

MAGAZINE

il Messaggero Marittimo



supplemento al numero odierno I maggio 2020 | sped. abb. post - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1 C1/LI/000

e-Doc No.

Service Mode Company Name

Contract Party Telephone

Service Contract Place of Receipt

i-Dispatch e-Doc No. B/L No. Contract Party

Telephone i-B/L Carrier Contact Office Service Type Cargo Ready Date

Service Mode j-B/L Service of Receipt Cargo Ready Date

Service Mode j-B/L Service of Receipt Cargo Ready Date

Service Mode j-B/L Service of Receipt Cargo Ready Date

Service Mode of Receipt i-Dispatch

Company Name

Contract Party

Company Name

Contract Party

company Name

Contract Party

contract

Evergreen i-B/L, i-Dispatch

Ever Innovative, Ever Efficient, Ever Reliable

By introducing the paperless i-B/L and digitalized i-Dispatch document transmission,

Evergreen ShipmentLink portal is now offering
a pioneering functionality to turbocharge your efficiency.









PREFAZIONE

di Renato Roffi

Solo poco tempo fa nessuno avrebbe immaginato un prolungarsi tanto abnorme del blocco pressoché totale di ogni attività, un blocco attuato – va detto - in modo disordinato, spesso estemporaneo e ancor più spesso con logiche non sempre ben comprensibili. Difficile, invece, non era prevedere che, in un modo o in un altro, prima o poi si sarebbero manifestate le carenze di una classe politica in parte quasi sorteggiata dalla rete e salita alla guida del Paese in comodi ascensori anziché salendo faticosamente le scale dell'esperienza.

Oggi tutto è interconnesso e la mitraglia di effetti e conseguenze che si sprigiona dai provvedimenti governativi, specialmente nel campo economico e produttivo, finisce per colpire senza riguardo in ogni direzione.

La preoccupazione per il futuro del settore e del sistema socioeconomico italiano e di quello internazionale, a cui siamo strettamente legati, con cui il mondo del trasporto marittimo aveva accolto le prime fasi dell'emergenza Covid 19, sta via via degenerando in angoscia.

Le compagnie di armamento e l'intero nostro settore marittimo e portuale si sono resi immediatamente disponibili, attraverso le associazioni imprenditoriali di riferimento (Confitarma, Assarmatori, Federagenti.....) a collaborare responsabilmente con le autorità costituite e con il governo per trovare soluzioni atte a ristabilire il più possibile la regolarità dei traffici e l'operatività negli scali marittimi facendo argine alla mole dei problemi che continuano ad incalzare il sistema produttivo ad ogni livello ed affrontare al meglio l'auspicata fine dell'emergenza.

Non va certo meglio per il settore dell'autotrasporto che si è trovato da un momento all'altro a dover fare i conti con il rigore della raffica di editti anti Covid 19 le cui conseguenze dirette continuano ad essere l'aumento delle spese vive dovute ai "viaggi a vuoto", il prolungamento dei tempi di attesa per il carico negli stabilimenti e alle frontiere e la rarefazione degli ordinativi che costringono gli autotrasportatori a lavorare in perdita se non perfino a dover chiudere le proprie attività.

In assenza di sostegni economici adeguati da parte della mano

pubblica – fanno sapere le diverse associazioni del comparto – sarà sempre più difficile per gli autotrasportatori riuscire ad assicurare i normali approvvigionamenti, specialmente per quanto riguarda il categorie merceologiche di interesse primario, come quella alimentare.

Secondo le associazioni di categoria, agli autotrasportatori, mediante il Fondo del ministero dei Trasporti per le imprese iscritte all'Albo, dovranno essere accordati sconti sostanziosi per i pedaggi autostradali e l'esonero totale da essi almeno fino al mese di Maggio unitamente all'elisione delle accise sui carburanti per un periodo congruo. Lo Stato, inoltre, dovrebbe farsi carico di intervenire con sconti sui costi dei traghetti per le isole e decontribuzioni sugli oneri sociali.

Non si può prescindere dal considerare che in Italia il 9% circa del Pil proviene dalla logistica, con un milione e mezzo di occupati. Un collasso del sistema del trasporto, oltre a mettere a serio rischio gli approvvigionamenti, a cominciare dalle materie prime, e dai beni alimentari e di prima necessità, avrebbe effetti a dir poco devastanti sui livelli occupazionali.

A tutto ciò va sommata la crisi mondiale del trasporto aereo che, secondo una stima della lata, minaccia di compromettere 27 milioni di posti di lavoro che, con l'indotto legato a fenomeni come quello del turismo, potrebbero divenire 65 milioni.

Il già ampio panorama delle difficoltà del trasporto potrebbe, infine, essere ulteriormente afflitto dai risvolti giuridico legali di una situazione ancora in tutto inesplorata nell'ambito degli ordinari rapporti fra operatori e committenza come, ad esempio, lo stabilire se, quanto e come i termini di un contratto potranno essere condizionati dal verificarsi della pandemia oppure se, per il sopraggiungere delle misure di prevenzione, le tariffe precedentemente convenute potranno essere ridiscusse.

Che dire, poi, dei tempi di pagamento? saranno possibili ulteriori estensioni?

Come deve essere gestito un carico destinato a un'azienda che il trasportatore trova chiusa?

Questioni non da poco, per chi si troverà a doverle affrontare; ulteriori difficoltà causate dal mare magnum di una crisi di cui pochi oggi si azzardano a pronosticare la fine che però – intendiamoci - arriverà.



SOMMARIO

6

GIAN ENZO DUCI



MARIO MATTIOLI



ZENO D'AGOSTINO



GUIDO NICOLINI



SILVIA MORETTO



ALESSANDRO PITTO



MARCELLO DI CATERINA



MARCO MIGNOGNA



UMBERTO PAOLETTI



RODOLFO GIAMPIERI



MATTEO PAROLI



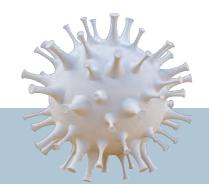
LUCA BECCE



MINO GIACHINO



ANDREA GENTILE





GIAN ENZO DUCIPresidente Federagenti

In questo momento è molto difficile e anche rischioso formulare previsioni sul futuro dello shipping e della portualità post Coronavirus. In alcuni casi le conseguenze dell'emergenza Covid-19 sono sin troppo evidenti.

È sufficiente rivolgere l'attenzione a un mercato come quello crocieristico che era accreditato di capacità pressoché illimitate di crescita e che si trova ora ad affrontare non solo l'azzeramento in atto della domanda di riferimento ma anche una prospettiva del tutto incerta e aleatoria sui tempi di riutilizzo di una flotta, destinata nel migliore dei casi a un disarmo prolungato.

Le ricadute negative immediate, oltre che sui bilanci e sulla valutazione dei grandi gruppi crocieristici che si contendevano sino a ieri il mercato, sono immediatamente percepibili su altri due settori strategici del cluster mare: il primo è quello relativo al lavoro marittimo, con migliaia e migliaia di marittimi, ma anche di personale alberghiero che si sono improvvisamente trovati disoccupati, con l'aggravante di ammortizzatori sociali molto incerti. Il secondo è quello dei cantieri di costruzione navale che hanno saturato in questi anni il loro portafoglio ordini proprio con le navi da crociera e che ora si troveranno a gestire una ripresa post emergenza virus caratterizzata da un oggettivo elemento di fragilità e quindi dalla ipotizzabile richiesta di rinegoziazione di importanti contratti.

Ma l'impatto di Covid-19 si è abbattuto generalmente su tutti i settori dell'attività marittima e portuale, forse con l'unica eccezione del mercato delle navi cisterna che sta beneficiando della crescita dei traffici conseguente il crollo del prezzo del greggio. Sui ferries incombono le nuvole nere della prossima stagione turistica estiva che specie per le isole potrebbe rivelarsi fallimentare e quindi con una prospettiva di decrescita verticale nel numero dei passeggeri. Nel settore dei container, anche l'annunciata ripresa della produzione industriale in Cina non sta sortendo i risultati attesi in termini di carichi e container, e, dopo un paio di settimane di apparente ripresa, tutti i grandi gruppi del comparto sono tornati a navigare con bilanci fortemente negativi.

Nel comparto portuale (a oggi con la sola eccezione del porto di Trieste) alla contrazione dei traffici container, su navi ro-ro e sulle merci varie (per non parlare delle già menzionate crociere) si sommano anche gli effetti distorsivi derivanti dal congestionamento del traffico camionistico, dalla gestione dei container in attesa che le porte delle fabbriche riaprano. Le stesse problematiche riguardano anche i centri logistici e i terminal intermodali alle prese pressoché ovunque con problemi di stoccaggio.

E ovviamente su tutto questo scenario incombe un problema cogente di liquidità che è tornata a evidenziare la fragilità in particolare delle imprese armatoriali e la delicatezza dei rapporti fra shipping e finance.







MARIO MATTIOLI Presidente Confitarma

Seppure graduale e garantendo la salute dei lavoratori, la ripresa dell'attività produttiva rimetterà in moto anche il sistema logistico italiano che ha registrato una contrazione notevole dei volumi di merci trasportate a causa delle misure di contenimento per la diffusione del Covid-19

Secondo alcune stime nei primi mesi del 2020, la contrazione media dei volumi movimentati varia dal -35% al -45%.

Da sottolineare però che, a parte il settore delle crociere e dei passeggeri, praticamente azzerato, il trasporto marittimo di merci, seppure rallentato, non si è mai fermato.

Purtroppo, la crisi provocata dalla pandemia, si inserisce in un contesto già difficile con il commercio mondiale condizionato dalle guerre commerciali Stati-Uniti Cina mentre in Italia la produzione industriale è in calo e l'export cresce poco.

E anche i traffici marittimi da e per l'Italia, hanno evidenziato a fine 2019 una flessione del 2%. Stiamo parlando, comunque di 480 milioni di tonnellate, tra merci alla rinfusa o in container o su traghetti movimentate nei nostri porti.

Le problematiche che riguardano i trasporti marittimi sono numerose ed è urgente individuare soluzioni adeguate a garantire l'operatività delle navi e la regolarità dei traffici. In ogni caso, con questa emergenza, tutti siamo stati costretti ad utilizzare le nuove tecnologie e così abbiamo scoperto strumenti molto efficienti che ci consentono di continuare a lavorare, a organizzare incontri anche con molte persone, a creare contatti. Le nostre abitudini lavorative sono rapidamente cambiate, ma oltre a stare insieme seppure lontani, abbiamo imparato un nuovo modo di lavorare, più efficiente, che potrà essere molto utile anche nel nostro futuro post-Covid.

Ed efficienza si coniuga con semplificazione e rapidità, fattori di cui ha bisogno tutta l'industria e in particolare lo shipping per poter vincere le numerose sfide che si prospettano.

Mi fa piacere rilevare che anche la pubblica amministrazione abbia recepito l'esigenza di avviare procedure più semplici. Non solo, questa emergenza sanitaria ha messo in evidenza il ruolo vitale del trasporto marittimo e di tutta la blue economy per la vita quotidiana.

Spesso si dimentica che circa il 90% del commercio mondiale viaggia via mare: ciò significa che senza le navi, "metà della popolazione del pianeta morirebbe di fame e l'altra metà morirebbe di freddo".

Tanto più ora, il trasporto marittimo riveste un ruolo fondamentale assicurando gli approvvigionamenti necessari alla popolazione, a cominciar dai prodotti alimentari, l'energia e le materie prime, le forniture medico-sanitarie e molti prodotti venduti nei supermercati.

Ecco perché gli armatori italiani, si battono affinché le nostre navi continuino a trasportare le merci necessarie per la vita quotidiana di tutti.

Confitarma lavora costantemente insieme alle Istituzioni e Autorità nazionali e locali per contribuire alla soluzione di questa crisi sanitaria che ha colpito particolarmente il nostro Paese.

Ancora una volta ribadisco che quando si fa sistema, si trova sempre una soluzione, anche in situazioni difficili come quella che stiamo vivendo.





Più spazio per la logistica



Verona **Quadrante Europa**

UFFICI DIREZIONALI

Disponibilità immediata

Ubicazione:

Incrocio A4-A22 Interporto Q.E. circa 5 Km dalla A4 Uscita Verona Sud circa 4 Km dalla A22 Uscita Verona Nord

Centro Direzionale Interporto Quadrante Europa-Uffici direzionali con posti auto dedicati.

Varie metrature da 17 a 400 mg.



Rovigo **Interporto**

PIATTAFORMA LOGISTICA

Disponibilità immediata

Ubicazione:

In prossimità SS12 - SS434 circa 3 Km SS12 - SS434

Superficie area:

17.000 mq circa - area comune

Superficie coperta:

6.700 mg frazionabili

Altezza:

da 8,00 m

Baie di carico:

4 per modulo





Verona **Quadrante Europa**

LOTTI EDIFICABILI

Disponibilità immediata

Ubicazione:

Incrocio A4-A22 Interporto Q.E. circa 5 Km dalla A4 Uscita Verona Sud circa 4 Km dalla A22 Uscita Verona Nord

Superficie lotti:

47.000 mg

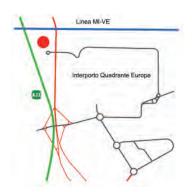
Superficie coperta:

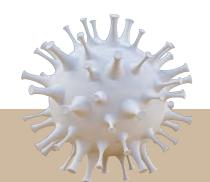
da 16.000 a 35.000 mg

Altezza:

da 20 m









ZENO D'AGOSTINO

Presidente AdSp mare Adriatico orientale

Il nodo della pandemia e, sopra tutto, dei provvedimenti governativi per combatterla, sono sempre più stretti intorno al collo del complesso e multiforme mondo economico e produttivo di questa nostra Italia. A soffrire per il soffocamento, come e forse più di altri, è il complesso dei trasporti, vero e proprio sistema cardiocircolatorio della penisola, in tutte le sue modalità e ad ogni livello.

In questo nostro opuscolo analitico ne abbiamo parlato anche con Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale, area di riferimento per diverse tipologie di traffico fra l'Oriente del pianeta e il centro Nord del continente europeo.

Presidente, come stanno reagendo Trieste e il suo territorio al cataclisma economico che va colpendo il mondo intero?

Sa, da questa parti siamo gente molto pratica e anche ben difficile a lasciarsi

scoraggiare. Devo dire che, dopo ormai un mese e mezzo di blocco pressoché totale di ogni attività, dopo aver superato le prime inevitabili incertezze, ci siamo organizzati a dovere; abbiamo la fortuna di essere un porto poco vocato al traffico dei passeggeri per cui, sia noi, come componente pubblica, sia tutti i nostri terminalisti, abbiamo potuto resistere abbastanza bene. Abbiamo posto subito in essere tutti gli adempimenti e gli strumenti di sicurezza sanitaria possibili: rilevazioni di temperatura, sanificazioni, riorganizzazione degli spazi, dei gates, pianificazione delle manovre ferroviarie, un po' meno facili da gestire....., il tutto sempre in stretta collaborazione e accordo con le forze sindacali. Va detto che, come sistema portuale, abbiamo trasmesso lo standard con cui lavoriamo qui a Trieste, anche nel porto di Monfalcone che, trattando, fra l'altro, auto, merci secche alla rinfusa e diverse altre categorie merceologiche, ha una maggiore circolazione di lavoratori.

Nei limiti dell'umano, abbiamo risolto egregiamente il problema delle mascherine e di tutte le dotazioni previste, di cui tutti sono convenientemente provvisti, sia in ambito pubblico che privato.

Da molte parti si lamenta la difficoltà del governo ad attuare talune promesse fatte fin dalle prime battute dell'emergenza...., forse avremmo bisogno di un po' più soldi che, però, non abbiamo...

L'Italia è piccola, ma, allo stesso tempo è anche grande, basta guardare i numeri, ci sono territori come la Campania, dove praticamente il contagio è sotto controllo e ci sono altre aree dove la situazione è più critica e il governo, naturalmente, deve agire in un'ottica complessiva, deve operare una intelligente armonizzazione di tutte le più diverse realtà. Occorre comunque dialogare e – cosa che anche noi e io stesso mi sforzo di fare – dobbiamo guardare avanti e agire in spirito di squadra considerando gli elementi positivi e dando spazio a ciò che unisce, ai punti che abbiamo in comune. Purtroppo la politica fa altro e, spesso le varie parti, anziché esaltare ciò che unisce, accentua gli elementi di divergenza, ma non è questa la strada per costruire il futuro.

Presidente, chiudiamo con l'autotrasporto che, secondo me ha avuto problemi da quando è nata la ruota. E' arrivata poco fa in redazione una nota in cui la categoria lamenta la lentezza e, spesso, l'assenza dei pagamenti e manifesta l'intenzione di dire basta attuando, se non proprio uno sciopero, uno stato di emergenza.

Purtroppo è un problema di cui, forse, l'autotrasporto soffriva già da prima della pandemia.

In generale, nella parte economico produttiva, nelle filiere della logistica e dei trasporti, questa crisi ha portato in luce una serie di carenze strutturali preesistenti nella componente produttiva come nella componete logistica, quindi i vari anelli su cui si scaricava tutta una serie di inefficienze del sistema, come, per



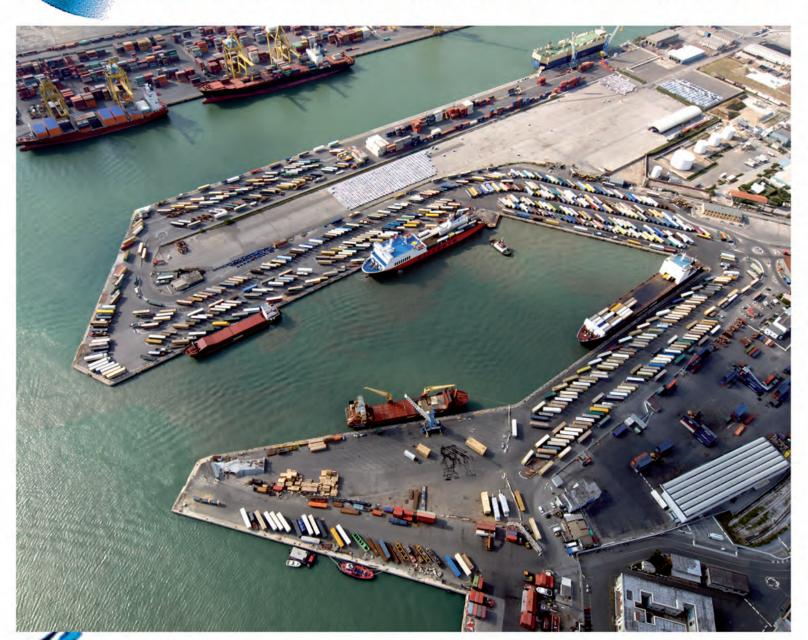


esempio, l'autotrasporto, si sono trovati ad essere l'elemento più debole. Fra questi, l'autotrasporto, comparto fra i più dolenti, è anche fra i più necessari, anzi, è addirittura indispensabile perché, senza gli autotrasportatori, un'economia di emergenza come quella che stiamo attraversando non starebbe in piedi. In questo senso, io ho già inoltrato una serie di appelli e rilasciato dichiarazioni anche per significare che, a parte il tipo particolare di emergenza contingente, ci dovremo abituare alle "emergenze" in senso più generale; guardiamo cosa sta avvenendo per il petrolio, c'è una variabilità crescente della situazione globale e questo significa che dovremo considerare come ordinari shock di vario tipo, da quello sanitario, fattosi poi economico, a quello finanziario.... Fino a pochi giorni prima dell'esplosione del Covid, abbiamo avuto le guerre dei dazi fra le due superpotenze, il fatto è che chi ha le spalle larghe dal punto di vista dell'amministrazione pubblica regge più o meno bene, chi, invece, non le ha e, magari, aveva concentrato negli ultimi decenni le proprie forze abbattere l'apparato pubblico, oggi, in questa emergenza, si scopre debole. Allora mi permetto di concludere che, nel nostro piccolo, abbiamo agito perché il nostro apparato penetrasse a fondo nelle attività specifiche del sistema portuale acquisendo il 100% di proprietà delle manovre ferroviarie e trasformando la società preesistente in impresa ferroviaria, siamo giunti ad avere il controllo dell'agenzia del lavoro portuale, cioè la parte più importante ed essenziale della macchina porto poiché, se si ferma il lavoro portuale possiamo dire addio a tutto il resto. Dobbiamo, perciò, avere un dialogo stabile e strutturale con chi tutti i giorni maneggia le merci.

Insomma abbiamo reso più forte il sistema in situazioni normali, ma, sopra tutto, nelle situazioni emergenza anche grave, come quella presente. E' necessario che l'apparato pubblico sia bene inserito nel sistema e ritengo che, quando tutto sarà passato, questa dovrà essere la vera rivoluzione.



livorno Terminal Marittimo - Autortrade del Mare rel



Terminal traffico ro/ro - heavy lift

Sede Legale e Amministrativa:

Via L. Galvani, 30/32 - Porto di Livorno Tel. 0586 4125 - Fax 0586 412550

Sede Operativa:

Varco Galvani - Porto di Livorno Te. 0586 438810 - Fax 0586 438818





GUIDO NICOLINIPresidente Confetra

Le misure anti Covid emanate a più riprese dal governo stanno imponendo all'intero comparto dei trasporti costi davvero altissimi, basti, ad esempio, pensare che in Italia la maggior parte delle merci viaggia su gomma e, ad ormai quasi due mesi dal blocco totale delle più diverse attività e della produzione, gli autotrasportatori sono stremati e per molti di essi potrebbe non esserci un futuro.

Una situazione gravissima che rischia seriamente di divenire esplosiva, come sottolinea, Guido Nicolini, da quasi un anno presidente di Confetra, l'organizzazione che rappresenta in seno al Cnel e in via esclusiva l'intera industria logistica costituita da 110.000 imprese, 1,5 milioni di lavoratori e 85 miliardi di fatturato.

Già in una lettera inviata lo scorso Settembre alla ministra De Micheli fresca di nomina, Nicolini pose l'accento su alcuni punti fondamentali come la necessità di dare piena attuazione alla legge di riforma della portualità e della logistica, di aggiornare il decreto sulle smart road, di rilanciare "la cura del ferro", di rendere operativo lo sportello unico doganale, di potenziare il cargo aereo e di procedere speditamente negli investimenti infrastrutturali per il completamento dei corridoi Ten – T.

Dalle circostanze di "ordinaria tranquillità" in cui era stata concepita quella lettera, molta acqua limacciosa è passata sotto i ponti (qualcuno – ci perdoni l'ironia - è anche crollato); abbia-

mo, dunque, chiesto a Nicolini di tracciare un quadro di situazione aderente alla difficilissima congiuntura che stiamo attraversando, il termine della quale sembra di giorno in giorno sempre meno definito.

Presidente, che cosa preoccupa oggi maggiormente il mondo dei trasporti?

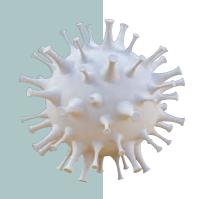
Ci preoccupa particolarmente il fatto che si stanno ponendo in discussione i fondamentali che regolano ciascuna delle diverse modalità del settore. Anche se questa sorta di incubo in cui siamo precipitati dovesse – come ci auguriamo - finire presto, ci troveremo comunque a subire un colpo durissimo o, nella migliore delle ipotesi, un grave rallentamento della produzione e del commercio internazionale con conseguenze oltremodo negative sul trasporto che ci accompagneranno per parecchio tempo. Molto, se non tutto, dipenderà da come e in quanto tempo riusciranno i due colossi mondiali, Usa e Cina, a tirarsi fuori dall'attuale crisi globale. Noi stiamo nel mezzo.

Che cosa chiedete o vorreste chiedere al Governo?

Anzitutto occorre assicurare alle imprese una liquidità immediata, cosa che, malgrado i proclami, non si sta attuando o non sta avvenendo nel modo auspicato a causa dell'eccessiva lentezza delle procedure. Ciò è insostenibile poiché molte imprese, specialmente quelle piccole o piccolissime, sono allo stremo e non ce la faranno. Al Governo, quindi, oltre che un decisivo superamento della burocrazia che incancrenisce il sistema, domandiamo con forza di ridurre significativamente il cuneo fiscale e i costi del lavoro.

Al sistema produttivo le risorse servono subito; sappiamo che le istruttorie relative ai prestiti - perché di questo si tratta, si badi bene, non di erogazioni a fondo perduto - possono durare anche due o tre mesi, ma, nella situazione attuale, ciò è improponibile o si rischia davvero un'ecatombe sociale. Ai primi di Aprile abbiamo sottoscritto un protocollo con l'Associazione





bancaria italiana per ottenere un'anticipazione della Cassa integrazione guadagni e abbiamo in corso una trattativa con la Cassa depositi e prestiti riguardante i ritardati pagamenti, infine abbiamo stipulato un accordo con il Mediocredito centrale, ma oggi quel che più conta è agire il più in fretta possibile, sperando che sia sufficiente.

Al Governo chiediamo anche di istituire un fondo nazionale finalizzato ad anticipare i crediti non riscossi vantati dalle imprese.

Avete anche chiesto un intervento sulla defiscalizzazione.

Certo. A proposito della defiscalizzazione del costo del lavoro, abbiamo proposto all'esecutivo di accordarci, da qui al 2021, una riduzione di almeno il 40% degli oneri fiscali e contributivi in cambio del mantenimento della piena occupazione, pena della restituzione delle risorse percepite. Tutto ciò impegnerebbe una copertura di circa 7 miliardi che rappresenterebbe solo l'1% di quanto complessivamente stanziato e risulterebbe certamente più utile dei prestiti bancari, comunque onerosi. Abbiamo calcolato che, con una contrazione media dei volumi di affari per il nostro settore prevista su base annua intorno al 20%, andranno probabilmente in fumo ben 18 miliardi di fatturato con la più che probabile perdita di qualcosa come 300 mila posti di lavoro. Non le pare che tutto ciò meriti urgentemente almeno qualche riflessione?

Ritiene che oggi l'Italia stia peggio di altri?

L'Italia sta sicuramente peggio semplicemente perché stava già peggio prima del Covid-19. Eravamo già ultimi, insieme alla Grecia, in termini di crescita. Ora rischiamo il colpo di grazia, anche perché gli altri Paesi sono già ripartiti, qualcuno non si è nemmeno mai fermato.

Presidente, possiamo ragionevolmente sperare?

Le mie non sono certo parole di resa. Restiamo fiduciosi che il prossimo Dpcm, annunciato a giorni, contenga risposte agli interrogativi che abbiamo posto al Governo in materia di forte snellimento burocratico, tutele per i corrieri, liquidità e defiscalizzazione, rilancio di modalità come il cargo aereo. E mi fermo qui. **Le risposte servono subito.**



SAIMARE S.P.A.

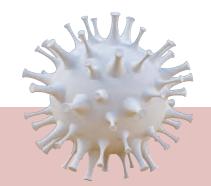
servizi ausiliari internazionali marittimi

dal 1924



www.saimare.com







SILVIA MORETTOPresidente Fedespedi

La diffusione globale della pandemia da Covid-19 delinea uno scenario senza precedenti per la nostra storia con conseguenze economiche molto gravi.

Le ultime previsioni del Fondo Monetario Internazionale (FMI) stimano una contrazione del 3% del Pil globale, con punte del -7.5% in Europa e del -6% negli Stati Uniti. Secondo FMI, l'Italia ha davanti una flessione del Pil superiore al 9% che conferma le previsioni più negative sull'impatto dell'emergenza sul nostro Paese.

Gli effetti saranno particolarmente gravi per il commercio internazionale. Il WTO indica un crollo degli scambi tra Paesi superiore al 30% nel 2020: è chiaro che la supply chain globale sarà segnata pesantemente per tutto l'anno in corso e probabilmente anche nel 2021. Il crollo della domanda di trasporto merci è già evidente: traffico cargo aereo quasi azzerato, mancate toccate nei nostri porti di alcune importanti linee, fenomeno dei blank sailing in crescita.

Le imprese di spedizioni dovranno

affrontare sicuramente un crollo del fatturato che potrebbe raggiungere anche il -50% se la 'seconda fase' non dovesse prendere il via in tempi brevi: il blocco della produzione è il fattore che naturalmente più incide sulla domanda di spedizioni di merce. Rispettando le prioritarie esigenze di contenimento del virus e di tutela della salute dei lavoratori, è necessario, dunque, riavviare gradualmente la vita economica del Paese per cercare di mitigare nel secondo semestre dell'anno gli effetti economici della crisi. Siamo, però, consapevoli che sulla ripresa incideranno anche fattori a noi esterni come l'andamento dell'epidemia negli altri Paesi e le relative tempistiche sulle restrizioni: in Cina la situazione sembra ormai prossima al completo rientro alla normalità, ma negli Stati Uniti, ad esempio, lo scenario è molto allarmante. Inoltre, non siamo ancora in grado di valutare quali saranno gli effetti dell'emergenza sull'organizzazione della supply chain e dei vari settori economici: questa crisi potrebbe segnare, infatti, uno stravolgimento della filiera dell'approvvigionamento accorciando le catene di fornitura. Le scelte che faranno i grandi gruppi e le multinazionali di settori molto internazionalizzati quale l'automotive ci daranno la linea in questo senso: dovremo essere in ogni in caso in grado di rispondere con flessibilità a eventuali cambiamenti del mercato.

Per tutti questi motivi le nostre imprese hanno bisogno innanzitutto di liquidità in modo da superare questa fase ed essere quanto più pronte alla ripartenza post-Covid: il nostro dialogo a fianco di Confetra con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sta procedendo bene e stiamo lavorando perché anche nei decreti futuri siano contenuti provvedimenti ad hoc per il nostro settore. Le aziende di spedizioni hanno continuato a lavorare per garantire l'approvvigionamento dei beni essenziali ma alle tante difficoltà operative di questi mesi si aggiungono ora anche le crisi nei bilanci: ci auspichiamo che il servizio che le nostre aziende hanno sempre reso all'economia venga riconosciuto e che il nostro tessuto imprenditoriale venga tutelato.

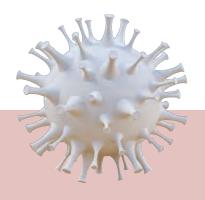
Questa crisi, inoltre, ha reso ancora più evidente il deficit di connettività del nostro Paese: la ripartenza dopo Coronavirus è l'occasione perché l'Italia faccia un salto di qualità in questo senso, investendo nelle infrastrutture e acquisendo competitività. La realizzazione delle infrastrutture materiali è frenata dai problemi endemici di eccessiva burocrazia e lunghe tempistiche: il desiderio di superare la crisi può fornire la spinta per uscire da questo stallo, focalizzando le risorse su quelle infrastrutture fondamentali che spesso sono già oggetto di studio, pianificazione e finanziamento. La realizzazione del progetto del Ponte di Genova ci ha mostrato che è possibile portare a termine le opere in tempi adeguati e con grandi risultati.

A questo si aggiunge il nostro ritardo sulle infrastrutture digitali: questa crisi evidenzia da una parte la potenza e le risorse della tecnologia, dall'altra le nostre mancanze come sistema Paese. L'Italia nel 2019 era al 24° posto nel ranking Digital Economy and Society Index stilato dall'Unione Europea tra i 28 stati membri, seguita da Polonia, Grecia, Romania e Bulgaria.

Il grado di digitalizzazione delle nostre imprese è inferiore alla media europea e anche le istituzioni pubbliche con cui le imprese dialogano non sono abbastanza informatizzate. L'Italia ha tutti gli strumenti per crescere da questo punto di vista, ma fin ora è mancata la consapevolezza sull'importanza che IT e digitalizzazione hanno nel business.

La fase di ricostruzione è l'occasione per mettere in campo massici investimenti in infrastrutture immateriali adeguate che possano garantire a industria, manifattura, servizi, amministrazioni pubbliche di migliorare produttività e standard qualitativi.

Siamo consapevoli e preoccupati della gravità dello scenario in atto ma, a emergenza rientrata, avremo davanti una fase nuova e impegnativa di ricostruzione: ora più che mai è fondamentale evitare la paralisi e guardare al futuro. Impegniamoci fin da oggi perché il nostro tessuto economico e le nostre imprese possono riprendere la propria attività meglio di prima.







ALESSANDRO PITTOPresidente Spediporto

A quasi quaranta giorni dall'inizio del lockdown in cui tuttora ci troviamo (e svariati decreti dopo), per il settore della logistica appare necessario e utile fare il punto della situazione in vista della, sperabilmente prossima, cosiddetta Fase 2, ovvero la riapertura della maggior parte delle attività economiche.

Quali insegnamenti possiamo trarre da questo periodo, quali sono le principali difficoltà che le nostre imprese stanno affrontando oggi, e quali le prospettive di medio lungo termine?

La prima lezione che questa pandemia ci ha consegnato riguarda l'importanza della logistica come linfa vitale di una moderna società.

Mentre la libertà di movimento delle persone veniva progressivamente compressa, è avvenuta una presa di coscienza collettiva riguardante l'importanza del ruolo svolto dalle migliaia di lavoratori impegnati nella movimentazione delle merci.

A buon diritto, possiamo affermare che,

dopo il sistema sanitario, strenuamente impegnato nella lotta al virus, il sistema logistico è stato il secondo pilastro su cui si è retto il nostro sistema paese e a cui è stato affidato il compito di rifornire incessantemente la grande distribuzione.

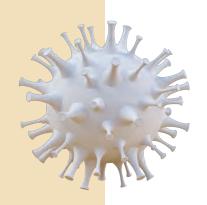
I piccoli punti vendita o di arrivare fino alla nostra porta di casa, tramite un e-commerce sempre più pervasivo.

Quasi 100.000 imprese, 1,5 milioni di addetti, 85 miliardi di fatturato sono i numeri di un settore che non rappresenta solo il 9% del PIL nazionale, ma che oggi più che mai rappresenta il backbone della nostra economia.

L'auspicio è che tale consapevolezza non ci abbandoni, ma rimanga con noi e ci consenta di valutare la logistica non solo fra le voci di costo, possibilmente da ridurre anno dopo anno, ma ci faccia apprezzare anche il valore aggiunto che questa apporta ai prodotti della nostra industria o il vantaggio competitivo che può attribuire alle nostre imprese.

Il valore di una logistica non più vista in





chiave meramente speculativa, ma solida e resiliente non potrà più essere disconosciuto dal mondo dell'industria.

Una seconda lezione riguarda il ruolo rivestito dalla digitalizzazione nell'assicurare la continuità di processi e servizi anche nel caso di una pandemia come quella attuale.

La disponibilità di transazioni digitali a disposizione delle imprese di trasporto e logistica assume una nuova declinazione ove consente lo scambio di documenti, informazioni ed istruzioni senza il ricorso ad interazioni interpersonali.

In pochi giorni ci si è resi conto di quanti e quali scambi di documenti originali o copie cartacee avvengano in parallelo allo spostamento delle merci, creando occasioni di possibile contagio ad ogni touch point fra diversi operatori.

In questo frangente, i nodi o i distretti logistici, come porti, interporti e aeroporti, che hanno potuto contare su un sistema di interscambio delle informazioni completamente digitalizzato hanno goduto di un enorme vantaggio competitivo rispetto ai distretti che ne erano privi e che hanno dovuto fare di necessità virtù, inventandosi procedure estemporanee, disomogenee e tutt'altro che sicure.

Anche in questo caso, l'auspicio è che finalmente ci si renda conto dell'importanza fondamentale di addivenire ad una completa digitalizzazione dei processi logistici, attraverso l'adozione di linguaggi comuni e sistemi interoperabili.

Veniamo ora alle difficoltà che le nostre imprese si trovano oggi ad affrontare, difficoltà alle quali i recenti provvedimenti governativi hanno provato a porre un rimedio, almeno parziale.

La prima grande incognita riguarda il prevedibile calo dei volumi di traffico, che oggi il centro studi di Confetra quantifica in ragione del 20/25%., calo che dovrà essere fronteggiato attraverso una adequata riduzione della base dei costi aziendali.

Una seconda preoccupazione concerne la disponibilità di sufficiente liquidità all'interno del sistema economico.

Le imprese della logistica si sono trovate ad affrontare, fino ad oltre la metà di Marzo, un'impennata di lavoro legata all'avanzare dell'epidemia e ora rischiano, in molti casi, di non ricevere il corrispettivo dovuto nei tempi previsti, o di non riceverlo affatto. Queste sono le ragioni che hanno spinto Confetra a richiedere al governo l'adozione di ulteriori misure rispetto a quelle approvate nel recente Decreto 23 dell'8 Aprile (cosiddetto Decreto Liquidità), finalizzate a "conseguire un'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.

A titolo personale, mi permetto di avanzare un paio di ulteriori proposte, realizzabili a costo zero o quasi.

La prima consiste nella rapida semplificazione e sburocratizzazione del complessivo processo di controlli alle merci e all'avvio immediato dello sportello unico e dei controlli. Non vi è più tempo per differire l'introduzione di meccanismi di semplificazione che, a saldi di spesa pubblica invariati, porterebbero un enorme beneficio alle merci ed agli operatori.

La seconda proposta consiste nel prevedere un sia pur piccolo, ma significativo vantaggio fiscale agli esportatori che vendano la propria merce su base CFR o Door.

Un recentissimo studio pubblicato da Contship Italia, svolto con il supporto scientifico di SRM, ha evidenziato come il 67% dell'export italiano viaggi su base EXW (dato in crescita rispetto all'anno precedente).

Questo numero rappresenta plasticamente la sostanziale abdicazione del sistema Italia da un ruolo di regia nella gestione della logistica delle proprie merci. Le imprese esportatrici italiane in sostanza, con poche lodevoli eccezioni, preferiscono vendere i propri prodotti sulla porta di casa, disinteressandosi del loro trasporto e consegna e rinunciando a controllare una delle leve competitive che avrebbero a disposizione in termini di costo e livello di servizio.

Riconoscere un vantaggio fiscale agli esportatori che, al contrario, vendano su base CFR o Door rappresenterebbe un forte incentivo a riprendere in mano il controllo della propria logistica e conferirebbe uno straordinario impulso alle imprese logistiche nazionali, accompagnandone la crescita e l'espansione sui mercati internazionali.

Quali sono, infine, le prospettive a medio lungo termine per il settore della logistica?

Per quanto riguarda l'anno in corso, una diminuzione dei volumi di traffico è ormai data per certa da tutti gli analisti e operatori del settore. Indubbiamente le scelte politiche di sostegno all'economia in generale e al settore della logistica in particolare, attuate dai singoli governi saranno decisive nell'accorciare o allungare il perdurare della crisi.

Gettando il nostro sguardo più in là, oltre l'emergenza contingente, è altrettanto indubbio che il settore della logistica subirà cambiamenti duraturi, alcuni dei quali cambieranno le modalità organizzative del lavoro e si introdurranno best practices che concilino l'efficienza dei cicli logistici con la sicurezza delle persone.

Soluzioni digitali e smart troveranno sempre più ampia applicazione.

Verrà privilegiata una logistica resiliente, in grado di fronteggiare crisi e situazioni di emergenza.

Cambierà la geografia della logistica, con fenomeni di re-shoring di attività produttive ritenute strategiche, che non saranno più delocalizzate in paesi ritenuti a rischio.







MARCELLO DI CATERINA

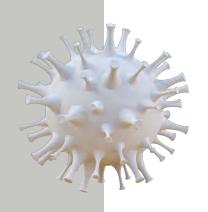
Direttore Generale Alis

Marcello Di Caterina, da Direttore Generale di ALIS, vede possibile una rapida ripartenza del Paese? E che ruolo svolge il settore dei trasporti e della logistica?

Stiamo oggi affrontando un'emergenza sanitaria che, oltre a colpire la salute della popolazione, sta provocando consequenze considerevoli sulla vita del Paese e sull'intero sistema economico-sociale. Ora però è necessario mettere in campo tutti gli strumenti utili alla ripartenza non solo dell'Italia, ma anche di tutta Europa e del resto del mondo. Nel nostro settore, la catena logistica non si è mai fermata anche durante la fase emergenziale, ed è pertanto pronta fin da oggi a ripartire e a continuare a lavorare per il bene dell'economia nazionale. Per fare ciò, ed in considerazione del carattere di urgenza e di straordinarietà di questo momento, bisogna che l'intera filiera del trasporto e della logistica - che ha continuato e sta tuttora continuando a garantire giorno dopo giorno la consegna di merci e beni di prima necessità a tutto il popolo italiano - sia sostenuta con misure concrete e strumenti normativi rapidi e snelli. Per far ripartire il Sistema Paese è, quindi, oggi indispensabile che le Istituzioni assicurino un concreto sostegno economico a chi opera quotidianamente nel nostro comparto, sia attraverso un supporto ulteriore nella gestione dell'attuale fase emergenziale, sia attraverso una visione strutturale e strategica che consenta alle aziende di programmare nel medio periodo il rilancio delle proprie attività.

Quali sono i potenziali rischi per il sistema economico italiano nel caso in cui venissero sottovalutate le criticità economiche ed operative che il settore dei trasporti sta affrontando?

Da questa emergenza è emerso con ancor più chiarezza per tutti, Istituzioni e cittadini, il carattere di servizio essenziale ricoperto dall'intero settore. Insieme a tutto il popolo del trasporto e della logistica abbiamo infatti garantito continuità sociale ed economica al Paese. Auspi-



chiamo che i rappresentanti del nostro Governo adottino ulteriori misure concrete e rapide a supporto delle imprese e dei lavoratori del settore, al fine di sostenere un comparto vitale per il nostro tessuto economico nazionale e per il benessere sociale della popolazione. La crisi economica causata dal Coronavirus sta generando due problemi principali per le imprese ed i lavoratori: la liquidità e l'occupazione. E questi problemi riguardando anche le grandi aziende della catena produttiva, riguardano chi è ancora in attività, come le imprese di trasporto del nostro cluster, che continuano ad operare e ad offrire un servizio essenziale nonostante le tante difficoltà, come ad esempio il calo dei volumi, l'aumento dei costi, la crescita dei fenomeni di richieste di sospensione o ritardo dei pagamenti così come di sbilanciamento dei traffici pur di garantire le consegne di materiale indispensabile per la sicurezza e la salute degli italiani. Le aziende di trasporto stanno infatti operando in un guadro critico, con un traffico passeggeri ridotto praticamente a zero nel settore marittimo, ed un traffico merci ancora attivo ma che si è sensibilmente ridotto, fino a percentuali del 60/70% in alcuni casi. Queste aziende svolgono un servizio civico ma, rischiando di non poter più sostenere gli extra costi con una marginalità azzerata, potrebbero portare a consequenze ancor più serie per l'intero sistema economico nazionale.

ALIS è un'Associazione fortemente rappresentativa. Che attività sta portando avanti in questa fase emergenziale per supportare le aziende della filiera del trasporto e della logistica?

ALIS rappresenta un fatturato aggregato di 26 miliardi di euro, oltre 1500 aziende associate operanti nella logistica e nel trasporto marittimo, ferroviario e stradale, oltre 128.500 mezzi, più di 140.500 collegamenti marittimi annuali e 200.000 collegamenti ferroviari annuali. Rappresenta circa 172.000 uomini e donne che hanno sempre garantito in questi giorni difficili, fin dall'inizio dell'emergenza sanitaria da Covid-19, la continuità dei cicli produttivi e la consegna dei beni di prima necessità, in particolare nel settore sanitario, farmaceutico ed alimentare. ALIS, insieme a tutti i suoi associati, non si è mai fermata nonostante l'emergenza. Oltre ad essere in prima linea con tutti gli operatori logistici delle nostre imprese associate, stiamo continuando a dar voce alle istanze di questo settore così strategico, che sta riscontrando notevoli criticità ed ingenti danni economici a causa del Coronavirus. Stiamo quindi favorendo molti momenti di confronto, sia attraverso video-conferenze tra le aziende associate e le autorità pubbliche delle singole aree territoriali (in primis, con i vertici delle Autorità di Sistema portuale e delle Istituzioni regionali di riferimento) sia attraverso una forte

presenza mediatica nei principali Tg e talk-show televisivi. Ci siamo inoltre attivati, grazie proprio al contributo dei nostri associati che conoscono direttamente le problematiche del settore, nella ricerca di soluzioni e proposte da sottoporre alle Istituzioni ed abbiamo presentato diversi documenti tecnici al Governo e, in particolare, alla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli.

Quali misure proponete sinteticamente nei vostri documenti presentati al Governo?

Nei nostri documenti propositivi abbiamo delineato alcune linee operative indispensabili per sostenere il comparto: istituzione di un credito d'imposta straordinario per il 2020, estensione della moratoria bancaria anche alle grandi imprese, incentivi che spingano all' acquisto di nuove vetture meno inquinanti e decontribuzione e detassazione delle somme erogate dai datori di lavoro che mantengono i livelli occupazionali e delle somme eventualmente erogate a titolo di integrazione degli assegni di cassa integrazione. Queste misure, insieme ad ulteriori proposte economico-finanziarie ed organizzative, consentirebbero alle aziende della logistica e dei trasporti di limitare le ripercussioni di questa profonda crisi, mettendole in condizione di poter sostenere una ripartenza che comunque non sarà veloce ed immediata. Misure che però devono essere attuate rapidamente, con procedure burocratiche decisamente snelle.

Che messaggio intende dare a coloro che lavorano nel settore?

Il popolo del trasporto e della logistica deve essere profondamente ringraziato per quello che ha fatto e sta facendo in questa fase di emergenza sanitaria, sociale ed economica: autisti, marittimi, macchinisti e tutti gli operatori logistici stanno continuando a lavorare incessantemente in prima linea, rischiando anche per la propria salute. Insieme a tutto il personale medico ed agli operatori sanitari, sono sicuramente gli eroi di questi giorni difficili. E' grazie a loro se l'Italia non si è mai fermata e se non si fermerà nella fase di rilancio. Per loro e per le imprese che rappresentano, ma più in generale per il Sistema Paese, siamo sicuri che il Governo avrà la capacità di adottare una visione strategica anche a medio e lungo termine, attraverso strumenti di sostegno utili a garantire la massima operatività e la continuità di servizio dell'intera filiera logistica.





Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata





Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari. La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostrade ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.





TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia.

Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per il Gruppo GIP.













Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23 Darsena Toscana sponda ovest - 57123 Livorno Tel. +39 0586.258111 - Fax +39 0586.258240 segreteria@tdt.it - www.tdt.it







MARCO MIGNOGNA

Direttore Terminal Darsena Toscana

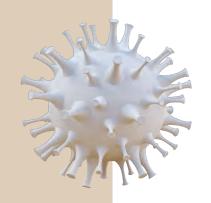
Si sprecano davvero, in questi giorni, i pronostici, più o meno catastrofici, e le ipotesi su ciò che sarà una volta finita l'emergenza Covid 19, un tormentone su cui chiunque di noi si esercita senza neppure sapere quando e come arriveremo alla fine di questa sciagura planetaria che ci colpisce, oltre che negli affetti e nella salute, anche – ed è questione non secondaria – nei nostri stili di vita, nelle nostre certezze, anche e sopra tutto economiche.

A risentire della perdurante e, per diversi aspetti, ignota contingenza sanitaria, con tutto il corollario di situazioni negative che porta con sé sono, naturalmente, la circolazione delle merci e i traffici marittimi, un fenomeno che, in città particolarmente legate all'economia portuale, come ad esempio, Livorno, viene avvertito forse più che altrove. Non c'è, invero, una "quarantena" dei trasporti, ma è evidente che, fatte salve le forniture alimentari, con le fabbriche e gli opifici serrati, non ci sono prodotti finiti da trasportare.

Tanto per tastare il polso – a puro titolo esemplificativo - di come Livorno sta attraversando e, in molti casi, affrontando le conseguenze delle misure adottate a livello internazionale in difesa dal Covid 19, ne abbiamo parlato con l'ingegner Marco Mignogna, direttore generale del Terminal darsena Toscana (Tdt) che, non ostante tutto, solo poche settimane or sono aveva acquisito un nuovo servizio con il Nord Africa.

Siamo in contatto costante con armatori ed operatori di tutto il





mondo in modo da poter disporre di un quadro di situazione sempre attuale ed aggiornato, resta il fatto che, in questo momento, azzardare previsioni sarebbe disdicevolmente velleitario, oltre che impossibile, certo è che i traffici marittimi stanno risentendo dell'allarme mondiale e il nostro terminal, pur resistendo bene, non fa eccezione, tanto che stiamo avvertendo una flessione contenuta entro un 10/15% a cui rispondiamo con operazioni "spot" consistenti in riposizionamenti di carico, smaltimenti....

Non è dato sapere in che misura Livorno, nel suo complesso potrà subire le frustate della crisi, ma teniamo ad assicurare tutta la disponibilità del Tdt per contenere e limitare i danni.

Anzitutto siamo massimamente impegnati a proteggere il lavoro e l'incolumità dei lavoratori, che vengono tutti regolarmente sottoposti a rigorosi controlli sanitari. Essi sono e resteranno il nostro patrimonio primario. In secondo luogo ci preme agire in piena collaborazione con i nostri clienti per ritrovarci tutti in piedi per la fine di questo incubo che è tale, ma dal quale non bisogna lasciarsi sopraffare.

Come ritiene che sarà la ripresa che, prima o poi, dovrà comunque arrivare?

E' difficile dirlo, ma se posso esprimere il mio pensiero, la ripartenza sarà lenta, se non addirittura timida. Tutto o quasi, infatti, dipenderà dagli ordinativi che, prevedibilmente saranno lenti. In ogni caso, pure in questa specie di nebbia, qualcosa continua a muoversi. Il Tdt ha acquisito un nuovo servizio con l'Algeria, denominato Euronaf Italy della Cma Cgm.

Si tratta di una linea settimanale che il 22 Aprile partirà per l'ultima volta da La Spezia e il 28 inizierà il servizio da Livorno. In tempi come questi è un segnale sicuramente positivo, direi confortante.

Avendone l'opportunità che cosa vorreste chiedere al governo per superare al meglio l'attuale difficile congiuntura di cui, fra l'altro, non si intravvede la conclusione?

La complessità della situazione non lascia spazio per fughe in avanti e iniziative in ordine sparso. Ci stiamo raccordando per esprimerci in modo univoco con altre associazioni di settore, Assiterminal, Confetra...







UMBERTO PAOLETTI

Direttore Confindustria Livorno Massa Carrara

Il protrarsi dell'emergenza sanitaria conseguente al diffondersi del Covid-19 sta penalizzando fortemente il nostro sistema portuale.

Il tema della reindustrializzazione della Costa Toscana dovrà essere centrale anche nel periodo di auspicabile ripresa economica che seguirà l'attuale emergenza. Per questo sarà ancor più necessario avviare senza indugio gli investimenti già decisi negli Accordi di Programma e confermarne la priorità strategica.

Un tema particolarmente critico relativo agli Accordi di Programma, riguarda le bonifiche delle aree industriali, per le quali gli aspetti procedurali e i vincoli amministrativi si sono rivelati anacronisticamente farraginosi, per cui ad oggi la quasi totalità delle aree da bonificare sono nella stessa situazione originaria. Infatti, le risorse economiche, ripetutamente annunciate, ad oggi non hanno prodotto risultati concretamente incisivi.

Per Livorno stiamo scontando un ulteriore carenza nella pianificazione degli interventi, rappresentato dalla mancanza dell'accordo di programma indispensabile per finanziare le bonifiche dei SIR.

Infatti, nella seconda metà del 2018 si è appreso che, diversamente da quanto era stato adempiuto per Massa Carrara e Piombino, per Livorno, dal Maggio 2015 quando fu firmato l'AdP, nessuno si è preoccupato di svolgere gli adempimenti idonei a tale necessità. Il risultato è che a distanza di ben cinque!!! anni per l'area di Livorno le bonifiche sono ancora ferme al palo.





GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI DEL PORTO DI LIVORNO Società cooperativa



Amministrazione Tel 0586 894405 - Fax 0586 829157 E-mail: operativo@ormeggiatoribarcaiolilivorno.it

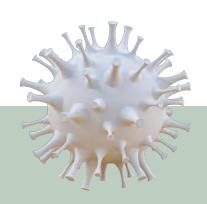
Sempre per quanto concerne Livorno, occorre procedere speditamente alla stipula di un Accordo di programma per le bonifiche del Sito di Interesse Regionale, mentre per gli altri Siti di Interesse Nazionale, è necessario velocizzare le procedure, sollecitando i competenti organismi nazionali e regionali.

Il tema delle bonifiche dovrà rappresentare una priorità dell'agenda di politica industriale, in quanto unisce alla tutela dell'ambiente il recupero di aree fondamentali per nuovi investimenti.

I porti di Livorno, Piombino e Marina di Carrara, insieme ai porti minori, rappresentano l'asset più significativo del territorio costiero e un hub prioritario per l'intero sistema manifatturiero regionale.

La darsena Europa, perno su cui è basato il rilancio economico e industriale della fascia costiera della Toscana, si conferma indispensabile e il perdurante ritardo della sua realizzazione è tra gli elementi di criticità più preoccupanti.

Considerando l'inseparabile connessione tra logistica e sistema industriale, ulteriori ritardi nella realizzazione della darsena Europa, comprometteranno non soltanto i programmi di reindustrializzazione energetici e infrastrutturali di Livorno, ma finirebbe per incidere negativamente anche su quelli relativi alla siderurgia e metallurgia di Piombino.







RODOLFO GIAMPIERIPresidente AdSp mar Adriatico centrale

Presidente Giampieri, è già possibile capire le conseguenze di questo difficile periodo di emergenza sanitaria sull'Autorità di sistema portuale?

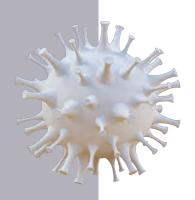
Questo è un momento decisamente delicato sia da un punto di vista sanitario sia economico. L'emergenza si sta già facendo sentire pesantemente sia sui traffici sia sul lavoro delle imprese in tutti i porti del sistema. Le aziende durante il periodo di fermo si sono organizzate per essere pronte per la ripresa. Il post Covid-19 sarà una nuova sfida sia per tutta la comunità sia per l'economia anche quella portuale. Una sfida che dovremo affrontare tutti insieme puntando sull'efficienza, sulla flessibilità e, nel porto di Ancona in particolare, sulla polifunzionalità.

Parliamo di Ancona. Com'è l'andamento?

Lo scalo, da una forte fase espansiva

degli ultimi anni, confermata anche dai primi due mesi del 2020, vive un momento surreale dovuta ad un evento totalmente imprevedibile e imprevisto, la diffusione del coronavirus. Le prime avvisaglie di rilievo sono arrivate a fine Febbraio-primi di Marzo e, con l'acuirsi dell'emergenza, i riscontri purtroppo sono stati immediati. La Croazia ha chiuso i confini nazionali sospendendo i collegamenti con Spalato l'11 Marzo. La Grecia e l'Albania hanno interrotto il traffico passeggeri lasciando aperto solo il traffico merci per mantenere i collegamenti marittimi. La linea albanese è stata poi sospesa a seguito della chiusura delle attività produttive. L'impatto di queste tre decisioni si sta dimostrando già pesante sul porto di Ancona, con una forte gelata sul traffico passeggeri. Una notizia positiva è la riapertura il 27 Aprile prossimo della linea Ancona-Zara-Ancona.





Oualche dato?

Il traffico passeggeri ha subito a Marzo un crollo verticale, del -70% circa, dovuto alle prescrizioni a tutela della salute pubblica. Per le merci a Febbraio c'era stato un incremento del +9%, ma è ora prevedibile un calo intorno al 40%. La cantieristica si è dovuta fermare un mese e solo in questi giorni sta lentamente ripartendo Fincantieri. È ovviamente presto per tracciare una previsione annuale.

Le crociere?

Per quanto riguarda il traffico crocieristico, Msc Crociere ha comunicato la sospensione delle toccate di Aprile e di Maggio. Il perdurare di una situazione così complessa potrebbe far prevedere ulteriori rinvii dell'avvio di stagione nell'ottica della tutela della salute pubblica e con l'obiettivo di contenere questo virus. Addirittura tutto il mondo ha fermato le crociere e temiamo anche noi che la stagione 2020 possa essere persa. La grande sfida finora è stata bloccare il propagarsi della pandemia.

Come vede il prossimo futuro?

L'ipotesi è quella di una partenza scaglionata nel tempo. Per il porto di Ancona, nell'ordine, le merci, segnale conseguente alla riapertura delle aziende, i passeggeri, anche in relazione al traffico su camion, e poi le crociere, ultimo nodo di una filiera di ritorno alla normalità. È una prova che dovremo affrontare tutti insieme puntando sull'efficienza, sulla flessibilità, sulla qualità dei servizi e, nel porto di Ancona in particolare, sulla polifunzionalità. La prima sfida sarà il supporto al cluster portuale, che si è trovato in una situazione difficilissima. Crediamo fortemente che adesso sia il tempo degli atteggiamenti responsabili di ognuno di noi per poter uscire prima possibile da questa emergenza sanitaria adottando anche provvedimenti straordinari. È necessario mantenere i nervi saldi, consapevoli che l'impegno di tutti, di ogni singola persona, è fondamentale per superare questa fase critica. Il porto di Ancona, finito questo momento difficile, tornerà sicuramente ad essere un protagonista dello sviluppo e dell'occupazione grazie all'impegno di tutti gli imprenditori, dei circa 6.500 lavoratori e delle istituzioni perché noi non molliamo mai.





Agenzia Marittima

Genova Headoffice

Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma • Napoli Gioia Tauro • Bari • Palermo • Catania • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste

AGENZIA MARITTIMA LE NAVI S.p.A. Via Balleydier, 7N - 16149 Genova Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail lenavi_itgoa@msclenavi.it



www.msc.com/ita



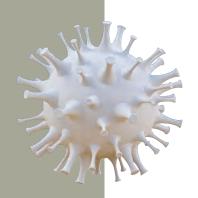


MATTEO PAROLI

segretario generale AdSp mar Adriatico centrale

Segretario generale Paroli, a livello di organizzazione come state affrontando l'emergenza sanitaria?

Nel rispetto dei decreti ministeriali e a tutela dei dipendenti dell'Autorità di Sistema portuale, abbiamo organizzato il lavoro con la possibilità di usufruire dello smart working per la maggior parte delle funzioni amministrative. Circa il 90% del personale, da metà Marzo, sta lavorando da casa in maniera continuativa o alternata a seconda delle necessità d'ufficio. L'organizzazione dei dirigenti e dei funzionari è stata tale che, insieme alla veramente preziosa collaborazione di tutti gli impiegati che ringrazio, non ci sono state ripercussioni negative significative sulla gestione degli uffici. Inoltre, abbiamo stipulato a metà Marzo una polizza sanitaria per tutti i dipendenti in caso di contagio da Covid-19, anche se con la speranza di non doverla mai attivare. Sempre a tutela delle persone che lavorano in Autorità portuale, ma anche di coloro che avevano bisogno di venire negli uffici, abbiamo incrementato la possibilità di gestire le pratiche da remoto e, per chi ne avesse avuto bisogno, abbiamo previsto l'accesso nella sede solo su appuntamento in modo tale da ridurre al minimo l'afflusso di persone esterne. In questi giorni, peraltro, stiamo affinando la procedura per poter firmare da remoto, oltre ai contratti che già tempo sottoscriviamo digitalmente, anche le concessioni demaniali, con grande



vantaggio anche per l'utenza che non sarà costretta ad accedere ai nostri uffici per questa incombenza.

E l'utilizzo dei dispositivi individuali?

Dopo i primi giorni di difficile reperimento, come è purtroppo successo a molte amministrazioni pubbliche e imprese, siamo riusciti ad attrezzarci. Ogni dipendente ha a disposizione, nel caso di bisogno, il materiale necessario per lavorare in piena sicurezza e nel rispetto delle direttive nazionali e regionali. Anche la portineria è stata dotata di una protezione in plexiglass a tutela delle persone che fanno accoglienza all'ingresso degli uffici. I locali dell'AdSp e della biglietteria marittima vengono sanificati ogni 15 giorni in aggiunta alle operazioni di disinfezione che si svolgono ogni giorno.

In queste settimane, nel porto di Ancona c'è stato il fermo del traffico passeggeri come strumento di precauzione per la salute pubblica. Se a bordo di una nave ci dovesse essere un caso sospetto di coronavirus, come vi siete organizzati?

Anche in questo caso, i comportamenti si adeguano alle direttive nazionali e ai decreti in particolare al 145 del 3 Aprile 2020 del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del ministero della Salute che descrive espressamente cosa fare nel traffico via mare e quali sono i soggetti coinvolti, in primo luogo ovviamente la sanità marittima. Come Autorità di Sistema portuale, abbiamo anche definito delle procedure da applicare nel porto di Ancona con la Capitaneria di porto-Guardia costiera di Ancona e con l'Unità territoriale di Ancona della Direzione generale della prevenzione sanitaria Usmaf-Sasn Lazio, Umbria, Abruzzo e Molise con la firma di un protocollo operativo condiviso. Il riferimento principale rimane il medico di porto, una figura fondamentale nella gestione dell'emergenza sanitaria ma tutti insieme abbiamo definito, nero su bianco, quali sono le azioni da compiere, in stretto rapporto con gli armatori, a bordo nave, all'arrivo in porto dell'unità navale, quali gli accertamenti sanitari da svolgere in due locali che abbiamo messo a disposizione per questa procedura in attesa che la persona venga, se necessario, presa in carico dal 118.







LUCA BECCEPresidente Assiterminal

Luca Becce, presidente di Assiterminal, vede una ripartenza difficile per il settore, soprattutto quello crocieristico, messo in ginocchio da una crisi, non solo immediata, ma le cui conseguenze continueranno sicuramente a perpetuarsi a lungo. Il colpo per l'intero asse rappresentato da Assiterminal è stato straordinariamente duro, anche se avvertito in modo diverso a seconda delle varie tipologie di lavoro. Il comparto farà, come sempre, la propria parte e, per potersi risollevare, avrà bisogno di sostegni finanziari che non si limitino a dei semplici "prestiti".

Quali sono gli aspetti più critici per il vostro settore in questo momento?

Sono principalmente legati a due fattori. Il primo dipende dagli obblighi stringenti imposti dall'emergenza, a cominciare dal distanziamento tra le persone che influisce direttamente, e non poco, sulla

produttività dei terminalisti, naturalmente in misura diversa a seconda del tipo di lavoro svolto e dei servizi offerti.

Così, là dove il lavoro dell'uomo è meno diretto, le conseguenze della crisi attuale risultano meno evidenti, ma vi sono settori in cui le regole e limitazioni anti Covid appaiono molto più invasive ed incisive rendendo più evidente la crisi.

L'altro aspetto è legato invece alle tipologie merceologiche; in certi casi l'impatto dell'emergenza coronavirus è stato forte, determinando una considerevole riduzione del lavoro.

Il settore delle crociere è sicuramente quello che vive la situazione più drammatica per l'azzeramento completo, nell'anno in corso, di tutto quello che riguarda più o meno direttamente il settore.

Si tratta di un fenomeno che non si collega solo al momento attuale, ma che protrarrà molto a lungo i suoi effetti sul traffico di passeggeri, destinato a regi-



LIVORNO VIA ENRIQUES, 53 Tel. +39 0586 247111 Fax +39 0586 400366

finservice@mclink.it





LIVORNO | VIA ENRIQUES, 53 Tel. +39 0586 247111 - Fax +39 0586 400366 seatransport@mclink.it strare un crollo prevedibilmente assai prolungato.

Diversamente, ad esempio, andrà per i ro-ro che, anche se nell'immediato hanno avuto una contrazione dovuta, appunto, alle regole imposte, potrebbe pian piano riprendersi.

Riferendoci ad altri casi, la flessione dei traffici è risultata inferiore come, ad esempio, per i container e le rinfuse. Diversi tipi di merce hanno, invece, subito riduzioni più decise perché legate alla forte contrazione dei consumi e ciò ha portato diverse compagnie armatoriali alla cancellazione di moltissimi ordini.

Come Assiterminal, che cosa chiedete nell'immediato al Governo?

Abbiamo organizzato un pannello di richieste per poter accedere a diverse tipologie di facilitazioni, come la sospensione dei canoni concessori che chiediamo di sospendere o di riproporzionare in ragione del calo di lavoro, inoltre quella che presentiamo al Governo è una richiesta sulla riduzione degli oneri sociali per i lavoratori, anche in prospettiva del mantenimento dell'occupazione.

Per le stazioni marittime, la domanda è quella di azzerare completamente i canoni per l'anno 2020 vista la situazione particolare che si sono trovate a dover affrontare.

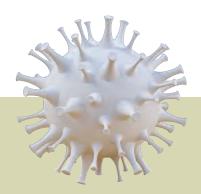
Come terminalisti, poi, vorremmo vedere

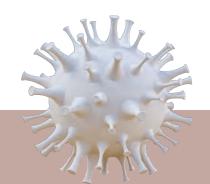
soddisfatta anche la richiesta di poter contare su un sostegno finanziario che non sia un prestito con interessi, ma un aiuto di carattere sistematico, con l'impiego di somme destinate ad interventi che consentano di riprendere le attività.

Ma non è tutto. Sono convinto che sia anche necessario essere pronti all'eventuale ripetersi di una situazione come quella che stiamo vivendo. Nessuno, infatti, avrebbe potuto né saputo immaginare un disastro come quello che stiamo vivendo. Dovremo allora imparare a non farci trovare impreparati di fronte a nuove possibili emergenze e investire seriamente su tale aspetto.

C'è un po' di ottimismo per il futuro tra i terminalisti?

Non molto, in verità. Quello che mi sento di dire è che non si può continuare a ripetere meccanicamente che andrà tutto bene. Quello che il nostro Paese ha ricevuto, è stato un colpo molto durissimo, di una forza e di una dimensione tali che, per pensare di ripartire, c'è bisogno di avere l'intelligenza e la fantasia per azzerare o almeno di riuscire a contenere i danni subiti, che non sono e non saranno davvero pochi. In solo tre mesi abbiamo perduto quasi il doppio del Pil prodotto nei tempi successivi alla crisi del 2008 in tre anni!







MINO GIACHINO Presidente Saimare

Lascio ad altri la discussione filosofica su come e quanto ci ha cambiati il Coronavirus perché averne capito tardi la gravità sia sulla salute che sulla economia ci sta già penalizzando molto anche grazie ai primi Decreti del Governo Conte che non rispondono ai problemi causati dai tanti lockdown e che debbono essere corretti al più presto.

Al di là della analisi sulle responsabilità della diffusione della pandemia, il nostro Paese e la nostra Logistica hanno un bisogno vitale che la "economia globale" cresca anche se contemporaneamente debbono crescere di peso e di credibilità gli organismi internazionali, dal G20 all'Europa.

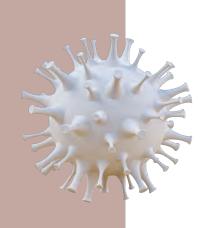
L' economia globale è un grande motore di sviluppo per un Paese trasformatore come il nostro, leader di mercato a livello mondiale in alcuni settori manifatturieri, nell'enogastronomico, nel made in Italy e nel turismo.

All'estero si intravedono già i primi movimenti per una ristrutturazione delle produzioni. I Paesi aggiornano la loro politica industriale e pensano a occupare spazi occupati da altri, a partire dalla cantieristica e dai biomedicali.

Vitale è che riparta la produzione industriale.

E' bene che la nostra logistica ritorni a frequentare con il peso che merita, le stanze del ministero dello Sviluppo Economico perché il settore industriale è strettamente connesso allo sviluppo della logistica che dovrà essere sempre più considerata come un pezzo importante della politica economica del nostro





Paese.

A cosa serve dire che è strategica se poi non veniamo convocati quando si discutono i piani d'azione del Paese?

La nostra logistica dovrà migliorare la sua competitività e dovrà far valere le peculiarità italiane a partire dal sistema portuale.

Nel post Coronavirus la logistica, dopo silenzi immotivati e autolesionisti, deve rivolgere l' attenzione alle infrastrutture, alla ristrutturazione della rete autostradale e alla realizzazione delle tratte ferroviarie delle Reti Ten-t. Tutto questo se l'Italia vuole puntare ad essere l'anello fondamentale tra l'Europa, l'Africa e l'Oriente.

Il costo economico del Coronavirus, (converranno ora il Governo e i suoitifosi) sarà molto più salato di quanto pensavano i nostri governanti e i loro seguaci. Averlo capito tardi ci fa trovare con Decreti mal scritti e che a oggi al sistema economico non ha fatto ancora arrivare alcuna risorsa. Grave che il Governo non abbia previsto risarcimenti a fondo perduto per il fatturato perso mentre per il Credito si dovranno apportare importanti modifiche al Decreto.

Da questo punto di vista tenuto conto delle notevoli risorse fiscali e contributive che il mondo complessivo della logistica riversa allo Stato, si potrebbe esaminare la possibilità di dare autonomia al Fondo del Credito Autotrasporto che avevo istituto nel 2009, dotandolo di maggiori risorse e con la presenza di rappresentanti del settore nel Comitato di Gestione.

Mi auguro che il Governo liberi l'impasse politico che lo sta bloccando nella Definizione del Pacchetto degli Investimenti Infrastrutturali. Non servono i minuetti, ma una decisa presa di posizione del settore che già perse l'occasione di farsi sentire nel corso della battaglia della Tav.

La troppa accondiscendenza ai tavoli di trattativa non fa bene al futuro della logistica.

Nel corso della crisi 2008-2009 l'autotrasporto non fece sconti al Governo, ma lo dico con orgoglio, i dati Eurostat certificano che l'anno nel quale il settore ebbe di più dal Governo fu il 2009, l'anno migliore anche per gli investimenti.

Da Monti in poi malgrado tanti sorrisi i risultati concreti per il settore sono stati inferiori.

Occorre rialzare la testa perché l'economia del dopo virus sarà ancora più competitiva e il nostro Paese potrà avere un importante ritorno alla crescita proprio grazie agli investimenti in infrastrutture e con una nuova politica industriale della logistica.





ANDREA GENTILE

Presidente Assologistica

Sebbene l'impegno (per non dire lotta) per contenere e risolvere l'emergenza sanitaria generata dal Coronavirus sia ancora in atto (anche se si intravede una luce in fondo al tunnel), tuttavia Assologistica ritiene opportuno iniziare a pensare a come affrontare concretamente il dopo-evento, che – come tutti sappiamo – metterà a dura prova la tenuta economica del nostro Paese e, conseguentemente, anche del settore della logistica e del trasporto merci.

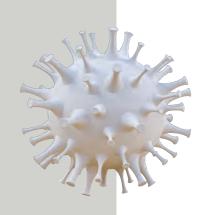
Un settore il cui valore supera i 110 miliardi di euro, con un'occupazione che sfiora un milione di addetti e che svolge un ruolo strategico per lo sviluppo industriale e commerciale, garantendo consumi, distribuzione, approvvigionamento, import ed export e producendo benefici a consumatori, cittadini e famiglie, e al sistema imprenditoriale nel suo complesso. Di questa strategicità, del resto, hanno finalmente tutti preso atto nel corso di questa pandemia.

Dal primo istante in cui le autorità di Governo hanno impartito le direttive a tutela della salute pubblica e di quella dei lavoratori, Assologistica ha informato e aggiornato i propri associati mediante un puntuale servizio di domande e risposte per affrontare in presa diretta l'adozione delle misure governative, compresa la raccomandazione di adozione del Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro, firmato dalle parti sociali sotto l'egida del Governo.

Il settore ha affrontato e sta affrontando un aggravio di costi, oltre a un calo dei volumi dalle proporzioni allarmanti e che si prevede non sia giunto al termine, anche a seguito del prolungamento nel tempo delle misure di contenimento del contagio. La continuità aziendale di moltissime imprese è in grave pericolo e con essa la relativa base occupazionale.

Assologistica ha presentato a Governo e Parlamento alcune proposte valide per il settore (rappresentato dai codici Ateco 49-50-51-52-53-89.92). Il tutto nella consapevolezza che occorra una terapia d'urto forte e prolungata nel tempo, anche se basata su pochi essenziali interventi, qui sotto riassunti.





Decontribuzione straordinaria per abbattere il costo del lavoro e mantenere l'occupazione:

Assologistica chiede una riduzione straordinaria del 40% dell'aliquota contributiva IVS (Invalidità, Vecchiaia, Superstiti) a carico dell'azienda con decorrenza dal 1/4/2020 fino a tutto il 31/12/2021 a condizione che l'impresa mantenga fino a tale data almeno l'80% dei livelli occupazionali in forza alla data dell'1/2/2020, intendendo per tali i lavoratori non in prova a tempo indeterminato ed esclusi gli apprendisti. Resta ferma l'aliquota di computo delle prestazioni pensionistiche.

Credito di imposta sugli acquisti di Dpi (Dispositivi per la protezione individuale):

Assologistica chiede il riconoscimento di un credito di imposta del 50% sul costo di acquisto sostenuto e documentabile da parte dell'azienda dei Dpi necessari ai lavoratori, in applicazione delle misure previste dal protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro. I costi ammessi al credito di imposta sono quelli sostenuti con decorrenza 1/3/2020 e fino al 31/12/2021.

Riconoscimento immediato per la logistica dello status di "Servizio pubblico essenziale"

con relativa applicazione delle norme della Legge n. 146/90 e successive modificazioni per tutta la durata di permanenza dello stato di emergenza, così come da delibera del Consiglio dei ministri del 31/1/2020. Una norma di questo tipo (a onere zero per lo Stato) genera un effetto mediatico molto positivo: sarebbe chiaro a tutti che chi lavora in logistica sta contribuendo al sostegno del Paese. Tale status viene richiesto limitatamente al periodo di permanenza dello stato di emergenza.

Oltre a queste proposte, Assologistica richiede poi l'adozione di misure destinate al sostegno finanziario delle imprese. E in particolare chiede che quanto già disposto all'art. 56 del D.L. 17/3/2020 n. 18 (Cura Italia) venga esteso anche alle grandi imprese, così da meglio supportare le forme di tutela occupazionale. Tale norma, se adottata, non produce oneri per lo Stato. E ancora l'Associazione chiede lo sblocco immediato dei crediti fiscali vantati dalle imprese (Iva, Ires, Irap) in forma di liquidazio-

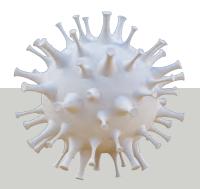


ne oppure, se non fosse possibile, in forma di smobilizzo del credito verso il settore bancario, con copertura di garanzia da parte dello Stato. E ancora Assologistica chiede la soppressione per il 2020 dell'aumento Ires per i concessionari di demanio pubblico, di cui all'articolo 1 comma 716 della Legge 27/12/2019 n. 160, una norma recentemente introdotta con l'ultima Legge di Bilancio e che ora non risulta sostenibile, rischiando pure di apparire beffarda.

Un'ultima richiesta concerne le misure a sostegno delle imprese che esportano e per le quali si chiede la sospensione delle restrizioni previste dal Dpcm del 22/3/2020 per le sole attività svolte dalle imprese del settore logistico a favore di clienti esteri. Pertanto, qualunque attività di servizio resa a favore esclusivamente di clienti esteri viene consentita. L'Associazione comprende e condivide la ratio dei provvedimenti presi dal Dpcm del 22/3/2020, ma l'esperienza concreta di questi giorni sta facendo emergere il grave rischio che i committenti esteri delle nostre imprese, per i quali non vige alcuna restrizione all'attività, possano decidere di approvvigionarsi altrove. Quando l'emergenza sarà passata, il cliente estero sarà difficilmente recuperabile, con tutte le conseguenze del caso.

Il presidente di Assologistica, Andrea Gentile in conclusione ha dichiarato:

"In questo difficile momento e nei momenti che seguiranno nel dopo-emergenza al nostro Paese e a tutte le sue componenti produttive sarà chiesto uno sforzo importante. Le imprese, anche del nostro settore, non possono essere lasciate sole ad affrontare quello che le aspetta, nella consapevolezza che la nostra Economia deve continuare a essere una delle maggiori economie del Vecchio Continente (e non solo). Noi logistici faremo la nostra parte, come abbiamo sempre fatto (e dimostrato anche in questi giorni), ma lo Stato deve fare la sua, stando al nostro fianco in quella che si sta configurando come una sorta di ricostruzione del Paese"



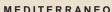






CLASS









DIAMOND 145

DELFINO 95

MEDITERRANEO 116

FAST 125

FOR THOSE WHO WANT TO BE ADVENTURERS, ROMANTICS, INNOVATORS, TRADITIONALISTS, PLEASURE-SEEKERS, PIONEERS. TO EACH THEIR OWN BENETTI.

BENETTIYACHTS.IT





FEDERAGENTI

The Italian Association of Ship Agents and Ship Brokers since 1949