spedire le proprie merci verso mercati esteri e generare flusso di cassa.

E' facile comprendere come una situazione del genere porti a un congestionamento dei nodi logistici e un aggravio di costi per le nostre imprese aggravando la già non facile situazione economica generale.

Il Presidente di Confetra Toscana, Alberto Bartolozzi, si augura che il Governo esamini al più presto la proposta di riapertura dei magazzini nazionali delle attività non essenziali come più volte caldamente esortato al Ministro dei Trasporti Paola De Micheli dal Presidente della Confetra Nazionale, Guido Nicolini, e dal Direttore generale, Ivano Russo.

Attraverso questo comunicato Confetra Toscana, tuttavia, esorta tutte le imprese della Regione a reagire con fiducia e ottimismo poiché per adesso esiste ancora margine per limitare danni e disfunzioni.

CONFETRA TOSCANA si rende disponibile per le Industrie attualmente chiuse, che hanno necessità di vuotare i container per evitare l'incremento dei costi di magazzinaggio, a fornire i contatti di aziende di logistica, di depositi doganali e magazzini IVA, che hanno diponibilità di spazi, atti a ricevere le merci evitando il congestionamento.



L'ARROCCO DI CHI SOFFRE

Dai viaggi ai trasporti, dalle costruzioni alla mobilità: tutti in difesa studiando le contromosse



Il turismo punta sul fattore «vendetta»

Il turismo è uno dei primi settori che fa sperare in una ripresa dopo la crisi. Ne sono convinti gli operatori del settore e Confuturismo-Confcommercio, che ha lanciato un sondaggio realizzato in collaborazione con Swg secondo cui 7 intervistati su 10 pensano che l'emergenza coronavirus durerà ancora due o tre mesi in Italia e la metà di loro ha intenzione di fare una vacanza appena l'emergenza sanitaria finirà e l'allarme sarà cessato. «Il turismo è il settore con i maggiori danni economici per effetto della pandemia Covid-19 — spiega in una nota Confuturismo —. Tutta la filiera turistica, dalla ricettività alla ristorazione, dai tour operator e agenzie di viaggio ai servizi di spiaggia, è ferma e le previsioni fino a maggio indicano perdite di quasi 90 milioni di presenze di turisti tra italiani e stranieri. Oltre 500 mila stagionali a rischio. Crolla l'indice di fiducia del viaggiatore italiano, perde 18 punti in un mese, il valore più



basso mai registrato in passato». Del resto con la mobilità bloccata non poteva che essere così. Malgrado tutto però dal sondaggio emerge che l'83% degli italiani farà vacanze in Italia; il 16% teme però di non avere una disponibilità economica sufficiente per farla; il 44% degli intervistati la farebbe se potesse detrarre parte del suo costo. Questo ci mostra il turismo come uno dei primi settori che fa sperare in una ripresa dopo la crisi. Con effetti su tutto il paese. Non bisogna dimenticare infatti che, secondo dati Istat, 100 euro di transazioni nel turismo ne generano ulteriori 86 in altri settori. «Sostenere il turismo adesso significa investire in un settore che mette in moto a sua volta altri consumi portando ossigeno all'economia dell'intero Paese — spiega Luca Patané (nella foto), presidente di Confuturismo - Confcommercio —. Rendiamo anche detraibili per due anni le spese di vacanze di almeno tre notti delle famiglie italiane che soggiornano nelle strutture ricettive. Questo potrebbe essere un buon incentivo per il recupero del settore e un'accelerazione al ritorno alla normalità».

Isidoro Trovato
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Treni e aerei, anche per oggi non si parte

È un quadro in chiaro-scuro quello dei trasporti, dove l'area più a rischio è quella passeggeri, che non prevede recuperi nel breve, mentre per le merci il problema è il collo di bottiglia delle frontiere e dei porti per il trasporto su gomma, mentre il sistema regge su ferro. Fosco l'orizzonte per le compagnie aeree: la lata stima perdite di entrate globali per il 2020 che vanno dai 63 a 113 miliardi di dollari. I prezzi delle azioni delle compagnie sono scesi di quasi il 25% dall'inizio dell'epidemia, circa il 21% in più rispetto alla crisi della Sars del 2003. Aerei a terra per tutti, è prevedibile che ogni Paese cerchi di salvare la compagnia di riferimento, Alitalia nel nostro caso (nella foto, il commissario Giuseppe Leogrande), che dovrebbe assicurare i collegamenti essenziali. Resta un punto interrogativo per le low cost: i governi nazionali potrebbero approfittare del momento per rivedere al ribasso le regole generali.



Il trasporto ferroviario passeggeri si è fortemente contratto: solo nell'Alta velocità si è passati da 413 treni veloci quotidiani (Trenitalia più Italo) agli attuali 10 (-98%). Per il trasporto pubblico locale la vendita dei biglietti è ormai praticamente azzerata. E non è poco, visto che le oltre cento aziende con oltre 120 addetti traggono dai contratti di servizio con gli enti solo la metà dei loro ricavi. Il primo decreto Cura Italia non ha previsto nulla che non siano gli ammortizzatori sociali, ma il ministero dei Trasporti ha da poco disposto che venga rilasciata la prima tranche del Fondo per il Tpl su ferro e su gomma per il 2020, pari a 1,6 miliardi. Quanto alla movimentazione delle merci, Confetra ha stimato su base annua una contrazione dei volumi tra il 20 e il 25%. Se l'interscambio commerciale dell'Italia con il resto del mondo fletterà di circa 150 miliardi, in termini di merci movimentate ciò equivarrà a circa 18 miliardi di fatturato in meno per l'intero settore della logistica e del trasporto merci. Un grosso infarto, dunque, per un settore che però non si è mai fermato.

Antonella Baccaro
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nuove case e ristrutturazioni: il conto più duro

Il settore delle costruzioni, che già scontava una crisi profonda con moltissime imprese sull'orlo del fallimento a causa soprattutto della contrazione degli investimenti pubblici, potrebbe perdere nel 2020 da un 8,3% di fatturato fino a un 23,1% nello scenario più pessimistico, secondo le stime del Cerved. La decretazione d'emergenza ha previsto la sospensione di quasi tutti i cantieri, per un trimestre, per gli interventi di riqualificazione edilizia e le nuove costruzioni che non siano di pubblica utilità, ad eccezione delle infrastrutture strategiche e di edilizia sanitaria. Tenendo presente questo blocco, la stima preliminare presentata nei giorni scorsi dagli analisti del Cresme, è di 34 miliardi di euro di investimenti che saranno persi nell'anno in corso, per un totale di 107 miliardi anziché 141. In termini percentuali, e comprendendo gli investimenti in nuova



edilizia e manutenzione straordinaria, il decremento potrebbe essere del 22,6% rispetto al 2019. Dieci anni fa, nell'anno peggiore per il settore, la discesa degli investimenti era stata del 9,6%. Il calo più significativo dovrebbe riguardare il settore delle nuove abitazioni (-22,6%) e delle ristrutturazioni (-23,5%), con una perdita rispettivamente di 3,9 miliardi e di 13,2 miliardi. Per il settore non residenziale le perdite si attesterebbero a 3,2 miliardi per il non residenziale nuovo privato, 1,3 miliardi per il pubblico, 6,8 miliardi per la riqualificazione privata e 1,7 miliardi per quella pubblica. In calo anche del 12,6% gli investimenti in opere infrastrutturali, sia nell'ambito di nuove costruzioni che di manutenzione straordinaria. Il presidente dell'Ance, Gabriele Buia (nella foto), ha chiesto al governo di immettere immediatamente liquidità nel sistema attraverso le vie più brevi e ha annunciato la presentazione di «un nuovo Piano Marshall basato sugli investimenti pubblici e sul sostegno di quelli privati».

A. Bac.
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Auto azzerata L'Europa chiude 229 fabbriche

Collassato. Azzerato. Sparito, fino a tornare ai livelli degli anni 60. Sono le immagini usate per dare l'idea. In Italia, in Europa, nel mondo. È difficile del resto definirli in altro modo, i tracolli che hanno portato il mercato dell'auto a chiudere marzo con perdite tra il 72% della Francia e l'85% del nostro Paese. E tuttavia, nemmeno questi dati rendono davvero la drammaticità del quadro Covid-19 per un settore che già non se la passava benissimo. In sé sono soltanto numeri: non bastano a raccontare per intero la storia. Quella è fatta anche e soprattutto di persone. Per l'Europa «industria dell'auto» vuol dire 2,6 milioni di posti di lavoro diretti, che salgono a 13,8 con tutto ciò che ci gira intorno. Qui c'è il 6,1% degli occupati Ue, da qui arriva il 7% del Pil. In Italia le percentuali sono altrettanto strategiche: 5,6% del Pil, 250 mila addetti, un moltiplicatore occupazionale superiore a tre con l'indotto. È ovvio che, oggi, la priorità sia la salute. E la produzione di auto



non è un'attività «essenziale». Difatti le 229 fabbriche del continente sono tutte chiuse e la metà dei 2,6 milioni di lavoratori aspetta a casa il ritorno alla normalità. Ad aprile e maggio andrà peggio. Un recupero possibile dal secondo semestre non esclude bilanci pesantissimi a fine anno: Italia giù del 35%, Europa del 13,6%, mondo del 12%. Sedici giorni (media Ue a marzo) di blocco sono bastati a creare crisi di liquidità. I primi a esserne colpiti i concessionari: non pochi vedono vicinissima la chiusura definitiva. Ma non c'è impresa che non sarà toccata. I vertici di tutte le associazioni automotive europee (nella foto Mike Manley alla guida di Acea e ceo di Fca) hanno scritto a Ursula von Der Leyen lanciando l'allarme: «Senza entrate, molte società avranno significativi problemi. Per alcune è questione di settimane». Sì, il mercato prima o poi invertirà la curva (come in Cina). Ma senza interventi di politica industriale anche il «prima» sarà, per tanti piccoli e medi, troppo tardi. E la Cig rischia di essere superata: nell'auto sono i licenziamenti, già, il fantasma che si aggira per l'Europa.

Raffaella Polato
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lo studio di Confetra e Randstad

Il Covid-19 affonda la logistica

di Redazione Port News

Da quando si sono inasprite le misure di contenimento per la diffusione del virus, passando per il lockdown proclamato lo scorso 22 marzo, e poi via via fino ad oggi, si è assistito ad una rapidissima contrazione dei volumi trasportati, che nei primi due mesi del 2020 sono calati tra il 35 e il 45%.

A sottolinearlo nel suo report sviluppato assieme Randstad Research è la Confederazione Italiana dei Trasporti e della Logistica, Confetra.

Con riferimento alla movimentazione di contenitori, Confetra sottolinea come il Nord Adriatico abbia visto punte di contrazione del 20%, mentre per il Tirreno Centro Settentrionale si è riscontrato un calo del 10/15%.

L'effetto COVID-19 affonda anche il cargo ferroviario: se l'intermodale fino ad ora sta mantenendo i volumi invariati, altrettanto non può dirsi del trasporto convenzionale a treno completo che dal lockdown in avanti ha fatto registrare un 50% di merce movimentata.

Analogo andamento per il cargo aereo che nel mese di marzo ha fatto registrare una contrazione del 40/50% rispetto al precedente mese di febbraio, che già aveva risentito degli effetti del blocco dei traffici da e per la Cina.

Scarica il [report completo](#)

Coronavirus: indagine Confetra mostra una flessione media del 40% sul trasporto merci

L'effetto Covid-19 ha affondato, com'era prevedibile, la logistica delle merci in Italia. Da quando si sono inasprite le misure di contenimento della diffusione del virus, passando per il lockdown proclamato lo scorso 22 marzo e poi via via fino ad oggi, si è assistito a una rapidissima contrazione dei volumi trasportati. La tendenza emerge chiaramente da un'indagine su un campione (ridotto ma significativo) di stakeholder condotta dal Centro Studi di Confetra insieme a Randstad Research, ufficio studi di Randstad Italia. La contrazione media dei volumi movimentati negli ultimi due mesi è compresa fra il -35% e il -45%.

Il Centro Studi Confetra, insieme a Randstad Research ufficio studi di Randstad Italia, ha sviluppato e diffuso una rilevazione orientata verso le imprese di logistica per evidenziare le principali difficoltà incontrate e le iniziative che più aiuterebbero in questa fase di crisi dovuta alla pandemia in atto. "Questa rilevazione non ha validità strettamente scientifica, avendo testato un campione di appena un centinaio di imprese, ma rappresenta bene invece trend e sentiment del settore in questa fase" sostiene Confetra.

Per quanto riguarda il cargo ferroviario, se il trasporto intermodale fino ad ora sta mantenendo i volumi invariati, altrettanto non può dirsi del trasporto convenzionale a treno completo che dal lockdown in avanti ha fatto registrare un -50% di merce movimentata.

Analogo andamento per il cargo aereo che nel mese di marzo ha fatto registrare una contrazione del -40/50% rispetto al precedente mese di febbraio, che già aveva risentito degli effetti del blocco dei traffici da e per la Cina. L'attività corrieristica e di consegna ultimo miglio, da metà marzo, ha subito contrazioni fino a picchi del -70%.

Discorso a parte meritano i terminal portuali: se i passeggeri (traghetti e crociere) hanno azzerato i transiti, le merci invece presentano andamenti fortemente differenziati in base ai principali collegamenti di cui dispongono le diverse aree. Per quanto riguarda la movimentazione di contenitori, il Nord Adriatico vede punte di contrazione del -20% mentre nel Tirreno centro-settentrionale si riscontra una contrazione del -10/15% ma buona parte di questi volumi transitati erano in giacenza. Il rallentamento produce nel settore effetti ritardati provocati dai lunghi tempi di percorrenza del trasporto via mare ma ci si attende che arrivino intorno al -20/30%. Le aspettative non possono che essere estremamente negative.

Tra gli aspetti che maggiormente hanno ostacolato l'attività delle imprese di logistica, vi è la difficoltà nel reperire dispositivi di protezione individuale quali mascherine e guanti (oltre il 45% dei rispondenti). Circa il 30% degli intervistati, invece, ha ritenuto di sottolineare il mancato bilanciamento dei carichi con conseguenti viaggi in perdita e la chiusura dei magazzini di destinazione delle merci. Tra le imprese rispondenti gli spedizionieri denunciano anche l'incertezza dei tempi di percorrenza, la congestione e i blocchi alle frontiere e la crisi di liquidità legata ai crediti insoluti fra le problematiche più delicate.

Per quanto riguarda le iniziative più utili in questa fase, l'89% del campione intervistato suggerisce di prevedere sgravi contributivi per le imprese che post-emergenza mantengano i livelli occupazionali precedenti. Le imprese di autotrasporto ritengono utile la sospensione dei divieti di circolazione domenicali e festivi per la movimentazione nazionale e la sospensione dei pedaggi autostradali, gli spedizionieri sottolineano l'importanza della riduzione dei controlli sulla merce (fatte salve le specifiche esigenze investigative e sanitarie) e l'accelerazione nel processo di digitalizzazione.

Sulle aspettative post-crisi il campione mediamente si orienta verso la stabilità ma anche qui occorre fare dei distinguo: le imprese di autotrasporto mostrano un maggiore ottimismo nel futuro, con una quota significativa di intervistati che ritiene ci possa essere una ripresa veloce, le imprese di spedizione sono più pessimiste con oltre il 57% dei rispondenti che si aspetta un futuro con meno attività rispetto al periodo pre-Coronavirus.

Concorrenza sleale e salute degli autisti: l'Europa approva le nuove regole sull'autotrasporto

Bruxelles – Ci siamo quasi: l'entrata in vigore della riforma europea delle regole sul trasporto su gomma, studiata per evitare le pratiche di concorrenza sleale fra Paesi e garantire adeguati periodi di riposo agli autotrasportatori, è alle porte. Il cosiddetto "[Pacchetto mobilità](#)", sul quale era stato siglato uno storico accordo a dicembre fra il Parlamento europeo e i governi membri, è stato approvato oggi dal Consiglio Ue tramite procedura scritta.

Dopo un ultimo passaggio all'Eurocamera la riforma potrà essere pubblicata in Gazzetta ufficiale ed entrare in vigore. Il pacchetto è composto da una direttiva che rivede le norme sul distacco degli autisti in altri Paesi Ue, e da due regolamenti: uno sull'accesso alla professione e al mercato del **trasporto merci su gomma**, e un secondo sui tempi massimi di lavoro e quelli di riposo degli autisti.

Dalla carta al digitale, l'Ue cerca di rendere più agile il trasporto merci

La nuova normativa permetterà di creare un quadro legale uniforme per l'uso delle informazioni sulle merci in formato digitale, valido per tutte le modalità di trasporto, che renderà così il processo meno costoso e più efficiente

Bruxelles - Via libera del Consiglio Ue al nuovo regolamento per facilitare lo scambio d'informazioni sul trasporto merci in formato digitale, che permetterà di abbandonare gradualmente il sistema cartaceo "tradizionale". I ministri dell'Unione hanno approvato tramite procedura scritta il testo della normativa su cui, nel novembre scorso, era già stato trovato un accordo con il Parlamento europeo. **In seguito all'ok definitivo da parte degli eurodeputati, il testo potrà essere pubblicato in Gazzetta ufficiale ed entrare in vigore 20 giorni dopo.** La nuova normativa permetterà di creare un quadro legale uniforme per l'uso delle informazioni sulle merci in formato digitale, valido per tutte le modalità di trasporto, che renderà così il processo meno costoso e più efficiente. La Commissione Ue ha calcolato che questo permetterà di risparmiare 102 milioni di ore lavorative usate ogni anno per **gestire la documentazione cartacea, con un risparmio economico fra i 20 e i 27 miliardi di euro entro il 2040.**

L'effetto Covid-19 affonda la logistica italiana

di Morena Pivetti

L'effetto Covid-19 affonda la logistica italiana: è con queste, poche, lapidarie parole che Confetra, la Confederazione dei trasporti e della logistica, e con un numero, 18 miliardi di mancati ricavi, sintetizza l'esito della sua ricognizione flash tra le imprese e le associazioni di categoria. E non è tutto: se non si mette riparo alla devastazione prodotta dalla pandemia di coronavirus sul settore – quasi 100 mila imprese, 1,5 milioni di addetti, 85 miliardi di fatturato nel 2019, il 9% del PIL – si rischia di minare la ripresa dell'intero Paese.

“Queste attività – scrive la Confederazione – come dimostrato anche in questa drammatica crisi, rappresentano il tessuto connettivo dell'economia nazionale, dei consumi, degli approvvigionamenti, degli scambi, dell'import e dell'export”. **“Se questa rete dovesse collassare – rincara il presidente, Guido Nicolini – non c'è ripresa che tenga”.**

Dal campione di imprese intervistate dal Centro Studi Confetra insieme a Randstad Research Ufficio studi di Randstad Italia emerge che nei primi due mesi del 2020 la contrazione media dei volumi movimentati è tra il 35% e il 45%. Nel cargo ferroviario, mentre l'intermodale sta mantenendo volumi invariati, altrettanto non può dirsi del trasporto convenzionale a treno completo che dal lockdown registra un -50% di merce movimentata. Analogo l'andamento del cargo aereo, che nel mese di marzo è crollato tra il 40% e il 50%, rispetto a febbraio, quando già aveva risentito del blocco dei traffici da e per la Cina. I corrieri e l'attività di consegna ultimo miglio da metà marzo hanno segnato picchi di contrazione del -70%.

Discorso a parte meritano i terminal portuali: se i passeggeri – sia crocieristi che di transito – hanno azzerato i passaggi, le merci registrano andamenti fortemente differenziati a seconda delle diverse aree geografiche: nella movimentazione dei container il Nord Adriatico ha avuto dei cali nell'ordine del 20% mentre per il Tirreno Centro-Settentrionale ci si è fermati tra il -10% e il -15%. Buona parte di questi volumi, però, erano in giacenza: il rallentamento dei traffici provocato dai lunghi tempi di percorrenza, produce ritardi intorno al 20-30% dei vettori marittimi.

Secondo le imprese intervistate gli ostacoli maggiori che hanno incontrato sono stati la difficoltà nel reperire dispositivi di protezione individuale quali mascherine e guanti (oltre il 45%), nel bilanciare i carichi con conseguenti viaggi in perdita e la chiusura dei magazzini di destinazione delle merci (il 35%). Gli spedizionieri denunciano anche l'incertezza dei tempi di percorrenza, la congestione e i blocchi alle frontiere, la crisi di liquidità legata ai crediti insoluti.

Di fronte a questa debacle è necessario “reagire subito”: questa la parola d'ordine lanciata da Confetra, diventata il titolo del documento presentato qualche giorno fa alla ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, perché “la pandemia economica rischia di fare più danni di quella sanitaria” dato che su base annua il Centro Studi della Confederazione prevede una contrazione dei volumi tra il 20 e il 25%. Se l'interscambio commerciale dell'Italia con il resto del mondo fletterà di circa 150 miliardi di euro, come da proiezione, equivarrebbe a circa 90 milioni di tonnellate di merci movimentate tra import ed export, l'equivalente di 18 miliardi di fatturato per l'intero settore.

“Da settimane lavoriamo sostanzialmente in perdita – denuncia ancora il presidente Nicolini -, a costi fissi immutati ma mediamente al 25-30% dei volumi. Noi non potevamo ‘restare a casa’, ma ora serve una massiccia iniezione di liquidità

attraverso strumenti diretti ed attivabili nel giro di pochi giorni, non settimane, per tenere in piedi il settore”. Tre le proposte principali avanzate al governo: la riduzione flat del 40% del cuneo fiscale per i prossimi 20 mesi, la possibilità di incassare subito il 50% delle fatture inevase senza oneri tramite la Cassa depositi e prestiti, la costituzione di un Fondo nazionale per ristorare le imprese che dimostrino un gap di fatturato tra il periodo dell’emergenza e del lockdown 2020 rispetto allo stesso periodo del 2019.

“E’ un pacchetto di misure che ha bisogno di coperture pari a 9 miliardi di euro e parliamo solo della logistica e del trasporto merci – specifica il presidente di Confetra -. Ci auguriamo che il governo metta a punto un provvedimento che preveda l’impiego di risorse sufficienti a mettere davvero in moto la ripresa”.

Tornando al campione di imprese sondate, l’89% suggerisce sgravi contributivi a chi manterrà i livelli occupazionali precedenti mentre, più in particolare, le imprese di autotrasporto ritengono utile sospendere i divieti di circolazione domenicali e festivi per i viaggi nazionali e la sospensione dei pedaggi autostradali, e gli spedizionieri sottolineano l’importanza della riduzione dei controlli sulla merce (fatte salve le specifiche esigenze investigative e sanitarie) e l’accelerazione nel processo di digitalizzazione.

Quanto alle aspettative post crisi l’autotrasporto mostra un maggiore ottimismo per il futuro, con una quota significativa di operatori che pensa ci possa essere una ripresa veloce; più pessimisti gli spedizionieri, con oltre il 57% che si aspetta un “dopo” con meno attività.

Il Covid affonda la logistica: per i corrieri cali fino al 70%

TRASPORTO MERCI

Oggi convocato il tavolo tra ministero Infrastrutture e Confederazioni nazionali

Marco Morino

MILANO

L'effetto Covid-19 affonda la logistica italiana (trasporto e distribuzione delle merci). Da quando si sono inasprite le misure di contenimento per la diffusione del virus, passando per il *lockdown* proclamato lo scorso 22 marzo, e poi via via fino a oggi, si è assistito a una rapidissima contrazione dei volumi trasportati, con punte fino al 70%, a seconda degli specifici segmenti. Oggi la ministra dei Trasporti Paola De Micheli, ha convocato alle ore 16 un tavolo sui problemi della logistica con le Confederazioni nazionali.

L'autotrasporto, denuncia Conftrasporto-Confcommercio, rischia la paralisi. La crisi di liquidità si aggrava di giorno in giorno e molti committenti preannunciano lo slittamento dei pagamenti anche di 12 mesi. Numerosi committenti per non pagare hanno coniato la frase: «Causa Covid-19 sospensione pagamento fatture». Il rischio è un effetto domino fallimentare. Paolo Uggè, vicepresidente di Conftrasporto, parla di un calo medio dei fatturati del 60%, con punte del 90% e di interi settori fermi.

Il centro studi Confetra ha ultimato in queste ore una ricognizione flash dell'impatto del coronavirus sulla logistica italiana. Per quanto riguarda il cargo ferroviario, se l'intermodale (strada+ferrovia) fino a ora sta mantenendo i volumi invariati, altrettanto non può dirsi del trasporto convenzionale a treno completo che dal *lockdown* in avanti ha fatto registrare un -50% di merce movimentata. Analogamente per il cargo aereo che nel mese

di marzo ha fatto registrare una contrazione del -40/50% rispetto al precedente mese di febbraio, che già aveva risentito degli effetti del blocco dei traffici da e per la Cina. L'attività corrieristica e di consegna ultimo miglio, da metà marzo, ha subito contrazioni fino a picchi del -70 per cento. Tra gli aspetti che maggiormente hanno ostacolato l'attività delle imprese di logistica, vi è la difficoltà nel reperire dispositivi di protezione individuale quali mascherine e guanti (oltre il 45% delle aziende interpellate).

Per quanto riguarda le iniziative più utili in questa fase, l'89% del campione suggerisce di prevedere sgravi contributivi per le imprese che post emergenza mantengano i livelli occupazionali precedenti. Le imprese di autotrasporto ritengono utile la sospensione dei divieti di circolazione domenicali e festivi per la movimentazione nazionale e la sospensione dei pedaggi autostradali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Logistica, De Micheli: "Dopo Pasqua un decreto per il settore"

La categoria si aspetta un nuovo differimento dei diritti doganali, la tutela dei corrieri, meno oneri ai terminalisti portuali, rafforzamento del cargo ferroviario e dell'autotrasporto

Subito dopo Pasqua un decreto economico con importanti misure per la logistica dei trasporti, andando incontro alle ultime richieste del settore, [in crisi di liquidità](#) dovendo garantire una certa operatività in condizioni eccezionali dove i clienti non possono garantire in molti casi i pagamenti. Lo ha annunciato il ministero dei Trasporti, a chiusura dell'ultimo tavolo dedicato alla logistica tra il dicastero e le associazioni di categoria.

«Quel provvedimento conterrà le norme per le ulteriori risposte economiche per la ripresa del settore, che in queste settimane di emergenza non ha mai smesso di operare, svolgendo un compito strategico per l'Italia, l'approvvigionamento delle merci, in primo luogo sanitarie e alimentari», ha detto la ministra dei Trasporti, Paola De Micheli.

Oggi l'ultimo incontro tra logistica e governo. Collegati in video conferenza con De Micheli, i rappresentanti delle confederazioni del settore nelle sue varie articolazioni: Confetra, Confartigianato Trasporti, Aicai, Confindustria, Cna Fita, Confcooperative, Legacoop, Assarmatori, Assocostieri. De Micheli ha fornito rassicurazioni sui contenuti del prossimo decreto che sta preparando il Consiglio dei ministri, che dovrebbe porre le basi per la piena ripartenza dell'economia e anche del comparto del trasporto.

«Dopo aver ottenuto nel decreto "Cura Italia" - ha ricordato De Micheli - la sospensione delle imposte per tutta la filiera dell'autotrasporto, e aver messo a disposizione ingenti risorse per le imprese nel secondo decreto sul credito, le proposte del mondo del trasporto e della logistica troveranno pieno ascolto nel dDecreto economico in arrivo subito dopo Pasqua».

Cosa chiede l'ampia, complessa e stratificata filiera del trasporto che va sotto il nome di logistica? Per il direttore di Confetra, Ivano Russo, «è essenziale rinnovare la proroga dei **diritti differiti doganali, riaprire i magazzini** merci delle imprese produttrici, tutelare il **servizio di consegna** dei corrieri, alleggerire gli **oneri per i terminalisti** portuali, rafforzare il **cargo ferroviario**, sbloccare i troppi **nodi amministrativi** che ancora gravano sull'autotrasporto. Siamo fiduciosi che coi prossimi provvedimenti tali nodi siano sciolti». Per Confartigianato Trasporti, sottolinea il presidente Amedeo Genedani, «è fondamentale attuare misure efficaci che permettano alle imprese di gestire l'emergenza. Apprezziamo l'approccio pragmatico impresso dalla ministra de Micheli, che ha annunciato che i principali provvedimenti per la categoria saranno contenuti nel prossimo decreto, in particolare i ristori a chi subito crolli fatturato, certezza dei termini di pagamento e la fornitura di dispositivi di protezione di difficile reperimento».

Alessandro Lega, presidente di Aicai, l'associazione dei corrieri aerei, ringrazia il ministero dei Trasporti: «I corrieri espresso stanno contribuendo all'approvvigionamento di beni essenziali per il sistema sanitario e per il Paese ma con volumi bassi e costi significativi, è quanto mai importante quindi l'azione di contenimento degli oneri operativi per creare le premesse di un ritorno alla normalità».

Il tavolo si riunirà nuovamente la prossima settimana.

Trasporti e logistica, il Covid-19 affonda il settore

L'impennata dell'e-commerce non compensa il traffico merci generato dal business. "Settore strategico che deve entrare nell'Agenda Paese", chiede Ivano Russo, direttore generale Confetra, che registra crolli dei volumi fino al 70%

di PAOLA JADELUCA

La scopa Dyson arriva il giorno dopo; i profumi dell'Erbolario comprati la sera, alle 8 del mattino sono già al portone: a parte il cibo che segue una filiera tutta sua, le consegne a domicilio corrono mentre l'e-commerce si impenna. Ma la logistica e i trasporti non viaggiano su strade tranquille. Il lockdown ha affondato il settore. Gli incrementi degli acquisti sul web da parte dei singoli consumatori non compensa la riduzione dei carichi di merci che vengono trasportate per il business.

«Il bilanciamento del carico, con servizi a singhiozzo e tempi di percorrenze sconosciuti, rappresenta uno dei grandi problemi di queste settimane. Spesso stiamo trasportando in perdita», racconta Ivano Russo, direttore generale di Confetra, confederazione generale italiana del trasporto e della logistica. «È ovvio che se Fca o Scavolini o Ikea chiudono momentaneamente le fabbriche, si annulleranno i viaggi che prevedevano i rifornimenti per questi impianti». Un dato su tutti: solo sul porto di Genova si registrava a metà marzo un calo del 20% dei container dalla Cina. Le ultime rilevazioni Confetra parlano chiaro: l'intermodale, ovvero strada più ferrovia, sta mantenendo volumi invariati, invece il trasporto normale a treno completo ha fatto registrare -50% di merci in movimento dal lockdown. Il cargo aereo di marzo ha fatto registrare una contrazione attorno al 40-50% rispetto al mese di febbraio. E febbraio aveva già risentito del blocco dei voli e dei traffici con la Cina. Le consegne ultimo miglio, poi, sono crollate del 70%. Spesso per mancanza di dotazioni per la sicurezza, a partire dalle mascherine.

Domani, mercoledì 8 aprile, il Cnel valuterà uno stress test per trastare il polso dei settori economici più in difficoltà, ha dichiarato il presidente del Cnel Tiziano Treu. Uno di questi è proprio quello dei trasporti e della logistica. "Da tempo siamo impegnati in seno al Cnel su progetti ed iniziative che mirano a porre il Settore della Logistica e del Trasporto Merci al centro dell'Agenda Istituzionale del Paese", racconta Ivano Russo. E spiega: "Va dato atto al Presidente Treu ed al Segretario Generale Peluffo di aver colto appieno, in un'epoca governata dal concetto di Connettività, la centralità economica e strategica del nostro mondo. In tema di Covid-19 ed emergenza, stiamo raccogliendo dati ed informazioni dal nostro sistema delle imprese per capire 1) contraccolpi economici ed operativi relativi a vezione e traffici, 2) capacità di resilienza del nostro sistema produttivo, 3) innovazioni gestionali e di ciclo operativo che vanno affermandosi come risposta all'emergenza, ma che potrebbero poi consolidarsi anche una volta superata la crisi"

Il trasporto su Tir continuerà anche a Pasqua

LOGISTICA

Il ministero garantisce l'apertura dei magazzini delle aziende produttrici

Marco Morino

MILANO

Tir sulle strade anche a Pasqua. L'autotrasporto merci non si ferma. Approvvigionamenti garantiti per i generi di prima necessità, tipo farmaci e alimentari. Il via libera è arrivato ieri dalla ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, che ha autorizzato la circolazione dei mezzi pesanti in tutta Italia da venerdì 11 aprile a martedì 14 compreso. La proroga, scrive il ministero, avrà validità sulle strade extraurbane per i mezzi adibiti al trasporto cose, di massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 tonnellate. Il provvedimento si è reso ancora una volta necessario per far fronte all'emergenza coronavirus e punta a superare un ulteriore elemento di criticità del sistema dei trasporti (i divieti alla circolazione nei giorni festivi) non più giustificato dall'attuale riduzione dei flussi di traffico. Confermata anche fino a nuova disposizione governativa, la sospensione del divieto per i servizi di trasporto merci internazionale. Intanto l'osservatorio del traffico di Anas registra a marzo un decremento sull'intera rete del 25% del traffico pesante rispetto a marzo 2019 e del 24% rispetto a febbraio 2020, quando è cominciata l'epidemia. Su tutto il territorio nazionale, a paragone con marzo 2019 la flessione dell'intero traffico veicolare sulla rete Anas si attesta al 55%, mentre a paragone con febbraio 2020 il traffico è complessiva-

mente diminuito del 52%.

Ieri si è svolto anche il tavolo sulla logistica convocato dalla ministra De Micheli con le confederazioni nazionali del settore. «La ministra - spiega Ivano Russo, direttore generale di Confetra - ha annunciato un nuovo decreto a cavallo di Pasqua che conterrà anche misure specifiche a sostegno della logistica. Noi abbiamo chiesto che il decreto contenga un Fondo nazionale gestito dal ministero, che potrebbe aggirarsi sui 500-700 milioni di euro, per ristorare le imprese dal calo dei fatturati provocato dall'emergenza Covid-19. Il governo ci ha poi rassicurato sull'apertura dei magazzini delle aziende produttrici, in modo da garantire le regolare consegna della merce e sulle tutele che saranno garantite ai corrieri impegnati nella distribuzione urbana di ultimo miglio. Sulla questione degli ammortizzatori sociali - continua Russo - le imprese della logistica chiedono compatte una semplificazione delle procedure. Inoltre è stato chiesto a Rfi (gruppo Fs Italiane) che non ci siano ulteriori restrizioni per alcune tipologie di trasporti merci su ferro, in particolare per quanto riguarda le merci pericolose». Resta da risolvere una ulteriore questione: il fatto che la proroga della validità delle patenti e revisioni dei mezzi scadute debba essere formalmente riconosciuta dagli Stati membri, onde evitare il rischio per chi effettua trasporti internazionali, anche all'interno della sola Ue, di vedersi appioppare multe salatissime, se non addirittura il fermo del mezzo. «Tutte le confederazioni - conclude Russo - hanno chiesto uno sforzo maggiore per ridurre gli oneri che gravano sull'autotrasporto e sui terminal portuali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tir no stop anche a Pasqua. De Micheli assicura: “Presto apriremo i magazzini delle aziende produttrici”

Roma – Tir no stop anche a Pasqua. E approvvigionamenti di prima necessità garantiti. In più, la promessa di riaprire il prima possibile i magazzini merci delle imprese produttrici. **Parola del ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, che ha autorizzato la circolazione dei mezzi pesanti da venerdì 11 aprile a martedì 14 compreso.** Sono questi i risultati più significativi ottenuti ieri dalle associazioni di categoria – Confetra, Confartigianato Trasporti, Aicai, Confindustria, Cna Fita, Confcooperative, Legacoop, Assarmatori e Assocostieri – collegati ieri in video conferenza con il ministro per trovare le misure più importanti da applicare subito ai settori dei trasporti e della logistica, penalizzati dall'emergenza sanitaria da Covid-19, ma rimasti operativi per la movimentazione di merci e beni essenziali in tutto il Paese.

De Micheli ha fornito rassicurazioni sui contenuti del prossimo Decreto all'attenzione del Governo, che dovrà porre le basi per la piena ripartenza dell'economia e anche del comparto del trasporto. “Dopo aver ottenuto nel Decreto ‘Cura Italia’ – ha ricordato il ministro – la sospensione delle imposte per tutta la filiera dell'autotrasporto, e aver messo a disposizione ingenti risorse per le imprese nel secondo Decreto sul credito, le proposte del mondo del trasporto e della logistica troveranno pieno ascolto nel Decreto economico in arrivo subito dopo Pasqua. Quel provvedimento conterrà le norme per le ulteriori risposte economiche per la ripresa del settore, che in queste settimane di emergenza non ha mai smesso di operare, svolgendo un compito strategico per l'Italia, l'approvvigionamento delle merci, in primo luogo sanitarie e alimentari”.

Ivano Russo, direttore generale di Confetra, ha ribadito le priorità per il settore del trasporto. “E' essenziale rinnovare la proroga dei diritti differiti doganali, riaprire i magazzini merci delle imprese produttrici, tutelare il servizio di consegna dei corrieri, alleggerire gli oneri per i terminalisti portuali, rafforzare il cargo ferroviario, sbloccare i troppi nodi amministrativi che ancora gravano sull'autotrasporto. Siamo fiduciosi che coi prossimi provvedimenti tali nodi siano sciolti”. Per Confartigianato Trasporti, “è fondamentale attuare misure efficaci che permettano alle imprese di gestire l'emergenza”. “Apprezziamo l'approccio pragmatico del ministri – ha sottolineato **il presidente Amedeo Genedani** – che ha annunciato che i principali provvedimenti per la categoria saranno contenuti nel prossimo Decreto, in particolare i ristori a chi subito crolli fatturato, certezza dei termini di pagamento e la fornitura di dispositivi di protezione di difficile reperimento”.

Alessandro Lega, presidente di Aicai, l'associazione dei corrieri aerei, ringrazia il Mit per il supporto al settore: “I corrieri espresso stanno contribuendo all'approvvigionamento di beni essenziali per il sistema sanitario e per il Paese ma con volumi bassi e costi significativi, è quanto mai importante quindi l'azione di contenimento degli oneri operativi per creare le premesse di un ritorno alla normalità”. Il tavolo si riunirà nuovamente la prossima settimana.

Aziende: 400 miliardi. Confetra: “Governo ok per risorse, rimandato per gli strumenti”

Roma – Bene le risorse, male gli strumenti per accedervi. E’ il commento in chiaroscuro del presidente di Confetra, Guido Nicolini, sul decreto con cui il Governo intende assicurare liquidità alle imprese. Quattrocento miliardi di garanzie: 200 per il mercato interno, “per prestiti fino al 90% garantiti dallo Stato senza limiti di fatturato, per aziende di tutti i tipi”. E altri 200 per “potenziare il mercato dell’export”, il tutto mobilitando con un altro decreto, quello in aprile, “trenta miliardi a sostegno di quelle garanzie”.

“Sulle modalità attuative relative all’accesso alla liquidità, si gioca tutta la sfida di questo provvedimento, e con esso del Paese – premette Nicolini -. Le cifre sono poderose: 400 miliardi di euro tra garanzie pubbliche sui prestiti, sostegno alle esportazioni ed ulteriore differimento dei pagamenti di imposte e contributi. Sommati agli altri 350 miliardi del Cura Italia, ammortizzatori sociali compresi, determina il più importante intervento europeo contro la crisi economica provocata dal Covid-19. 750 miliardi di euro equivalgono alla metà del PIL italiano, per dare un ordine di grandezza”.

Fin qui le luci. Le ombre derivano invece dai tempi operativi e dalla concreta erogazione dei prestiti bancari garantiti dallo Stato. “Noi che facciamo impresa, sappiamo che un prestito bancario anche di pochi milioni, ingenera una istruttoria che può durare anche due o tre mesi – osserva il presidente di Confetra -. Al sistema produttivo italiano le risorse servono, invece, entro le prossime due tre settimane, altrimenti si rischia una ecatombe economico sociale. Abbiamo sottoscritto già la scorsa settimana il Protocollo con Abi per l’anticipazione della Cig, abbiamo in corso un Tavolo di confronto con Cdp sul tema dei ritardati pagamenti, e abbiamo sottoscritto anche una intesa con Mcc. Il fattore tempo è tutto”.

Nicoli segnala poi “la necessità di ragionare su qualche intervento che impatti anche sul conto economico delle imprese, a partire dalle defiscalizzazioni sul costo del lavoro. Abbiamo fatto al Governo una proposta semplice: consentiteci fino a fine 2021 la riduzione del 40% degli oneri fiscali e contributivi sul costo del lavoro, e noi ci impegniamo a mantenere la piena occupazione, pena la restituzione delle risorse. Per il nostro Settore, labour intensive per eccellenza, una simile norma necessiterebbe di una copertura di circa 7 miliardi di euro: l’1% di quanto complessivamente stanziato dal Governo. E sarebbe addirittura più utile di un prestito bancario. Lo abbiamo messo per iscritto: con una contrazione media prevista del 20% dei volumi su base annua, vanno in fumo 18 miliardi di fatturato nel nostro Settore, l’equivalente di 300 mila posti di lavoro. Concentriamoci su questo”.

Confetra chiede accesso rapido a risorse per la logistica

Doppio voto di Confetra per i provvedimenti di sostegno alle imprese contenuti nel Decreto Legge Credito: promozione per l'importo delle risorse ma **insufficienza per gli strumenti per accedervi**: “Le cifre sono poderose, 400 miliardi di euro tra garanzie pubbliche sui prestiti, sostegno alle esportazioni ed ulteriore differimento dei pagamenti di imposte e contributi”, afferma Nicolini, aggiungendo che “sulle modalità attuative relative all'accesso alla liquidità, si gioca tutta la sfida di questo provvedimento, e con esso del Paese”. Questa cifra, sommata ai 350 miliardi già stanziati dal Decreto Cura Italia, determina il più elevato intervento europeo per affrontare l'emergenza Covid-19: 750 miliardi, ossia la metà del Pil italiano.

Sulle procedure di erogazione delle risorse, il presidente di Confetra spiega: “Noi che facciamo impresa, sappiamo che un prestito bancario anche di pochi milioni ingenera una istruttoria che può durare anche due o tre mesi. Al sistema produttivo italiano le risorse servono, invece, entro le prossime due tre settimane, altrimenti si rischia una ecatombe economico sociale. Abbiamo sottoscritto già la scorsa settimana il Protocollo con Abi per l'anticipazione della Cig, abbiamo in corso un Tavolo di confronto con Cdp sul tema dei ritardati pagamenti, e abbiamo sottoscritto anche una intesa con Mcc. Il fattore tempo è tutto”.

Confetra ha presentato al Governo anche un **proposta sulla defiscalizzazione sul costo del lavoro**: riduzione del 40% degli oneri fiscali e contributivi fino a fine 2021, a fronte dell'impegno a mantenere la piena occupazione, pena la restituzione delle risorse. “Per il nostro Settore, labour intensive per eccellenza, una simile norma necessiterebbe di una copertura di circa 7 miliardi di euro: l'1% di quanto complessivamente stanziato dal Governo”, precisa Nicolini. “E sarebbe addirittura più utile di un prestito bancario. Lo abbiamo messo per iscritto: con una contrazione media prevista del 20% dei volumi su base annua, vanno in fumo 18 miliardi di fatturato nel nostro Settore, l'equivalente di 300 mila posti di lavoro”.

Confetra promuove il Governo per le risorse erogate, ma non per gli strumenti utilizzati

Occorrono tempi brevi per la concreta erogazione dei prestiti garantiti dallo Stato

Il Presidente di Confetra, Guido Nicolini, commenta il DL Credito: “Sulle modalità attuative relative all'accesso alla liquidità, si gioca tutta la sfida di questo Provvedimento, e con esso del Paese”. “Le cifre – aggiunge - sono poderose: 400 miliardi di euro tra garanzie pubbliche sui prestiti, sostegno alle esportazioni ed ulteriore differimento dei pagamenti di imposte e contributi.

Sommata agli altri 350 miliardi del Cura Italia, ammortizzatori sociali compresi, determina il più importante intervento europeo contro la crisi economica provocata dal Covid-19. 750 miliardi di euro equivalgono alla metà del PIL italiano, per dare un ordine di grandezza”.

Fin qui le luci. Le ombre derivano invece dai tempi operativi e dalla concreta erogazione dei prestiti bancari garantiti dallo Stato. “Noi che facciamo impresa, sappiamo che un prestito bancario anche di pochi milioni, ingenera una istruttoria che può durare anche due o tre mesi. Al Sistema produttivo italiano le risorse servono, invece, entro le prossime due tre settimane, altrimenti si rischia una ecatombe economico sociale. Abbiamo sottoscritto già la scorsa settimana il Protocollo con ABI per l'anticipazione della CIG, abbiamo in corso un Tavolo di confronto con CDP sul tema dei ritardati pagamenti, e abbiamo sottoscritto anche una intesa con MCC. Il fattore tempo è tutto.

E poi segnalo la necessità di ragionare su qualche intervento che impatti anche sul conto economico delle imprese, a partire dalle defiscalizzazioni sul costo del lavoro. Abbiamo fatto al Governo una proposta semplice: consentiteci fino a fine 2021 la riduzione del 40% degli oneri fiscali e contributivi sul costo del lavoro, e noi ci impegniamo a mantenere la piena occupazione, pena la restituzione delle risorse. Per il nostro Settore, labour intensive per eccellenza, una simile norma necessiterebbe di una copertura di circa 7 miliardi di euro: l'1% di quanto complessivamente stanziato dal Governo. E sarebbe addirittura più utile di un prestito bancario. Lo abbiamo messo per iscritto: con una contrazione media prevista del 20% dei volumi su base annua, vanno in fumo 18 miliardi di fatturato nel nostro Settore, l'equivalente di 300 mila posti di lavoro. Concentriamoci su questo”

Confetra, Nicolini sul DI Credito: bene risorse, accelerare i tempi di erogazione

Il **DI Credito** ha stanziato **400 miliardi di euro a sostegno delle imprese**, che vanno ad aggiungersi ai 350 miliardi del Cura Italia, “**cifre poderose** che equivalgono alla metà del PIL italiano”, commenta il Presidente di **Confetra**, Guido Nicolini.

L’associazione approva l’ammontar delle risorse destinate alle imprese per far fronte all’emergenza da Covid-19 ma rimane dubbiosa sui tempi operativi e sulla concreta erogazione dei prestiti bancari garantiti dallo Stato. “**Sulle modalità attuative relative all’accesso alla liquidità** – spiega Nicolini -

si gioca tutta la sfida di questo Provvedimento, e con esso del Paese”.

“Noi che facciamo impresa, sappiamo che un prestito bancario anche di pochi milioni, ingenera una istruttoria che può durare anche due o tre mesi. **Al Sistema produttivo italiano le risorse servono**, invece, **entro le prossime due tre settimane**, altrimenti si rischia una ecatombe economico sociale.

“E poi segnalo la **necessità di ragionare su qualche intervento che impatti anche sul conto economico delle imprese**, a partire dalle **defiscalizzazioni sul costo del lavoro**. Abbiamo fatto al Governo una proposta semplice: consentiteci fino a fine 2021 la riduzione del 40% degli oneri fiscali e contributivi sul costo del lavoro, e noi ci impegniamo a mantenere la piena occupazione, pena la restituzione delle risorse. Per il nostro Settore, labour intensive per eccellenza, una simile norma necessiterebbe di una copertura di circa 7 miliardi di euro: l’1% di quanto complessivamente stanziato dal Governo. E **sarebbe addirittura più utile di un prestito bancario**. Lo abbiamo messo per iscritto: con una contrazione media prevista del 20% dei volumi su base annua, vanno in fumo 18 miliardi di fatturato nel nostro Settore, l’equivalente di 300 mila posti di lavoro. Concentriamoci su questo”.

Confetra su Decreto Credito: «Le risorse entro due tre settimane, rischio ecatombe economico sociale»

Il commento del presidente di Confetra al Decreto Credito: Luci ed ombre del provvedimento Buono per le risorse _ Gli strumenti

Roma - La maxi manovra finanziaria, annunciata il 6 aprile dal premier Giuseppe Conte, contenuta nel nuovo "Decreto Credito" che porta 400 miliardi di prestiti alle imprese, di cui 200 miliardi per il mercato interno e altri 200 per potenziare il mercato dell'export commentata da Confetra, Confederazione che rappresenta le imprese della Logistica.

«Sulle modalità attuative relative all'accesso alla liquidità, si gioca tutta la sfida di questo Provvedimento, e con esso del Paese» - Questo il **commento del presidente di Confetra, Guido Nicolini**, sul decreto Credito- «Le cifre – aggiunge – sono poderose: 400 miliardi di euro tra garanzie pubbliche sui prestiti, sostegno alle esportazioni ed ulteriore differimento dei pagamenti di imposte e contributi. Sommati agli altri 350 miliardi del Cura Italia, ammortizzatori sociali compresi, determina il più importante intervento europeo contro la crisi economica provocata dal Covid-19. 750 miliardi dieuro equivalgono alla metà del PIL italiano, per dare un ordine di grandezza». **Fin qui le luci.**

Le ombre derivano invece dai tempi operativi e dalla concreta erogazione dei prestiti bancari garantiti dallo Stato. «Noi che facciamo impresa, sappiamo che un prestito bancario anche di pochi milioni, ingenera una istruttoria che può durare anche due o tre mesi. Al **sistema produttivo italiano le risorse servono, invece, entro le prossime due tre settimane**, altrimenti si **rischia una ecatombe economico sociale**. Abbiamo sottoscritto già la scorsa settimana il Protocollo con ABI per l'anticipazione della CIG, abbiamo in corso un Tavolo di confronto con CDP sul tema dei ritardati pagamenti, e abbiamo sottoscritto anche una intesa con MCC. Il fattore tempo è tutto. E poi segnalo la necessità di ragionare su qualche intervento che impatti anche sul conto economico delle imprese, a partire dalle defiscalizzazioni sul costo del lavoro. Abbiamo fatto al Governo una proposta semplice: consentiteci fino a fine 2021 la riduzione del 40% degli oneri fiscali e contributivi sul costo del lavoro, e noi ci impegniamo a mantenere la piena occupazione, pena la restituzione delle risorse. Per il nostro Settore, labour intensive per eccellenza, una simile norma necessiterebbe di una copertura di circa 7 miliardi di euro: l'1% di quanto complessivamente stanziato dal Governo. E sarebbe addirittura più utile di un prestito bancario. Lo abbiamo messo per iscritto: con una contrazione media prevista del 20% dei volumi su base annua, vanno in fumo 18 miliardi di fatturato nel nostro Settore, l'equivalente di 300 mila posti di lavoro. Concentriamoci su questo».

Decreto Liquidità: Confetra promuove le risorse ma non gli strumenti

“Governo promosso per risorse, rimandato per gli strumenti”. Ha commentato così il presidente di Confetra, Guido Nicolini, il Decreto Legge Credito pubblicato stanotte in Gazzetta Ufficiale: “Sulle modalità attuative relative all’accesso alla liquidità, si gioca tutta la sfida di questo provvedimento, e con esso del Paese. Le cifre sono poderose: 400 miliardi di euro tra garanzie pubbliche sui prestiti, sostegno alle esportazioni e ulteriore differimento dei pagamenti di imposte e contributi. Sommati agli altri 350 miliardi del Cura Italia, ammortizzatori sociali compresi, determina il più importante intervento europeo contro la crisi economica provocata dal Covid-19. 750 miliardi di euro equivalgono alla metà del Pil italiano, per dare un ordine di grandezza”. Fin qui le luci secondo Confetra. Le ombre derivano invece dai tempi operativi e dalla concreta erogazione dei prestiti bancari garantiti dallo Stato. “Noi che facciamo impresa, sappiamo che un prestito bancario anche di pochi milioni, ingenera un’istruttoria che può durare anche due o tre mesi. Al sistema produttivo italiano le risorse servono, invece, entro le prossime due tre settimane, altrimenti si rischia un’ecatombe economico-sociale. Abbiamo sottoscritto già la scorsa settimana il Protocollo con Abi per l’anticipazione della Cassa Integrazione Guadagni, abbiamo in corso un tavolo di confronto con Cdp sul tema dei ritardati pagamenti e abbiamo sottoscritto anche una intesa con Mcc. Il fattore tempo è tutto” aggiunge ancora Nicolini. Che infine segnala “la necessità di ragionare su qualche intervento che impatti anche sul conto economico delle imprese, a partire dalle defiscalizzazioni sul costo del lavoro. Abbiamo fatto al Governo una proposta semplice: consentiteci fino a fine 2021 la riduzione del 40% degli oneri fiscali e contributivi sul costo del lavoro, e noi ci impegniamo a mantenere la piena occupazione, pena la restituzione delle risorse. Per il nostro settore, labour intensive per eccellenza, una simile norma necessiterebbe di una copertura di circa 7 miliardi di euro: l’1% di quanto complessivamente stanziato dal Governo. E sarebbe addirittura più utile di un prestito bancario. Lo abbiamo messo per iscritto: con una contrazione media prevista del 20% dei volumi su base annua, vanno in fumo 18 miliardi di fatturato nel nostro settore, l’equivalente di 300 mila posti di lavoro. Concentriamoci su questo”.

DL IMPRESE: CONFETRA "GOVERNO OK PER RISORSE, RIMANDATO PER STRUMENTI"

ROMA (ITALPRESS) - "Sulle modalita' attuative relative all'accesso

alla liquidita', si gioca tutta la sfida di questo Provvedimento,

e con esso del Paese". Lo afferma il presidente di Confetra, Guido

Nicolini, commentando il decreto per la liquidita' aalle imprese.

"Le cifre - aggiunge - sono poderose: 400 miliardi di euro tra

garanzie pubbliche sui prestiti, sostegno alle esportazioni ed

ulteriore differimento dei pagamenti di imposte e contributi.

Sommati agli altri 350 miliardi del Cura Italia, ammortizzatori

sociali compresi, determina il piu' importante intervento europeo

contro la crisi economica provocata dal Covid-19. 750 miliardi di

euro equivalgono alla meta' del PIL italiano, per dare un ordine

di grandezza".

Fin qui le luci. Le ombre derivano invece dai tempi operativi e

dalla concreta erogazione dei prestiti bancari garantiti dallo

Stato. "Noi che facciamo impresa, sappiamo che un prestito

bancario anche di pochi milioni, ingenera una istruttoria che puo'

durare anche due o tre mesi. Al Sistema produttivo italiano le

risorse servono, invece, entro le prossime due tre settimane,

altrimenti si rischia una ecatombe economico sociale", sottolinea

Nicolini.

(ITALPRESS)

Confetra: "Governo promosso per risorse e bocciato per gli strumenti"

Il presidente Nicolini: "Noi che facciamo impresa, sappiamo che un prestito bancario anche di pochi milioni, ingenera una istruttoria che può durare anche due o tre mesi"

Il commento del **presidente di Confetra, Guido Nicolini**, sul DL Credito: *“Sulle modalità attuative relative all'accesso alla liquidità, si gioca tutta la sfida di questo Provvedimento, e con esso del Paese”* .

“Le cifre – aggiunge - sono poderose: 400 miliardi di euro tra garanzie pubbliche sui prestiti, sostegno alle esportazioni ed ulteriore differimento dei pagamenti di imposte e contributi. Sommati agli altri 350 miliardi del Cura Italia, ammortizzatori sociali compresi, determina il più importante intervento europeo contro la crisi economica provocata dal Covid-19. 750 miliardi di euro equivalgono alla metà del PIL italiano, per dare un ordine di grandezza”.

Le ombre del provvedimento secondo Confetra derivano invece dai tempi operativi e dalla concreta erogazione dei prestiti bancari garantiti dallo Stato. *“Noi che facciamo impresa, sappiamo che un prestito bancario anche di pochi milioni, ingenera una istruttoria che può durare anche due o tre mesi. Al Sistema produttivo italiano le risorse servono, invece, entro le prossime due tre settimane, altrimenti si rischia una ecatombe economico sociale. Abbiamo sottoscritto già la scorsa settimana il Protocollo con ABI per l'anticipazione della CIG, abbiamo in corso un Tavolo di confronto con CDP sul tema dei ritardati pagamenti, e abbiamo sottoscritto anche una intesa con MCC. Il fattore tempo è tutto. E poi segnalo la necessità di ragionare su qualche intervento che impatti anche sul conto economico delle imprese, a partire dalle defiscalizzazioni sul costo del lavoro. Abbiamo fatto al Governo una proposta semplice: consentiteci fino a fine 2021 la riduzione del 40% degli oneri fiscali e contributivi sul costo del lavoro, e noi ci impegniamo a mantenere la piena occupazione, pena la restituzione delle risorse. Per il nostro Settore, labour intensive per eccellenza, una simile norma necessiterebbe di una copertura di circa 7 miliardi di euro: l'1% di quanto complessivamente stanziato dal Governo. E sarebbe addirittura più utile di un prestito bancario. Lo abbiamo messo per iscritto: con una contrazione media prevista del 20% dei volumi su base annua, vanno in fumo 18 miliardi di fatturato nel nostro Settore, l'equivalente di 300 mila posti di lavoro. Concentriamoci su questo”*.

Le imprese di trasporto chiedono sgravi fino al 2021

Secondo Confetra sarebbero più efficaci delle coperture del credito avviate con gli ultimi decreti, che richiederebbero mesi di istruttorie bancarie. Nicolini: "Abbiamo poche settimane"

Riduzione del 40 per cento degli oneri fiscali e contributivi fino alla fine del 2021 in cambio del mantenimento occupazionale. Lo chiedono le aziende logistiche italiane per fronteggiare adeguatamente gli effetti del lockdown produttivo a seguito della pandemia da Coronavirus. «Il nostro settore, labour intensive, necessiterebbe di una copertura di circa 7 miliardi, l'1 per cento di quanto complessivamente stanziato dal governo. E sarebbe addirittura più utile di un prestito bancario. Lo abbiamo messo per iscritto: con una contrazione media prevista del 20 per cento dei volumi su base annua, vanno in fumo 18 miliardi di fatturato nel nostro settore, l'equivalente di 300 mila posti di lavoro. Concentriamoci su questo», spiega il presidente di Confetra, Guido Nicolini.

400 miliardi di garanzie pubbliche sui prestiti, differimento di imposte e contributi. Sommati ai 350 miliardi di risorse stimolate dal "Cura Italia", l'ultimo decreto governativo sul credito alle imprese potrebbe muovere fino a 750 miliardi di potenziali sgravi e finanziamenti, pari alla metà del PIL italiano. «Cifre poderose, il problema sono i tempi per erogare i prestiti bancari», secondo Nicolini. I contributi diretti dello Stato, e quelli collaterali che questi stessi contributi generano sono senza precedenti. Ma quando saranno a disposizione dei lavoratori e dei manager? «Noi che facciamo impresa - conclude Nicolini -, sappiamo che un prestito, anche di pochi milioni, può generare un'istruttoria di mesi. Ma al sistema produttivo italiano non può aspettare più di due, tre settimane, altrimenti rischia l'ecatombe economico-sociale. La scorsa settimana abbiamo sottoscritto un protocollo con ABI per l'anticipazione della cassa integrazione. Ci confrontiamo con Cassa Depositi e Prestiti sui pagamenti dilazionati, e abbiamo sottoscritto anche una intesa con Mediocredito centrale. Il fattore tempo è tutto».



Nicolini: luci e ombre sul Dl Credito

ROMA – Luci e ombre sul Dl Credito. Il presidente di [Confetra](#), Guido Nicolini, approva le misure prese dal Governo con il decreto per quanto riguarda le risorse messe in campo, ma un po' meno per gli strumenti che dovranno attuarle.

“Sulle modalità attuative relative all’accesso alla liquidità, si gioca tutta la sfida di questo Provvedimento, e con esso del Paese” esordisce il

presidente di Confetra.

“Le cifre – aggiunge Nicolini- sono poderose: 400 miliardi di euro tra garanzie pubbliche sui prestiti, sostegno alle esportazioni ed ulteriore differimento dei pagamenti di imposte e contributi. Sommati agli altri 350 miliardi del Cura Italia, ammortizzatori sociali compresi, determina il più importante intervento europeo contro la crisi economica provocata dal Covid-19. 750 miliardi di euro equivalgono alla metà del PIL italiano, per dare un ordine di grandezza”.

Fin qui le luci. Le ombre derivano invece dai tempi operativi e dalla concreta erogazione dei prestiti bancari garantiti dallo Stato. “Noi che facciamo impresa, sappiamo che un prestito bancario anche di pochi milioni, ingenera una istruttoria che può durare anche due o tre mesi. Al Sistema produttivo italiano le risorse servono, invece, entro le prossime due tre settimane, altrimenti si rischia una ecatombe economico sociale. Abbiamo sottoscritto già la scorsa settimana il Protocollo con ABI per l’anticipazione della CIG, abbiamo in corso un Tavolo di confronto con CDP sul tema dei ritardati pagamenti, e abbiamo sottoscritto anche una intesa con MCC. Il fattore tempo è tutto”.

“E poi – aggiunge Nicolini – segnalo la necessità di ragionare su qualche intervento che impatti anche sul conto economico delle imprese, a partire dalle defiscalizzazioni sul costo del lavoro. Abbiamo fatto al Governo una proposta semplice: consentiteci fino a fine 2021 la riduzione del 40% degli oneri fiscali e contributivi sul costo del lavoro, e noi ci impegnamo a mantenere la piena occupazione, pena la restituzione delle risorse. Per il nostro Settore, labour intensive per eccellenza, una simile norma necessiterebbe di una copertura di circa 7 miliardi di euro: l’1% di quanto complessivamente stanziato dal Governo. E sarebbe addirittura più utile di un prestito bancario. Lo abbiamo messo per iscritto: con una contrazione media prevista del 20% dei volumi su base annua, vanno in fumo 18 miliardi di fatturato nel nostro Settore, l’equivalente di 300 mila posti di lavoro. Concentriamoci su questo”.



9 Aprile 2020 — News

Qui Confetra

Risorse subito o sarà ecatombe

Bene le disposizioni contenute nel [DL Liquidità](#), ma occorre fare di più per chi fa impresa, occorre accelerare sulle tempistiche per la concessione dei prestiti bancari le cui istruttorie possono a volte durare anche due o tre mesi.

«Al Sistema produttivo italiano le risorse servono, invece, entro le prossime due tre settimane, altrimenti si rischia una ecatombe economico sociale». E' questo il grido di allarme lanciato dal presidente di Confetra, Guido Nicolini, in una nota stampa diramata pochi minuti fa dalla Confederazione.

Pur commentando positivamente le nuove disposizioni contenute nel Decreto legge del 6 aprile 2020, definendo poderosi i 400 miliardi messi a sistema dal Governo che «sommati agli altri 350 miliardi del Cura

Italia, ammortizzatori sociali compresi, determina il più importante intervento europeo contro la crisi economica provocata dal Covid-19»), Nicolini chiede un ulteriore sforzo: «Abbiamo fatto al Governo una proposta semplice: consentiteci fino a fine 2021 la riduzione del 40% degli oneri fiscali e contributivi sul costo del lavoro, e noi ci impegnamo a mantenere la piena occupazione, pena la restituzione delle risorse».

Il n.1 di Confetra sottolinea come «per il nostro Settore, labour intensive per eccellenza, una simile norma necessiterebbe di una copertura di circa 7 miliardi di euro: l'1% di quanto complessivamente stanziato dal Governo. E sarebbe addirittura più utile di un prestito bancario».

PORTI E LOGISTICA

Duro attacco del direttore generale Giampaolo Botta

Spediporto contro la burocrazia: "Senza liquidità immediata il sistema affonda"

09/04/2020 ore: 16.40

di Matteo Cantile



GENOVA - Il decreto legge 23/2020, ribattezzato 'liquidità', rischia di restare un provvedimento virtuale, buono solo sulla carta: ne è convinto il direttore generale di Spediporto **Giampaolo Botta**.

"Serve una immediata iniezione di liquidità ma ancora una volta la burocrazia lega mani e piedi all'Italia e alla logistica. Questa volta si affonda", scrive Botta su Facebook. Gli spedizionieri stanno vivendo un momento

particolarmente difficile: "Gli ordini sono in picchiata, a febbraio -1,9%, a marzo -7,6%. La produzione industriale è ai minimi del 1978, la previsione per il 2020 è, ad oggi, di un -6,5% del Prodotto Interno Lordo", continua Botta.

Spediporto chiede quindi che il Governo accantoni la burocrazia che sta facendo perdere tempo prezioso agli operatori: "La logistica non si è mai fermata – continua Botta – noi spedizionieri siamo sempre operativi ma la chiusura dei magazzini in import, i costi di gestione di milioni di contenitori ci faranno crollare".

E poi c'è il tema del 'detention e demurrage', cioè i costi che i committenti (o gli spedizionieri, a seconda di come è stata redatta la polizza) devono sostenere per i container che non vengono ritirati nei tempi previsti e restano in sosta: "Non possiamo più sostenere le anticipazioni finanziarie a cui abbiamo abituato importatori ed esportatori (noli, diritti doganali, costi di trasporto). Ecco perché abbiamo bisogno che nelle tasche dei nostri clienti entri subito liquidità che ci consenta di operare e garantire alle merci di circolare e arrivare nelle case degli italiani", conclude Botta.



Apertura dei magazzini delle imprese

ROMA -Apertura dei magazzini delle imprese. Finalmente giunta a soluzione una delicatissima questione che da settimane stava impattando negativamente sul ciclo operativo del trasporto e della movimentazione delle merci.

L'apertura dei magazzini delle imprese produttrici attualmente ferme, ci consente di riprendere consegne e trasporto di merci acquistate o prodotte entro il 22 Marzo, data del primo lockdown. Una boccata d'ossigeno per il

settore, e la soluzione al problema del congestionamento crescente dei centri logistici e degli hub infrastrutturali di transito.

Tra l'altro approvvigionando le scorte, quando sarà terminato il lockdown, le imprese potranno essere immediatamente operative e riprendere la produzione.

Guido Nicolini, presidente Confetra, ha commentato il provvedimento: "Ringraziamo la ministra De Micheli e le riconosciamo di aver saputo e voluto ascoltare le indicazioni provenienti dagli operatori logistici e 'dal campo'.

Un grazie anche al presidente Conte per aver accolto tale proposta in questo suo ultimo Dpcm. Resta un altro tema che andrà assolutamente affrontato in vista dei prossimi provvedimenti: la necessità di accrescere le tutele operative per i corrieri espressi"

Confetra: “Dal Dpcm boccata d’ossigeno per il settore”

Roma – E’ arrivata la soluzione della questione “delicatissima” che da settimane “stava impattando negativamente sul ciclo operativo del trasporto e della movimentazione delle merci”. Lo annuncia **Confetra** in una nota.

“L’apertura dei magazzini delle imprese produttrici attualmente ferme, ci consente di **riprendere consegne e trasporto di merci acquistate o prodotte entro il 22 marzo, data del primo lockdown**”.

“Una boccata d’ossigeno per il settore e la soluzione al problema del congestionamento crescente dei centri logistici e degli hub infrastrutturali di transito. Tra l’altro – prosegue la nota – approvvigionando le scorte, quando sarà terminato il lockdown, le imprese potranno essere immediatamente operative e riprendere la produzione”.

Guido Nicolini, presidente Confetra, ha commentato il provvedimento: “Ringraziamo la ministra De Micheli e le riconosciamo di aver saputo e voluto ascoltare le indicazioni provenienti dagli operatori logistici e “dal campo”. Un grazie anche al presidente Conte per aver accolto tale proposta in questo suo ultimo DPCM. Resta un altro tema che andrà assolutamente affrontato in vista dei prossimi provvedimenti: la necessità di accrescere le tutele operative per i corrieri espressi”.

Il Governo 'sblocca' i magazzini delle aziende

L'atteso chiarimento è arrivato col DPCM 10 aprile. Soddisfatta Confetra: “Soluzione al problema del congestionamento di porti e hub logistici”

Alle fine il Governo ha ascoltato le richieste delle principali associazioni di categoria del settore logistico e ha chiarito che tutte le aziende, anche quelle la cui attività produttiva resta sospesa in forza alle misure di lockdown attuate per arginare l'epidemia di coronavirus, possono comunque utilizzare i loro magazzini.

L'esecutivo ha infatti inserito questo atteso chiarimento nel DPCM (Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri) approvato oggi pomeriggio, con cui sono state prorogate fino al 3 maggio prossimo quasi tutte le chiusure (salvo alcune eccezioni) già disposte lo scorso 23 marzo scorso. Il comma 12 dell'articolo 2 del provvedimento, identificato come DPCM 10 aprile 2020, recita infatti che “per le attività produttive sospese [...] è consentita, previa comunicazione al Prefetto, la spedizione verso terzi di merci giacenti in magazzino nonché la ricezione in magazzino di beni e forniture”.

Esattamente quello che chiedevano, tra le altre, Confetra, Fedespediti e Assiterminal, [che a fine marzo avevano posto il problema](#) al Governo, ribadendo la necessità di un esplicito chiarimento per fugare ogni possibile dubbio.

Secondo le associazioni della logistica, infatti, era essenziale rendere inequivocabilmente certa la possibilità, anche per le aziende 'fermate' dal DPCM del 23 marzo, di utilizzare comunque i loro magazzini, smaltendo i prodotti già pronti e, soprattutto, accogliendovi le merci in arrivo nei porti italiani a bordo di navi partite dall'Asia settimane prima dell'imposizione del lockdown. In caso contrario, il rischio sarebbe stato quello di intasare rapidamente e irrimediabilmente le banchine dei porti italiani con la merce che, una volta sbarcata, sarebbe rimasta ferma nei piazzali dei terminal o degli interporti a causa dell'impossibilità dei destinatari di poterla ricevere nei rispettivi magazzini.

Rischio definitivamente scongiurato tramite il DPCM 10 aprile, con soddisfazione di Confetra che in una nota definisce questa svolta “una boccata d'ossigeno per il settore”, nonché “la soluzione al problema del congestionamento crescente dei centri logistici e degli hub infrastrutturali di transito”. Inoltre, ricorda la confederazione, “approvvigionando le scorte, quando sarà terminato il lockdown, le imprese potranno essere immediatamente operative e riprendere la produzione”.

“Ringraziamo la Ministra De Micheli e le riconosciamo di aver saputo e voluto ascoltare le indicazioni provenienti dagli operatori logistici e dal 'campo'. Un grazie anche al Presidente Conte per aver accolto tale proposta in questo suo ultimo DPCM” ha commentato il Presidente di Confetra Guido Nicolini.

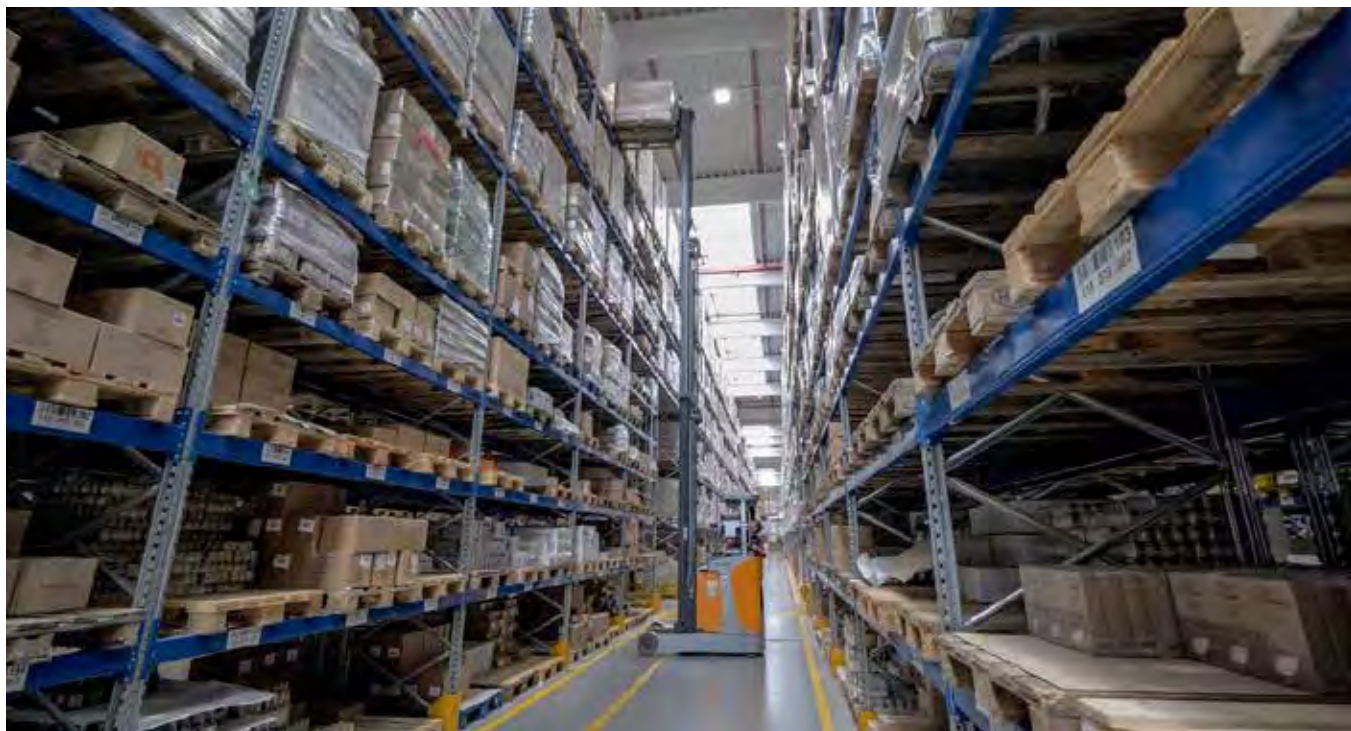
F.B.

Martedì riaprono i magazzini alle imprese. Confetra: "Boccata d'ossigeno"

Dal 14 aprile riprenderanno la produzione di legno e prodotti chimici, la manutenzione idraulica, aeronautica e ferroviaria. Riparte un pezzo di filiera industriale del Paese

I magazzini delle imprese produttrici, rimasti chiusi per il lockdown delle ultime settimane, potranno riaprire dal 14 aprile per consentire alle aziende di trasporto di riprendere le consegne rimaste in giacenza fino al 22 marzo, data del primo blocco produttivo nazionale. È la nuova disposizione governativa, contenuta nell'articolo 2 del nuovo decreto del consiglio dei ministri [firmato oggi dal premier Giuseppe Conte](#), quello che prolunga il blocco fino al 3 maggio ma a partire da martedì prossimo consente l'apertura di alcune attività commerciali, tra cui cartolerie, librerie, rivendite di abbigliamento per bambini. Ma soprattutto riprendono la produzione di legno, sughero, schede elettroniche, fertilizzanti, utensilerie e prodotti chimici per l'agricoltura, ripartono la manutenzione e la riparazione di aerei e treni, la realizzazione di opere idrauliche. Insomma, riparte un pezzo di filiera industriale italiana.

«Finalmente giunta a soluzione una delicatissima questione che da settimane stava impattando negativamente sul ciclo operativo del trasporto e della movimentazione delle merci», ha commentato il presidente di Confetra, Guido Nicolini. Una boccata d'ossigeno per il settore che permetterà di decongestionare i centri logistici e gli hub di transito. «Tra l'altro - conclude Nicolini - approvvigionando le scorte, quando sarà terminato il lockdown le imprese potranno essere immediatamente operative e riprendere la produzione. Grazie alla ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, al premier Conte per aver ascoltato le le indicazioni provenienti dagli operatori logistici, dal campo».



10 Aprile 2020 — News

La novità nell'ultimo Dpcm

Riaprono i magazzini delle imprese

I magazzini delle imprese produttrici attualmente ferme rimarranno aperte per favorire le consegne e il trasporto delle merci. La novità è contenuta nell'ultimo DPCM del presidente Conte.

Al comma 12 dell'art. 2 si legge infatti che per le attività produttive sospese è ammesso, previa comunicazione al Prefetto, è consentita la spedizione verso terzi di merci giacenti in magazzino nonché la ricezione in magazzino di beni e forniture.

Per Confetra si tratta di una boccata di ossigeno per il Settore ed è la soluzione al problema del congestionamento crescente dei centri logistici e degli hub

infrastrutturali di transito.

Guido Nicolini, Presidente Confetra, ha commentato il provvedimento: "Ringraziamo la Ministra De Micheli e le riconosciamo di aver saputo e voluto ascoltare le indicazioni provenienti dagli operatori logistici e dal campo. Un grazie anche al Presidente Conte per aver accolto tale proposta in questo suo ultimo DPCM. Resta un altro tema che andrà assolutamente affrontato in vista dei prossimi provvedimenti: la necessità di accrescere le tutele operative per i corrieri espressi".

Riaprono i magazzini di tutte le attività produttive

Le richieste di alcune associazioni e federazioni di categoria della logistica (in testa Fedespedi e Confetra) di riaprire i magazzini delle attività produttive non essenziali sono state accolte. Nell'ultimo Dpcm annunciato questa sera dal premier Giuseppe Conte c'è un articolo che recita: "Per le attività produttive sospese è ammesso, previa comunicazione al Prefetto, l'accesso ai locali aziendali di personale dipendente o terzi delegati per lo svolgimento di attività di vigilanza, attività conservative e di manutenzione, gestione dei pagamenti nonché attività di pulizia e sanificazione. E' consentita, previa comunicazione al Prefetto, la spedizione verso terzi di merci giacenti in magazzino nonché la ricezione in magazzino di beni e forniture". In pratica tutta la logistica delle merci in Italia può ripartire.

Confetra ha prontamente commentato la novità dicendo: "Finalmente giunta a soluzione una delicatissima questione che da settimane stava impattando negativamente sul ciclo operativo del trasporto e della movimentazione delle merci. L'apertura dei magazzini delle imprese produttrici attualmente ferme, ci consente di riprendere consegne e trasporto di merci acquistate o prodotte entro il 22 marzo, data del primo lockdown. Una boccata d'ossigeno per il settore, e la soluzione al problema del congestionamento crescente dei centri logistici e degli hub infrastrutturali di transito. Tra l'altro approvvigionando le scorte, quando sarà terminato il lockdown, le imprese potranno essere immediatamente operative e riprendere la produzione". Secondo Confetra resta ora un altro tema che andrà assolutamente affrontato in vista dei prossimi provvedimenti: "La necessità di accrescere le tutele operative per i corrieri espressi".

"Una boccata d'ossigeno per il mondo dei trasporti e della logistica"

Guido Nicolini, presidente Confetra, commenta favorevolmente il nuovo Dpcm che consente la riapertura dei magazzini delle imprese finora ferme e questo consente di riprendere le consegne delle merci

Finalmente giunta a soluzione una delicatissima questione che da settimane stava impattando negativamente sul ciclo operativo del trasporto e della movimentazione delle merci.

"L'apertura dei magazzini delle imprese produttrici attualmente ferme, ci consente di riprendere consegne e trasporto di merci acquistate o prodotte entro il 22 marzo, data del primo lockdown", afferma un comunicato di Confetra.

Una boccata d'ossigeno per il Settore, e la soluzione al problema del congestionamento crescente dei centri logistici e degli hub infrastrutturali di transito. Tra l'altro approvvigionando le scorte, quando sarà terminato il lockdown, le imprese potranno essere immediatamente operative e riprendere la produzione. **Guido Nicolini, Presidente Confetra, ha commentato il provvedimento: "Ringraziamo la Ministra De Micheli e le riconosciamo di aver saputo e voluto ascoltare le indicazioni provenienti dagli operatori logistici e "dal campo". Un grazie anche al Presidente Conte per aver accolto tale proposta in questo suo ultimo DPCM.** Resta un altro tema che andrà assolutamente affrontato in vista dei prossimi provvedimenti: la necessità di accrescere le tutele operative per i corrieri espressi". Roma, 10 aprile 2020

Confetra su Decreto Credito: «Le risorse entro due tre settimane, rischio ecatombe economico sociale»

Il commento del presidente di Confetra al Decreto Credito: Luci ed ombre del provvedimento Buono per le risorse _ Gli strumenti

Roma - La maxi manovra finanziaria, annunciata il 6 aprile dal premier Giuseppe Conte, contenuta nel nuovo "Decreto Credito" che porta 400 miliardi di prestiti alle imprese, di cui 200 miliardi per il mercato interno e altri 200 per potenziare il mercato dell'export commentata da Confetra, Confederazione che rappresenta le imprese della Logistica.

«Sulle modalità attuative relative all'accesso alla liquidità, si gioca tutta la sfida di questo Provvedimento, e con esso del Paese» - Questo il **commento del presidente di Confetra, Guido Nicolini**, sul decreto Credito- «Le cifre – aggiunge -sono poderose: 400 miliardi di euro tra garanzie pubbliche sui prestiti, sostegno alle esportazioni ed ulteriore differimento dei pagamenti di imposte e contributi. Sommati agli altri 350 miliardi del Cura Italia, ammortizzatori sociali compresi, determina il più importante intervento europeo contro la crisi economica provocata dal Covid-19. 750 miliardi dieuro equivalgono alla metà del PIL italiano, per dare un ordine di grandezza». **Fin qui le luci.**

Le ombre derivano invece dai tempi operativi e dalla concreta erogazione dei prestiti bancari garantiti dallo Stato. «Noi che facciamo impresa, sappiamo che un prestito bancario anche di pochi milioni, ingenera una istruttoria che può durare anche due o tre mesi. Al **sistema produttivo italiano le risorse servono, invece, entro le prossime due tre settimane**, altrimenti si **rischia una ecatombe economico sociale**. Abbiamo sottoscritto già la scorsa settimana il Protocollo con ABI per l'anticipazione della CIG, abbiamo in corso un Tavolo di confronto con CDP sul tema dei ritardati pagamenti, e abbiamo sottoscritto anche una intesa con MCC. Il fattore tempo è tutto. E poi segnaliamo la necessità di ragionare su qualche intervento che impatti anche sul conto economico delle imprese, a partire dalle defiscalizzazioni sul costo del lavoro. Abbiamo fatto al Governo una proposta semplice: consentiteci fino a fine 2021 la riduzione del 40% degli oneri fiscali e contributivi sul costo del lavoro, e noi ci impegniamo a mantenere la piena occupazione, pena la restituzione delle risorse. Per il nostro Settore, labour intensive per eccellenza, una simile norma necessiterebbe di una copertura di circa 7 miliardi di euro: l'1% di quanto complessivamente stanziato dal Governo. E sarebbe addirittura più utile di un prestito bancario. Lo abbiamo messo per iscritto: con una contrazione media prevista del 20% dei volumi su base annua, vanno in fumo 18 miliardi di fatturato nel nostro Settore, l'equivalente di 300 mila posti di lavoro. Concentriamoci su questo».

Riapertura dei magazzini. Confetra: "Evitato il rischio di congestionamento e affitti a vuoto"

Sandra Riccio

L'emergenza Coronavirus ha imposto anche un freno al ciclo operativo del trasporto e della movimentazione delle merci. Le nuove disposizioni che hanno deciso la riapertura anche per questo tipo di attività è stata accolta favorevolmente da Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, ha accolto con favore. La confederazione fa sapere che l'apertura dei magazzini delle imprese produttrici attualmente ferme, consentirà di riprendere consegne e trasporto di merci acquistate o prodotte entro il 22 marzo, data del primo lockdown. Per il settore si tratta di una vera e propria boccata d'ossigeno, e la soluzione al problema del congestionamento crescente dei centri logistici e degli hub infrastrutturali di transito. Tra l'altro approvvigionando le scorte, quando sarà terminato il lockdown, le imprese potranno essere immediatamente operative e riprendere la produzione. «Con il perdurare dello stop avremmo rischiato merci in giacenza, congestionamento dei gate infrastrutturali, costi di affitto per spazi dove stoccare e conservare i volumi, diminuzione dei containers disponibili, e certamente meno viaggi – spiega Ivano Russo, direttore generale Confetra -. Mentre le imprese produttrici non avrebbero potuto immagazzinare le merci già acquistate, pianificare le scorte, farci distribuire i prodotti già finiti entro il 22 marzo. Una inutile perdita, per tutti, di tempo, di spazi, di soldi».

Fortunatamente il problema può dirsi risolto, grazie all'art. 2, ultimo comma del DPCM appena varato. La chiusura anche dei magazzini delle imprese produttrici, stava provocando un pericoloso fenomeno di giacenza ed accumulo di merci presso i principali hub logistici del Paese: porti, aeroporti, interporti. «Questo valeva soprattutto per tutti quegli acquisti di materie prime effettuati dalle fabbriche ben prima del lockdown e ora progressivamente in arrivo nei nostri porti – dice Russo -. Non dimentichiamo che una nave dalla Cina impiega 45 giorni di navigazione, 25 dall'America Latina». Spesso gli ordini sono quindi partiti prima del 22 marzo, ma arriveranno su navi lungo tutto il mese di aprile. E tali volumi non possono certo essere abbandonati in giacenza nei porti nell'attesa indefinita della fine del lockdown.

Resta un altro tema che andrà assolutamente affrontato in vista dei prossimi provvedimenti: la necessità di accrescere le tutele operative per i corrieri espressi.

Riapertura dei magazzini. Confetra: "Evitato il rischio di congestionamento e affitti a vuoto"

L'emergenza Coronavirus ha imposto anche un freno al ciclo operativo del trasporto e della movimentazione delle merci. Le nuove disposizioni che hanno deciso la riapertura anche per questo tipo di attività è stata accolta favorevolmente da Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, ha accolto con favore. La confederazione fa sapere che l'apertura dei magazzini delle imprese produttrici attualmente ferme, consentirà di riprendere consegne e trasporto di merci acquistate o prodotte entro il 22 marzo, data del primo lockdown. Per il settore si tratta di una vera e propria boccata d'ossigeno, e la soluzione al problema del congestionamento crescente dei centri logistici e degli hub infrastrutturali di transito. Tra l'altro approvvigionando le scorte, quando sarà terminato il lockdown, le imprese potranno essere immediatamente operative e riprendere la produzione. «Con il perdurare dello stop avremmo rischiato merci in giacenza, congestionamento dei gate infrastrutturali, costi di affitto per spazi dove stoccare e conservare i volumi, diminuzione dei containers disponibili, e certamente meno viaggi – spiega Ivano Russo, direttore generale Confetra -. Mentre le imprese produttrici non avrebbero potuto immagazzinare le merci già acquistate, pianificare le scorte, farci distribuire i prodotti già finiti entro il 22 marzo. Una inutile perdita, per tutti, di tempo, di spazi, di soldi».

Fortunatamente il problema può dirsi risolto, grazie all'art. 2, ultimo comma del DPCM appena varato. La chiusura anche dei magazzini delle imprese produttrici, stava provocando un pericoloso fenomeno di giacenza ed accumulo di merci presso i principali hub logistici del Paese: porti, aeroporti, interporti. «Questo valeva soprattutto per tutti quegli acquisti di materie prime effettuati dalle fabbriche ben prima del lockdown e ora progressivamente in arrivo nei nostri porti – dice Russo -. Non dimentichiamo che una nave dalla Cina impiega 45 giorni di navigazione, 25 dall'America Latina». Spesso gli ordini sono quindi partiti prima del 22 marzo, ma arriveranno su navi lungo tutto il mese di aprile. E tali volumi non possono certo essere abbandonati in giacenza nei porti nell'attesa indefinita della fine del lockdown.

Resta un altro tema che andrà assolutamente affrontato in vista dei prossimi provvedimenti: la necessità di accrescere le tutele operative per i corrieri espressi.

Trasporti, Logistica

Roma
10 Aprile 2020

Riaprono i magazzini delle aziende ora ferme

L'atteso provvedimento previsto nel DPCM odierno.



10 Aprile 2020 - Roma - Finalmente giunta a soluzione una delicatissima questione che da settimane stava impattando negativamente sul ciclo operativo del trasporto e della movimentazione delle merci. L'apertura dei magazzini delle imprese produttrici attualmente ferme, prevista dal DPCM approvato nella serata di oggi, consente di riprendere consegne e trasporto di merci acquistate o prodotte entro il 22 marzo, data del primo lockdown. Una boccata d'ossigeno per il settore, e la soluzione al problema del congestionamento crescente dei centri logistici e degli hub infrastrutturali di transito. Tra l'altro approvvigionando le scorte, quando sarà terminato il lockdown, le imprese potranno essere immediatamente operative e riprendere la produzione.

Guido Nicolini, Presidente di Confetra, ha commentato il provvedimento: "Ringraziamo la Ministra De Micheli e le riconosciamo di aver saputo e voluto ascoltare le indicazioni provenienti dagli operatori logistici e "dal campo". Un grazie anche al Presidente Conte per aver accolto tale proposta in questo suo ultimo DPCM. Resta un altro tema che andrà assolutamente affrontato in vista dei prossimi provvedimenti: la necessità di accrescere le tutele operative per i corrieri espressi". [📄](#)

© copyright Porto Ravenna News

Riapriranno i magazzini delle fabbriche ferme per Covid-19

Produzione ancora ferma, ma magazzini operativi per svolgere le consegne delle merci già pronte e per ricevere quelle in arrivo. Il Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, ha accolto la richiesta presentata i giorni scorsi da diverse associazioni del trasporto e della logistica di **riaprire gli impianti di stoccaggio di tutte le aziende produttive**, anche quelle che sono ferme perché non producono beni ritenuti essenziali. La riapertura dei magazzini rientra tra i provvedimenti del Decreto del Presidente del Consiglio del 10 aprile 2020, che rinnova le misure d'isolamento sociale fino al 3 maggio ma nello stesso tempo conferma ed estende le eccezioni.

Dal 14 aprile, i magazzini potranno **spedire e accogliere le merci acquistate o prodotte entro il 22 marzo**, ossia il giorno della chiusura nazionale. Senza questo provvedimento, migliaia di container in viaggio non avrebbero avuto nei prossimi giorni un punto di scarico, col rischio d'intasare i porti o gli interporti interni. Inoltre, l'approvvigionamento delle scorte permetterà una ripresa produttiva più veloce quando terminerà il fermo.

Dopo la diffusione del testo del Decreto, il presidente di Confetra, **Guido Nicolini, ha ringraziato la ministra dei Trasporti, Paola De Micheli**, cui riconosce di "aver saputo e voluto ascoltare le indicazioni provenienti dagli operatori logistici e dal campo". Nicolini aggiunge che resta un'altra questione da affrontare nei prossimi provvedimenti, che è la necessità di aumentare le tutele operative per i corrieri espressi.

MSC SOSPENDE LE TARIFFE DI TRANSITO A GIOIA TAURO

La logistica convince il governo Riaprono i magazzini aziendali

Luce verde al ritiro delle merci ferme in porti e interporti, ma con l'ok dei prefetti Nicolini (Confetra): «Riprendiamo le consegne, ora più attenzione ai corrieri»

Alberto Quarati / GENOVA

Via libera da parte del governo all'apertura dei magazzini di quelle aziende oggi ferme per effetto della chiusura generale delle attività produttive a contrasto della pandemia da coronavirus.

La norma, richiesta da settimane dal comparto della logistica, è contenuta nell'ultimo decreto del presidente del Consiglio dei ministri (Dpcm) entrato in vigore venerdì, in pratica quello che estende le misure eccezionali contro il virus fino al prossimo 3 maggio. Così, all'articolo 2, ultimo comma, si legge che «per le attività produttive sospese è ammesso, previa comunicazione al prefetto, l'accesso ai locali aziendali di personale dipendente o terzi delegati per lo svolgimento di attività di vigilanza, attività conservative e di manutenzione, gestione dei pagamenti nonché attività di pulizia e sanificazione».

Ma soprattutto è consentita, sempre dopo aver avvertito la prefettura, «la spedizione verso terzi di merci giacenti in magazzino nonché la ricezione in magazzino di beni e forniture». Passaggio quest'ultimo fondamentale per il mondo della logistica, e in particolare per gli spedizio-

nieri, che si trovano, come ha spiegato alcuni giorni fa Silvia Moretto, presidente di Fedespedi (l'associazione nazionale di categoria), a dover anticipare i costi di deposito nei terminal portuali, con un esborso che al netto della franchigia varia dai 35-30 euro al giorno per un container da 20

pie di fino ai 130-170 richiesti per un container refrigerato, per periodi di stazionamento in porto che vanno dalla settimana a punte di 30 giorni. Una situazione che ha portato il settore - già abitualmente destinato ad anticipare i costi di trasporto - a un'esposizione bancaria di 2,5 miliardi di euro secondo l'ultima stima. Lo sblocco dei magazzini dovrebbe tra l'altro consentire ai porti una migliore gestione dell'onda lunga delle merci in arrivo dai porti cinesi, che nel frattempo hanno ripreso a marciare a pieno regime, consegnando quindi i pezzi in sospeso oggetto degli ordinativi di inizio anno, anche se il calo delle importazioni rende meno assillante questo problema.

Per Guido Nicolini, presidente della Confetra, l'associazione che riunisce tutte le anime del comparto dei trasporti, questa è la soluzione di una vicenda «delicatissi-

ma, che da settimane stava impattando negativamente sul ciclo operativo del trasporto e della movimentazione delle merci. L'apertura dei magazzini delle imprese produttrici attualmente ferme, ci consente di riprendere consegne e trasporto di merci acquistate o prodotte entro il 22 marzo, data del primo lockdown.

Questa - aggiunge Nicolini - è anche la soluzione al problema del congestionamento crescente dei centri logistici e degli hub infrastrutturali di transito. Tra l'altro, appoggiando le scorte - è l'auspicio di Nicolini - quando sarà terminato il lockdown le imprese potranno essere immediatamente operative e riprendere la produzione». Nicolini ringrazia il ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, e il premier Giuseppe Conte, ma intanto va alla carica su un altro fronte caldissimo per il settore: «Resta un altro tema che andrà assolutamente affrontato in vista dei prossimi provvedimenti - dice infatti il numero uno della Confetra - : la necessità di accrescere le tutele operative per i corrieri espressi».

Sul fronte internazionale, il gruppo Msc - che sotto il profilo armatoriale è il primo cliente dei porti italiani ma è a sua volta terminalista oltre che operatore logistico - nei

giorni scorsi si è mosso per contrastare il problema dei magazzini chiusi o comunque dei comprensibili ritardi da parte delle aziende-clienti finali nella presa in carico della merce ordinata, avviando una sospensione della tariffa di transito negli scali di transhipment gestiti dal suo braccio terminalistico: in pratica, facendo fare da magazzino temporaneo (escluse merci pericolose, container refrigerati e carichi eccezionali) a una serie di terminali di transbordo controllati dal gruppo in Medio Oriente, Africa Occidentale e anche Europa, a indicare che il problema in questo momento non è soltanto italiano. Tra questi terminali c'è il Medcenter di Gioia Tauro, che si aggiunge, per quanto riguarda il Vecchio Continente, alle strutture di Bremerhaven, Klaipeda e Las Palmas. —



Gioia Tauro nel 2019 ha movimentato 2,5 milioni di teu (+8,4%)

Prove di Fase 2 nella logistica: via libera a 400mila container

La distribuzione della merce. Il governo autorizza la riapertura dei magazzini delle aziende industriali fermate dal lockdown. Dal 14 aprile ripartono consegne e trasporti di prodotti

Marco Morino

MILANO

Bastano due righe infilate nell'articolo 2, ultimo comma, del decreto varato venerdì sera dal governo per evitare che circa 400mila container (pieni e vuoti) possano bloccarsi sulle banchine dei grandi porti italiani, negli interporti e nei principali centri nazionali di distribuzione della merce. Da martedì 14 aprile è prevista la riapertura dei magazzini delle aziende industriali la cui attività produttiva è al momento sospesa in seguito al lockdown. Il via libera riguarda sia la merce in entrata sia i prodotti in uscita. Un passo importante in vista della fase 2, sia per le imprese della logistica, che torneranno a consegnare la merce altrimenti bloccata, sia per le aziende industriali, che potranno riavviare gli approvvigionamenti di materie prime e farsi così trovare pronte all'appuntamento con l'agognata ripresa.

Dice Ivano Russo, direttore generale di Confetra (la Confederazione generale dei trasporti e della logistica): «Finalmente trova soluzione una delicatissima questione che da settimane stava impattando negativamente sul ciclo operativo del trasporto e della movimentazione delle merci. L'apertura dei magazzini delle imprese produttrici attualmente ferme, ci consente di riprendere consegne e trasporto di merci». Una boccata d'ossigeno per il settore e la soluzione al problema del gestioneamento cre-



Boccata d'ossigeno. Per Ivano Russo (foto), direttore di Confetra, l'apertura dei magazzini delle aziende produttrici attualmente ferme è la soluzione al problema dell'intasamento crescente di centri logistici e hub di transito

scente dei centri logistici e degli hub infrastrutturali di transito. «Tra l'altro facendo ripartire la costituzione delle scorte, quando sarà terminato il lockdown, le imprese potranno essere immediatamente operative e riprendere la produzione» osserva Russo.

«Più volte in queste settimane - continua Russo - abbiamo segnalato le difficoltà in porti come La Spezia, Venezia, Trieste, Ravenna e altri ancora alle prese con le giacenze di container sulle banchine. Nella filiera logistica, le categorie più coinvolte sarebbero state gli agenti marittimi, gli spedizionieri, i terminalisti e i gestori di magazzini. Inoltre, se i container sono fermi sui moli, ne risente anche l'autotrasporto, che ha meno merce da trasportare». La chiusura dei magazzini delle aziende industriali, a partire dallo scorso 22 marzo, ha causato, a cascata, problemi rilevanti alla filiera della logistica italiana. Continua Russo: «La merce ferma sui piazzali o nei terminal ha un costo, perché il gestore pretende un compenso per l'occupazione degli spazi. Se il decreto del governo non avesse riaperto i magazzini industriali, la merce sarebbe rimasta bloccata almeno fino al prossimo 3 maggio. Un'eternità. Inoltre la riapertura è ben accolta anche dalle aziende, che aspettano le materie prime (acciaio, alluminio, legname) in vista della ripresa delle attività».

Anche Confindustria plaude alla

decisione del governo sulla riapertura dei magazzini industriali: «La disposizione del Dpcm del 10 aprile rappresenta un segnale molto positivo per le imprese della produzione e dell'intera filiera logistica. La gestione dei magazzini - rimarca Giuseppe Mele, responsabile del settore Infrastrutture e Trasporti di Confindustria - consente ora alle imprese di completare operazioni avviate prima della sospensione, come ordini di materie prime e semilavorati per la produzione o consegne di prodotti finiti e depositati presso l'azienda, evita sovracosti di deposito temporaneo presso terzi di materiali in arrivo e pagamenti di penali per prodotti finiti e non consegnati, ma anche di prepararsi alla ripresa della produzione, come stanno già facendo alcune grandi imprese».

Risolve la questione dei magazzini, ora Confetra si concentra su un'ulteriore questione ancora aperta: le tutele da garantire alle imprese di distribuzione e consegna. «Resta da affrontare urgentemente - spiega Russo - il tema dei corrieri e di come tutelare l'operatività delle imprese che operano i servizi di distribuzione urbana e consegna. Fedit, nostra associata, ha già posto più volte la questione alla presidenza del Consiglio e al ministero dei Trasporti (Mit): senza un intervento risolutivo che garantisca davvero l'attuazione del Dl sicurezza, rischiamo di non avere più furgoni in strada di qui a qualche giorno».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Porti al collasso

Uno degli scali con le maggiori giacenze di container in banchina è il porto di La Spezia (nella foto)

Mele (Confindustria): la norma consente alle imprese di essere immediatamente operative alla ripresa

La logistica convince il governo: riaprono i magazzini aziendali

Luce verde al ritiro delle merci ferme in porti e interporti, ma con l'ok dei prefetti. Nicolini (Confetra): «Riprendiamo le consegne, ora più attenzione ai corrieri»

di Alberto Quarati

Genova - Via libera da parte del governo all'apertura dei magazzini di quelle aziende oggi ferme per effetto della chiusura generale delle attività produttive a contrasto della pandemia da coronavirus. La norma, richiesta da settimane dal comparto della logistica, è **contenuta nell'ultimo decreto del presidente del Consiglio dei ministri (Dpcm) entrato in vigore venerdì, in pratica quello che estende le misure eccezionali contro il virus fino al prossimo 3 maggio**. Così, all'articolo 2, ultimo comma, si legge che «per le attività produttive sospese è ammesso, previa comunicazione al prefetto, l'accesso ai locali aziendali di personale dipendente o terzi delegati per lo svolgimento di attività di vigilanza, attività conservative e di manutenzione, gestione dei pagamenti nonché attività di pulizia e sanificazione». Ma soprattutto è consentita, sempre dopo aver avvertito la prefettura, «la spedizione verso terzi di merci giacenti in magazzino nonché la ricezione in magazzino di beni e forniture». Passaggio quest'ultimo fondamentale per il mondo della logistica, e in particolare per gli spedizionieri, che si trovano, come ha spiegato alcuni giorni fa Silvia Moretto, presidente di Fedespediti (l'associazione nazionale di categoria), a dover anticipare i costi di deposito nei terminal portuali, con un esborso che al netto della franchigia varia dai 35-30 euro al giorno per un container da 20 piedi fino ai 130-170 richiesti per un container refrigerato, per periodi di stazionamento in porto che vanno dalla settimana a punte di 30 giorni.

Una situazione che ha portato il settore - già abitualmente destinato ad anticipare i costi di trasporto - a un'esposizione bancaria di 2,5 miliardi di euro secondo l'ultima stima. Lo sblocco dei magazzini dovrebbe tra l'altro consentire ai porti una migliore gestione dell'onda lunga delle merci in arrivo dai porti cinesi, che nel frattempo hanno ripreso a marciare a pieno regime, consegnando quindi i pezzi in sospeso oggetto degli ordinativi di inizio anno, anche se il calo delle importazioni rende meno assillante questo problema. Per Guido Nicolini, presidente della Confetra, l'associazione che riunisce tutte le anime del comparto dei trasporti, questa è la soluzione di una vicenda «delicatissima, che da settimane stava impattando negativamente sul ciclo operativo del trasporto e della movimentazione delle merci. L'apertura dei magazzini delle imprese produttrici attualmente ferme, ci consente di riprendere consegne e trasporto di merci acquistate o prodotte entro il 22 marzo, data del primo lockdown. Questa - aggiunge Nicolini - è anche la soluzione al problema del congestionamento crescente dei centri logistici e degli hub infrastrutturali di transito. Tra l'altro, approvvigionando le scorte - è l'auspicio di Nicolini - quando sarà terminato il lockdown le imprese potranno essere immediatamente operative e riprendere la produzione». Nicolini ringrazia il ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, e il premier Giuseppe Conte, ma intanto va alla carica su un altro fronte caldissimo per il settore: «Resta un altro tema che andrà assolutamente affrontato in vista dei prossimi provvedimenti - dice infatti il numero uno della Confetra -: la necessità di accrescere le tutele operative per i corrieri espressi».

Sul fronte internazionale, **il gruppo Msc - che sotto il profilo armatoriale è il primo cliente dei porti italiani ma è a sua volta terminalista oltre che operatore logistico - nei giorni scorsi si è mosso per contrastare il problema dei magazzini chiusi** o comunque dei comprensibili ritardi da parte delle aziende-clienti finali nella presa in carico della merce ordinata, avviando una sospensione della tariffa di transito negli scali di transhipment gestiti dal suo braccio terminalistico: in pratica, facendo fare da magazzino temporaneo (escluse merci pericolose, container refrigerati e carichi eccezionali) a una serie di terminali di trasbordo controllati dal gruppo in Medio Oriente, Africa Occidentale e anche Europa, a indicare che il problema in questo momento non è soltanto italiano. Tra questi terminal c'è il Medcenter di Gioia Tauro, che si aggiunge, per quanto riguarda il Vecchio Continente, alle strutture di Bremerhaven, Klaipeda e Las Palmas. —

L'ANALISI

Sostegni a imprese e mercati più che rinazionalizzazioni

Ennio Cascetta

Emergenza sanitaria del Covid-19 avrà impatti molto forti sull'economia mondiale e, ovviamente, su quella italiana. La logistica e i trasporti dovranno essere pronti a sostenere la ripresa economica e sociale del nostro Paese. Alcune riflessioni e qualche proposta per le fasi 2 e 3 del dopo Covid, per fare, come diceva Benjamin Franklin, della crisi un'opportunità in maschera.

La prima riguarda la trasformazione dell'economia italiana e i nuovi fabbisogni logistici del Paese. Nessuno può prevedere gli impatti quantitativi e qualitativi che la crisi avrà sulla economia italiana. Negli ultimi dieci anni, nonostante la sostanziale stagnazione del Pil, abbiamo assistito a una enorme crescita dell'export (+4,7%), dell'import (+27,8%), della produzione industriale(+18%) oltre che del turismo internazionale (+53,7%) e dell'e-commerce (+300%). Queste trasformazioni strutturali hanno causato il decoupling del trasporto sia per le merci che per i passeggeri, ossia una crescita sostenuta dei traffici con tutte le modalità del trasporto a fronte della sostanziale staticità del Pil.

Oggi è impossibile prevedere andamenti di import, export, turismo non solo per l'anno prossimo ma per il prossimo decennio, né l'andamento dei traffici e dei fabbisogni logistici conseguenti. Gli andamenti passati non aiutano a prevedere il futuro: parafrasando il titolo del famoso film di Sorrentino "La Grande Incertezza". Per affrontarla a occhi aperti è necessario un cambiamento di metodo: monitoraggio assiduo dei principali indicatori economici e delle componenti del traffico e aggiornamento continuo delle politiche dei trasporti. Insomma bisogna passare dai Piani ai Processi di pianificazione.

La seconda riflessione riguarda gli investimenti in infrastrutture: quali e come farli. L'Italia ha un acclarato ritardo infrastrutturale. Negli ultimi cinque anni nonostante i cicli politici, al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si è finalmente consolidata una visione del sistema infrastrutturale italiano, delle priorità e dei relativi fabbisogni finanziari: il completamento dei corridoi merci ferroviari dai valichi alpini ai porti del mezzogiorno, il completamento dell'Alta Velocità di Rete, i potenziamenti di alcuni assi autostradali e della grande viabilità, gli interventi sulle reti delle metropolitane e del trasporto rapido delle città, porti, aeroporti, grandi interventi di manutenzione straordinaria soprattutto sulla viabilità regionale e provinciale che ha accumulato ritardi enormi negli ultimi 20 anni come purtroppo confermato dal continuo crollo dei nostri viadotti. La programmazione nazionale prevede investimenti per quasi 200 miliardi, in gran parte disponibili come competenza del bilancio dello Stato (ad oggi oltre 130 miliardi nel prossimo decennio). La disponibilità teorica di risorse però non ha avuto riscontro nella spesa effettiva e nelle realizzazioni infrastrutturali per diverse ragioni. È il momento per dare una spinta decisa ad un Programma nazionale di investimenti di lungo periodo che avrebbe anche una evidente funzione anticiclica e ad alta intensità di occupazione. Investimenti di 100 miliardi in dieci anni garantirebbero solo come effetto cantiere diretto, indiretto e indotto circa 300mila nuovi posti di lavoro all'anno e un +2,6% annuo del Pil. Ma

attenzione, evitiamo gli errori del passato, accelerazione di opere senza una visione di sistema, senza obiettivi chiari su quel che vogliamo lasciare alle prossime generazioni, perché saranno loro a pagarlo.

Le proposte per la Fase 2 e la Fase 3 sono tante, come i problemi da risolvere. Dalla disponibilità di cassa "vera" di tutte le risorse finanziate (a iniziare dal pagamento immediato dei lavori già effettuati per dare fiato alle imprese), alla semplificazione dei processi approvativi dei progetti per le opere del Programma nazionale, estendendo i poteri commissariali alle stazioni appaltanti come fatto per la linea Napoli Bari, dallo sblocco dei contenziosi con le concessionarie autostradali che consentirebbe l'attivazione di miliardi di euro di lavori alla tutela dei responsabili dei procedimenti di aggiudicazione ed esecuzione dei lavori riducendone le responsabilità penali e contabili.

La terza considerazione riguarda la (ri)scoperta della logistica. La crisi Covid ha reso evidente a tutti il ruolo strategico della logistica per la sopravvivenza stessa della Nazione. Gli operatori della filiera logistica hanno consentito agli italiani di avere medicine, cibo, beni di prima necessità. E finalmente ce ne siamo accorti. Innanzitutto si devono semplificare e informatizzare procedure burocratiche come previsto da anni, potenziare e rendere più "intelligenti" gli incentivi economici a sostegno del trasporto multimodale (ferrobonus, marebonus, finanziamenti autotrasporto) superando incomprensibili vincoli europei sugli aiuti di Stato. E a proposito di Europa è necessario garantire fluidità e affidabilità del trasporto sui corridoi stradali e ferroviari lungo tutto l'arco alpino, superando definitivamente i blocchi e le gabelle che ci sono imposte dagli Stati frontalieri.

Infine penso sia fondamentale avviare una riflessione sulla resilienza del sistema nazionale dei trasporti. Il Covid ha causato una crisi di domanda di trasporto inimmaginabile che ha colpito tutte le filiere, dal trasporto aereo al trasporto urbano. Una crisi che mette in discussione anche il rapporto fra finalità pubbliche dei trasporti e natura privata o privatistica delle imprese che forniscono quei servizi, rapporto che pur con ritardi e contraddizioni, si è sviluppato negli ultimi decenni in Italia sotto la spinta dell'Unione europea. L'interesse strategico del Paese è di garantire il funzionamento della rete che consente i collegamenti fra le diverse aree del Paese e con l'estero, anche in presenza o a seguito di crisi. Bisogna "pensare resiliente" anche a costo di un aumento dei costi. Qui le strade sono due: tornare alla pubblicizzazione delle imprese che gestiscono infrastrutture e servizi strategici di trasporto - strada che abbiamo percorso nel secondo dopoguerra con risultati abbastanza negativi e che ci farebbe perdere gli effetti positivi delle liberalizzazioni in tanti mercati, vedi trasporto aereo e Alta Velocità - o tutelare le imprese che operano nel mercato o titolari di concessioni pubbliche da crisi imprevedibili, ad esempio creando un fondo "di resilienza" in percentuale del fondo investimenti, con la finalità di sostenere interventi dello Stato per garantire la funzionalità del sistema strategico in predefinite condizioni di crisi.

Professore di Pianificazione dei trasporti all'Università Federico II di Napoli e già coordinatore della struttura tecnica di missione del Mit

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cascetta consulta la sfera di cristallo: impossibile qualunque previsione per un decennio

di Angelo Scorza

Se la vede così nebulosa come un luminaire quale Ennio Cascetta, c'è davvero poco da stare allegri. L'Amministratore Unico di Rete Autostrade Mediterranee (RAM) Spa, società in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in un articolo circa le prospettive economiche del Paese pubblicato su *Il Sole 24 Ore* e ripreso da *Ferpress*, ha provato – ma apparentemente senza trovare soluzione alcuna – a fare le carte al futuro prossimo venturo. “Oggi è impossibile prevedere andamenti di import, export, turismo non solo per l'anno prossimo ma per il prossimo decennio, né l'andamento dei traffici e dei fabbisogni logistici conseguenti. Gli andamenti passati non aiutano a prevedere il futuro: possiamo dire che siamo di fronte alla ‘Grande Incertezza’, parafrasando il titolo del famoso film di Sorrentino” è il mesto incipit dell'articolo nel quale Cascetta compie un'analisi della logistica in relazione alla situazione creatasi con la pandemia. “L'impatto molto forte del Covid-19 sull'economia mondiale e ovviamente su quella italiana deve trovare logistica e trasporti pronti a sostenere la ripresa economica e sociale del nostro Paese” spiega colui che dal 1986 è il Professore Ordinario di Pianificazione dei Sistemi di Trasporto presso l'Università Federico II di Napoli, ricordando l'andamento passato: negli ultimi dieci anni, nonostante la sostanziale stagnazione del PIL, in Italia si è assistito ad una enorme crescita dell'export (+ 44.7%), dell'import (+ 27.8%), della produzione industriale (+ 18%), oltre che del turismo internazionale (+ 53,7%) e dell'e-commerce (+ 300%). “Tali trasformazioni strutturali hanno causato il *decoupling* del trasporto sia per le merci che per i passeggeri, ossia una crescita sostenuta dei traffici con tutte le modalità di trasporto a fronte della sostanziale staticità del PIL. Questo quadro risulta oggi completamente stravolto, e per affrontare ad occhi aperti la nuova situazione è necessario un cambiamento di metodo: monitoraggio assiduo dei principali indicatori economici e delle componenti del traffico e aggiornamento continuo delle politiche dei trasporti, per cui bisogna passare dai Piani ai Processi di pianificazione”. Certamente non può parlare senza cognizione di causa uno che è stato coordinatore scientifico per la redazione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e per due anni coordinatore della Struttura tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta Sorveglianza presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Per quanto riguarda gli investimenti in infrastrutture, l'esperto docente ricorda che la programmazione nazionale ha previsto investimenti per 200 miliardi, in gran parte disponibili come competenza nel bilancio dello Stato. “La disponibilità teorica di risorse non ha avuto riscontro nella spesa effettiva e nelle realizzazioni infrastrutturali per diverse ragioni; è il momento di dare una spinta decisa ad un programma nazionale di investimenti di lungo periodo che avrebbe anche una evidente funzione anticiclica e ad alta intensità di occupazione, evitando tuttavia errori del passato: un'accelerazione di opere senza una visione di sistema e senza obiettivi chiari su cosa lasciare alle prossime generazioni”. Cascetta strofina la sfera di cristallo e, pur senza riuscire a vedere né trend decisi né orizzonte temporale di una grave crisi economica globale già in atto, prende in considerazione le proposte per la Fase 2 e 3. Queste riguardano un ampio ventaglio di ricette sintetizzabili in una ‘formula magica’: maggiori sostegni a imprese e mercati piuttosto che nazionalizzazioni. “La crisi ‘virale’ ha reso evidente a tutti il ruolo strategico della logistica per la sopravvivenza stessa del Paese. Occorre fare una riflessione sulla resilienza del sistema nazionale dei trasporti, sottoposto ad una ‘tempesta perfetta’ che ne ha posto in discussione equilibri ed assetti che ne hanno caratterizzato l'evoluzione in questi ultimi anni. Siamo a un bivio: ripercorrere la strada della pubblicizzazione delle imprese o supportare la ripresa della vita e della competitività delle aziende, attraverso la costituzione di un apposito fondo di resilienza” chiarisce infine il docente dei trasporti partenopeo, lasciando chiaramente intendere di propendere per quest'ultima opzione.

"Alla logistica serve liquidità immediata"

Genova - Time-out. Il tempo è finito: o entro fine aprile affluirà liquidità nelle imprese di logistica e di trasporto oppure il sistema Italia potrebbe collassare. A far scattare l'allarme, rivolgendosi direttamente alle Istituzioni ma anche al mondo industriale e produttivo, è Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria

Genova - Time-out. Il tempo è finito: o entro fine aprile affluirà liquidità nelle imprese di logistica e di trasporto oppure il sistema Italia potrebbe collassare.

A far scattare l'allarme, rivolgendosi direttamente alle Istituzioni ma anche al mondo industriale e produttivo, è Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria: "Non è importante in questo momento - sottolinea Laghezza - l'appartenenza o meno ad associazioni e persino a partiti o movimenti. È invece indispensabile un bagno di sano realismo. Il settore logistico, secondo solo a quello sanitario, sta mantenendo in vita l'Italia in un momento in cui quasi tutto il resto è spento. Il crollo del Ponte Morandi - prosegue Laghezza - aveva acceso più di una lampadina sullo stato di degrado, incuria e sottovalutazione delle infrastrutture ma anche sulla fondamentale importanza dell'intero sistema portuale, logistico e di trasporto che ha nelle infrastrutture una delle sue componenti rilevanti; un sistema che rappresenta il 9% del prodotto interno lordo italiano, ma il cui ruolo strategico è sempre stato sottovalutato e forse ignorato. Oggi anche l'opinione pubblica sembra aver preso consapevolezza che se gli scaffali dei supermercati sono pieni, se viaggiano attrezzature medicali e beni di prima necessità, se l'Italia rimane connessa con il mondo lo dobbiamo alle imprese di spedizioni, logistica e trasporto che non si sono mai fermate, garantendo un servizio essenziale per la collettività".

Ma è venuto il momento di far sapere a tutti che queste aziende sono state lasciate sole, di fronte ad una situazione operativa difficilissima, a un calo di lavoro che in alcuni casi arriva al 70% e al sostanziale blocco dei pagamenti da parte di molti committenti attualmente chiusi o in difficoltà. Manca la liquidità, che per questo settore che fornisce un servizio essenziale deve seguire un canale diverso e preferenziale.

Serve quindi denaro immediato, con meccanismi automatici che non possono essere quelli del decreto Liquidità, che transitano attraverso la discrezionalità e i tempi del sistema bancario.

Il flusso deve essere diretto, dallo Stato o dalla Cassa depositi e prestiti, e deve alimentare le aziende in tempi brevissimi, se non si vuole che l'Italia si fermi e si disconnetta dal resto del mondo: "Si insediano ad ogni livello commissioni di esperti per la ripartenza (per altro prive di rappresentanti del nostro settore) quando si dovrebbe garantire come priorità - conclude Laghezza - la circolazione delle merci nel Paese. Confetra stimava a inizio aprile in 2,5 miliardi di euro il valore dei crediti immobilizzati da monetizzare immediatamente se si vuole che il sistema logistico prosegua nella sua corsa. Oggi il valore di questa zavorra che affossa le nostre imprese è ancora maggiore ed il tempo sta scadendo. Senza l'immediata approvazione e applicazione di un provvedimento ad hoc dedicato alla logistica, un provvedimento che entro fine aprile garantisca liquidità attraverso meccanismi automatici e forme di ristoro e supporto al settore, i motori rischiano di spegnersi e con essi la possibilità dell'Italia di ripartire".

Albertini (Anama): “La nuova Alitalia punti sul trasporto merci”

Milano – “È importante che la nuova Alitalia sia costituita valorizzandone la funzione di vettore di trasporto merci”. È questa la richiesta fatta da Anama, l’associazione nazionale agenti merci aeree, “costola” di Fedespediti e aderente a Confetra, che – con una lettera ai ministeri di Economia, Sviluppo economico, Infrastrutture e dei Trasporti – si è offerta di “dare il proprio contributo in questa fase embrionale di ristrutturazione della compagnia aerea, aprendo a un confronto sul tema”. All’art. 79 del ‘Decreto Cura Italia’, infatti, è prevista la creazione di una “nuova Alitalia” interamente controllata dal Mef o controllata da una società a prevalente partecipazione pubblica anche indiretta.

“La strategicità del trasporto merci nel settore aereo è nei dati: rappresenta circa il 2% del volume delle merci trasportate in tutte le modalità, a cui però corrisponde una quota rilevante del valore economico complessivo – afferma il **presidente di Anama, Alessandro Albertini** -. Per le sole esportazioni verso Paesi extra Ue parliamo di circa il 26% del valore economico (Position Paper Cargo Aereo e I studio Osservatorio Cargo Aereo), e per l’Italia le esportazioni contano circa il 30% del Pil. Il cargo aereo è fondamentale anche nell’import, in particolare nelle filiere dell’elettronica, della meccanica e della farmaceutica”. Albertini aggiunge: “Come spedizionieri aerei che gestiscono quotidianamente l’import-export del Paese, crediamo che sia necessario che questa funzione venga esplicitata a partire dall’attuale fase costitutiva, dedicando ampio spazio al trasporto merci nello Statuto e nell’oggetto sociale della nuova Alitalia. La crisi in atto mostra ancor di più l’importanza di avere un sistema di trasporto merci via aerea attivo, efficiente e a servizio del Paese: il cargo aereo è l’unica modalità di trasporto che consente di raggiungere in un breve lasso di tempo i mercati di destinazione finale”. Albertini conclude che “in passato la strategicità del cargo aereo per Alitalia non è stata considerata in modo adeguato, per questo crediamo che sia essenziale rivendicarlo ora con forza. Avere una Alitalia forte nel cargo darebbe maggiore competitività per i nostri prodotti esportati, e genererebbe ricchezza per il Paese perché le merci viaggerebbero da / per aeroporti italiani”.

Alitalia deve puntare sul trasporto merci. La proposta di Anama

L'Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree ha scritto una lettera aperta ai ministeri dell'Economia, dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture e dei Trasporti

La nuova **Alitalia** dovrà valorizzare la funzione di vettore di trasporto merci. È questa la convinzione che **Anama** (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione aerea di Fedespedi e aderente a Confetra) ha argomentato in una lettera aperta indirizzata al ministero dell'Economia, al ministero dello Sviluppo Economico, al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Obiettivo dell'associazione: offrire il proprio contributo in questa fase embrionale di ristrutturazione della compagnia aerea, aprendo a un confronto sul tema. All'art. 79 del "Decreto Cura Italia", infatti, è prevista la creazione di una "nuova Alitalia" interamente controllata dal MEF o controllata da una società a prevalente partecipazione pubblica anche indiretta.

Il presidente di Anama, **Alessandro Albertini** afferma: "La strategicità del trasporto merci nel settore aereo è nei dati: rappresenta circa il 2% del volume delle merci trasportate in tutte le modalità, a cui però corrisponde una quota rilevante del valore economico complessivo. Per le sole esportazioni verso Paesi extra Eu parliamo di circa il 26% del valore economico (Position Paper Cargo Aereo e I studio Osservatorio Cargo Aereo), e per l'Italia le esportazioni contano circa il 30% del Pil. Il cargo aereo è fondamentale anche nell'import, in particolare nelle filiere dell'elettronica, della meccanica e della farmaceutica. Per questo come spedizionieri aerei che gestiscono quotidianamente l'import-export del Paese, crediamo che sia necessario che questa funzione venga esplicitata a partire dall'attuale fase costitutiva, dedicando ampio spazio al trasporto merci nello Statuto e nell'oggetto sociale della nuova Alitalia. La crisi in atto mostra ancor di più l'importanza di avere un sistema di trasporto merci via aerea attivo, efficiente e a servizio del Paese: il cargo aereo è l'unica modalità di trasporto che consente di raggiungere in un breve lasso di tempo i mercati di destinazione finale".

"In passato la strategicità del cargo aereo per Alitalia non è stata considerata in modo adeguato, aggiunge Albertini, per questo crediamo che sia essenziale rivendicarlo ora con forza. Avere una Alitalia forte nel cargo darebbe maggiore competitività per i nostri prodotti esportati, e genererebbe ricchezza per il Paese perché le merci viaggierebbero da / per aeroporti italiani. Per questo, conclude Albertini, crediamo anche che la nuova Alitalia dovrebbe essere una compagnia dedicata ai voli di lungo raggio con una flotta potenziata da velivoli all cargo, come i player mondiali tradizionali. Le rotte nazionali ed europee sono già coperte dalle low cost che risultano più competitive nei voli brevi e così sarà anche dopo la crisi. Per le compagnie tradizionali i voli remunerativi sono quelli a lungo raggio. Il cargo aereo funziona proprio sulle rotte lunghe poiché è residuale la quota di merci che viaggia per via aerea all'interno del mercato nazionale ed europeo".

Anama chiede al Governo aerei all-cargo per la nuova Alitalia

È importante che la nuova Alitalia sia costituita valorizzandone la funzione di vettore di trasporto merci. La richiesta arriva da Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione aerea di Fedespediti e aderente a Confetra) con una lettera indirizzata al Ministero dell'Economia, al Ministero dello Sviluppo Economico, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'obiettivo dell'associazione è quello di offrire il proprio contributo in questa fase embrionale di ristrutturazione della compagnia aerea, aprendo a un confronto sul tema. All'art. 79 del 'Decreto Cura Italia', infatti, è prevista la creazione di una 'nuova Alitalia' interamente controllata dal Ministero dell'economia o controllata da una società a prevalente partecipazione pubblica anche indiretta.

Il Presidente di Anama, Alessandro Albertini, a questo proposito afferma: "La strategicità del trasporto merci nel settore aereo è nei dati: rappresenta circa il 2% del volume delle merci trasportate in tutte le modalità, a cui però corrisponde una quota rilevante del valore economico complessivo. Per le sole esportazioni verso Paesi extra Ue parliamo di circa il 26% del valore economico e per l'Italia le esportazioni contano circa il 30% del Pil. Il cargo aereo è fondamentale anche nell'import, in particolare nelle filiere dell'elettronica, della meccanica e della farmaceutica. Per questo come spedizionieri aerei che gestiscono quotidianamente l'import-export del Paese, crediamo che sia necessario che questa funzione venga esplicitata a partire dall'attuale fase costitutiva, dedicando ampio spazio al trasporto merci nello Statuto e nell'oggetto sociale della nuova Alitalia. La crisi in atto mostra ancor di più l'importanza di avere un sistema di trasporto merci via aerea attivo, efficiente e a servizio del Paese: il cargo aereo è l'unica modalità di trasporto che consente di raggiungere in un breve lasso di tempo i mercati di destinazione finale."

L'analisi di Albertini passa poi a ricordare che "in passato la strategicità del cargo aereo per Alitalia non è stata considerata in modo adeguato, per questo crediamo che sia essenziale rivendicarlo ora con forza. Avere una Alitalia forte nel cargo darebbe maggiore competitività per i nostri prodotti esportati e genererebbe ricchezza per il Paese perché le merci viaggerebbero da e per aeroporti italiani."

In conclusione il presidente di Anama afferma: "Crediamo che la nuova Alitalia debba essere una compagnia dedicata ai voli di lungo raggio con una flotta potenziata da velivoli all cargo, come i player mondiali tradizionali. Le rotte nazionali ed europee sono già coperte dalle low cost che risultano più competitive nei voli brevi e così sarà anche dopo la crisi. Per le compagnie tradizionali i voli remunerativi sono quelli a lungo raggio. Il cargo aereo funziona proprio sulle rotte lunghe poiché è residuale la quota di merci che viaggia per via aerea all'interno del mercato nazionale ed europeo."

ANAMA evidenzia la necessità che nella nuova Alitalia sia valorizzata la funzione di vettore di trasporto merci

Albertini: darebbe maggiore competitività per i nostri prodotti esportati e genererebbe ricchezza per il Paese

inforMARE - L'Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree (ANAMA), per fornire un proprio contributo in questa fase embrionale di ristrutturazione dell'Alitalia, ha inviato una lettera ai ministeri dell'Economia, dello Sviluppo economico e delle Infrastrutture e dei trasporti in cui ha evidenziato l'importanza che la nuova compagnia aerea, la cui creazione - come società interamente controllata dal MEF o controllata da un'azienda a prevalente partecipazione pubblica anche indiretta - è prevista all'articolo 79 del decreto-legge "Cura Italia", sia costituita valorizzandone la funzione di vettore di trasporto merci

«La strategicità del trasporto merci nel settore aereo - ha sottolineato il presidente di ANAMA, Alessandro Albertini - è nei dati: rappresenta circa il 2% del volume delle merci trasportate in tutte le modalità, a cui però corrisponde una quota rilevante del valore economico complessivo. Per le sole esportazioni verso Paesi extra UE - ha spiegato Albertini - parliamo di circa il 26% del valore economico (Position Paper Cargo Aereo e I studio Osservatorio Cargo Aereo), e per l'Italia le esportazioni contano circa il 30% del Pil. Il cargo aereo è fondamentale anche nell'import, in particolare nelle filiere dell'elettronica, della meccanica e della farmaceutica. Per questo come spedizionieri aerei che gestiscono quotidianamente l'import-export del Paese - ha aggiunto Albertini - crediamo che sia necessario che questa funzione venga esplicitata a partire dall'attuale fase costitutiva, dedicando ampio spazio al trasporto merci nello Statuto e nell'oggetto sociale della nuova Alitalia. La crisi in atto mostra ancor di più l'importanza di avere un sistema di trasporto merci via aerea attivo, efficiente e a servizio del Paese: il cargo aereo è l'unica modalità di trasporto che consente di raggiungere in un breve lasso di tempo i mercati di destinazione finale».

«In passato - ha osservato il presidente di ANAMA - la strategicità del cargo aereo per Alitalia non è stata considerata in modo adeguato, per questo crediamo che sia essenziale rivendicarlo ora con forza. Avere una Alitalia forte nel cargo darebbe maggiore competitività per i nostri prodotti esportati, e genererebbe ricchezza per il Paese perché le merci viaggierebbero da / per aeroporti italiani».

«Per questo - ha concluso Albertini - crediamo anche che la nuova Alitalia dovrebbe essere una compagnia dedicata ai voli di lungo raggio con una flotta potenziata da velivoli all cargo, come i player mondiali tradizionali. Le rotte nazionali ed europee sono già coperte dalle low cost che risultano più competitive nei voli brevi e così sarà anche dopo la crisi. Per le compagnie tradizionali i voli remunerativi sono quelli a lungo raggio. Il cargo aereo funziona proprio sulle rotte lunghe poiché è residuale la quota di merci che viaggia per via aerea all'interno del mercato nazionale ed europeo».

ART: “Trasporti, segnali di ripresa. Si paghino pure i contributi”. Il coraggio di essere miopi / Il caso

22 Aprile 2020 - Vito de Ceglia

Roma – Un decina di righe che sicuramente scateneranno un vero putiferio. Sono riportate nero su bianco sul sito dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti, meglio conosciuta con l’acronimo ART, secondo la quale l’emergenza Sars-Covid-19 nel nostro Paese ha fatto sfracelli, eccetto che per un settore: il trasporto. Quel settore che ART, dall’alto della sua autorità, dovrebbe preservare. Invece, come è riportato sul suo sito, “l’emergenza ha prodotto effetti anche sulla libera circolazione di persone e merci. Tuttavia, proprio nei trasporti, prima che in altri settori, sono attesi segnali di ripresa in ragione della funzione essenziale di servizio a favore di imprese, utenti e passeggeri”. Probabilmente, nei pianti alti di ART non hanno sentito in queste settimane il grido di allarme di tutte le associazioni di categoria del macro-cosmo dei trasporti – ferro, gomma, mare – che denunciano ai quattro venti che sono migliaia le imprese al collasso, tantissime rischiano il fallimento. Perché il nostro Paese, a parte i servizi essenziali e di prima necessità, è in lockdown da settimane. ART, a quanto pare non è consapevole di tutto ciò, visto che riporta ancora sul suo sito che “non essendo stati disposti per legge provvedimenti che differiscano o sospendano la richiesta di versamento del contributo annuale, si dà avviso che nella sezione “[Contributo per il funzionamento](#)” anno 2020 del sito *web* sono pubblicate le informazioni per la dichiarazione e il versamento del contributo relativo al corrente anno dovuto dagli operatori economici del settore del trasporto, con prima scadenza il 30 aprile”. Non è uno scherzo, è tutto vero. La prima associazione a sentire puzza di bruciato è stata Confetra che, con un post su twitter, ha scritto incredula: “In Italia tutti gli oneri fiscali ed amministrativi, per tutte le imprese, sono stati rinviati dal DL Cura Italia. Tranne la gabella per ART. Complimenti!”. A stretto giro, è scesa in campo anche Raffaella Paita, capo gruppo di Italia Viva in Commissione Trasporti alla Camera: “Non è chiaro su quali basi l’Autorità per la Regolazione dei Trasporti intraveda i ‘segnali di ripresa’ all’interno del settore che giustificano la conferma dell’annuale ‘contributo per il funzionamento’. Paita ha ribadito un concetto, chiaro a tutti, eccetto che ad ART: “La circolazione e le attività del trasporto al momento sono bloccate. Le incertezze che gravano sulla ripresa non offrono alcuna garanzia rispetto a una imminente recupero. L’unica certezza è che molte imprese sono già in ginocchio a causa della paralisi economica. Ci pare per questo doveroso sospendere, anziché confermare, il contributo richiesto dall’autorità che dovrà essere sostenuta, per le sue importanti funzioni, direttamente dallo Stato”. In attesa che ART si ravveda, è probabile che nelle prossime ore piovono sul Lingotto di Torino, dove risiede l’Autorità, fiumi di critiche. Perché il Covid-19 c’è, esiste ancora, e i suoi effetti saranno devastanti per mesi e anni. Ma per ART i trasporti sono in ripresa. Non è uno scherzo, è tutto vero!

Trasporto e logistica, Confetra lancia l'allarme: "Subito un sostegno, o si ferma il Paese"

Il settore della logistica è il più interessato al fenomeno delle cooperative «usa e getta» Guadagni crollati, costi aumentati, e i committenti che non pagano: le aziende che hanno garantito i rifornimenti durante il lockdown non ce la fanno più

“Un disastro: siamo rimasti attivi, garantendo l’approvvigionamento del Paese in queste settimane difficili, ma con il crollo dei volumi di lavoro e il ritardo dei pagamenti da parte delle imprese si rischia la distruzione della filiera della logistica, un sistema che rappresenta il 9 per cento del Pil italiano e mobilita 1,5 milioni di posti di lavoro diretti e 1 milione di attivi indiretti nell’indotto nelle 95mila aziende attive. E secondo stime affidabili, in autunno si rischia di bruciare 300mila impieghi”. Questo è il grido di dolore lanciato da Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica. Che chiede al governo provvedimenti immediati per evitare il collasso del sistema dei trasporti di merci, con conseguenze gravissime per il Paese.

La fotografia della situazione è impietosa per un settore di cui si parla poco, ma che ha garantito durante l’emergenza in rifornimenti ai supermercati e molto altro. Nel complesso, spiega Russo, i volumi dell’attività nei mesi di marzo e aprile si sono ridotti del 40%, con punte inferiori nella portuali (-20%, ma il peggio deve arrivare) e picchi nel rifornimento degli esercizi commerciali (-65%, al netto dell’ecommerce), del trasporto ferroviario (-40%), delle spedizioni internazionali (-50%), del trasporto cargo aereo (-70%) e dell’autotrasporto (-50%). Contemporaneamente, mentre in molti settori il crollo dell’attività è stato compensato parzialmente (come per il commercio al dettaglio o gli alberghi) dalla chiusura delle strutture, le aziende della logistica hanno dovuto tenere in piedi tutte le loro strutture, dovendo quindi sopportare elevati costi fissi per il personale, i mezzi e i magazzini. E infine bisogna fare i conti anche con il sostanziale blocco dei pagamenti da parte di molti committenti, attualmente chiusi o in difficoltà economica.

“Le misure varate dal governo? Per noi sono state del tutto inutili - spiega il direttore generale Confetra - a noi che continuiamo a lavorare non serve a nulla né il rafforzamento degli ammortizzatori sociali né la possibilità di avere liquidità attraverso prestiti bancari. A parte il fatto che per averli ci vogliono tempi lunghi, non vogliamo indebitarci. A noi serve un sostegno immediato per impedire la chiusura delle nostre imprese”. La prima richiesta di Confetra è quella di un Fondo nazionale per ristorare le imprese dal crollo del fatturato. La seconda è una forte riduzione del costo del lavoro, visto che si tratta di un settore a forte intensità di lavoro. Terzo, permettere di incassare almeno il 50% delle fatture non pagate dai committenti attraverso un’operazione di factoring su scala nazionale. “Stimiamo che a inizio aprile il valore dei crediti immobilizzati a nostro favore ammonti a 2,5 miliardi di euro, e sempre più aziende che utilizzano i nostri servizi annunciano il posticipo dei pagamenti - afferma Russo - senza un’operazione per permetterci di monetizzare immediatamente si rischia di far saltare del tutto il sistema della logistica. Ma se ci fermiamo noi, che siamo l’infrastruttura ‘dimenticata’ ma indispensabile dell’economia italiana, si ferma anche il Paese”.

Per adesso, denuncia Confetra, il governo non sembra affatto aver colto la gravità della situazione. Anzi: per il direttore generale Russo è davvero discutibile che nella Commissione guidata da Colao non sia presente alcun esperto del settore della logistica, e che la stessa task force non abbia mai ritenuto di consultare le aziende.

L'Authority dei trasporti non fa sconti per il 2020; Confetra all'attacco

Fra l'Autorità di Regolazione dei trasporti e il mondo della logistica merci italiana torna a salire la tensione. L'authority torinese ha pubblicato sul proprio portale web una comunicazione intitolata "Contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti – anno 2020" e il seguente messaggio: "In Italia, l'emergenza Sars-Covid-19 produce effetti anche sulla libera circolazione di persone e merci. Tuttavia, proprio nei trasporti, prima che in altri settori, sono attesi segnali di ripresa in ragione della funzione essenziale di servizio a favore di imprese, utenti e passeggeri".

Fatta questa premessa l'authority aggiunge: "Non essendo stati disposti per legge provvedimenti che differiscano o sospendano la richiesta di versamento del contributo annuale, si dà avviso che nella sezione "Contributo per il funzionamento" anno 2020 del sito *web* sono pubblicate le informazioni per la dichiarazione e il versamento del contributo relativo al corrente anno dovuto dagli operatori economici del settore del trasporto, con prima scadenza il 30 aprile p.v."

Insomma le aziende del settore trasporti non hanno scuse e devono pagare la consueta quota annuale.

Confetra, però, è già sul piede di guerra e su Twitter ha postato il seguente commento: "In Italia tutti gli oneri fiscali e amministrativi, per tutte le imprese, rinviati dal DL Cura Italia. Tranne la gabella per l'Art. Complimenti!". In partenza anche una lettera di contestazione indirizzata al Ministero dei Trasporti, alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e alla stessa authority.

Trasporto e logistica, Confetra lancia l'allarme: "Subito un sostegno, o si ferma il Paese"

Il settore della logistica è il più interessato al fenomeno delle cooperative «usa e getta»

Guadagni crollati, costi aumentati, e i committenti che non pagano: le aziende che hanno garantito i rifornimenti durante il lockdown non ce la fanno più

roberto giovannini

“Un disastro: siamo rimasti attivi, garantendo l’approvvigionamento del Paese in queste settimane difficili, ma con il crollo dei volumi di lavoro e il ritardo dei pagamenti da parte delle imprese si rischia la distruzione della filiera della logistica, un sistema che rappresenta il 9 per cento del Pil italiano e mobilita 1,5 milioni di posti di lavoro diretti e 1 milione di attivi indiretti nell’indotto nelle 95mila aziende attive. E secondo stime affidabili, in autunno si rischia di bruciare 300mila impieghi”. Questo è il grido di dolore lanciato da Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica. Che chiede al governo provvedimenti immediati per evitare il collasso del sistema dei trasporti di merci, con conseguenze gravissime per il Paese.

La fotografia della situazione è impietosa per un settore di cui si parla poco, ma che ha garantito durante l’emergenza in rifornimenti ai supermercati e molto altro. Nel complesso, spiega Russo, i volumi dell’attività nei mesi di marzo e aprile si sono ridotti del 40%, con punte inferiori nella portuali (-20%, ma il peggio deve arrivare) e picchi nel rifornimento degli esercizi commerciali (-65%, al netto dell’ecommerce), del trasporto ferroviario (-40%), delle spedizioni internazionali (-50%), del trasporto cargo aereo (-70%) e dell’autotrasporto (-50%). Contemporaneamente, mentre in molti settori il crollo dell’attività è stato compensato parzialmente (come per il commercio al dettaglio o gli alberghi) dalla chiusura delle strutture, le aziende della logistica hanno dovuto tenere in piedi tutte le loro strutture, dovendo quindi sopportare elevati costi fissi per il personale, i mezzi e i magazzini. E infine bisogna fare i conti anche con il sostanziale blocco dei pagamenti da parte di molti committenti, attualmente chiusi o in difficoltà economica.

“Le misure varate dal governo? Per noi sono state del tutto inutili - spiega il direttore generale Confetra - a noi che continuiamo a lavorare non serve a nulla né il rafforzamento degli ammortizzatori sociali né la possibilità di avere liquidità attraverso prestiti bancari. A parte il fatto che per averli ci vogliono tempi lunghi, non vogliamo indebitarci. A noi serve un sostegno immediato per impedire la chiusura delle nostre imprese”. La prima richiesta di Confetra è quella di

un Fondo nazionale per ristorare le imprese dal crollo del fatturato. La seconda è una forte riduzione del costo del lavoro, visto che si tratta di un settore a forte intensità di lavoro. Terzo, permettere di incassare almeno il 50% delle fatture non pagate dai committenti attraverso un'operazione di factoring su scala nazionale. “Stimiamo che a inizio aprile il valore dei crediti immobilizzati a nostro favore ammonti a 2,5 miliardi di euro, e sempre più aziende che utilizzano i nostri servizi annunciano il posticipo dei pagamenti - afferma Russo - senza un'operazione per permetterci di monetizzare immediatamente si rischia di far saltare del tutto il sistema della logistica. Ma se ci fermiamo noi, che siamo l'infrastruttura 'dimenticata' ma indispensabile dell'economia italiana, si ferma anche il Paese”.

Per adesso, denuncia Confetra, il governo non sembra affatto aver colto la gravità della situazione. Anzi: per il direttore generale Russo è davvero discutibile che nella Commissione guidata da Colao non sia presente alcun esperto del settore della logistica, e che la stessa task force non abbia mai ritenuto di consultare le aziende



ART

Autorità
di Regolazione
dei Trasporti

22 Aprile 2020 — News

J'accuse

Confetra contro la gabella ad ART

“In Italia tutti gli oneri fiscali ed amministrativi, per tutte le imprese, sono stati rinviati dal DL Cura Italia. Tranne la gabella per ART. Complimenti”.

Confetra ha commentato così la decisione dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti di chiedere il versamento del contributo annuale per il funzionamento.

Sul proprio sito on line, l’Autorità ha infatti scritto che “l’emergenza SARS-COVID-19 produce effetti anche sulla libera circolazione di persone e merci. Tuttavia, proprio nei trasporti, prima che in altri settori, sono attesi segnali di ripresa in ragione della funzione essenziale di servizio a favore di imprese, utenti e passeggeri”.

In ragione di ciò, e non essendo stati disposti per legge provvedimenti che differiscano o sospendano la richiesta di versamento del contributo, l’ART ha pubblicato in una apposita sezione le informazioni per la dichiarazione e il pagamento di quanto dovuto dagli operatori economici del settore del trasporto, con prima scadenza il 30 aprile.

L’Autorità è stata istituita nel 2011, è competente nel settore dei trasporti e dell’accesso alle relative infrastrutture ed è finanziata con un contributo versato dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati in misura non superiore all’uno per mille del fatturato dell’ultimo esercizio.

Task force Coronavirus, trasporti assenti

Morena Pivetti

Commissioni su commissioni di esperti e consulenti per l'emergenza Coronavirus. Se ne è perso il conto, forse siamo a quota sette se conteggiamo anche quelle istituite dai singoli ministri, oltre a quelle alle dipendenze dirette della Presidenza del Consiglio. **Eppure, uno, dicasi almeno uno esperto di trasporti e logistica non si è trovato.** Non c'è. Neppure nell'ultima nata, la **Commissione diretta dal supermanager Vittorio Colao**, quella da cui tutti si aspettano le soluzioni per la fase 2, se ne trova traccia.

Nonostante i trasporti siano il settore più esposto, il più delicato per poter dare il “rompete le righe” e uscire dal lockdown. Quello che pone i rebus più difficili da risolvere per ripartire in sicurezza – sia che parliamo di autobus e metropolitane che di treni, aerei e traghetti – e garantire la mobilità dei cittadini: come organizzare e mantenere il distanziamento sociale su mezzi di trasporto che, per definizione, sono “collettivi” e “di massa”?

Si interroga il sindaco di Londra, Sadiq Khan, e propone alle altre metropoli del mondo di lavorare insieme per trovare le soluzioni migliori, si interrogano il sindaco di New York, Bill de Blasio, come il sindaco di Milano, Giuseppe Sala. Si lascia tutto ai singoli amministratori, ognuno per sé, in ordine sparso? Oppure si predispongono linee guida nazionali? Allora com'è che nessun esperto o manager dei trasporti, è stato direttamente chiamato a partecipare?

Il settore, lato passeggeri e trasporto di persone, è anche il più colpito, meglio sarebbe dire devastato, sotto il profilo economico, quello che avrà bisogno della più imponente iniezione di risorse statali per non morire. Aziende pubbliche e private, ferroviarie e di bus, compagnie aeree e aeroporti, linee marittime e porti non fa molta differenza. Anche su questo aspetto non si è acceso, per ora, un faro vero e proprio. Torniamo alla Commissione Colao, esaminiamo la composizione, i titoli dei 17 prescelti: ampio ventaglio di competenze, di tutto un po', con prevalenza di economisti, teorici e di business administration, e statistici, anche sociali, consulenti d'impresa, innovatori tecnologici, e ancora commercialisti e revisori contabili, tecnici di diritto del lavoro, sociologi e financo esperti di disabilità, salute mentale e dipendenze patologiche.

Ma esperti di trasporti e mobilità, manager di imprese del settore, che conoscono bene i problemi e possono suggerire soluzioni innovative, no, nessuno. Eppure, esistono, sia gli uni che gli altri. Il nodo del trasporto è il più complesso da sciogliere, quello attorno a cui, stando alle indiscrezioni di stampa, ruotano parecchie delle riflessioni della Commissione Colao per tornare a una “nuova normalità” e a riaprire le imprese. Chissà come, perché e da chi sono stati dimenticati....

Confetra si dissocia dalla protesta di Trasportounito

Il 21 aprile 2020, l'associazione degli autotrasportatori Trasportounito ha annunciato l'avvio di non ancora precisate proteste sulle strade perché il Governo non sta affrontando con urgenza i problemi dell'autotrasporto, primo tra tutti quello della mancanza di liquidità. Qualche organo di stampa ha parlato di "fermo", anche se nel comunicato non viene citato questo termine. Comunque, il comunicato di Trasportounito non è piaciuto alla confederazione cui l'associazione aderisce, ossia Confetra, che la mattina del 22 aprile ha scritto su Twitter: "La Confederazione **Confetra non condivide toni e contenuti della comunicazione di Trasporto Unito**. Siamo impegnati a rappresentare con vigore, in queste drammatiche settimane, le istanze dell'industria logistica. Non servono né minacce né strepiti per svolgere al meglio questo lavoro".

Anche Conftrasporto è intervenuta sull'annuncio di Trasportounito con una dichiarazione del vicepresidente Paolo Uggè diffusa nel tardo pomeriggio del 21 aprile: "Avevamo ipotizzato che le **situazioni di disagio avrebbero potuto innescare manifestazioni di protesta** organizzate da chi già nel passato aveva tentato di strumentalizzare il movimento dei forconi per proprie convenienze. Oggi si apprende che già dalla prossima settimana, venendo meno ai protocolli sull'autoregolamentazione delle iniziative di protesta, il tentativo di strumentalizzare è partito".

Uggè precisa che "Le federazioni di settore responsabili non proclameranno alcuna iniziativa di fermo", aggiungendo però che "**proteste spontanee potrebbero verificarsi**. Il Governo dovrebbe rispondere nei tempi più rapidi possibili all'emanazione di alcuni provvedimenti annunciati (costi della sicurezza, tempi di pagamento, interventi sui pedaggi autostradali, riduzione di tempi di lavoro per il personale viaggiante) oltre ad attuare gli interventi necessari ad assicurare la liquidità alle imprese, che è un problema universale per il mondo imprenditoriale".

Trasporto e logistica, Confetra lancia l'allarme: "Subito un sostegno, o si ferma il Paese"

Guadagni crollati, costi aumentati, e i committenti che non pagano: le aziende che hanno garantito i rifornimenti durante il lockdown non ce la fanno più

ROBERTO GIOVANNINI

“Un disastro: siamo rimasti attivi, garantendo l’approvvigionamento del Paese in queste settimane difficili, ma con il crollo dei volumi di lavoro e il ritardo dei pagamenti da parte delle imprese si rischia la distruzione della filiera della logistica, un sistema che rappresenta il 9 per cento del Pil italiano e mobilita 1,5 milioni di posti di lavoro diretti e 1 milione di attivi indiretti nell’indotto nelle 95mila aziende attive. E secondo stime affidabili, in autunno si rischia di bruciare 300mila impieghi”. Questo è il grido di dolore lanciato da Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica. Che chiede al governo provvedimenti immediati per evitare il collasso del sistema dei trasporti di merci, con conseguenze gravissime per il Paese. La fotografia della situazione è impietosa per un settore di cui si parla poco, ma che ha garantito durante l’emergenza in rifornimenti ai supermercati e molto altro. Nel complesso, spiega Russo, i volumi dell’attività nei mesi di marzo e aprile si sono ridotti del 40%, con punte inferiori nella portuali (-20%, ma il peggio deve arrivare) e picchi nel rifornimento degli esercizi commerciali (-65%, al netto dell’e-commerce), del trasporto ferroviario (-40%), delle spedizioni internazionali (-50%), del trasporto cargo aereo (-70%) e dell’autotrasporto (-50%). Contemporaneamente, mentre in molti settori il crollo dell’attività è stato compensato parzialmente (come per il commercio al dettaglio o gli alberghi) dalla chiusura delle strutture, le aziende della logistica hanno dovuto tenere in piedi tutte le loro strutture, dovendo quindi sopportare elevati costi fissi per il personale, i mezzi e i magazzini. E infine bisogna fare i conti anche con il sostanziale blocco dei pagamenti da parte di molti committenti, attualmente chiusi o in difficoltà economica. “Le misure varate dal governo? Per noi sono state del tutto inutili - spiega il direttore generale Confetra - a noi che continuiamo a lavorare non serve a nulla né il rafforzamento degli ammortizzatori sociali né la possibilità di avere liquidità attraverso prestiti bancari. A parte il fatto che per averli ci vogliono tempi lunghi, non vogliamo indebitarci. A noi serve un sostegno immediato per impedire la chiusura delle nostre imprese”. La prima richiesta di Confetra è quella di un Fondo nazionale per ristorare le imprese dal crollo del fatturato. La seconda è una forte riduzione del costo del lavoro, visto che si tratta di un settore a forte intensità di lavoro. Terzo, permettere di incassare almeno il 50% delle fatture non pagate dai committenti attraverso un’operazione di factoring su scala nazionale. “Stimiamo che a inizio aprile il valore dei crediti immobilizzati a nostro favore ammonta a 2,5 miliardi di euro, e sempre più aziende che utilizzano i nostri servizi annunciano il posticipo dei pagamenti - afferma Russo - senza un’operazione per permetterci di monetizzare immediatamente si rischia di far saltare del tutto il sistema della logistica. Ma se ci fermiamo noi, che siamo l’infrastruttura ‘dimenticata’ ma indispensabile dell’economia italiana, si ferma anche il Paese”. Per adesso, denuncia Confetra, il governo non sembra affatto aver colto la gravità della situazione. Anzi: per il direttore generale Russo è davvero discutibile che nella Commissione guidata da Colao non sia presente alcun esperto del settore della logistica, e che la stessa task force non abbia mai ritenuto di consultare le aziende.

TRASPORTO MERCI

LA NUOVA ALITALIA

L'appello della logistica per una compagnia cargo che aiuti l'export

Tra gli operatori della logistica circola una battuta: «Perché dobbiamo esportare chiedendo ospitalità a Lufthansa, Air France o a Klm? Il cargo merci dovrà essere un pilastro del piano industriale della nuova Alitalia». Detto fatto, Alessandro Albertini, presidente di Anama (Associazione nazionale agenti merci aeree, sezione aerea di Fedespedi e aderente a Confetra), ha scritto nei giorni scorsi una lettera ai ministri dell'Economia (Roberto Gualtieri), dello Sviluppo economico (Stefano Patuanelli) e dei Trasporti (Paola De Micheli) per lanciare un appello: «Il cargo aereo rappresenta il 26% del valore economico dell'export extra Ue: è fondamentale che la nuova Alitalia supporti le nostre imprese nell'import/export». E al Sole 24 Ore Albertini indica quali rotte potrebbero essere le più remunerative per un'Alitalia che volesse puntare, diversamente dal passato, anche sullo sviluppo del traffico cargo: New York, Shanghai, Honk Kong, Seul, Tokyo e Chicago.

Una posizione pienamente sostenuta da Silvia Moretto, vice presidente vicaria di Confetra e leader degli spedizionieri internazionali: «Vista la grande attenzione con la quale la ministra De Micheli sta seguendo i dossier relativi alla logistica, ci siamo rivolti a lei, oltre che al ministro Patuanelli, affinché il piano industriale della costituenda nuova Alitalia dedichi una parte importante al cargo. Avere un vettore nazionale a sostegno delle esportazioni italiane, ad esempio, sarebbe un asset trasportistico fondamentale al servizio anche del nostro Made in Italy».



Spedizionieri.
 Silvia Moretto è vice presidente vicaria Confetra e presidente di Fedespedi

Il punto di partenza è l'art. 79 del decreto Cura Italia, che prevede la creazione di una nuova Alitalia interamente controllata dal Mef o controllata da una società a prevalente partecipazione pubblica anche indiretta. Ecco perché le imprese della logistica si rivolgono direttamente al governo. Spiega Albertini: «La strategicità del trasporto merci nel settore aereo è nei dati: rappresenta circa il 2% del volume delle merci trasportate in tutte le modalità, a cui però corrisponde una quota rilevante del valore economico complessivo (tra le merci tipiche del cargo aereo ci sono, per esempio, i beni lusso, ndr). Per le sole esportazioni verso Paesi extra Ue parliamo di circa il 26% del valore economico, e per l'Italia le esportazioni contano circa il 30% del Pil».

Il cargo aereo è fondamentale anche nell'import, in particolare nelle filiere dell'elettronica, della meccanica e della farmaceutica. «Per questo - continua Albertini - come spedizionieri aerei che gestiscono quotidianamente l'import/export del Paese, crediamo che sia necessario che questa funzione venga esplicitata a partire dall'attuale fase costitutiva, dedicando ampio spazio al trasporto merci nello statuto e nell'oggetto sociale della nuova Alitalia. La crisi in atto mostra ancor di più l'importanza di avere un sistema di trasporto merci via aerea attivo, efficiente e a servizio del Paese: il cargo aereo è l'unica modalità di trasporto che consente di raggiungere in un breve lasso di tempo i mercati di destinazione finale».

«In passato - prosegue il presidente di Anama - la strategicità del cargo aereo per Alitalia non è stata considerata in modo adeguato, per questo crediamo che sia essenziale rivendicarlo ora con forza. Avere una Alitalia forte nel cargo darebbe maggiore competitività per i nostri prodotti esportati, e genererebbe ricchezza per il Paese perché le merci viaggerebbero da/per aeroporti italiani».

Per questo, conclude Albertini, «crediamo anche che la nuova Alitalia dovrebbe essere una compagnia dedicata ai voli di lungo raggio con una flotta potenziata da velivoli all cargo, come i player mondiali tradizionali. Le rotte nazionali ed europee sono già coperte dalle low cost che risultano più competitive nei voli brevi e così sarà anche dopo la crisi. Per le compagnie tradizionali i voli remunerativi sono quelli a lungo raggio. Il cargo aereo funziona proprio sulle rotte lunghe poiché è residuale la quota di merci che viaggia per via aerea all'interno del mercato nazionale ed europeo».

—Marco Morino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Partita anche l'offensiva di Assiterminal e Assologistica contro l'Authority dei trasporti

Come [preannunciato ieri da SHIPPING ITALY](#), è partito l'attacco di Assiterminal contro l'Autorità di Regolazione dei Trasporti e il contributo del 2020 per il suo funzionamento.

Dopo l'esternazioni di Confetra, oggi il presidente dei terminal portuali italiani, Luca Becce, ha spedito una lettera in direzione Torino (dove l'authority ha sede) e per conoscenza a Roma (al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alla Presidenza del Consiglio dei Ministri), nella quale si legge: “Con riferimento alle recenti comunicazioni di codesta Autorità inviate a nostri associati, ci si permette di rappresentare la sorpresa derivante, in primo luogo, dal fatto che, occorra precisare ancora una volta che i terminalisti portuali esercitano un'attività economica né regolata né soggetta alle competenze di codesta spettabile Autorità”.

Poi la comunicazione aggiunge: “Va peraltro stigmatizzato quanto inopinatamente espresso da codesta Autorità sul proprio sito istituzionale in data 20 aprile u.s. relativamente alla pretesa sussistenza di ‘segnali di ripresa’ del settore dei trasporti ‘prima che in altri settori’, nonché alla relativa ‘assenza di provvedimenti governativi’ che incidano sul pagamento dei contributi. Ciò non solo evidenzia la disattenzione circa le norme di legge che andremo a richiamare, ma è a tutta evidenza smentito dal fatto che proprio il settore del trasporto e, per quanto attiene ai nostri associati, della portualità, che pure, anche nella fase emergenziale, sta ponendo in essere ogni sforzo per garantire il mantenimento delle reti essenziali dei servizi al Paese, è stato e sarà colpito in maniera drammatica dal lockdown”.

Assiterminal ricorda che nel comparto portuale, in tutti i terminal che operano per i settori crociere e traghetti, le attività si sono pressoché azzerate e in altri terminal che erogano servizi alle merci i traffici sono ridotti con previsioni di ulteriori consistenti riduzioni nei prossimi mesi, aggravata dalla diffusa crisi di liquidità.

“Occorre poi sottolineare l'inopportunità della richiesta ricevuta in ragione del fatto che L'art. 37 del d.l. 23/2020 ha previsto la proroga dei termini di tutti i procedimenti dal 15/04/2020 al 15/05/2020” prosegue Assiterminal. Che poi auspica, “in linea con la normativa citata, che codesta Autorità adotti tutte le misure necessarie per dare attuazione almeno alla suddetta sospensione dei termini, come peraltro già autorevolmente posto in essere dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e della Consob, le quali, con argomentati ragionamenti, hanno prontamente adottato delibere atte a sospendere le richieste di pagamento dei rispettivi contributi di funzionamento”.

L'offensiva dell'associazione presieduta da Becce prosegue affermando: “Sorprende che in un momento delicato come quello che si sta attraversando in ragione della crisi dovuta al Covid-19, codesta Amministrazione dello Stato ritenga prevalenti le esigenze di riscossione di contributi, la cui debenza è peraltro sub-iudice (essendo, come noto, in corso contenziosi davanti a TAR e/o Consiglio di Stato), sottraendo tempo e ulteriori risorse alle imprese che sono impegnate a garantire la continuità dei servizi e le maggiori cautele possibili per i lavoratori per gli utenti e i clienti, sopportando conseguenti ulteriori oneri. Questa prassi amministrativa pare, inoltre, essere gravemente contraria al diritto dell'Unione europea laddove, anche in virtù del Temporary Framework, adottato dalla Commissione europea, in applicazione del diritto alla salute che deve temperare la libera circolazione dei servizi e le norme in materia di concorrenza, ha previsto la sospensione di tutti i procedimenti in materia di concentrazioni e aiuti di stato (fatti salvi quelli necessari per l'emergenza Covid-19). In ragione di ciò sono stati persino sospesi i parametri di cui al Patto di Stabilità”.

Assiterminal conclude confidando che l'Authority voglia “adottare le misure necessarie per quantomeno adeguarsi al d.l. 23/2020 e sospenda i procedimenti in oggetto” e si riserva “di ricorrere tanto all'autorità giurisdizionale competente quanto alla Commissione europea”.

Nel corso della giornata si è aggiunta all'appello anche Assologistica chiedendo che si intervenga per la sospensione del contributo annuale all'Art. “Apprendiamo – con sorpresa, o forse meglio dire, con grandissimo stupore – che il contributo per il funzionamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti-ART non è stato sospeso, un contributo avversato (anche nelle sedi amministrative competenti) dal mondo confederale, che lo ha sempre ritenuto inappropriato. E questo a differenza di quanto deciso invece per i versamenti degli oneri fiscali e amministrativi per tutte le imprese rinviati dal decreto cura Cura Italia” ha affermato il presidente di Assologistica, Andrea Gentile. L'associazione vuole “un immediato intervento del ministero competente affinché si ponga rimedio a questa richiesta fuori tempo e fuori luogo, semplicemente sospendendola!”.

Covid-19, Pd contro Art: “Sospenda subito i tributi alle aziende, logistica e trasporti sono al collasso

Roma – “L’Autorità di Regolazione dei Trasporti (Art) sospenda la richiesta dei pagamenti alle imprese di trasporto e portuali, in scadenza il 30 aprile prossimo”. **E’ quanto chiedono in una nota congiunta Marco Simiani, responsabile Infrastrutture del Partito Democratico ed i capogruppo Pd delle Commissioni Trasporti di Senato e Camera, rispettivamente Vincenzo D’Arienzo e Davide Gariglio.** “Gli effetti del coronavirus stanno già causando gravi problemi a tutto il comparto della logistica e del trasporto merci. Si tratta di imprese penalizzate dalle limitazioni vigenti e che stanno registrando riduzioni di traffico mai osservate in precedenza, tanto da dover richiedere l’intervento pubblico di sospensione dei canoni demaniali e la cassa integrazione per i dipendenti. Nonostante queste criticità l’intero comparto ha continuato ad essere attivo ed a garantire alla popolazione un servizio essenziale. Chiediamo quindi una sospensione dei tributi richiesti da Art ed auspichiamo in tal senso anche un intervento diretto del Governo”, conclude la nota.

Parla Nicolini presidente Confetra

«Nei trasporti a rischio
300mila posti di lavoro»

Lenzi a pagina 6

Parla Guido Nicolini presidente di Confetra la confederazione dei trasporti e della logistica

«A rischio 300mila posti di lavoro»

Lo sfogo: «Il Dl Liquidità non basta, qui ballano 18 miliardi di fatturato»

Ecatombe

«Ulteriori debiti con le banche per
vedere forse i soldi a settembre

Forse non è chiaro al Governo in
che stato è il sistema produttivo»

Allarme

Per salva-
re impre-
se e lavo-
ratori
servireb-
be un
interven-
to da 6/7
miliardi

Beffa

Non ci
siamo
fermati
perché ci
è stato
detto che
eravamo
essenzia-
li: speria-
mo che
poi lo
ricordi-
no

MASSIMILIANO LENZI

••• 18 miliardi di fatturato e 300mila posti di lavoro. È questa l'ecatombe economica ed occupazionale che rischia il settore della logistica e del trasporto merci, un comparto che conta in Italia 95mila imprese e vale circa 85 miliardi di euro di fatturato. Con un milione e mezzo di addetti, insomma di posti di lavoro. Sulla crisi del settore - a rischio collas-

so (come gran parte dell'economia del nostro Paese) se il governo non interverrà concretamente - abbiamo intervistato Guido Nicolini, presidente di Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica. **Nicolini, l'Italia dei trasporti e della logistica è sull'orlo del baratro?** «Ad oggi, il nostro Centro Studi stima una perdita di volumi complessivi tra marzo e aprile del 40%. Mi riferi-

sco ad una media tra tutte le modalità: porti e via mare, gomma e autotrasporto, corrieri, cargo ferroviario mer-

ci, cargo aereo, spedizioni internazionali. Fino ad oggi devo riconoscere - grazie anche all'impegno della Ministra De Micheli - che il nostro Settore è stato inserito nell'articolo 61 del Decreto Cura Italia come una delle filiere produttive più colpite dai contraccolpi economici provocati dall'emergenza Covid. Abbiamo ottenuto, come tutte le imprese degli altri comparti, il differimento di un mese degli oneri fiscali e contributivi ed il supporto della Cassa Integrazione straordinaria. Detto ciò, le buone notizie si fermano qua. Ed è evidente che così non reggeremo!». **Perché non reggerete, ci dia qualche dato?**

«Le stime del Cerved, così come quelle di China Desk, segnalano uno scenario, nel migliore dei casi e con il termine dell'emergenza entro l'estate, di una contrazione del commercio internazionale tra l'Italia ed il resto del mondo attorno al 20% per il 2020. Per l'industria logistica italiana significherebbe perdere circa 90 milioni di tonnellate di merci movimentate in import ed export, 18 miliardi di fatturato, e circa 300mila esuberanti dal punto di vista occupazionale. Di fronte a questa catastrofe, certo la risposta non può essere il DL Liquidità. Ulteriori debiti con le banche e per vedere, nel migliore dei casi, i soldi tra luglio e settembre. Forse non è chiaro a tutto il Governo in che stato versino e rischi di versare per il futuro il sistema produttivo italiano, composto per il 90% da PMI e per oltre il 60% dal macro settore del Terziario e dei Servizi, tra cui la Logistica ed il Trasporto merci».

Cosa chiedete come settore al Governo per non finire sul lastrico?

«Al Governo abbiamo chiesto e chiediamo interventi

veri che impattino sul conto economico delle nostre imprese. Abbiamo fatto tre proposte concrete. Primo: un fondo nazionale gestito dal MIT per ristorare le imprese di quota parte significativa del fatturato perso rispetto allo stesso periodo del 2019. Secondo: uno strumento che ci consenta di incassare subito il 50% delle fatture, anticipateci da risorse pubbliche attraverso Cassa depositi e prestiti o Sace. Nel nostro mondo, come in tanti altri settori legati ai servizi, i pagamenti avvengono in media a 90 giorni. È ovvio che questo sistema regge se c'è denaro circolante, ma se invece tutti i nostri clienti e committenti - anche essi in comprensibile difficoltà - ci comunicano differimento dei pagamenti al terzo o quarto trimestre dell'anno, le imprese fornitrici di servizio collassano. Terza e ultima proposta: abbiamo chiesto al Governo una massiccia riduzione del costo del lavoro, attraverso la riduzione degli oneri a carico delle imprese. La Logistica è il settore Labour intensive per eccellenza: abbiamo autotrasportatori, corrieri, driver, macchinisti ferroviari, operatori di magazzino, portuali, handlers. Il costo del lavoro è la voce più gravosa dei bilanci delle nostre imprese. Proponiamo al Governo un Patto per il Lavoro: ci riduca gli oneri e noi ci impegniamo a mantenere intatti i livelli occupazionali. Con una riduzione del 40% per il biennio 2020-21».

Per fare questo quanto soldi dovrebbe mettere il Governo?

«Il Governo dovrebbe mettere tra i 6 ed i 7 miliardi di euro. Salvando così imprese e lavoratori. E salvaguardando il potere d'acquisto di questi ultimi, e quindi i consumi. Pagare 300mila CIG, NASPI o redditi di cittadinanza - per due anni - co-

sterrebbe tre volte in più, senza salvare né le imprese né il lavoro, e diffondendo precarietà ed incertezza sociale. Vedremo se al MEF vorranno ragionare di politica economica, industria e consumi, o se prevarranno banali logiche ragionieristiche».

Se il Governo non si sveglia cosa rischiate come settore?

«Guardi, noi rischiamo una doppia beffa. Ci hanno detto che noi non potevamo restare a casa, altrimenti le persone non avrebbero più trovato cibo nei supermercati, né farmaci in farmacia, né le imprese che sono state autorizzate a continuare la produzione avrebbero potuto approvvigionarsi di materie prime, energia e fare attività come importare o esportare. Abbiamo rifornito il Paese di tutto ciò che era lecito trasportare: dal gasolio per i distributori ai presidi medici per gli ospedali. Ovviamente abbiamo lavorato in perdita negli ultimi due mesi, e cioè a costi fissi immutati ma al 40% dei volumi: un bagno di sangue dal punto di vista dei bilanci delle aziende. Tra l'altro con costi aggiuntivi, sacrosanti, per implementare la sicurezza dei lavoratori: mascherine, guanti, DPI (dispositivi di protezione individuale), sanificazioni di mezzi e locali. Ora non vorremmo pagarla caro. Siamo stati leali verso il Governo ma soprattutto verso il Paese. Il prossimo DL Aprile è l'ultima chance che il Governo ha per evitare di divenire il curatore fallimentare dell'industria logistica italiana. Un'ultima cosa».

Prego, dica?

«Sappiamo tra l'altro che da giugno si rimetterà in moto la macchina delle verifiche e degli accertamenti fiscali. Speriamo che la partita venga gestita con intelligenza da Agenzia delle Entrate ed Equitalia. Speriamo».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Dpcm Fase 2: l'elenco delle misure per navi, porti e logistica

Il Governo guidato dal premier Giuseppe Conte si appresta ad approvare un ulteriore Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (Dpcm) già ribattezzato “Dpcm Fase 2” col quale saranno messe nero su bianco le regole per il progressivo riavvio delle attività in tutta l’Italia. La tanto attesa ripartenza, insomma, dopo il lockdown durato un paio di mesi i cui tratti salienti sono stati descritti in diretta televisiva.

Per ciò che riguarda il trasporto marittimo l’articolo 6 del decreto è dedicato alle navi da crociera e alle navi di bandiera estera prescrivendo quanto segue:

“1. Al fine di contrastare il diffondersi dell’emergenza epidemiologica da COVID-19, sono sospesi i servizi di crociera da parte delle navi passeggeri di bandiera italiana.

2. E’ fatto divieto a tutte le società di gestione, agli armatori e ai comandanti delle navi passeggeri italiane impiegate in servizi di crociera di imbarcare passeggeri in aggiunta a quelli già presenti a bordo, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto e sino al termine della crociera in svolgimento.
3. Assicurata l’esecuzione di tutte le misure di prevenzione sanitaria disposte dalle competenti Autorità, tutte le società di gestione, gli armatori e i comandanti delle navi passeggeri italiane impiegate in servizi di crociera provvedono a sbarcare tutti i passeggeri presenti a bordo nel porto di fine crociera qualora non già sbarcati in precedenti scali.”

Nell’allegato 8 del testo che circola in queste ore, dedicato espressamente al comparto del trasporto e della logistica, sono poi riportate le regole e le misure a cui dovranno attenersi le aziende attive nel settore.

Il titolo dell’allegato è “Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel settore del trasporto e della logistica” e vede il Ministero dei trasporti rivolgersi espressamente alle associazioni datoriali Confindustria, Confetra, Confcooperative, Confrasperto, Confartigianato, Assoport, Assaeroporti, Cna-Fita, Aicai, Anita, Asstra, Anav, Agens, Confitarma, Assarmatori, Legacoop Produzione Servizi e alle organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl e UilTrasporti.

Il testo in sostanza conferma e prolunga le disposizioni già contenute nel precedente Protocollo del 14 marzo prevedendo misure come: corretto uso e gestione dei dispositivi di protezione individuale, sanificazione e igienizzazione dei locali, dei mezzi di trasporto e dei mezzi di lavoro, installazione dispenser di idroalcolica, ecc.

“Per quanto riguarda il trasporto viaggiatori laddove sia possibile è necessario contingentare la vendita dei biglietti in modo da osservare tra i passeggeri la distanza di almeno un metro. Laddove non fosse possibile i passeggeri dovranno dotarsi di apposite protezioni (mascherine e guanti)” si legge poi nella bozza di Dcm. Le altre misure [sono quelle già anticipate nei giorni scorsi](#).

Un paragrafo è dedicato più nello specifico al settore marittimo e portuale e dispone quanto segue:

“• Evitare per quanto possibile i contatti fra personale di terra e personale di bordo e comunque mantenere la distanza interpersonale di almeno un metro. Qualora ciò non fosse possibile, il personale dovrà presentarsi con guanti e mascherina ed ogni altro ulteriore dispositivo di sicurezza ritenuto necessario.

- Al fine di assicurare la corretta e costante igiene e pulizia delle mani, le imprese forniscono al proprio personale sia a bordo sia presso le unità aziendali (uffici, biglietterie e magazzini) appositi distributori di disinfettante con relative ricariche.
- Sono rafforzati i servizi di pulizia, ove necessario anche mediante l'utilizzo di macchinari specifici che permettono di realizzare la disinfezione dei locali di bordo e degli altri siti aziendali, quali uffici, biglietterie e magazzini.
- L'attività di disinfezione viene eseguita in modo appropriato e frequente sia a bordo (con modalità e frequenza dipendenti dalla tipologia del locale) che presso gli altri siti aziendali ad opera di personale a tale scopo destinato. In particolare, a bordo delle navi la disinfezione avrà luogo durante la sosta in porto, anche in presenza di operazioni commerciali sempre che queste non interferiscano con dette operazioni. Nelle unità da passeggeri e nei locali pubblici questa riguarderà in modo specifico le superfici toccate frequentemente come pulsanti, maniglie, o tavolini e potrà essere effettuata con acqua e detergente seguita dall'applicazione di disinfettanti d'uso comune, come alcol etilico o ipoclorito di sodio opportunamente dosati. Alle navi da carico impiegate su rotte in cui la navigazione avviene per diversi giorni consecutivi, tale procedura si applicherà secondo le modalità e la frequenza necessarie da parte del personale di bordo opportunamente istruito ed in considerazione delle differenti tipologie di navi, delle differenti composizioni degli equipaggi e delle specificità dei traffici. Le normali attività di igienizzazione delle attrezzature e dei mezzi di lavoro devono avvenire, con modalità appropriate alla tipologia degli stessi, ad ogni cambio di operatore ed a cura dello stesso con l'uso di prodotti messi a disposizione dall'azienda osservando le dovute prescrizioni eventualmente previste (aerazione, etc.)”.

Le imprese dovranno poi fornire indicazioni e opportuna informativa al proprio personale:

“• per evitare contatti ravvicinati con la clientela ad eccezione di quelli indispensabili in ragione di circostanze emergenziali e comunque con le previste precauzioni di cui alle vigenti disposizioni governative;

- per mantenere il distanziamento di almeno un metro tra i passeggeri;
- per il TPL marittimo con istruzioni circa gli accorgimenti da adottare per garantire una distanza adeguata tra le persone nel corso della navigazione e durante le operazioni di imbarco e sbarco;

- per informare immediatamente le Autorità sanitarie e marittime qualora a bordo siano presenti passeggeri con sintomi riconducibili all'affezione da Covid-19;
- per richiedere al passeggero a bordo che presenti sintomi riconducibili all'affezione da Covid-19 di indossare una mascherina protettiva e sedere isolato rispetto agli altri passeggeri;
- per procedere, successivamente allo sbarco di qualsiasi passeggero presumibilmente positivo all'affezione da Covid-19, alla sanificazione specifica dell'unità interessata dall'emergenza prima di rimetterla nella disponibilità d'esercizio.
- Per quanto possibile saranno organizzati sistemi di ricezione dell'autotrasporto, degli utenti esterni e dei passeggeri che evitino congestionamenti e affollamenti di persone. Per quanto praticabile sarà favorito l'utilizzo di sistemi telematici per lo scambio documentale con l'autotrasporto e l'utenza in genere.
- le imprese favoriranno per quanto possibile lo scambio documentale tra la nave e il terminal con modalità tali da ridurre il contatto tra il personale marittimo e quello terrestre, privilegiando per quanto possibile lo scambio di documentazione con sistemi informatici.
- considerata la situazione emergenziale, limitatamente ai porti nazionali, con riferimento a figure professionali quali il personale dipendente degli operatori portuali, gli agenti marittimi, i chimici di porto, le guardie ai fuochi, gli ormeggiatori, i piloti, il personale addetto al ritiro dei rifiuti solidi e liquidi, sono sospese le attività di registrazione e di consegna dei PASS per l'accesso a bordo della nave ai fini di security.
- Nei casi in cui in un terminal operino, oltre all'impresa, anche altre ditte subappaltatrici il governo dei processi deve essere assunto dal terminalista.
- Risolvere con possibile interpretazione o integrazione del DPCM 11 marzo 2020 che nelle aree demaniali di competenza dell'ADSP e/o interporti i punti di ristoro vengano considerati alla stregua delle aree di sosta e/o mense. Nelle more dei chiarimenti da parte della Presidenza dovranno essere previsti i servizi sanitari chimici.

Art, Confetra: “Va chiusa”. Rixi (Lega): “Intervenga il ministero”. Assiterminal: “Ente dannoso”

Roma – “Anziché dare un aiuto concreto alle imprese della logistica, che stanno facendo i conti con un crollo del fatturato senza precedenti, **il ministero dei Trasporti continua ad applicare la gabella a carico degli operatori per Art, l’Autorità di regolazione dei trasporti**, versata dai soggetti vigilati a titolo di autofinanziamento. La Lega ha presentato un’interrogazione urgente al ministro De Micheli per sapere quali ragioni ci siano a monte della mancata sospensione, per l’anno in corso, dei versamenti a carico delle imprese, danneggiate dall’emergenza Covid-19. Inoltre, chiediamo che il governo si attivi, con la massima sollecitudine, nella sospensione”. **Lo dichiara il deputato della Lega e responsabile nazionale Infrastrutture Edoardo Rixi**, primo firmatario dell’interrogazione al ministro De Micheli, insieme ai deputati del Carroccio della Commissione Trasporti alla Camera.

“Le imprese sotto la vigilanza di Art sono tra quelle maggiormente colpite dall’emergenza economica: **il trasporto aereo ha registrato una contrazione dei traffici dell’88%, quello ferroviario un taglio del 98% delle corse dei treni ad alta capacità/alta velocità, il trasporto regionale ha registrato una riduzione del 70% delle corse** e il trasporto merci una flessione del 25% circa. In questo quadro drammatico, sono necessarie misure urgenti di sostegno al comparto, oltre che la sospensione del versamento delle due rate di contributo Art, la prima in scadenza tra pochi giorni, il 30 aprile per i due terzi della quota”.

Pesante anche la reazione di Confetra all’articolo [pubblicato questa mattina da ShipMag](#): **“Chiudere subito ART e riportare le poche funzioni utili all’interno dell’Autorità Antitrust”**, twitta la Confederazione. Assiterminal, dopo la dura lettera del presidente di Art, Andrea Camanzi, al numero uno dell’associazione, Luca Becce, risponde a tono: “E’ già sottile di suo il confine tra Ente inutile e Ente dannoso. Sino ad oggi potevamo avere ancora qualche dubbio, ma dopo la risposta di Art alla richiesta di temporanea sospensione del pagamento dei contributi per il suo funzionamento ogni dubbio è fugato. Art appartiene alla II categoria”

Il grido d'allarme di logistica e trasporti e i pannicelli caldi in arrivo da Roma

ART non sospende la richiesta di contributo, associazioni sugli scudi. E il viceministro Cancellieri risponde ai timori degli operatori proponendo bici e monopattini elettrici

di Pietro Roth

Ci sono settori che non entreranno mai nella cosiddetta 'fase 2' perché per loro, di fatto, non è mai iniziata neanche la 'fase 1'. Dall'inizio di marzo, quando l'Italia è piombata via via, restrizione dopo restrizione, in un infinito e dilatato lockdown a tenere a galla il Paese ci ha pensato la sua spina dorsale: porti, aeroporti, trasporti e logistica più in generale. Non frasi fatte, ma realtà sotto gli occhi di tutti: se i supermercati sono sempre stati forniti di merce, le farmacie non hanno avuto problemi nell'assortimento e anche i dispositivi di protezione individuale sono entrati a fare parte della nostra quotidianità il merito è di chi si è messo alla guida di un camion, di chi ha assicurato che una nave potesse navigare ed entrare in porto, di chi ha percorso centinaia di chilometri di strada ferrata.

Oggi però la pazienza degli operatori logistici, a vario titolo rappresentanti a seconda del settore di riferimento eppure forse mai così uniti, è arrivata al capolinea. Una delle gocce che ha fatto traboccare il vaso è rappresentata dal contributo a favore di ART, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Oltre al fatto che è in essere un contenzioso di natura amministrativa sulla liceità di questo contributo, varie associazioni (da Assiterminal a Confetra, ma non solo) hanno chiesto, quantomeno per quest'anno e visto tutto quello che stava succedendo, quantomeno la possibilità di sospendere il pagamento, differirlo insomma di qualche mese, in attesa di recuperare la necessaria liquidità e magari avere qualche ricostoro più chiaro sul fronte giuridico. "Sorprende che in un momento delicato come quello che si sta attraversando in ragione della crisi dovuta al Covid-19, codesta Amministrazione dello Stato ritenga prevalenti le esigenze di riscossione di contributi, la cui debenza è peraltro sub-iudice (essendo, come noto, in corso contenziosi davanti a TAR e/o Consiglio di Stato), sottraendo tempo e ulteriori risorse alle imprese che sono impegnate a garantire la continuità dei servizi e le maggiori cautele possibili per i lavoratori per gli utenti e i clienti, sopportando conseguenti ulteriori oneri", aveva scritto pochi giorni fa il Presidente di Assiterminal, Luca Becce, in una missiva indirizzata alla stessa ART e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Non si è fatta attendere la risposta di Andrea Camanzi, numero uno di ART, che dopo aver rintuzzato le basi giuridiche e politiche attraverso le quali Becce chiedeva quantomeno una sospensione del contributo, puntualizza: “Preme ricordare che il funzionamento dell’Autorità è assicurato esclusivamente mediante un contributo versato dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati. La misura attualmente prevista per tale contributo è pari allo 0,6 per mille del fatturato relativo all’esercizio 2019; comprimendo, per quanto possibile, i propri costi, l’Autorità ha così individuato un valore corrispondente a poco più della metà di quello massimo previsto dalla legge. Inoltre, il contributo riguarda il fatturato di anni precedenti a quello corrente: esercizi che, come evidenziano i risultati economici e finanziari annunciati, sono stati certamente positivi per i gestori delle infrastrutture e la maggior parte delle imprese del settore. Ad ulteriore indicazione dell’impegno a limitare l’aggravio economico sui soggetti regolati, l’Autorità ha, anche per l’anno 2020, individuato soglie di esenzione e precisato modalità di computo del fatturato finalizzate ad evitare duplicazioni”.

Quindi, la doccia fredda: “Alla luce delle considerazioni che precedono, appare quindi evidente, a fronte dell’impegno costante dell’Autorità a limitare la misura e l’incidenza degli oneri contributivi cui sono tenute le imprese del settore, l’impossibilità di accogliere l’istanza di differimento dei termini di pagamento di cui alla delibera n. 172/2019 e al DPCM 29 gennaio 2020”.

Probabilmente non c’era da aspettarsi molto di più da un Ente che, sulla base di non si sa quale indagine o studio economico, sul suo sito ufficiale arriva a scrivere, testualmente: “In Italia, l’emergenza SARS-COVID-19 produce effetti anche sulla libera circolazione di persone e merci. Tuttavia, proprio nei trasporti, prima che in altri settori, sono attesi segnali di ripresa in ragione della funzione essenziale di servizio a favore di imprese, utenti e passeggeri”. Insomma, i segnali di ripresa ci sono tutti (?) e quindi pagate quello che c’è da pagare.

In questo scacchiere l’opposizione fa... l’opposizione, con l’ex viceministro ai Trasporti, il leghista Edoardo Rixi, che chiede al Ministro (del PD) Paola De Micheli quantomeno la sospensione del contributo. Ben più dure le associazioni: Confetra taglia corto e dice che ART “deve essere chiusa, trasferendo le poche funzioni utili all’interno dell’Autorità Antitrust”. Assiterminal segue sulla stessa falsariga: “Il confine tra un ente inutile e uno dannoso è labile. Sono ad oggi avevamo qualche dubbio, dopo questa risposta non più: ART appartiene alla seconda categoria”.

Porti, vertice al ministero per l'alleanza con la Spagna

Genova - Il pressing si fa sempre più forte. La Spagna si è mossa contro la decisione di Bruxelles di voler tassare i porti italiani e ora aspetta una risposta all'offerta di alleanza. Raffaella Paita, deputata di Italia Viva, ieri ha esortato all'azione: «Se passasse la linea comunitaria, peraltro con un sistema portuale fortemente indebolito dagli effetti del Covid, sarebbe un colpo pesantissimo» ha avvertito la parlamentare che ha aggiunto: «L'Italia deve far valere la propria posizione a Bruxelles». Anche per questa pressione politica, il vertice dei "saggi" di Assoportivi con il ministero previsto per oggi, non sarà dedicato solamente al tema della semplificazione. Nel pomeriggio si collegheranno infatti i professori (Deiana, Patroni Griffi e Di Majo) e Corsini, con il sottosegretario Salvatore Margiotta.

Ad Assoportivi e al ministero adesso la politica chiede di rispondere in tempi celeri all'offerta di formare un fronte unito con la Spagna, anche perché il tempo per lo spazio di manovra sta per scadere.

Ieri Il Secolo XIX-the MediTelegraph ha provato a contattare, senza successo, il referente delle questioni europee per l'associazione dei porti, Francesco Maria di Maj, presidente di Civitavecchia.

E' probabile che la quarantena dovuta al coronavirus abbia rallentato la questione europea costringendo molti anche tra i presidenti a lavorare da casa da remoto, ma toccherà al numero uno del porto laziale fare il punto della situazione sul lavoro fatto e impostare una strategia futura.

Gli esperti legali che hanno seguito la vicenda si sarebbero già messi a disposizione ed è probabile che il primo passo sia un contatto con Bilbao, il porto scelto da Madrid per presentare il ricorso alla Corte di Giustizia dell'Unione europea. C'è tempo, per l'Italia, sino a fine maggio. Poi anche quel treno per difendere la natura pubblica delle Authority sarà partito.

LA CRISI MANDA IN FRANTUMI LA CONVIVENZA TRA L'ORGANISMO E LE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA

I contributi all'Authority dei trasporti diventano un caso

Camanzi (Art) respinge la richiesta di sospendere le quote. Confetra attacca: «L'ente va chiuso». Assiterminal: «Soggetto inutile». Ma la politica si divide

Simone Gallotti / GENOVA

Hanno guadagnato - e tanto - ed è giusto che adesso gli operatori del settore paghino. L'Authority dei trasporti ha innescato una reazione a catena che si è trasformata rapidamente in un assedio per Andrea Camanzi. Il ragionamento di Art è più articolato, ma il senso è quello: per funzionare l'Authority ha bisogno delle quote degli operatori. Ma con il coronavirus le imprese dello shipping e delle logistica sono in difficoltà e così hanno chiesto una moratoria sul pagamento delle quote. E su questo tema hanno cercato anche la sponda del governo. Non è un caso quindi che la risposta arrivata ad Assiterminal con la lunga lettera di Camanzi pubblica-

ta dal sito *ShipMag*, sia indirizzata anche alla ministra Paola De Micheli. Art gela così le richieste delle aziende: «Il contributo riguarda il fatturato di anni precedenti a quello corrente: esercizi che, come evidenziano i risultati economici e finanziari annunciati, sono stati certamente positivi per i gestori delle infrastrutture e la maggior parte delle imprese del settore». Ed è subito partita la polemica. Confetra, la confederazione della logistica sentenzia: «Art va chiusa» e il presidente Guido Nicolini spiega: «L'Authority ora torni a limitare i suoi poteri di regolazione alle sole infrastrutture gestite in regime di monopolio naturale. Solo questo. E che i suoi costi di funzionamento ricadano sulla fiscalità generale, non sui regolati, se proprio la si deve lasciare in vita. Altrimenti meglio riportare questa unica funzione regolatoria utile in seno all'Antitrust, e chiuderla. Nessuno ne sentirebbe la mancanza». Anche Assiterminal, che aveva chiesto la so-

sensione del contributo, va giù dura: «E' già sottile di suo il confine tra ente inutile e ente dannoso. Sino ad oggi potevamo avere ancora qualche dubbio, ma dopo la risposta di Art alla richiesta di temporanea sospensione del pagamento dei contributi per il suo funzionamento ogni dubbio è fugato. Art appartiene alla seconda categoria». Ma è anche la politica ad attaccare l'Authority di Camanzi: «La Lega ha presentato un'interrogazione urgente al ministro De Micheli per sapere quali ragioni ci siano a monte della mancata sospensione, per l'anno in corso, dei versamenti a carico delle imprese, danneggiate dall'emergenza Covid-19. Inoltre, chiediamo che il governo si attivi, con la massima sollecitudine, nella sospensione» dice Edoardo Rixi, responsabile dei trasporti della Lega. Mentre nel Pd ieri si registravano malumori anche per aver esposto la ministra dei Trasporti, Raffaella Paita (Italia Viva) difende l'Au-

thority: «Trovo che la discussione su Art così come impostata nel dibattito politico non solo non condurrà a nulla ma rischia una inutile contrapposizione. A Rixi che sostiene la chiusura mi viene spontaneo chiedere: perché non lo ha fatto quando era al governo?».

LA QUESTIONE SPAGNOLA

Intanto ieri teneva banco ancora la questione del ricorso di Bilbao contro l'Europa che vuole far pagare le tasse ai porti spagnoli e italiani. Ma da Assopporti arriva una chiusura: «Il ricorso di Bilbao non mi risulta sia sostenuto anche da Puerros del Estado - spiega Francesco Maria Di Majo, numero uno di Civitavecchia e responsabile delle questioni europee per l'associazione degli scali - Madrid poi aveva già approvato senza condizioni le misure europee. A questo punto allinearsi con Bilbao sarebbe per il governo italiano quantomeno bizzarro. Vediamo cosa deciderà per noi la Commissione e poi decideremo». —

Intervista/ Laghezza: La logistica ha tenuto in piedi il Paese, se ne riconosca il ruolo - Confetra

Alessandro Laghezza, presidente Confetra Liguria - Logistica, trasporti e porti - «Questo settore ha tenuto in piedi il Paese quindi necessita di un supporto sia finanziario che economico» - «Dovrebbe essere riconosciuto il ruolo che a queste imprese è stato attribuito. Non puoi dimenticarti del settore al momento in cui le aziende hanno il fiato corto e non riescono più a svolgere la propria attività».

Lucia Nappi

LA SPEZIA - E' stato annunciato dal presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, il decreto "Fase 2" che disciplina la riapertura delle attività. Ufficialmente dal 4 maggio riapriranno i battenti le imprese del settore manifatturiero e delle costruzioni, insieme alle imprese che hanno un fatturato del 90% di export. Dal mondo delle imprese, da tutti i settori, proviene il **grido di allarme per la mancanza di liquidità**, questa la maggiore denuncia avanzata, ormai da fine marzo. Le aziende lamentano di non aver ricevuto la [liquidità annunciata dal decreto](#), hanno chiuso durante il lockdown ma hanno comunque dovuto sostenere il pagamento dell'Iva. [La liquidità dallo Stato ancora non è arrivata](#) e i giorni passano. Il trasferimento dalle banche alle imprese, previsto dal decreto, non sta funzionando come previsto - spiega [a più voci il mondo dell'imprenditoria](#)- e il decreto liquidità ha introdotto norme assolutamente farraginose che si scontrano con quelle preesistenti e danno origine a un sistema per cui viene finanziato chi già veniva finanziato anche prima, e la precedenza dalle banche viene data ai soliti "noti" .

Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria, in un colloquio con Corriere marittimo, interviene sull'argomento, toccando le maggiori problematiche del settore della logistica del container, in questa fase di crisi globale.

Laghezza, come sta andando il vostro settore?

*«Nel settore del container marittimo c'è **un calo di lavoro del 30%** che fronteggiamo sino dalla seconda metà di marzo. Il primo problema è il notevole **calo del fatturato**, solo parzialmente affrontabile con la cassa integrazione, che può sterilizzare i costi del personale, in parte, ma non consente un recupero del flusso dell'impresa. Da un lato c'è un **problema di conto economico**, nel perdurare della situazione le imprese accumulano perdite operative che hanno come riflesso **minori entrate sul piano finanziario**. Effetto amplificato dal **dilatarsi dei tempi di pagamento**, imprese chiuse hanno fatto slittare i termini di pagamento su tutta la catena logistica, in questo momento c'è una gran parte di fatture non pagate».*

Il decreto liquidità è uno strumento che è in grado di affrontare queste dinamiche?

*«L'insieme di questi fattori provoca un impatto finanziario che, per ora, **il decreto liquidità non è in***

grado di attuire perché le procedure del decreto sono lente, comportano valutazioni creditizie da parte delle banche per cui in un periodo in cui molte imprese, anche piccole e familiari, sotto capitalizzate come nel settore del trasporto, l'impatto del decreto liquidità non sarà né tempestivo né sufficiente».

Il calo del 30% è riferito ai porti liguri?
«Sì, al movimento dei porti liguri. Genova forse ha dei numeri leggermente migliori rispetto a La Spezia, ma nella media fanno il 30%».

Decreto liquidità e accesso al credito. Si lamenta che siano le solite imprese ad essere facilitate
Per chi l'ha sempre avuto l'accesso al credito non è un problema, per chi non l'ha mai avuto o, lo ha avuto con difficoltà, resta un problema anche con il decreto liquidità, o avrà delle tempistiche che non sono compatibili con l'attività di impresa».

Il settore è stato riconosciuto essenziale, però non riceve benefici da questo riconoscimento
«Nel momento in cui un settore viene riconosciuto essenziale, appena un gradino sotto o al pari di quello sanitario, per mandare avanti un Paese, come è avvenuto. Questo settore deve godere di una corsia preferenziale, sia da un punto di vista della liquidità che di ristori economici per le situazioni in cui queste aziende si trovano. Ci sono altri settori della logistica italiana che hanno avuto cali superiori al 30% dei porti liguri. Il settore che ha tenuto in piedi il Paese quindi necessita di un supporto sia finanziario che economico, che venga riconosciuto il ruolo che a queste imprese viene attribuito. Non puoi dimenticarti del settore al momento in cui le aziende hanno il fiato corto e non riescono più a svolgere la propria attività. Sono il presidente di Confetra Liguria ma devo guardare anche alla realtà nazionale, un mondo molto vasto che muove il 9% del pil italiano e che in questo momento è in sofferenza».

Decreto liquidità, non è a fondo perduto, ma prestiti da restituire nei 6 anni, è un impatto attutibile?

«Una quota a fondo perduto sarà necessaria, perché nel momento in cui le aziende dovessero chiudere i bilanci 2020 in forte perdita rischiano di chiudere. Rischiamo una moria di imprese. Lo dico dall'inizio, poi è arrivata una consapevolezza più diffusa. Ci vogliono degli interventi a fondo perduto o sul conto economico. Confetra propone una detassazione sul costo del personale. Interventi che consentano alle imprese di non chiudere. Ne va della sopravvivenza del sistema, non mi riferisco soprattutto alla realtà delle pmi della logistica che sono tantissime».

Dpcm "Fase 2" annunciato dal premier il 26 aprile. Un commento?

*«Siamo contenti della riapertura delle attività produttive, speriamo che ci dia una boccata di ossigeno, dal punto di vista dei volumi. Anche se siamo consapevoli che soprattutto **nell'import il fortissimo calo dei consumi**, porta a delle dinamiche rallentate anche per il prossimo futuro. La ripresa dei flussi non si risolve con la bacchetta magica, non sono per niente ottimista. Sono contento, tuttavia, della riapertura delle attività produttive perché riattiverà un po' il flusso».*

Per vedere muovere l'export?

«Nel momento in cui anche l'economia globale si libererà da questa zavorra, anche l'export riprenderà con decisione, tuttavia nell'anno prevediamo che avremo volumi complessivi, import-export, complessivamente inferiori del 15-20% rispetto al 2019. Ed è pesante, quindi spalmati nel corso dell'anno con dei picchi del -30% e -40% che abbiamo avuto in queste fasi. La ripresa non ci porterà in pareggio ma in percentuali globali di perdita del 20% rispetto al 2019, che è un impatto drammatico sui conti di aziende che vivono su questo tipo di movimentazione».

Un commento sulle limitazioni personali, contenute nei decreti?
«Non condivido questo approccio che limita le libertà personali, gli italiani vengono trattati come dei bambini che non sono in grado di avere un comportamento responsabile nell'approccio alle limitazioni per prevenire il virus».

LA PROPOSTA DI **CONFETRA**

«Con meno navi sui canali si possono scavare i fondali»

PORTO MARIGHERA

La filiera logistica legata alle attività portuali coinvolge un gran numero di imprese e occupa molti addetti, anche loro alle prese con le conseguenze del calo dei traffici commerciali a causa dell'emergenza sanitaria. Un calo che secondo **Confetra** - la confederazione costituita da 16 federazioni che rappre-

sentano i settori del trasporto, della spedizione, della logistica e del deposito delle merci, nonché in settori a questi connessi ed ausiliari - è destinato a diventare più marcato nei prossimi mesi, ma allo stesso tempo può permettere di realizzare le manutenzioni per mantenere la navigabilità dei canali richieste da tempo dagli operatori portuali e delle filiera logistica connessa. «Il prolungato lockdown della maggior parte

delle attività economiche di tutto il Paese provoca un inevitabile pesante rallentamento dei traffici anche al Porto di Venezia» osserva il presidente di **Confetra** Nord Est Paolo Salvaro «In attesa dei dati ufficiali possiamo stimare un calo intorno al 30 o 40 per cento per il mese di aprile e probabilmente anche per il mese di maggio visto che con l'export bloccato il flusso di merci in partenza

è significativamente calato, mentre l'import ha subito

una contrazione perché le aziende italiane hanno i magazzini pieni e quindi hanno fermato gli ordini».

«Meno navi in entrata e uscita vuol dire anche meno traffico nei canali di accesso al Porto» aggiunge Salvaro «sarebbe il momento ideale, finalmente, per dragarli, per

fare questa indispensabile manutenzione che chiediamo da anni. E invece niente, come temevamo». «L'Autorità di Sistema Portuale ha fatto tutti i passi necessari per iniziare» aggiunge il presidente di **Confetra** «ma manca, incredibilmente l'autorizzazione al trasporto dei fanghi fino all'Isola delle Tresse. Una firma che viene rimpallata e rinviata in un modo che oserei dire vergognoso».

«Capisco che l'attenzione in questi giorni è sul coronavirus e sugli effetti che ha per la nostra economia» conclude «ma se non si scavano i canali così quando ci sarà la ripresa avremo ancora un porto con l'handicap della accessibilità, e questo non ce lo possiamo davvero permettere». —

Anche quest'anno gli tocca pagare l'arbitro. Aziende di trasporto allo stremo, ma lo Stato batte cassa

L'Authority dei Trasporti pretende il contributo (da sempre contestato dalla logistica) e rifiuta la sospensione dei pagamenti per un settore fiaccato dal lockdown. Confetra: "Siamo al collasso, i giudici ci danno ragione, ma lo Stato ci sprema per tenere in vita il carrozzone"

[By Claudio Paudice](#)

“Ogni anno è la solita storia, ora però basta. Il lockdown già ci ha sfiancato, e lo Stato invece di aiutarci ci dà il colpo di grazia”. Ivano Russo è Direttore Generale di Confetra, la confederazione di ben 100mila imprese del settore trasporti e logistica (9% del Pil) e si fa carico del grido di dolore delle associazioni che rappresenta. Ce l’ha con un ente sconosciuto al grande pubblico, lascito del Governo Monti, ma tuttora vivo e, soprattutto, molto vegeto: l’Autorità di Regolazione Trasporti (Art). Ogni anno, in questo periodo, invia una mail certificata alle migliaia di soggetti che operano nel trasporto passeggeri e merci per chiedere il pagamento di un contributo che costituisce a tutti gli effetti la sua unica fonte di finanziamento. All’apparenza, nulla di strano. Ma, sotto di essa, si cela una tipica vicenda di pubblica amministrazione all’italiana: una burocrazia asfissiante, un quadro regolatorio fumoso e mutevole, un infinito contenzioso amministrativo che si protrae ormai da un lustro. Quest’anno però lo scontro tra l’ente statale indipendente e il mare magnum delle imprese potrebbe costare caro a un settore già duramente colpito, come il trasporto merci, o del tutto azzerato, come quello passeggeri, da un lockdown di sei settimane imposto dallo stesso Stato a cui ora devono pagare dazio.

La pietra dello scandalo è la richiesta indiscriminata del contributo che ogni anno l’Art invia a tutte le imprese, anche a quelle che per legge non sarebbero tenute a versarlo, lamentano le associazioni di categoria. “E’ assurdo l’operato di questo ente, una pesca a strascico: sollecita tutti a versare e chi non ha voglia di opporsi paga, chi ce l’ha si rivolge all’avvocato consapevole del calvario che l’aspetta”, denuncia Russo. La legge assegna all’Art compiti di regolazione e di tutela della concorrenza, tra cui quello di garantire condizioni di accesso non discriminatorie alle infrastrutture e ai servizi di mobilità passeggeri e merci, di stabilire condizioni minime di qualità, di verificare alcune tipologie di bandi. Ma la sua vera *mission* è la definizione di tariffe, canoni e pedaggi per chi opera attraverso infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e reti autostradali. Il perimetro della sua azione appare esteso, ad una prima analisi quasi onnicomprensivo di tutto l’universo trasporto, e

per questo motivo da sempre contestato dalle imprese che si trovano sovente ad operare in settori di mercato già regolati da altre authority. Dopo una prima ondata di ricorsi, la questione è stata portata all'attenzione della Corte Costituzionale che nel 2017 ha stabilito che l'obolo deve essere versato solo dai "gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati", ovvero dai soggetti per i quali "l'ART ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali" e non da coloro indirettamente interessati o beneficiati dai provvedimenti dell'ente pubblico. In altre parole, serve che l'Art abbia emesso misure concrete nel mercato di riferimento rivolte ad ogni tipologia di impresa (spedizionieri, terminal portuali, vettori aerei e via dicendo), e non sono sufficienti delibere che interessano in via generale l'infrastruttura su cui esse operano.

La sentenza della Consulta aveva ridimensionato, e di molto, la platea delle imprese tenute a versare il contributo. Ma la decisione dei giudici è stata aggirata con una norma ad hoc, infilata nel Decreto Genova (ministro allora Toninelli) del 2018. Come la misura a favore di authority sia finita nella legge che diede il via alla costruzione del Ponte Morandi - mentre un intero Paese fissava stravolto e angosciato le immagini del viadotto Polcevera in macerie - è materia per i giuristi appassionati alla creatività legislativa italiana. Ciò che conta è che la legge stabilì nuovi criteri per l'individuazione dei contribuenti, facendo rientrare dalla finestra le imprese che la Consulta aveva fatto uscire dalla porta. Praticamente tutte, salvo alcune esenzioni in base a specifiche tecniche o di fatturato.

Così il cerchio dell'irrazionalità burocratica si chiude: regole volutamente vaghe portano a contenziosi conclusi con sentenze che ne sterilizzano gli effetti deleteri ma che subito sono superate da nuove regole, poi puntualmente appellate davanti a un altro giudice. Ma perché dei soggetti economici solo indirettamente regolati debbano tenere in vita, con il loro fatturato, un ente regolatore che non li regola, è un dilemma rimasto irrisolto fino a oggi. Pochi giorni fa l'Art ha inviato le mail Pec di rito invitando tutti al pagamento dei due terzi dell'obolo, lo 0,6 per mille del fatturato (il saldo poi a ottobre) entro il 30 aprile. Sembrano pochi, ma non lo sono: su un fatturato annuo di un miliardo di euro (cifra affatto proibitiva per i medio-grandi operatori) sono 600mila euro che se ne vanno. In questo momento sono un colpo al cuore: il trasporto aereo ha avuto un calo dei traffici dell'88%, quello ferroviario del 98% delle corse dei treni ad alta capacità e alta velocità, il trasporto regionale ha ridotto il 70% delle corse, il trasporto merci del 25%. Il settore è al collasso.

Ma per l'Art, a cui sono giunte diverse richieste quantomeno di un rinvio dei pagamenti, non c'è motivo di indugiare: secondo la legge il contributo può arrivare fino all'1 per mille, l'averlo fissato a poco più della metà, "comprimendo per quanto possibile i propri costi" è una premura sufficiente, si legge nella replica del presidente Andrea Camanzi alle proteste di Assiterminal. Anche perché il fatturato di riferimento, scrive, è riferito al 2019, anno di (presunti) fasti prima dell'impatto devastante del coronavirus, ma già ora si intravedono "segnali di ripresa" per il settore, continua il presidente dell'Art.

Le imprese non sono dello stesso avviso. Ciò non toglie che chi non paga perché non lo ritiene giusto, lo fa a suo rischio e pericolo: a maggio scatteranno i procedimenti per la riscossione forzata, con l'applicazione degli interessi di mora. A meno che non ci si appelli al giudice amministrativo. Al Tar del Piemonte (l'Art ha sede a Torino) l'Authority fornisce ogni anno una cospicua quantità di lavoro. Nella sua ultima relazione al Parlamento, l'ente statale dedica diverse pagine proprio al capitolo dei contenziosi che l'accompagnano sin dalla sua effettiva istituzione nel 2013. Alcuni di questi sono stati, in parte, vinti: riguardano viepiù concessionari stradali, interporti, imprese di trasporto passeggeri con oneri di tpl (trasporto pubblico locale), di noleggio con conducente, ferroviario e di linea interregionale. Servizi di pubblica utilità in cui l'Art ha effettivamente e concretamente svolto una attività di regolazione. Poi ci sono le sconfitte, e sono tante. C'è il

pacchetto di contenziosi del settore aereo, con cui l'Art si è scottata il 17 ottobre scorso. Il Consiglio di Stato, dopo il Tar, ha dato ragione, con ben ventidue sentenze, ad altrettanti vettori che si sono rifiutati di versare l'obolo: parliamo di Alitalia, Ryanair, Easyjet, Ethiopian Airlines, Meridiana, Lufthansa, Turkish Airlines e altri. A tutte queste, lo Stato aveva richiesto di versare un contributo non dovuto.

Lo stesso giorno Palazzo Spada ha dato ragione anche alla Federazione degli Autotrasportatori Italiani (8.600 soggetti associati) ai quali pure era stato richiesto, senza ragione, il versamento della gabella. In passato molti altri contenziosi hanno visto l'Art soccombere. Si sono visti riconoscere il diritto a non versare Anita-Confindustria (1700 associati), Fercargo (trasporto merci ferroviario come Hupac, DB Schenker, Captrain), Transcoop, Jas. E ancora Assiterminal che raccoglie, tra gli altri, i terminalisti portuali Psa Vte e Sech, Tdt e Contship. Infine la multinazionale della logistica di Bolzano Fercam, operatore intermodale che nel 2018 ha fatturato 811 milioni di euro. "All'estero enti analoghi regolano i soggetti che operano in regime di monopolio. Qui c'è la classica versione all'italiana di un autorità che pretende di regolare soggetti che operano nel libero mercato", dichiara Russo. È una guerra senza fine in cui l'ente dei trasporti, pur combattendo da solo contro tutti, fa la parte di Golia. "Ogni anno finiamo davanti al giudice. Tanto se perdiamo noi, paghiamo noi. Se perde il carrozzone pubblico, paga lo Stato".

Diverse forze politiche, dal Pd a Italia Viva fino alla Lega, hanno chiesto la sospensione del contributo per quest'anno, con il Carroccio che ha presentato una interrogazione parlamentare arrivando a chiedere anche la soppressione dell'authority. Richiesta a cui si è unito il mondo delle imprese e condivisa dai sindacati. Poco importa che tutte le amministrazioni dello Stato, a causa dell'impatto dell'epidemia, abbiano posticipato i termini per ogni tipo di versamento (fiscale, contributivo, canoni demaniali ecc) a maggio, a giugno o a fine anno. L'ente di regolazione dei trasporti non ne vuole sapere, la richiesta di differire i pagamenti "non può essere accolta". Contattata da HuffPost, l'authority ha declinato l'invito a commentare, rinviando alle risposte ufficiali, in primis la lettera del presidente Camanzi ad Assiterminal, e ribadendo di essere in attesa di nuove pronunce da parte della giustizia amministrativa.

Breve nota a margine: è la stessa Art a riconoscere, seppur indirettamente, che il contributo che richiede a tutti potrebbe non superare sempre l'esame dei giudici in caso di ricorsi. Nella relazione al bilancio previsionale per il 2020 l'ente ha accantonato una discreta somma per "eventuali rimborsi" di operatori economici con cui sono aperti contenziosi pregressi "di fronte agli organi giurisdizionali". Si tratta di ben 6,9 milioni di euro su un bilancio annuo che si aggira attorno ai 25 milioni, e rappresenta perciò circa un terzo delle sue entrate. Di questi 25 milioni, derivanti dal fatturato delle imprese, poco meno della metà se ne va, rendiconti alla mano, in spese per il personale. Questioni secondarie, ora ciò che conta è rinviare quantomeno il pagamento dell'odiato contributo per non piegare un comparto già allo stremo: "Ora più che mai abbiamo bisogno di sostegno, lo Stato invece ci tartassa", conclude Russo.

Confetra ha pubblicato il suo primo Almanacco della logistica

La Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica (Confetra) ha rivelato il primo numero del nuovo Almanacco della Logistica. Si tratta “della raccolta di dati più completa ad oggi unitariamente prodotta in Italia sul nostro settore. In tutte le modalità di trasporto (porti, mare, gomma, corrieri, ferro, aereo) e tutti i capitoli complementari (e-commerce, borsino immobiliare logistico, autostrade del mare, ecc.)” sostiene la Confederazione. “Abbiamo coinvolto, e sono nostri Partner Istituzionali, il Cnel, Dogane, Ram, Rfi, Assoport, i Politecnici di Napoli, Milano e tanti altri soggetti di grande autorevolezza scientifica. Tutti i dati consolidati e le tendenze del 2019, dettagliate ed analizzate, ci aiuteranno anche a meglio comprendere gli scostamenti causati dall'emergenza Covid-19 sui volumi nell'anno in corso”.

Nicolini (Confetra): “Stop alle mega opere nei porti”

Contributo a cura di Guido Nicolini (presidente Confetra) riportato all'interno dell'insero speciale [“I numeri dei porti italiani” appena pubblicato da SHIPPING ITALY](#)

“A proposito dei traffici nei porti italiani, il 2019 pare sia stato abbastanza in linea con il 2018. Al netto della riduzione, che ormai si trascina da oltre circa 18 mesi, del cargo aereo, le altre modalità di trasporto delle merci sembrano tutte più o meno coerenti con la media italiana degli ultimi cinque anni. Certo i porti italiani hanno scontato nel 2019 un'ulteriore flessione del transhipment dopo la chiusura del porto di Cagliari. Probabilmente sarà fattibile una ripresa, per quanto graduale, di Gioia Tauro dopo che è stato chiarito chi debba essere l'operatore del terminal e chi debba quindi sviluppare l'attività nello scalo. Ero e resto molto fiducioso anche sul lavoro dei turchi di Yilport a Taranto: per cui almeno due su tre degli ex hub di transhipment potrebbero tornare a sviluppare un discreto traffico.

Il fronte passeggeri in questo momento è completamente fermo invece. Con la mobilità di passeggeri limitata causa restrizioni Covid-19, e le crociere completamente ferme, è ragionevole prevedere che la stagione 2020 ormai sia archiviata. Il comparto del trasporto passeggeri sarà probabilmente il più colpito, ed è un peccato anche perché le crociere erano in forte rilancio. Stesso discorso vale anche per la parte traghetti, compresi quelli operativi sul corto cabotaggio, il cosiddetto Tpl mare (trasporto pubblico locale marittimo), cui sono state recentemente destinate importanti risorse per il rifinanziamento delle flotte.

Anche il segmento delle autostrade del mare stava andando molto bene, ma ovviamente esso risentirà del crollo dell'industria automotive, sperando poi in una ripresa nel secondo semestre dell'anno.

Purtroppo la pandemia non si è manifestata nei diversi Paesi nello stesso spazio temporale: per questo il rischio è che l'Italia ne esca a giugno, Francia e Germania a luglio, Spagna e Stati Uniti ancora dopo, e così via. Il rischio vero allora è che l'economia globale non riesca a rimettersi pienamente in moto prima che passi tutto il 2020.

Le filiere corte si riprenderanno certamente prima, ma l'Italia è un Paese che si regge sull'import e sull'export: dal 2008 al 2019 – a fronte di investimenti privati, consumi interni e Pil praticamente stagnanti – l'economia si è invece retta sul costante incremento di produzione industriale, importazioni e soprattutto esportazioni e turismo.

Per la ripresa, piuttosto che concentrarsi su nuove grandi opere nei porti italiani, bisognerebbe completare o realizzare tutti quegli interventi che sono già programmati e finanziati da anni. Questo sarebbe un punto di svolta fondamentale, a cominciare da tutti i raccordi e i collegamenti ferroviari e stradali di ultimo miglio.

Il rallentamento economico della Cina, che tra l'altro era già in atto da prima del COVID-19, avrà un effetto complessivo sui traffici marittimi contenitori, ed anche per questo insistiamo da tempo nel sostenere che nuovi ampliamenti dell'offerta infrastrutturale lato mare sono forse poco utili. A parte quei tre o quattro progetti importanti già avviati come la Piattaforma Europa a Livorno, il progetto Hub portuale di Ravenna o la realizzazione della Piattaforma logistica a Trieste, le energie del Governo e delle pubbliche amministrazioni coinvolte andrebbero poi concentrate sui lavori di completamento dei Corridori Ten-T, sull'allacciamento di tutti i porti core e comprehensive alla rete, e sugli investimenti programmati da Rfi e Anas sull'ultimo miglio ferroviario e stradale. Come più volte sostenuto, praticamente le priorità contenute nel Documento di Programmazione Connettere l'Italia.

Onestamente non so se oggi la portualità italiana possa porsi come priorità il tema di una nuova diga foranea nel porto di Genova. La crisi che stiamo vivendo ci pone soprattutto il grande tema della "resilienza" del sistema infrastrutturale europeo e nazionale, che è poi una grande sfida anzitutto comunitaria. I mercati saranno oggetto certamente di ulteriori grandi e rapidi cambiamenti – si pensi alle sperimentazioni di hyperloop, alle prime consegne con i droni, al platooning nell'autotrasporto – e le incognite sono sempre di più: l'ultima in ordine di tempo era stata la guerra dei dazi Usa – Cina, che stava pesantemente minando il commercio mondiale ben prima della pandemia in atto.

In questo contesto probabilmente serviranno più cervello logistico e più strategie innovative di connettività, che cemento armato. E soprattutto servirà ripartire dall'economia reale: dalle imprese e dal fabbisogno di trasporto che esse esprimeranno.”

"Stop alle quote degli operatori per Art"

L'iniziativa di Paita (IV): "L'Authority venga finanziata diversamente"

Genova - I terminalisti potrebbero non dover più pagare la quota per il funzionamento di Art. E' la questione che sta facendo litigare lo shipping da giorni e adesso **Raffaella Paita**, deputata di Italia Viva, è riuscita a inserire il parere favorevole che consente la sospensione della quota per i terminalisti e una nuova forma di finanziamento - eventualmente anche con risorse pubbliche - per l'Authority dei Trasporti, all'interno del documento economia e finanza. Ad essere interessati dalla novità, non sarebbero solo i terminalisti perchè con questa iniziativa verrebbe trasformata interamente la modalità di finanziamento di Art.

Spinelli attacca Nicolini (Confetra) sul ‘no’ alla nuova diga di Genova (AGGIORNATO)

La [parole di Guido Nicolini, presidente di Confetra, a SHIPPING ITALY](#) hanno immediatamente innescato la reazione di Roberto Spinelli, vertice dell’omonimo gruppo genovese, e di [Bartolomeo Giachino, presidente di Saimare](#) a difesa della nuova diga del porto di Genova.

Il numero uno della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica nel suo [contributo pubblicato all’interno dell’inserito speciale di SHIPPING ITALY dedicato ai porti italiani](#) ha detto: “Onestamente non so se oggi la portualità italiana possa porsi come priorità il tema di una nuova diga foranea nel porto di Genova”. Questa affermazione arriva a conclusione di un ragionamento secondo cui !il rallentamento economico della Cina, che tra l’altro era già in atto da prima del Covid-19 , avrà un effetto complessivo sui traffici marittimi contenitori, e anche per questo insistiamo da tempo nel sostenere che nuovi ampliamenti dell’offerta infrastrutturale lato mare sono forse poco utili. A parte quei tre o quattro progetti importanti già avviati come la Piattaforma Europa a Livorno, il progetto Hub portuale di Ravenna o la realizzazione della Piattaforma logistica a Trieste, le energie del Governo e delle pubbliche amministrazioni coinvolte andrebbero poi concentrate sui lavori di completamento dei Corridori Ten-T, sull’allacciamento di tutti i porti core e comprehensive alla rete, e sugli investimenti programmati da Rfi e Anas sull’ultimo miglio ferroviario e stradale. Praticamente le priorità contenute nel Documento di Programmazione Connettere l’Italia”.

Un punto di vista sgradito e non condiviso da Roberto Spinelli che ha risposto evidenziando che non solo la nuova diga di Genova è un’opera fondamentale, ma lo sono anche la gronda e il nodo ferroviario del capoluogo ligure. “Sento però che si comincia a pensare che lo sviluppo del porto di Genova non sia più strategico. E mi sorprende che a voler demolire ad esempio la nuova diga prima ancora di averla costruita siano proprio alcune associazioni che rappresentano la nostra categoria” ha detto il vertice del Gruppo Spinelli. Secondo lui la diga “sarà fondamentale per il porto, non solo per il nostro terminal”.

Spinelli conclude la sua risposta aggiungendo: “Sono francamente stupito che Confetra dica pubblicamente che è il momento di non realizzare grandi opere tra cui la diga di Genova, ma spinga invece per puntare su un terminal che non è ancora partito, in gestazione da anni come la

Piattaforma Europa di Livorno. Mi pare che adesso si stia esagerando: il presidente di Confetra è dipendente di un gruppo che a Livorno ha interessi proprio sulla piattaforma. La stessa azienda è collegata anche al Sech di Genova che ha tutto l'interesse a non realizzare la dogana pensando così di sfavorire i concorrenti". Il gruppo a cui Spinelli fa riferimento è Finsea, che a onore del vero non ha più da qualche anno interessi diretti sul terminal Sech e sul progetto della Piattaforma Europa avendo ceduto Gip (Gruppo Investimenti Portuali) ai fondi d'investimenti Infracapital e Infravia (l'uncio vecchio socio rimast anche nella nuova compagine azionario è Giulio Schenone con un 5% e il ruolo di amministratore delegato).

Infine la dura conclusione della replica: "Questo schema, sbagliato, sarebbe comunque legittimo se venisse raccontato da manager di Logtainer e non da presidente di un'associazione di categoria che dovrebbe rappresentare tutti. Mi pare che così l'associazione faccia gli interessi di una sola parte. E' un uso privatistico che è diventato ormai intollerabile. Invece di aggiungere capacità (portuale, ndr) con un altro terminal come quello di Livorno che favorirebbe un'azienda invece della collettività, la storia del ponte di Genova e renzo Piano ci mostrano una via diversa: è necessario rammendare e migliorare l'esistente. Servono miglioramenti alla rete infrastrutturale e sia nelle autostrade che nelle ferrovie. E nei porti questo significa fare i dragaggi, migliorare gli accessi e costruire la nuova diga".

AGGIORNAMENTO 30/4/2020 – h.10:29

Di seguito la replica di Confetra alle parole di Roberto Spinelli:

"Gentile Direttore, abbiamo letto l'articolo che riprende diverse dichiarazioni del Signor Roberto Spinelli. La posizione di Confetra, già esplicitata in occasione dell'Assemblea Pubblica 2018, Presidente Nereo Marcucci, è che occorre mantenere coerenza con il quadro programmatico e finanziario di opere ed interventi prioritari contenuto in Connettere l'Italia. Quel Documento del 2017, Governo Gentiloni, è ad oggi ancora vigente, finanziato attraverso il Fondo pluriennale Infrastrutture istituito con la Legge di Stabilità di quello stesso anno, ed individuava alcune significative opere portuali prioritarie. Tutto ciò a valle di una complessa istruttoria – amministrativa, economica, e trasportica – svolta dalla Struttura Tecnica di Missione all'epoca presieduta dal Professor Cascetta. Tra queste, appunto, Darsena Europa a Livorno ed il Progetto Hub Ravenna. Legittimo, anche se un po' singolare viste le funzioni associative che ricopre, che il Signor Spinelli non conosca gli atti istituzionali e di Governo vigenti in materia di infrastrutture e trasporto. Assolutamente legittimo anche dissentirne. Meno legittimo, invece, che si accusi il Presidente Nicolini di perseguire interessi privati di impresa nelle sue vesti di Presidente della Confederazione, per di più richiamando posizioni di Confetra risalenti alla precedente Presidenza. Se ne faccia una ragione il Signor Spinelli: per Confetra gli interessi generali vengono prima di quelli di particolari. Per Confetra, appunto."