

Noli alle stelle e disruption: lo shipping alla ricerca di un nuovo equilibrio

Caricatori, armatori e logistic provider a confronto durante il congresso nazionale dei provveditori navali di ANPAN

di **Francesco Bottino**

Genova - Dinamiche strutturali e fattori contingenti hanno inconsapevolmente 'manovrato' nella stessa direzione portando i costi del trasporto marittimo a livelli mai visti in passato, intaccandone al contempo affidabilità ed efficienza.

Una situazione da cui – chi più (i caricatori) chi meno (gli armatori, che vorrebbero godersi ancora per un po' i super profitti dell'ultimo biennio) – tutti concordano sia necessario uscire, trovando un nuovo equilibrio di mercato che tuttavia non potrà essere più quello sperimentato prima della pandemia.

Lo scenario, e le sue possibili – o quantomeno auspiccate – evoluzioni, è stato

delineato durante il congresso nazionale dell'ANPAN (Associazione Nazionale Provveditori ed Appaltatori Navali): i provveditori, presieduti da Cesare Cavalleroni, si sono riuniti a Genova e, da spettatori molto interessati, hanno ascoltato i punti di vista sull'attuale crisi globale della supply chain sia di chi utilizza i servizi di trasporto marittimo, sia di chi li offre.

Uno scambio di opinioni moderato da Gian Enzo Duci, CEO di ESA Group, che ha innanzitutto definito le premesse del dibattito: "Nel recente passato, l'industria era abituata a considerare il trasporto marittimo come un servizio affidabile e sempre disponibile a prezzi molto bassi. Una sorta di commodity a cui prestare

poca attenzione, poiché sempre a portata di mano. Oggi la situazione si è ribaltata, raggiungendo forse l'estremo opposto, ma questo stravolgimento – secondo l'ex Presidente di Federagenti e docente dell'Università di Genova – ha avuto il merito di portare l'attenzione del mondo sulla logistica, di far comprendere il valore strategico del suo ruolo e, per essere più concreti, di riportare i CEO delle grandi aziende manifatturiere al tavolo con armatori e operatori del trasporto, tavoli a cui prima venivano invece 'spediti' solo manager di secondo piano".

Che, tuttavia, l'attuale situazione sia difficilmente sostenibile appare ben chiaro dalle parole di Giovanni Calvini, Amministratore delegato di Madi Ventura: > 22





Cesare Cavalleroni, Presidente di ANPAN

> 21

“La nostra azienda importa e lavora circa 18.000 tonnellate all’anno di frutta secca (il 10% di tutto il mercato italiano), di cui una buona parte (15.000 tonnellate) movimentata via mare. Lo scorso dicembre la nostra supply chain si è completamente bloccata. Abbiamo merce partita dal Far East negli ultimi giorni del 2021 – ha rivelato l’imprenditore genovese – che ci sta arrivando adesso, con quasi 6 mesi di ritardo”.

Ecco quindi che, secondo Salvini, il problema principale non è costituito tanto dai costi, “seppure oggettivamente sovradimensionati nella fase attuale”, quanto piuttosto “dall’estrema inefficienza e dalla scarsa affidabilità del trasporto marittimo”. Un tema in realtà non certo inedito, che anzi – secondo l’AD di Madi Ventura – con la pandemia si è acuitizzato ma era già ben avvertibile negli anni precedenti, e più precisamente “da quando sono nate le grandi alleanze tra liner. Da quel momento l’offerta di servizi si è decisamente ridotta, e la loro affidabilità è crollata”.

Nell’urgenza del momento, i caricatori – per Salvini – “sarebbero anche disposti a pagare prezzi molto elevati per il trasporto, a patto di avere certezze sui tempi di consegna”. Anche se – conclude l’ex Presidente di Confindustria Genova – “in un’ottica di più lungo periodo sarà necessario trovare un equilibrio anche per ciò che riguarda i costi. L’industria è consapevole che noli a 1.500 dollari per le rotte transoceaniche non erano sostenibili per gli armatori, ma d’altra parte bisogna anche comprendere che noli dagli 8.000 ai 15.000 dollari non sono sostenibili per noi”.

Se la situazione non cambierà, sarà inevitabile assistere a fenomeni di reshoring o di nearshoring, “che peraltro sono già in

atto su alcuni mercati, con produzioni o approvvigionamenti spostati dal Far East alla Turchia o al Nord Africa”.

Per ora, comunque, i liner si godono il momento d’oro, anche se – come ricorda Stefano Messina, Vicepresidente Esecutivo di Ignazio Messina e Presidente di Assarmatori – “veniamo da un lungo periodo in cui gli armatori hanno perso moltissimi soldi. Non dimentichiamoci che lo Stato francese ha di fatto salvato CMA CGM dalla bancarotta, e che COSCO è sopravvissuta solo grazie al supporto diretto del Governo di Pechino”.

Ora la situazione è radicalmente mutata, ma – secondo l’armatore genovese – la disruption della logistica non è direttamente imputabile alle compagnie: “Le navi ci sono. L’intera flotta mondiale è attualmente operativa, e nel corso dei prossimi due anni la capacità crescerà del 25%. Il principale problema è piuttosto la carenza di contenitori, che fa lievitare i noli”.

Il Presidente di Assarmatori è comunque convinto che la situazione “sia legata a fattori contingenti e quindi passeggeri, anche se sinceramente mi auguro che questo periodo positivo per gli armatori possa durare almeno per un po’”. Un equilibrio comunque si troverà, “ma è necessario che l’industria capisca l’importanza della logistica, e che metta in campo anche dalla sua parte del tavolo professionalità dedicate e adeguatamente formate”.

Ci sono poi soggetti che possono osservare questo scenario da entrambi i punti di vista, come il gruppo Finsea che opera sia nel comparto industriale (è socio dell’azienda navalmecanica Genova Industrie Navali, che controlla i cantieri T. Mariotti e San Giorgio del Porto) sia in quello dei trasporti (come agenzia marittima e logistic provider): “Con l’avvento delle grandi

navi, i volumi di merce da gestire contemporaneamente in banchina, e poi a terra, sono aumentati considerevolmente e questo può generare ritardi e inefficienze” ha spiegato l’Amministratore delegato Aldo Negri.

“Inoltre, in questo momento c’è anche un problema legato alla carenza di forza lavoro, sia per il trasporto terrestre sia a bordo delle navi”. In ogni caso, per Negri, la crisi attuale è dettata da fattori contingenti, che sicuramente potranno essere superati, anche se “dobbiamo abituarci all’idea che le catene logistiche potrebbero mutare il loro assetto in ragione di processi di reshoring che in parte sono già in atto”.

Per il numero uno di Finsea, comunque, accanto ai problemi ben noti si possono riscontrare anche alcuni effetti positivi: “Innanzitutto è aumentata la percezione del ruolo centrale della logistica nelle dinamiche dell’economia globale, e in secondo luogo diventa sempre più importante la competenza specifica delle aziende che offrono questi servizi e che ora possono far valere il loro know-how come un fattore determinante per la competitività dei clienti”.

STUDIO



TCL

PKF

TAX
CONSULTING
LEGAL

Tax and Corporate Advisory

M&A - Corporate Finance

Multifamily office & Wealth advisory

Tax services, accounting & payroll

Shipping & Logistics Specialists

GENOVA - MILANO - ROMA

studiotcl@pkf-tclsquare.it

www.studiotcl.com

www.pkf.com

Rossi (Assarmatori): “Con lo shipping negli ETS costi dei collegamenti per le isole su del 40%”

La misura voluta dalla Commissione potrebbe avere un impatto negativo sul settore, ma i carbon credits restano uno strumento utile (su base volontaria) a decarbonizzare il trasporto marittimo, come spiegato nel partecipato webinar di Nolarma e Trasteel

di Francesco Bottino

Pur ricevendo segnali incoraggianti, e [di apertura rispetto alle proprie istanze](#) – peraltro comuni a quelle di tutte le organizzazioni nazionali e internazionali dell'armamento – l'allarme di Assarmatori circa il possibile inserimento dello shipping nel sistema europeo degli ETS (Emission Trading Scheme, i cosiddetti certificati della CO2) resta ancora alto. A fare il punto sui danni che questa svolta – voluta dalla Commissione e prevista dal pacchetto formativo Fit for 55 – potrebbe causare all'industria marittima è il Segretario Generale dell'associazione Alberto Rossi, intervenuto durante il webinar 'CO2 Offsetting Solutions for Shipping', organizzato dal trader svizzero Trasteel e dalla broker house genovese Nolarma.

“Gli armatori sono ben consapevoli di dover fare la loro parte nel processo di decarbonizzazione dell'economia, e sono assolutamente pronti a impegnarsi. Ma le norme che guideranno questo percorso dovranno essere definite tenendo conto delle specificità del settore, altrimenti il rischio è di danneggiare l'intera industria senza peraltro generare risultati apprezzabili in termini ambientali”.

Quelle che chiede Assarmatori – e insieme a lei le altre associazioni di categoria – è un approccio più realistico, che porti ad una modifica dell'attuale proposta normativa relativa all'inserimento dello shipping nell'ETS.

Per esempio – ha sottolineato Rossi – “se non verrà escluso dall'applicazione dello schema il trasporto marittimo intra-UE, si potrebbero avere impatti rilevanti in termini di costi sui servizi marittimi con le isole, dove le tariffe potrebbero aumentare anche del 40% con grave danno per i cittadini che usufruiscono di questi collegamenti”. Un danno che per l'Italia, data la sua conformazione geografica, sarebbe ancora più grave.

Ma in generale l'aggravio di costi si rifletterebbe su tutto il trasporto marittimo intra-UE, motivo per cui Assarmatori ha già più volte formulato l'auspicio che il sistema degli ETS venga applicato solo ai viaggi intercontinentali.

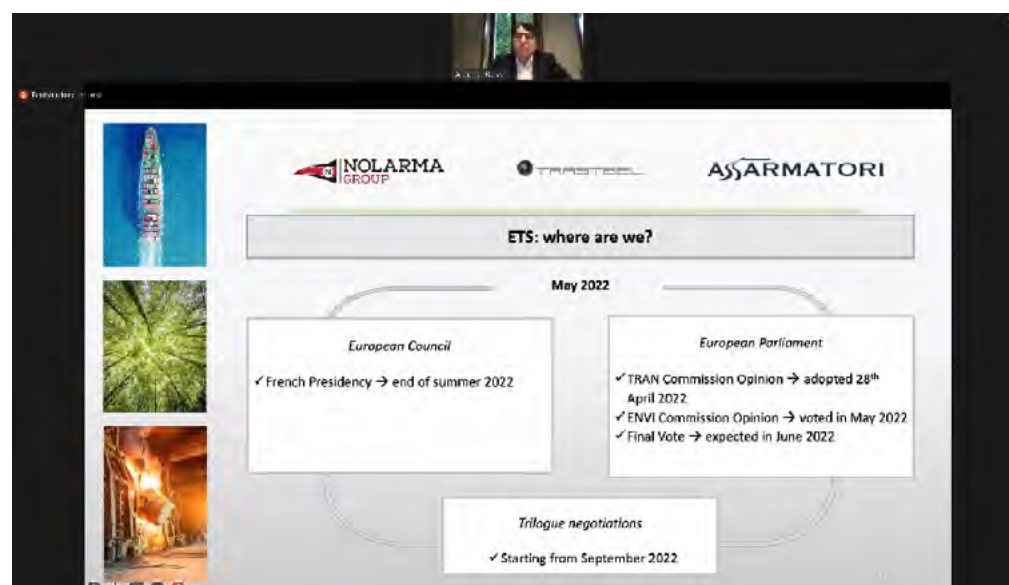
Ma l'elenco dei possibili risvolti negativi non finisce qui: “Il rischio è che, a fronte di un'efficacia del tutto limitata, questa norma possa spingere ad una rimodulazione delle rotte del commercio internazionale a favore di hub di transhipment

extra-europei, e che in generale gli operatori del Vecchio Continente possano perdere di competitività sulla scena globale”. Il potenziale impatto negativo che potrebbe derivare da un inserimento obbligatorio e generalizzato nel sistema degli ETS non pregiudicano comunque le qualità dei *carbon credits* come strumento volontario che gli armatori e gli altri stakeholder del settore possono utilizzare per ridurre la loro impronta carbonica.



Gianfranco Imperato

A spiegarlo – durante l'webinar – sono stati il CEO di Trasteel Gianfranco Imperato e il trader Antonio Novi. Imperato ha ripercorso le tappe di sviluppo dell'azienda svizzera, nata nel 2009 (e dal 2020 [partecipata anche dal gruppo Fratelli Cosulich](#)) e attualmente arrivata a fatturare oltre 1 miliardo di euro: “Siamo nati come trader di prodotti siderurgici ma nel tempo abbiamo ampliato la gamma di prodotti e servizi offerti ai nostri clienti, e oggi siamo in grado di proporci come un service provider a 360° gradi, con un focus particolare proprio sui temi della decarbonizzazione”. Un filone in cui Trasteel – anche grazie [al progetto recentemente lanciato in partnership con Nolarma](#) – è in grado di affiancare i clienti con una consulenza completa proponendo diverse soluzioni per la compensazione delle emissioni di CO2: “Si tratta di una scelta che ha un valore etico in cui crediamo, ma > 26



> 25

che costituisce anche una nuova e promettente opportunità di business e che consente alle aziende di accedere a competenze altamente specializzate senza per forza dotarsi di un ufficio interno da dedicare a queste tematiche”.

Novi ha quindi passato in rassegna le principali opzioni che Trusteel è in grado di mettere a disposizione dei clienti: progetti 'green' ubicati in diverse aree



Antonio Novi

del mondo, aderendo ai quali è possibile ottenere dei certificati per compensare la CO2 emessa e contribuire così al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione del settore stabiliti dall'IMO, illustrati durante il seminario online da Marta Ponis, Director Marine Consulting del RINA, gruppo che da tempo ormai ha anch'esso consolidato una forte *expertise* nel campo della decarbonizzazione.

PORTI

27/05/2022

La Spezia rivendica un ruolo portuale di primo piano

Gli stakeholder dello scalo spezzino si sono ritrovati nel convegno 'La Spezia e il suo Porto - Protagonisti nello scenario globale del Terzo Millennio'

Confindustria La Spezia in collaborazione con le associazioni degli Spedizionieri, degli Agenti marittimi e dei Doganalisti del Porto della Spezia, ha organizzato, nella location della stazione crocieristica, un convegno sul tema della portualità e della logistica, dal titolo 'La Spezia e il suo Porto - Protagonisti nello scenario globale del Terzo Millennio'.

I motivi che hanno indotto a promuovere il convegno nascono dalla necessità che da La Spezia si faccia una riflessione sui gravi cambiamenti in atto, perché la città, che ha un porto nazionale non solo importante ma anche da decenni all'avanguardia, è chiamata ad esprimere il suo punto di vista.

Ed è chiamata soprattutto a proporre soluzioni perché la portualità e la logistica siano, come sempre, all'altezza delle sfide del mondo che cambia. Con la consapevolezza condivisa dunque dell'assunzione di responsabilità e che non si può prescindere da situazioni verificatesi in altri contesti, economici, sociali e geografici, se si vuole capire la vera natura dei cambiamenti che ci coinvolgono.

Il convegno ha avuto l'obiettivo di lanciare la chiamata alla sfida di tutta la comunità, consapevoli che la convivenza fra i porti e la città è cruciale per la prospettiva futura che i porti debbono affrontare per individuare la loro identità e la loro potenzialità nel contribuire allo sviluppo nazionale e dei territori.

Dopo i saluti istituzionali, è intervenuto Andrea Fontana, Presidente degli Spedizionieri del porto della Spezia, che ha invitato a: "riflettere sui cambiamenti



recenti, La Spezia ha tutte le carte in regola per affrontare i mutamenti che stanno arrivando. La storia del nostro successo è poco conosciuta, forse ci conoscono più a Rotterdam che nelle stanze del ministero. La logistica, inteso come insieme organizzato delle attività coordinate per spostare delle merci nelle condizioni migliori possibili, durante la pandemia è stata dichiarata un servizio essenziale per l'economia del paese., consegnando puntualmente alimenti medicine e beni di prima necessità. Alla luce di quanto fatto dobbiamo analizzare il cambiamento che si sta verificando. Tutti non possono fare tutto, la specializzazione è la carta vincente. Per questo il porto della Spezia ha peculiarità proprie che lo rendono fondamentale nella crescita economica del paese”.

Dopo l'intervento di Paolo Magri, Vice Presidente Esecutivo e Direttore ISPI e docente Relazioni Internazionali Università Bocconi, che ha inquadrato il contesto storico economico e sociale nel quale le aziende sono chiamate ad agire, ha preso il via la prima tavola rotonda, tra operatori e associazioni, che hanno approfondito il concetto di globalizzazione inteso come cambiamento dei modelli e delle catene di approvvigionamento, tra innovazioni operative e nuove incertezze per la sicurezza mondiale.

Beniamino Maltese, Vice Presidente di Confitarma, ha esordito sottolineando che: "l'armamento muove il 70 per cento del traffico containerizzato, i 9/10 global carrier siano completamente integrati, è essenziale che ci siano delle regole > 27

> 26

di libero mercato. L'infrastruttura migliore europea è quella dei nostri porti, sono certo che avremo un overflow di traffici, siamo forti nel Ro-Ro che è la maniera più dinamica per spostare i carichi, ma io vedo una 'safety car' che riallineerà i paesi indebitati con quelli meno indebitati. Non possiamo sbagliare con quello che prenderemo con il PNRR. La Spezia deve diventare un meraviglioso porto multifunzionale. Le incertezze per il futuro ci sono, ma libero mercato e piccola e media impresa possono essere una ricetta vincente".

Stefano Messina, Presidente di Assarmatori ha voluto ribadire l'essenzialità del trasporto marittimo: "Negli ultimi tre anni si parla di porti come non si è mai parlato, mi concentro sulle merci, oggi per l'industria la logistica è una funzione essenziale. Dobbiamo essere alleati, durante i gravi momenti della pandemia abbiamo tenuto insieme il mondo. La logistica, però, non deve essere più vista solo come un costo da aggredire. Oggi c'è grande concentrazione che dipende dalla grande necessità di investimenti e le PMI a volte non sono in grado di farli, ovviamente non per colpa loro; altro punto è quello dell'integrazione verticale, è in essere in numerose industrie, il fenomeno sta avvenendo ed è in essere da numerosi anni, dobbiamo

costruito il successo di questo porto. La componente di aggiornamento è costante la normativa doganale è sempre complessa, anche se aumenta la digitalizzazione. Il ruolo dell'operatore doganale sta cambiando e occorre saper creare soluzioni 'customizzate' per i clienti. Gli operatori doganali qui sono sempre stati innovativi e hanno lanciato una sorta di porto laboratorio".

Salvatore Avena, Presidente delle Sezione Logistica Confindustria La Spezia, ha puntato su digitalizzazione e fondi derivanti dal PNRR, occasioni che non si possono sbagliare: "Il porto è un'armonia di movimenti è fondamentale che nei porti e nella logistica ci sia una grande informatizzazione. Ora abbiamo l'opportunità del PNRR che ci dà grandi risorse, ma proviamo a passare attraverso l'esperienza degli operatori, se non agganciamo questi processi di innovazione perdiamo una grande possibilità, abbiamo necessità di creare le condizioni per implementare l'informatizzazione e sulla cybersecurity servono fatti normativi e risorse per investire".

Alessandro Laghezza, Presidente di Confetra Liguria, non ha nascosto le sue perplessità, ma con la convinzione che le PMI possano assolutamente dire la loro, ovviamente lavorando nella giusta direzione: "Tutti gli operatori sono preoccupati della discesa a terra dei grandi armatori che sono molto facoltosi. Credo che si tratti di fenomeni difficilmente evitabili, ma ci

devono essere regole uguali per tutti. La piccola media azienda se non investe sulle risorse umane non sta sul mercato, vanno inseguiti i bisogni del mercato in termini di logistica. Anche le piccole medie aziende possono ritagliarsi il loro spazio. L'Italia è e rimane il paese delle piccole e medie imprese".

Bruno Pisano, Presidente nazionale di Assocad, invece, si è soffermato sulle peculiarità dello scalo spezzino: "Il successo del porto della Spezia è dovuto alla capacità di fare sistema. Chi lavora per le eccellenze ha lavorato a sua volta per diventare eccellenza. Siamo l'emblema di questa integrazione orizzontale che ha



Giorgio Bucchioni, Presidente dell'Associazione Agenti Marittimi La Spezia ha analizzato il ruolo degli agenti marittimi, dagli albori, fino ai giorni nostri: "Il Golfo di Spezia aveva la quasi totalità delle infrastrutture distrutte nel dopoguerra, oggi la città è quasi monoculturale nel commercio dei contenitori, supportato dai cittadini e dagli enti pubblici. Tutte le associazioni sono state univoche nel ricercare lo sviluppo e questo è stato un bene. Siamo sempre stati un porto d'avanguardia nei processi informatici e la nostra storia lo dimostra. Oggi abbiamo trasformazioni importanti per gli agenti marittimi, la digitalizzazione ha superato i vecchi metodi, ma ciò che mi preoccupa è che nel processo di verticalizzazione degli armatori, gli agenti marittimi ne risultino penalizzati".

Alfredo Scalisi, Amministratore Delegato La Spezia Container Terminal SpA ha elogiato lo scalo spezzino, entrando nei numeri che lo promuovono a pieni voti: "Il porto vive, respira ed è uno dei più efficienti d'Europa. Il quantitativo di container che riusciamo a gestire per metro quadro qui corrisponde 3,5, Genova si ferma a 1,7, questo è un grande parametro per valutare l'efficienza di uno scalo. Parliamo di un porto che ha cambiato modalità operativa tre volte in pochi mesi. Voglio ricordare che ci

stiamo sviluppando anche grazie a risorse private, questo sistema andrebbe strutturato ulteriormente. Chiudo dicendo che il PNRR non è un finanziamento a pioggia, ma deve essere una progettualità mirata".

Infine Danilo Ricci, Direttore Generale del Gruppo Tarros ha analizzato il ruolo che i fattori esterni possono avere sulla portualità: "L'impatto che le geopolitica può avere nel nostro mondo è determinante, dal Covid in poi abbiamo visto quante cose possano essere più grandi e determinanti per noi. Gli armatori stanno entrando negli anelli della catena logistica, noi lo facevamo già negli anni '60, quando non eravamo ricchissimi. Oggi le navi costano molto di più e le spese sono più difficili da ammortizzare visto che il futuro è imprevedibile. Su La Spezia posso dire che avere una città efficiente a livello retroportuale ci aiuta a incanalare al meglio i traffici".

Al convegno non ha potuto partecipare Mario Sommariva, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, per motivi personali.

Una vittoria di Pirro la norma sul soggiorno dei marittimi?

Il Parlamento ha approvato il rilascio di un visto di soggiorno per motivi di lavoro. Ma Genova For Yachting non esulta: "Si è posto solo un primo, parziale argine all'emergenza in atto. Ma non basta"

Più che una vittoria sembra una proroga che permette di prendere tempo in attesa di qualcosa di più sostanzioso e definitivo, che consenta realmente di non [gettare alle ortiche un patrimonio di business](#) che l'Italia (e Genova soprattutto) si è conquistata con le unghie del proprio know how.

Il Parlamento ha infatti approvato pochi giorni fa (legge n.51 del 20 maggio 2022, art. 13-ter2) la norma che permette, grazie al rilascio di un visto di soggiorno per motivi di lavoro, anche ai marittimi extra-UE che imbarcano in Italia su navi straniere che già si trovano nelle nostre acque per attività crocieristiche e di charter o per essere sottoposte a lavori di riparazione/manutenzione presso i nostri cantieri e le nostre marine, "che permette di porre un primo, sebbene parziale, argine all'emergenza in atto, rappresentata dalla fuga dall'Italia dei grandi yacht a causa dei ristretti limiti temporali di permanenza nelle nostre acque imposti ai marittimi di nazionalità extra-UE che entrano a far parte dei loro equipaggi" comunica, ma senza esultare troppo, Genova For Yachting, che "ringrazia gli esponenti politici e le autorità che si sono fattivamente adoperati, ma chiede di non fermarsi qui, perché la nuova norma non basta per garantire anche in Italia il regime di libera circolazione dei marittimi come avviene oggi negli altri Paesi europei".

Il visto di soggiorno introdotto dalla nuova norma serve per tamponare, ma non per superare, l'emergenza che si è creata nel nostro settore a causa del massiccio abbandono dell'Italia da parte degli armatori stranieri quale conseguenza dell'interpretazione adottata a luglio del 2021 dall'Italia (ma non uniformemente dagli altri Paesi europei) della sentenza della CG UE, che di fatto limita la permanenza in area Schengen di tali marittimi a soli 90 giorni.

"Il visto, infatti, potrà essere richiesto soltanto dopo l'emanazione di apposite circolari applicative e, una volta operativo, comporterà comunque, per sua natura, tempistiche di rilascio spesso non concia-



liabili con le normali esigenze di avvicendamento degli equipaggi" ha dichiarato Giovanni Costaguta, presidente di Genova For Yachting.

Ecco il busillis che rischia di far saltare il banco, il codicillo che può ancora mandare all'aria il sistema e dunque penalizzare in maniera drastica l'attività di tante aziende membri dell'associazione e quelle che sono parte dell'indotto generato da questo business scintillante. "Sottolineiamo quindi l'importanza che si intervenga, sia a livello italiano che in sede europea, per superare l'origine del problema: l'interpretazione adottata a luglio del 2021 dall'Italia di una sentenza della Corte di Giustizia europea" prosegue Costaguta.

La norma - contenuta nell'emendamento del DL Ucraina (del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21) convertito in legge dal Parlamento lo scorso 20 maggio - è frutto di un'azione coordinata, condotta per molti mesi dalle associazioni di categoria interessate (Confindustria Nautica, Confitarma, Assarmatori e Federagenti) e supportata trasversalmente da gran parte delle forze politiche, oltretutto, in partico-

lare, dalle istituzioni liguri e genovesi che hanno saputo cogliere l'estrema rilevanza della questione.

"Ringraziamo, a cominciare dagli estensori, tutti gli esponenti politici e le autorità che ci hanno ascoltato e sostenuto fin da quando, a novembre 2021, abbiamo segnalato per primi la situazione. Restiamo però convinti dell'assoluta necessità di risolvere il problema alla radice, il che sarà possibile solo attraverso una nuova e corretta interpretazione, anzitutto in sede italiana ma auspicabilmente anche in sede europea, della sentenza della CG UE che ha dato origine al tutto" ha continuato Costaguta. "Chiediamo quindi a tutti di continuare a lavorare al nostro fianco con l'obiettivo finale di ripristinare il previgente regime di libera circolazione, beninteso con l'introduzione mirata e non indiscriminata delle cautele indicate dalla Corte. Solo in questo modo sarà possibile eliminare il perdurante svantaggio competitivo a danno dell'Italia senza pregiudicare in alcun modo le esigenze di controllo dell'immigrazione apprestate dal Codice Schengen."

A.S.