

IL MENSILE DELLA LOGISTICA



Roberto Tosetto

Direttore Generale dell'Interporto:

"Interporto Padova: 50 anni all'insegna dell'innovazione"

Convegno Assologistica: fusioni e acquisizioni nella logistica

EDITORIALE

**PNRR: A COSA
SARA' DESTINATO?**

CONVEGNO A VERONA

**LE SFIDE E IL FUTURO
DELLA LOGISTICA**

TRASPORTO AEREO

**ANCORA UN "NO"
PER CARGO CITY**

ASSOLOGISTICA, LA "CASA" DELLA LOGISTICA IN CONTO TERZI DI TUTTI, PER TUTTI!



Assologistica

ASSOLOGISTICA Associazione nazionale delle imprese logistiche, dei magazzini generali e frigoriferi, dei terminal operator portuali, interportuali e aeroportuali.

LA NOSTRA MISSION Promuovere e tutelare sia in Italia, sia all'estero l'efficacia e la qualità delle imprese aderenti, nonché l'immagine del sistema logistico nazionale nel suo complesso.

IN COSA SIAMO PECULIARI In Assologistica è favorito e facilitato l'incontro tra i gestori delle infrastrutture per la logistica e gli operatori terzisti che le utilizzano. Garantiamo una forte rappresentanza di categoria che consente interventi efficaci nei confronti delle Istituzioni, del Governo, della Pubblica Amministrazione, delle Parti Sociali e del mondo imprenditoriale.

I NOSTRI SERVIZI Assologistica offre consulenza sindacale e giuslavoristica; consulenza e assistenza nella stesura di contratti di lavoro e di fornitura servizi; assi-

stenza qualificata di un network di consulenti e specialisti direttamente selezionati e testati dall'Associazione; rappresentanza politica ai Tavoli istituzionali; diffusione di periodiche informazioni e newsletter.

COS'ALTRO CI STA A CUORE La formazione dei nostri Associati e di chi opera in Logistica e Supply Chain Management, effettuando corsi, seminari, workshop e convegni a cura della nostra divisione Assologistica Cultura e Formazione.

Assologistica - in collaborazione con Assologistica Cultura e Formazione e al magazine Euromerci - promuove **Il Logistico dell'Anno**, premio destinato a chi effettua innovazione in ambito logistico.



Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattare: **MILANO** - Via Cornalia 19
Tel. 02/6691567 - e-mail: milano@assologistica.it

ROMA - Via Panama 62
Tel. 06/8412897 - e-mail: roma@assologistica.it

www.assologistica.it - www.assologisticaculturaeformazione.com - www.euomerci.it - Seguiteci anche su Facebook e LinkedIn

IL PNRR A COSA SARA' DESTINATO?

Una corsa contro il tempo, probabilmente inutile

NELL'EDITORIALE DELL'ULTIMO NUMERO ABBIAMO SCRITTO CHE LE INFRASTRUTTURE NON SONO SUFFICIENTI, ANCHE SE SONO MOLTO RILEVANTI E NECESSARIE, E CHE IL PNRR SAREBBE DOVUTO SERVIRE PER MODIFICARE, FINALMENTE, DOPO ANNI DI IMMOBILISMO, SITUAZIONI CHE NEL NOSTRO PAESE NON SOLO SONO "FERME", MA STANNO PEGGIORANDO. CI RIFERIAMO AL MEZZOGIORNO, CHE POTREBBE TROVARE NEL PNRR PROBABILMENTE NON UNA SOLUZIONE, MA L'INIZIO DI UN SIGNIFICATIVO, FORTE E CONCRETO, RIAVVICINAMENTO AL CENTRO-NORD. OGGI, CI SONO AVVISAGLIE CHE NON SARA' COSI'. INTANTO, APPARE EVIDENTE CHE SIAMO IN GRAVE RITARDO NELL'IMPIEGO DELLE RISORSE. OLTRETUTTO DOBBIAMO, ENTRO IL 30 DICEMBRE DI QUEST'ANNO, ANCORA SPENDERE OLTRE DIECI MILIARDI DEL FONDO EUROPEO DI SVILUPPO 2014-2020. SOLDI CHE MOLTO PROBABILMENTE NON RIUSCIREMO A IMPIEGARE. COME FAREMO AD IMPEGNARE I FONDI CHE DOVREBBERO RIDURRE IL DIVARIO TRA IL CENTRO-NORD E IL SUD? AD ESEMPIO, I SOLDI DESTINATI ALLA REALIZZAZIONE DEGLI ASILI NIDI, CHE AL SUD SONO POCHI E INOLTRE SONO PRIVATI E A PAGAMENTO? COME FAREMO A SPENDERE I SOLDI DESTINATI AL MERCATO DEL LAVORO PER GARANTIRE L'ACCESSO AI GIOVANI E ALLE DONNE? NON RIUSCIAMO, COME PAESE, A SPENDERE I FONDI CHE CI VENGONO DATI, QUESTA E' ORMAI UNA REALTA' ACCLARATA, CHE E' INDUBBIAMENTE GRAVE, MA OGGI DESTA ANCORA MAGGIORE PREOCCUPAZIONE PERCHE' IL PERIODO CHE CI E' STATO CONCESSO DALL'EUROPA CON UNA MAGGIORE FLESSIBILITA' NELLO SPENDERE GLI INVESTIMENTI E' QUASI GIUNTO AL TERMINE. ORA SI INIZIA A RIPARLARE DEL "PATTO DI STABILITA'", DEL QUALE SI STANNO, IN EUROPA, DISCUTENDO LE "REGOLE". DALLE PRIME INDISCREZIONI SI PARLA CHE DOVREMMO AGGIUSTARE IL BILANCIO O IN QUATTRO O IN SETTE ANNI, CON IL COSTO DELLO 0,85% ANNUO DI PIL NEL PRIMO CASO E DI 0,45% NEL SECONDO. TRADOTTO IN CIFRE CIO' SIGNIFICA 16 MILIARDI ANNUI O 8,5 MILIARDI. AVENDO UN DEBITO COSI' ALTO, CHE INOLTRE CONTINUA A CRESCERE, CI PARE MOLTO COMPLICATO TROVARE SOLUZIONI. INFINE, OGGI SI STA GIA' RIVERSANDO UN'ONDATA DI BANDI PER IL PNRR, CHE STANNO METTENDO IN GRAVE CRISI LE AZIENDE CHE DOVREBBERO RISPONDERE. COME USCIRE DA UNA TALE SITUAZIONE? AUSPICHIAMO CHE IL GOVERNO RIESCA A TROVARE LA MANIERA.

VI SEGNALIAMO

Editore SERDOCKS S.r.l.
Via Cornalia 19 - 20124 Milano
tel. 02.669.1567
fax 02.667.142.45
redazione@euromerci.it

Redazione Milano
Via Cornalia 19 - 20124 Milano
tel. 02.669.1567 - fax 02.667.142.45
internet: www.euromerci.it
e-mail: redazione@euromerci.it

Redazione Roma
Via Panama 62 - 00198 Roma
tel. 06.841.2897 - fax 06.884.4824
Internet: www.euromerci.it
e-mail: redazione@euromerci.it

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

Sito www.euromerci.it
a cura di Ornella Giola
e-mail: ogiola@euromerci.it
cell.331.674.6826

Stampa
Mediaprint Milano

Pubblicità
Rancati Advertising S.r.l.
tel. +39 02 70300088
e-mail: info@rancatinet.it
Riferimenti: Andrea Rancati e
Claudio Sanfilippo

Economia

LE IMPRESE E L'INNOVAZIONE

8

Interporto Padova

50 ANNI NEL SEGNO DELL'INNOVAZIONE

34

Convegno Catania

E' TORNATO IL MEDITERRANEO

38

Convegno Assologistica

FUSIONI E ACQUISIZIONI NELLA LOGISTICA

41

Logistica del Veneto

LE SFIDE E IL FUTURO DELLA LOGISTICA

43

Primo Piano

UN'INDAGINE INTERNAZIONALE SULL'USO DELL'INTELLIGENZA ARTIFICIALE

50

DHL Express Italy

UN' IMPRESA CHE INVESTE NEL MEZZOGIORNO

52

Trasporto aereo

ANCORA UN "NO" PER CARGO CITY DI MALPENSA

55

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

18

DALLE AZIENDE

23



Gli investimenti delle imprese italiane nell'innovazione sono cresciuti nel 2022, con il contributo principale in ricerca e sviluppo, ma sono ancora lontani dai principali paesi, nostri competitor, dell'Unione (il servizio a pag. 8)



Sono state fatte recentemente molte operazioni di acquisto e fusioni tra le imprese logistiche: il mercato continua a essere molto attento a quanto sta accadendo nel settore e a capire il valore delle aziende (il servizio a pag. 41)

organizzano



19^a Edizione del Premio **IL Logistico dell'Anno**

SONO APERTE LE CANDIDATURE PER L'ISCRIZIONE AL PREMIO "IL LOGISTICO DELL'ANNO"

L'edizione 2023 prevede riconoscimenti a società e manager logistici che hanno effettuato innovazione in ambito:

- Corporate Social Responsibility
- Formativo
- Immobiliare
- Internazionalizzazione d'Impresa
- Ricerca e Sviluppo
- Sostenibilità ambientale
- Tecnologico e Logistica 4.0
- Trasportistico (mono o multimodale)
- Circular e Sharing Logistics

Il testo di presentazione può essere in formato PDF, PPT o WORD.

Dovrà esporre in modo chiaro il progetto che viene candidato.

È inoltre richiesto un sunto (abstract) del progetto di massimo una pagina dattiloscritta (2.000 caratteri spazi inclusi).

Il testo di presentazione della candidatura andrà spedito entro e non oltre il **30 Settembre 2023**.

Gli invii vanno effettuati via mail a **milano@assologistica.it**

oppure per via postale a **Euromerci - Candidatura al premio IL LOGISTICO DELL'ANNO**
Via Cornalia 19 - 20124 Milano.

La produzione scende del 7,2% sul 2022

L'Istat ha stimato a marzo che il fatturato dell'industria diminuisce dello 0,3%, sintesi di una flessione del mercato interno (meno 0,5%) e di un leggero aumento del mercato estero (più 0,1%). Nel primo trimestre 2023, l'indice complessivo è cresciuto dello 0,1% rispetto al trimestre precedente. Con riferimento ai raggruppamenti principali di industrie, a marzo gli indici del fatturato hanno segnato un aumento congiunturale per i beni strumentali e per l'energia (più 1,2% in entrambi i casi), mentre hanno registrato una flessione i beni di consumo (meno

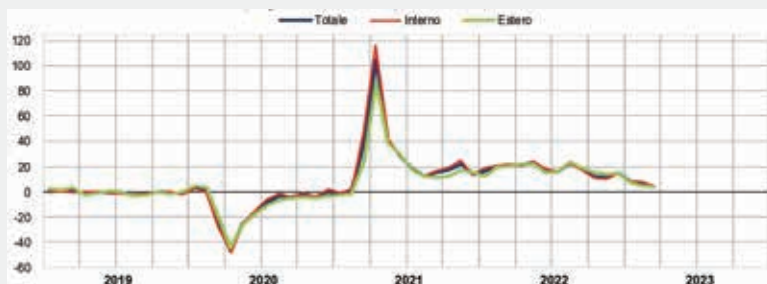


0,3%) e i beni intermedi (meno 1,7%). Corretto per gli effetti di calendario, il fatturato totale cresce in termini tendenziali del 4,3%, con incrementi del 4,3% sul mercato interno e del 4,1% su quello estero. Per quanto riguarda gli indici riferiti ai raggruppamenti principali di industrie, si registrano marcati incrementi tendenziali per i beni strumentali (più 13,4%), per i beni di consumo (più 9,5%) e per l'energia (più 9,2%), mentre risultano in calo i beni intermedi (meno 5,8%). Con riferimento al comparto manifatturiero, i settori che mostrano gli incrementi tendenziali più consistenti sono i mezzi di trasporto (più 23,0%) e i prodotti farmaceutici (più 22,0%), mentre le maggiori flessioni si riscontrano per la chimica (meno 9,4%) e per l'industria del legno, della

Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

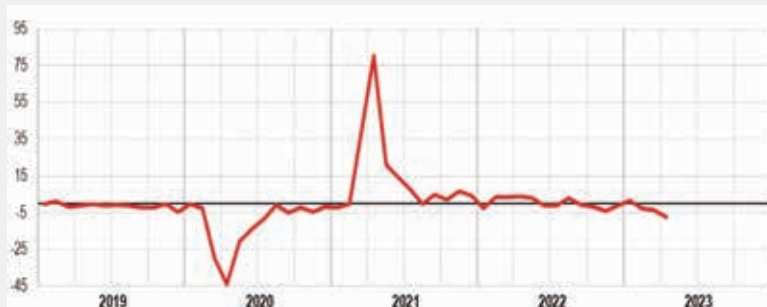
(genn. 2019-mar. 2023, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Produzione industriale

Fonte: ISTAT

(genn. 2019-apr. 2023, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Produzione industriale per attività

Fonte: ISTAT

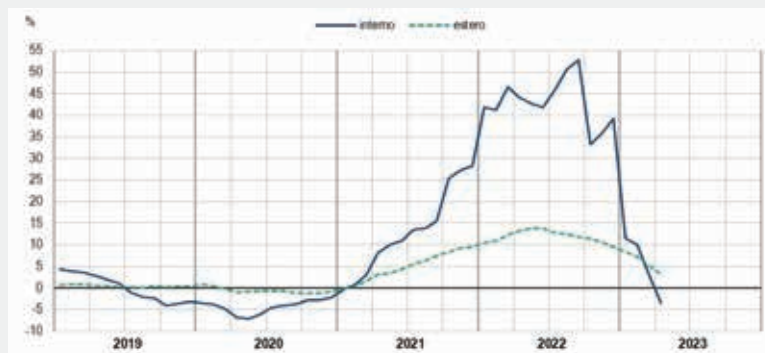
(apr. 2023, variazioni congiunturali e tendenziali, base 2015=100)

RAGGRUPPAMENTI PRINCIPALI DI INDUSTRIE	Dati destagionalizzati		Dati corretti per gli effetti di calendario	
	apr 23 mar 23	feb 23-apr 23 nov 22-gen 23	apr 23 apr 22	gen-apr 23 gen-apr 22
Beni di consumo	-0,4	-1,0	-7,3	-2,4
Durevoli	-2,0	-0,9	-8,3	-4,4
Non durevoli	-0,2	-0,7	-7,2	-2,1
Beni strumentali	-2,1	-1,2	-0,2	+3,6
Beni intermedi	-2,6	-2,1	-11,0	-6,7
Energia	-0,3	-0,1	-12,6	-9,7
Totale	-1,9	-1,3	-7,2	-2,9

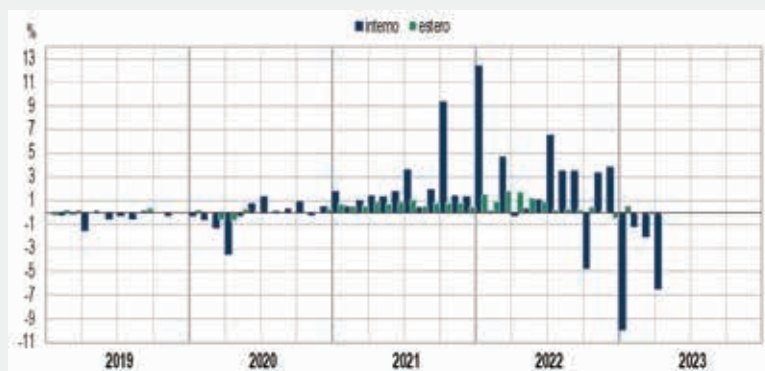
Prezzi alla produzione dell'industria

Fonte: ISTAT

(genn. 2019-apr. 2023, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



(genn. 2019-apr. 2023, variazioni % congiunturali, base 2015=100)



carta e stampa (meno 8,0%). Sempre l'Istat ha invece stimato che ad aprile l'indice della produzione industriale sia diminuito dell'1,9% rispetto a marzo. Tale risultato fa sì che nella media del periodo febbraio-aprile il livello della produzione sia diminuito dell'1,3% rispetto ai tre mesi precedenti. L'indice destagionalizzato mensile segna diminuzioni congiunturali in tutti i comparti: variazioni negative caratterizzano, infatti, i beni intermedi (meno 2,6%), i beni strumentali (meno 2,1%) e, in misura meno marcata, i beni di consumo (meno 0,4%) e l'energia (meno 0,3%). Corretto per gli effetti di calendario (i giorni lavorativi di calendario sono stati 18 contro i 19 di aprile 2022), ad aprile 2023, l'indice complessivo diminuisce in termini tendenziali del 7,2%. Anche



in termini tendenziali le flessioni hanno caratterizzato tutti i comparti: la riduzione è modesta per i beni strumentali (meno 0,2%), mentre risulta più rilevante per l'energia (meno 12,6%), i beni intermedi (meno 11,0%) e i beni di consumo (meno 7,3%). Sempre ad aprile 2023, l'Istat sottolinea che i prezzi alla produzione dell'industria diminuiscono del 4,8% su base mensile e dell'1,5% su base annua. Ciò non è servito per accrescere la produzione. Sul mercato interno i prezzi diminuiscono del 6,5% rispetto a marzo e del 3,5% su base annua (da più 3,0% del mese precedente). Nel trimestre febbraio-aprile >

Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

(genn. 2018-magg. 2023, indice Nic*, variazioni % congiunturali e tendenziali, base 2015=100)



*Nic: indice nazionale per l'intera collettività, esclusi i tabacchi

Fatturato dei servizi

Fonte: ISTAT

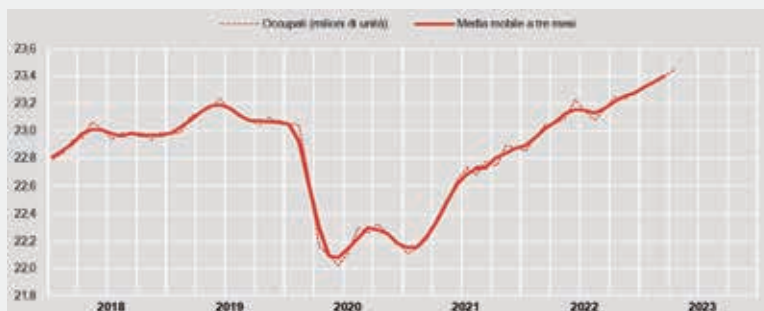
(I trim. 2016-I trim. 2023, variazioni % congiunturali, base 2015=100)



Occupati

Fonte: ISTAT

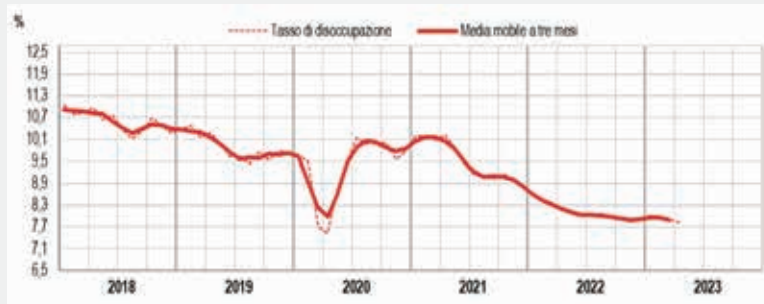
(genn. 2018-apr. 2023, valori assoluti in milioni)



Tasso di disoccupazione

Fonte: ISTAT

(genn. 2018-apr. 2023, valori %)



2023, rispetto al trimestre precedente, i prezzi alla produzione dell'industria diminuiscono del 7,7% (meno 10,0% sul mercato interno, variazione nulla sul mercato estero). Ciò non ha evitato che si siano registrati incrementi su base annua per quasi tutti i settori manifatturieri: i più marcati riguardano industrie alimentari, bevande e tabacco (più 9,2% sul mercato interno), articoli in gomma e materie plastiche (più 9,6%), industrie tessili, abbigliamento, pelli e accessori (più 7%) e computer e prodotti di elettronica e ottica (più 13,0%). Ad aprile, i prezzi alla produzione delle costruzioni per "Edifici residenziali e non residenziali" sono cresciuti di meno



(meno 0,2%) su base mensile e su base annua (meno 0,3%, da più 2,5% di marzo). Anche i prezzi di "Strade e Ferrovie" crescono dello 0,2% su base mensile e registrano un incremento tendenziale dello 0,7% (era più 3,5% il mese precedente). Cala leggermente, secondo le stime preliminari dell'Istat, nel mese di maggio, l'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività: l'indice Nic avrebbe registrato un aumento dello 0,3% su base mensile e del 7,6% su base annua, dal più 8,2% del mese precedente. La decelerazione del tasso di inflazione si deve, in prima battuta, al rallentamento su base tendenziale dei prezzi dei beni energetici non regolamentati (da più 26,6% a più 20,5%) e, in misura minore, degli alimentari lavorati (da più 14,0% a più 13,4%). ■

Si riduce l'evasione fiscale

Il ministero delle Finanze ha comunicato che nel 2022 sono stati recuperati oltre 20 miliardi di euro di tasse e contributi non pagati.

Nel 2022 il fisco ha recuperato dalla lotta all'evasione oltre 20 miliardi di euro. Questo dato, annunciato dal ministero dell'Economia e delle Finanze nei mesi scorsi, è l'ennesima dimostrazione che negli ultimi anni la lotta contro l'infedeltà fiscale sta dando i suoi frutti. Tra il 2015 e il 2020, ad esempio, l'evasione in Italia è scesa di 16,3 miliardi di euro. Come riferisce la Cgia di Mestre: "Sebbene il 2020 sia stato un anno molto particolare a causa della pandemia, il tax gap stimato dal ministero è sceso a 89,8 miliardi di euro; di cui 78,9 sono ascrivibili al mancato gettito tributario e gli altri 10,8 miliardi sono il 'frutto' dell'evasione contribuiti. Pur non potendo contare su quasi 79 miliardi di euro di tasse ogni anno, un importo che rimane ancora straordinariamente elevato, l'amministrazione finanziaria italiana sembra essere riuscita a imboccare la strada giusta per combattere efficacemente questa piaga sociale ed economica che da sempre caratterizza negativamente il nostro paese". Tra la compliance fiscale, lo split payment, la fatturazione elettronica e l'invio telematico dei corrispettivi, una serie di contribuenti, tra cui gli evasori incalliti, chi riceveva i pagamenti dallo Stato per un servizio o una prestazione lavorativa resa e poi non versava l'Iva, e, infine, i professionisti delle cosiddette "frodi carosello" (è un'operazione fittizia o inesistente che avviene tra varie società in Unione europea appositamente create a questo scopo. Questo tipo di illecito termina nella richiesta di rimborso Iva non spettante) sono stati indotti a ravvedersi. Non solo. Anche il leggero calo della pressione fiscale registrato in questi ultimi anni ha sicuramente avuto un



Gli ultimi anni sono stati positivi per la lotta all'evasione: dal 2015 al 2020 sono stati recuperati oltre 16 miliardi di euro

effetto positivo sul fronte delle entrate. Sebbene sia ancora del tutto insufficiente, la contrazione del carico fiscale ha contribuito, in parte, a ridurre l'evasione, soprattutto quella che in gergo viene chiamata di "sopravvivenza".

"Purtroppo, chi è completamente sconosciuto al fisco continua imperterrita a farla franca, così come le organizzazioni criminali di stampo mafioso che sempre con maggior dedizione seguivano a coltivare i propri traffici illegali", nota ancora la Cgia. Poco "sensibili" alla fedeltà fiscale lo sono anche quelle multinazionali e i giganti del web che, in Italia, realizzano profitti milionari, ma la stragrande maggioranza delle imposte le versano nei paesi a elevata fiscalità di vantaggio. Nel 2022, risultato record: sottratti agli evasori 20 miliardi. L'anno scorso l'erario ha incassato 68,9 miliardi in più di entrate tributarie e contributive, ha recuperato in un solo anno 20,2 miliardi di evasione e "bloccato"

9,5 miliardi di frodi. Sempre sul fronte delle entrate, il trend positivo è proseguito anche in questa prima parte del 2023. Sempre secondo il ministero, nei primi tre mesi di quest'anno, rispetto allo stesso periodo del 2022, le entrate tributarie e contributive sono cresciute complessivamente di 4,7 miliardi di euro (più 2,7%). "Se riusciremo a contrastare con maggiore incisività l'economia sommersa, faremo pagare le tasse alle multinazionali del web e ai colossi dell'eCommerce presenti nel nostro paese, riusciremo a incrociare in maniera efficace le 161 banche dati fiscali che possiede la nostra amministrazione finanziaria e, infine, assisteremo a una seria riforma del fisco che tagli strutturalmente il peso del fisco su tutti i contribuenti, non è da escludere che nel giro dei prossimi 4/5 anni l'evasione fiscale presente in Italia potrebbe addirittura ridursi della metà, allineandosi così al dato medio europeo", conclude la Cgia.

Le imprese e l'innovazione

Gli investimenti delle imprese italiane su ricerca e sviluppo sono migliorati nel 2022 ma sono ancora indietro agli altri paesi dell'Unione europea.

Nel 2022, gli investimenti delle imprese italiane nell'innovazione sono cresciuti e hanno registrato un tasso di crescita più elevato dal 2016: 4,5%, dall'1,4% del 2021. Una crescita che ci ha posto davanti alla Germania, ma dietro alla Francia (7,5%) e alla Spagna (5,5%). Il contributo principale è stato fornito dagli investimenti in ricerca e sviluppo (R&S), cresciuti del 5,8%, dal 2,7% nel 2021. Nonostante i recenti miglioramenti, permangono i divari nel confronto internazionale: nel 2021, ultimo anno disponibile sui dati Eurostar, la spesa per ricerca e sviluppo in rapporto al Pil risultava pari all'1,5% per cento, circa 1,7 e 0,7 punti percentuali in meno di Germania e Francia, rispettivamente. Secondo i dati dell'Ufficio europeo dei brevetti (European Patent Office, EPO), le domande di brevetto da parte dei richiedenti italiani, dopo la crescita nel biennio 2020-21, sono scese dell'1,1% nel 2022, a fronte di un aumento di quelle complessivamente depositate all'EPO del 2,5%. Alla contrazione hanno contribuito soprattutto le domande relative all'area tecnologica della strumentazione e misurazione, diminuite del 7,9%, mentre sono rimasti positivi, seppure in misura modesta, i contributi dell'ingegneria meccanica e di quella in elettronica.

La transizione digitale. In base all'indice di digitalizzazione dell'economia e della società (digital economy and society index, Desi), negli ultimi anni l'Italia ha nettamente migliorato la sua performance e nel 2022 si è collocata all'ottava posizione tra i 27 Stati membri dell'Unione europea nell'ado-



L'Italia ha fatto progressi nel 2022 sugli investimenti in ricerca e sviluppo, investendo il 4,5%. Il dato più alto dal 2016

zione delle tecnologie digitali da parte delle imprese. I progressi riguardano soprattutto l'utilizzo della fatturazione elettronica e delle tecnologie cloud. Permangono tuttavia dei ritardi nella diffusione del commercio elettronico, soprattutto tra le imprese di minore dimensione, e nello sfruttamento di tecnologie avanzate come i big data e l'intelligenza artificiale, in particolare per quest'ultimo ambito tra le imprese di media e grande dimensione. L'incremento nell'utilizzo della connessione di rete e di strumenti e applicazioni da remoto espongono le imprese a rischi crescenti di attacchi informatici. Secondo la rilevazione sulle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (information and communication technology, ICT) condotta nel 2022 dall'Istat tra le imprese con almeno 10 addetti, circa il 16% delle aziende ha subito nel corso del 2021 questo tipo di intrusione (10% nel 2019). È aumen-

tata sensibilmente la quota di imprese che dispongono di protocolli relativi a misure, pratiche o procedure connesse con la sicurezza informatica (48% per nel 2022, dal 34% nel 2019) e di quelle che hanno contratti di assicurazione contro incidenti legati alla sicurezza ICT (16% nel 2022, dal 13% nel 2021). La diffusione di misure di protezione basilari, come password forti e backup dei dati, è superiore alla media europea, mentre rimangono ritardi per quelle più avanzate, come la crittografia di dati e documenti e l'autenticazione basata su metodi biometrici.

La transizione ecologica. Dalla seconda metà del 2021 il forte rialzo del prezzo del gas naturale ha accresciuto la convenienza relativa dell'utilizzo di fonti di energia rinnovabile per la generazione di elettricità. Il loro impiego è stato agevolato dai provvedimenti di semplificazione del processo au-

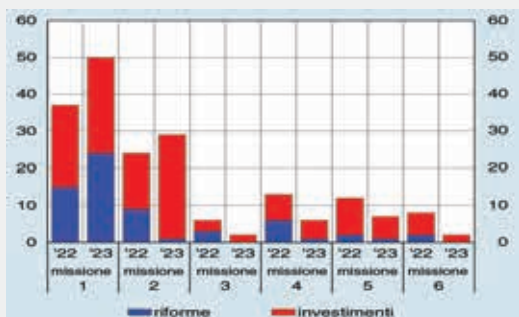
I TRAGUARDI DEL PNRR

L'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza prevede il conseguimento di risultati qualitativi e quantitativi (obiettivi o target), cui è legata l'erogazione su base semestrale delle rate di finanziamento. Nel primo semestre del 2022 sono stati raggiunti tutti i 45 traguardi e obiettivi concordati a livello europeo, di cui 30 relativi a investimenti e 15 a riforme. Ciò ha comportato l'erogazione, a novembre dello scorso anno, della seconda rata di finanziamento da 21 miliardi. Per i 55 traguardi e obiettivi previsti per la seconda metà del 2022, la fase di valutazione da parte della commissione europea è stata prolungata per approfondire l'esame di alcuni provvedimenti e non si è ancora conclusa. Qualora il giudizio della commissione sul conseguimento di parte degli adempimenti fosse negativo, la terza rata da 19 miliardi sarebbe ridotta di un importo proporzionale al numero e alla rilevanza dei traguardi e obiettivi non raggiunti. Nel complesso l'Italia ha finora ricevuto 66,9 miliardi (37,9 di prestiti e il resto di sovvenzioni), quasi il 35% delle risorse messe a disposizione.

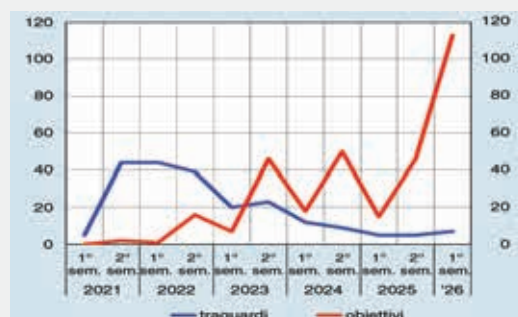
Pnrr: traguardi e obiettivi

Fonte: Banca d'Italia

(2022-2023, ripartizione per riforme e investimenti in ogni Missione)



(2021-2026, ripartizione per semestre)



Il Pnrr può aiutare negli investimenti in ricerca e sviluppo



torizzativo alla costruzione di nuovi impianti eolici e fotovoltaici (diversi decreti legge governativi hanno avuto al centro il problema di semplificare l'iter delle autorizzazioni: due nel 2021, tre nel 2022 e un ultimo nel 2023),

corrispondente a circa 0,5 gigawatt, principalmente per effetto della costruzione di impianti di grande dimensione (potenza superiore a 10 megawatt) nel Mezzogiorno. Per quanto riguarda il fotovoltaico, l'incremento rispetto

alcuni dei quali adottati in applicazione del Pnrr. Secondo i dati di fonte Terna, nel 2022, la capacità installata degli impianti eolici è aumentata del 4,6%, contro un aumento del 3,7% nel 2021,

al 2021 è stato dell'11,0% (4,3 nel 2021), pari a 2,5 gigawatt, con un contributo sostanziale (1,1 gigawatt) degli impianti più piccoli, in parte finalizzati all'autoconsumo. L'attuale ritmo di realizzazione di nuovi impianti da fonti rinnovabili, seppure in crescita, è però ancora insufficiente per raggiungere gli obiettivi europei che, come indicato nel Piano per la transizione ecologica, richiedono di installare in Italia entro il 2030 circa 70 gigawatt di capacità in aggiunta ai 37 già installati alla fine del 2022. Il piano REPowerEU mira a ridurre la dipendenza energetica dai combustibili fossili e verosimilmente contribuirà al raggiungimento degli obiettivi europei.

Italia, le prospettive economiche per il 2023

Secondo l'Istat, il Pil registrerebbe una crescita del più 1,2% trainata dalla domanda interna con la domanda estera più contenuta.

di **Carlotta Valeri**

Nel primo trimestre di quest'anno, dopo un lieve calo a fine 2022, nel nostro paese è proseguita la fase di espansione dell'economia (più 0,6% la variazione congiunturale), portando la crescita acquisita del 2023 a più 0,9%. L'aumento del Pil è stato sostenuto interamente dalla domanda interna al netto delle scorte, che ha apportato un contributo positivo (più 0,7 punti percentuali), mentre la domanda estera netta ha fornito un contributo lievemente negativo (meno 0,1%), così come le scorte, con il medesimo calo della domanda estera. Per quanto riguarda la domanda interna, la spesa per i consumi della pubblica amministrazione (più 1,2%) è stata la componente più dinamica, seguita dagli investimenti fissi lordi (più 0,8%) e dalla spesa delle famiglie (più 0,5%). Sul versante dell'offerta, è aumentato il valore aggiunto dell'industria dello 0,2% nel primo trimestre del 2023, rispetto al trimestre precedente, come sintesi di una lieve flessione dell'industria in senso stretto e di un incremento delle costruzioni, dovuto in parte al superbonus.

I segnali per i prossimi mesi suggeriscono, nonostante l'avvio particolarmente positivo, un rallentamento dell'attività economica nel prosieguo dell'anno. In un contesto generale caratterizzato da un rallentamento della domanda, con l'economia di importanti partner commerciali per l'Italia, come Germania e Usa, che appaiono in rallentamento, ci si aspetta una netta decelerazione degli scambi con l'estero, più accentuata per le importazioni. Sul-



I prodotti agroalimentari hanno aiutato, nel 2022, la crescita del Pil

lo scenario internazionale pesa ancora l'incertezza legata a tempi ed esiti del conflitto tra Russia e Ucraina, ai rischi di instabilità finanziaria e a un livello di inflazione ancora lontano dagli obiettivi delle Banche centrali. In Italia, gli effetti delle politiche monetarie restrittive sulla domanda interna e il venir meno della spinta degli incentivi all'edilizia dovrebbero essere, tuttavia, parzialmente controbilanciati dagli effetti dell'attuazione delle misure previste dal Pnrr - soprattutto sugli investimenti - e del rallentamento dell'inflazione sulla domanda privata. Un ulteriore fattore di rischio potrebbe venire dalle conseguenze economiche, soprattutto sul settore agricolo, della recente ondata di maltempo che ha colpito con effetti drammatici l'Emilia Romagna. Nel 2023, secondo le previsioni dell'Istat, "il Pil registrerebbe una crescita (più 1,2%) trainata dalla domanda interna che, al netto delle scorte, contribuirebbe positivamente per un punto percentuale mentre la domanda estera netta

fornirebbe un apporto più contenuto (più 0,3%). La variazione delle scorte apporterebbe un moderato contributo negativo (meno 0,1%). La fase espansiva dell'economia italiana proseguirà nel 2024 anno in cui il Pil aumenterebbe dello 1,1%, sostenuto nuovamente dal contributo della domanda interna al netto delle scorte (più 0,9) e in misura minore dalla domanda estera netta (più 0,2%). In questo scenario, il saldo della bilancia commerciale tornerà in avanzo già nel 2023 (più 0,1% del Pil) e migliorerà ulteriormente nel 2024 (più 0,6%)".

Come già accennato, in Italia, nel primo trimestre del 2023, la crescita congiunturale del Pil è stata trainata dalla domanda interna e, in particolare, i contributi dei consumi privati e di quelli pubblici sono stati positivi. La spesa per consumi finali nazionali è aumentata di più dello 0,7% rispetto al trimestre precedente in contrasto con il calo congiunturale degli altri principali



La fine delle misure di incentivo nel settore delle costruzioni potrebbe rappresentare un freno alle dinamiche dell'accumulazione del capitale

paesi europei. La Spagna e la Germania che, nel 2022 avevano registrato insieme all'Italia la ripresa più robusta, hanno segnato ora le diminuzioni più marcate (rispettivamente meno 1,4% e meno 2,3%). In Francia i consumi hanno mostrato una maggiore stabilità (meno 0,1%) dopo la crescita più moderata registrata nel 2022 (più 2,3%). Nel primo trimestre del 2023, la spesa delle famiglie tedesche è risultata stazionaria per i servizi e in diminuzione per tutti tipi di beni con quelli durevoli che hanno registrato il calo più marcato (meno 9,2%). In Francia, al rallentamento della spesa delle famiglie, ha contribuito la diminuzione dei consumi in beni non durevoli (meno 0,3%). Nello stesso trimestre, in Italia la spesa delle famiglie sul territorio ha registrato un incremento in termini congiunturali dello 0,3% dopo il forte calo dei tre mesi precedenti. L'aumento è stato la sintesi di una crescita degli acquisti di beni durevoli del 2%, dei beni non durevoli dell'1,4%, dei servizi dello 0,1%, mentre quelli di beni semidurevoli sono diminuiti del 3,1%. Per il 2023, l'Istat prevede "nonostante l'inflazione ancora elevata, un incremento dei consumi delle famiglie e delle ISP in termini reali (più 0,5%) che si accompagnerebbe a una diminuzione della propensione al risparmio. Nel 2024, la crescita è prevista di intensità maggiore (più 1,1%)

con una propensione al consumo in aumento. Anche i consumi della pubblica amministrazione, dato anche il forte incremento registrato nel primo trimestre, sono attesi aumentare nel 2023 (più 0,4%) per poi rallentare nel 2024 (meno 0,7%)".

Nel 2022, è proseguito il processo di accumulazione del capitale iniziato nel 2021. Nel confronto con i principali paesi dell'area euro nel 2022 gli investimenti italiani hanno registrato la crescita più alta (più 9,4% rispetto all'anno precedente), a fronte di una crescita di più 2,1% e più 4,6% rispettivamente in Francia e Spagna e di appena 0,4% in Germania. In aumento anche il rapporto investimenti/Pil che sale al 21,8% rispetto al 20,4% del 2021, risultando superiore a quello della Spagna (20,1% nel 2022), ma comunque ancora inferiore ai valori di Germania (22,5%) e Francia (24,8%). I dati relativi al primo trimestre 2023 confermano la dinamica espansiva degli investimenti italiani anche se con un tasso di crescita più contenuto (più 0,8% la variazione sul trimestre precedente), inferiore a Spagna (più 1,9%) e Germania (più 3%), mentre la Francia ha registrato un calo del 0,7%. Con riferimento al tipo di investimento, in Italia, le costruzioni continuano a segnare la crescita congiunturale più alta

(più 1%) seguite dagli investimenti in impianti, macchinari e armamenti (più 0,8%) e da quelli in proprietà intellettuale (0,3%). Per quanto riguarda le previsioni degli investimenti nel biennio 2023-2024, molto dipenderà dalla realizzazione del piano di investimenti pubblici previsti dal Pnrr. Timidi segnali positivi provengono, nonostante la flessione di maggio, dalle attese sulla liquidità e sugli ordini delle imprese manifatturiere; mentre la fine delle misure di incentivo al settore delle costruzioni, l'incertezza intorno alla situazione geopolitica, il persistere della politica monetaria restrittiva della Bce, il rallentamento della produzione industriale e la riduzione del grado di utilizzo degli impianti, potrebbero costituire un freno alla dinamica del processo di accumulazione di capitale. Considerando l'insieme di questi elementi nel 2023 gli investimenti sono previsti in crescita (più 3%), ma in rallentamento rispetto agli ultimi due anni. "Una dinamica più contenuta - secondo l'Istat - è prevista per il 2024 (più 2%), questo determinerebbe una riduzione del rapporto investimenti/Pil che si attesterebbe al 21,4% nel biennio".

Un ultimo segnale è quello relativo al clima di fiducia di imprese e famiglie consumatrici che, a maggio, hanno mostrato un peggioramento interrompendo l'andamento positivo che aveva caratterizzato i mesi precedenti. Sono peggiorati i giudizi dei consumatori sul clima personale, corrente e futuro mentre sono migliorati quelli sul clima economico. Tra le imprese il calo di fiducia più marcato si è registrato nelle costruzioni. Le componenti dell'indice sono scese in tutti i comparti ad eccezione dei giudizi sugli ordini nei servizi di mercato.

L'economia italiana deve superare storture che ne condizionano lo sviluppo

L'ultimo discorso di Ignazio Visco come governatore della Banca d'Italia.

di **Valerio di Velo**

Nell'occasione della presentazione della Relazione annuale, Ignazio Visco ha pronunciato il suo ultimo discorso nella veste di governatore della Banca d'Italia. Visco ha iniziato il suo discorso facendo un'ampia descrizione dello "scenario internazionale", reso molto complesso dalla pandemia, prima, e subito dopo dall'invasione dell'Ucraina da parte della Russia. Oggi, quanto sta avvenendo rischia di "mettere in discussione l'integrazione economica e finanziaria internazionale e l'assetto multilaterale emerso dopo la fine della Guerra fredda. Il ritorno a una situazione di tensioni e divisioni tra blocchi contrapposti di paesi rappresenta un pericolo concreto per uno sviluppo sostenibile e bilanciato di tutte le economie". L'emergere di fratture nelle relazioni internazionali può avere effetti duraturi, influenzando le strategie aziendali di lungo periodo, incluse quelle di localizzazione delle produzioni. "Proteggere e diversificare i flussi di approvvigionamento delle materie prime e dei beni intermedi essenziali è un obiettivo legittimo anche per le politiche pubbliche, ma comporta costi e tempi di aggiustamento non trascurabili. Va perseguito senza mettere in discussione le fondamenta di un ordine internazionale basato su regole condivise e aperto ai movimenti di beni, servizi, capitali, persone e idee".

Visco ha, quindi, aggiunto che la globalizzazione e l'innovazione tecnologica che l'ha accompagnata sono stati una straordinaria occasione di sviluppo. Nei



"Il ritorno a una situazione di divisioni tra blocchi contrapposti di paesi rappresenta un pericolo concreto per uno sviluppo sostenibile e bilanciato di tutte le economie", ha detto Visco

paesi avanzati, tuttavia, hanno determinato anche una minore stabilità delle occupazioni e, in alcuni casi, un aumento delle disuguaglianze, cui le politiche pubbliche non hanno saputo dare una risposta adeguata. Il governatore della Banca d'Italia ha sottolineato che "la sicurezza nazionale può essere tutelata evitando politiche protezionistiche generalizzate, che rafforzerebbero la tendenza all'aumento delle barriere agli scambi commerciali e agli investimenti diretti esteri emersa nell'ultimo quinquennio. Un ricorso indiscriminato a sussidi e restrizioni nel commercio internazionale volto a influenzare la localizzazione delle imprese, oltre a introdurre distorsioni nella concorrenza rischierebbe di produrre nuove tensioni, anche nei rapporti tra paesi affini per valori, istituti e politiche". Le sfide odierne, dalla lotta al cambiamento climatico al contrasto delle pandemie, al-

la riduzione della povertà, alla gestione delle pressioni migratorie, hanno natura globale e non possono essere risolte che con azioni coordinate a tale livello. Sul piano esterno, è dunque necessario preservare il funzionamento delle istituzioni multilaterali e ridare forza alla cooperazione internazionale. Ma occorre, "sul piano interno, perseguire misure economiche effettivamente in grado di migliorare il benessere di tutti i cittadini, accompagnandole con una efficace comunicazione di strumenti e obiettivi".

A livello dell'Unione europea, solo "con le più recenti, gravi, emergenze si sono superati in modo deciso dubbi ed esitazioni, anche sul piano strettamente economico l'Unione europea si è avvalsa di strumenti innovativi: sono stati concessi prestiti ai paesi membri per finanziare misure di contrasto ai rischi

di disoccupazione; con la definizione del programma Ngeu sono state messe a disposizione dei bilanci nazionali ingenti risorse volte a finanziare investimenti e riforme per sostenere la ripresa economica e per la doppia transizione, verde e digitale. Anche alla crisi energetica si è risposto in modo coeso, prevedendo tra l'altro di integrare nei piani nazionali definiti nell'ambito del programma Ngeu quelli di REPowerEU volti a ridurre la dipendenza energetica dalla Russia". Pur avendo effetti intrinsecamente strutturali, questi provvedimenti sono tuttavia per lo più di natura temporanea. "Se le misure nazionali finanziate con questi programmi avranno successo, potranno costituire i primi passi nella direzione di un'unione economica pienamente integrata. I paesi che beneficiano maggiormente di queste risorse - il nostro in primo luogo - oltre ad avere un'occasione storica per affrontare problemi di lunga durata, hanno anche l'onere di dimostrare, con risultati tangibili, l'effettiva utilità di una tale maggiore integrazione".

Visco ha, quindi, affrontato il tema dell'economia italiana, che, a fronte degli shock di intensità inusitata degli ultimi anni, ha mostrato una notevole capacità di resistenza e reazione. Già alla fine del 2021 il Pil aveva recuperato il crollo registrato nei trimestri successivi allo scoppio della pandemia; ha continuato poi a espandersi lo scorso anno, nonostante le difficoltà poste dalla guerra in Ucraina, con un incremento del 3,7%. Nel primo trimestre di quest'anno la crescita dell'economia ha di nuovo superato le attese. Per il 2023 le previsioni oggi disponibili convergono su un aumento del prodotto intorno all'1%. Ma, a fianco di tali risultati, ci sono da rimarcare alcune storture: negli ultimi venticinque anni il prodotto per ora lavorata è cresciuto di appe-



"In Italia, la quota di giovani che dopo cinque anni ancora si trova in condizioni di impiego a tempo determinato resta prossima al 20%", ha sottolineato Visco

na lo 0,3% all'anno, meno di un terzo della media degli altri paesi dell'area dell'euro; i margini di flessibilità introdotti nel mercato del lavoro non sono stati accompagnati da investimenti tecnologici adeguati al nuovo contesto; la qualità del capitale umano è ancora insufficiente. "Non ne hanno beneficiato né la redditività delle imprese, né le retribuzioni orarie, la cui crescita al netto dell'inflazione è stata tra le più deboli in Europa". Le forme contrattuali atipiche hanno accentuato la risposta dell'occupazione agli andamenti ciclici dell'economia e favorito in molti nuclei familiari l'aumento del numero di occupati, ancorché con salari modesti. Nel 2022, con la ripresa è cresciuta notevolmente la trasformazione di contratti temporanei in permanenti. In molti casi, però, il lavoro a termine si associa a condizioni di precarietà molto prolungate; la quota di giovani che dopo cinque anni ancora si trova in condizioni di impiego a tempo determinato resta prossima al 20%. Anche se le ristrutturazioni aziendali hanno favorito il rafforzamento dell'economia, alcuni tratti peculiari, continuano a condizionarne lo sviluppo. La distribuzione dimensio-

nale delle imprese resta sbilanciata verso quelle piccole e piccolissime, a proprietà e gestione familiare. Il problema è accentuato nelle costruzioni e in alcuni rami dei servizi.

Infine, Visco ha trattato il tema del Pnrr: "Miglioramenti sono possibili. Nel perseguimento di eventuali modifiche bisogna però tenere conto del serrato programma concordato con le autorità europee; al riguardo, un confronto continuo con la commissione è assolutamente necessario, nonché utile e costruttivo. Non c'è tempo da perdere. Si discute di presunte insufficienze nel dibattito collettivo riguardo al suo disegno, dell'orizzonte temporale limitato per il raggiungimento degli obiettivi, delle possibili carenze nella capacità di attuarne le misure, ma va sottolineato con forza che il Piano rappresenta un raro, e nel complesso valido, tentativo di definire una visione strategica per il paese. Anche per questa ragione, oltre agli investimenti e agli altri interventi di spesa, è cruciale dare attuazione all'ambizioso programma di riforme, da troppo tempo attese, contenute nel Piano". ■

Meno donne al lavoro

L'occupazione femminile continua a essere nettamente inferiore a quella maschile: il problema ha origini storiche ed occorrono misure molto più mirate per risolverlo, a iniziare dalla scuola.

di **Ivana Rossetti**

La premier Giorgia Meloni ha recentemente detto che per risolvere il problema della denatalità nel nostro paese, per le conseguenze che avrà sull'economia, non si conterà tanto sull'immigrazione, ma sulle donne, sul loro ingresso nel mercato del lavoro. Il problema già esiste: infatti, le donne, che, nel 2022, erano indietro nella statistica del lavoro di 18 punti rispetto agli uomini, hanno una difficoltà a riuscire a "liberarsi" dagli impegni familiari, che continuano a pesare sulle loro spalle. Inoltre, le donne hanno lavori generalmente pagati meno di quelli maschili e sono impegnate part time, anche se la maggior parte di loro desidererebbe avere un lavoro a tempo pieno. Come nota la Banca d'Italia, "sono differenze che nascono già al momento dell'iscrizione scolastica, poiché le femmine scelgono indirizzi di studio che sono associati a rendimenti inferiori nel mercato del lavoro sia in termini di retribuzione sia di possibilità di impiego". Ciò significa che è proprio la "cultura" del paese che punta essenzialmente sugli uomini, tenendo le donne, rispetto al lavoro, come una "ruota di scorta". Inoltre, il divario con gli uomini si aggrava al momento della maternità, un evento che mette la donna davanti a una precisa responsabilità, a una necessaria scelta: continuare e portare avanti la gravidanza o abbandonare il lavoro o ridurre drasticamente le ore lavorate. Anche quando le donne restano nel lavoro, continuano a essere occupate in ruoli che permettono retribuzioni mediamente più basse di quelle maschili. Tutto ciò si protrae fino al termine della carriera

quando le donne portano a casa livelli pensionistici più bassi.

Negli ultimi tre decenni, la situazione è certamente migliorata: un miglioramento che è in larga parte dovuto al diffondersi del contratto part time, che permette una migliore organizzazione del lavoro con i gli impegni familiari: mentre all'inizio degli anni '90, poco più di una lavoratrice su dieci era impegnata a tempo parziale, nel 2022 questo numero è salito al 31,7% (mentre per gli uomini è cresciuto molto

no di una donna su cinque nella media dell'Unione europea", nota a questo proposito la Banca d'Italia. La crescita più marcata del part-time, insieme alla forte diffusione dei contratti a tempo determinato, si è tradotta in un calo del numero medio di ore lavorate all'anno per occupato più forte per le donne che per gli uomini. Tra i dipendenti del settore privato (esclusi quelli del settore agricolo) il differenziale di genere in termini di unità annue di lavoro equivalenti al tempo pieno si è ampliato: passando dal 7% all'inizio degli anni



Una donna al lavoro in una falegnameria

meno: dal 2,4% del 1990 al 7,7% del 2022). Un valore quello italiano particolarmente elevato in confronto con gli altri paesi europei che hanno tassi di occupazione simili. "L'Italia è anche lo Stato europeo con la più alta quota di donne per le quali la scelta dell'orario ridotto è determinata dalla mancanza di occasioni di lavoro a tempo pieno: più di una donna su due rispetto a me-

'90 a quasi il 15% del 2021. Il basso tasso di occupazione femminile e la minore quantità di ore lavorate pesano sulle condizioni economiche delle donne e delle famiglie in cui vivono. In Italia l'incidenza particolarmente elevata - specialmente tra i nuclei meno abbienti - di coppie in cui la donna non è occupata o lavora poche ore aumenta la disuguaglianza dei redditi fami-

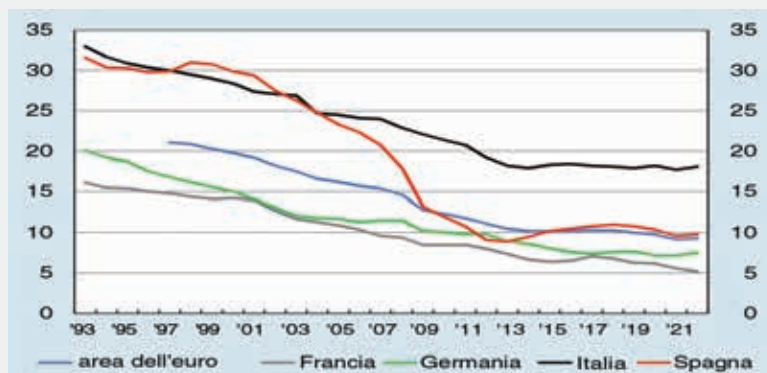
liari e spiega una parte rilevante della differenza che si osserva rispetto ai principali paesi della Unione europea. Si stima ad esempio che se le donne italiane lavorassero lo stesso numero di ore annue delle donne tedesche, l'indice dei redditi da lavoro equivalenti scenderebbe di quasi 3 punti percentuali, circa l'80% del divario con la Germania.

In tutte le economie avanzate, compresa l'Italia, le ragazze superano i ragazzi in termini di livello di istruzione e di risultati scolastici. Si osservano tuttavia differenze significative nelle scelte dei percorsi di istruzione, che implicano carriere lavorative molto diverse. In Italia nella scuola secondaria superiore le studentesse sono sovrarappresentate nei percorsi umanistici (quasi il 70% degli alunni nei licei classici; più dell'80% in quelli linguistici), e rappresentano una quota minoritaria negli indirizzi scientifici e tecnici (il 46% nei licei scientifici; il 15% negli istituti tecnici a indirizzo tecnologico). Ciò riflette solo parzialmente possibili eterogeneità nelle competenze acquisite nel percorso scolastico precedente: alla scuola primaria e secondaria inferiore le ragazze superano in media

Il divario di genere

Fonte: Banca d'Italia

(1993-2021, differenza tra i tassi di occupazione tra uomini e donne nell'Unione europea a 19)



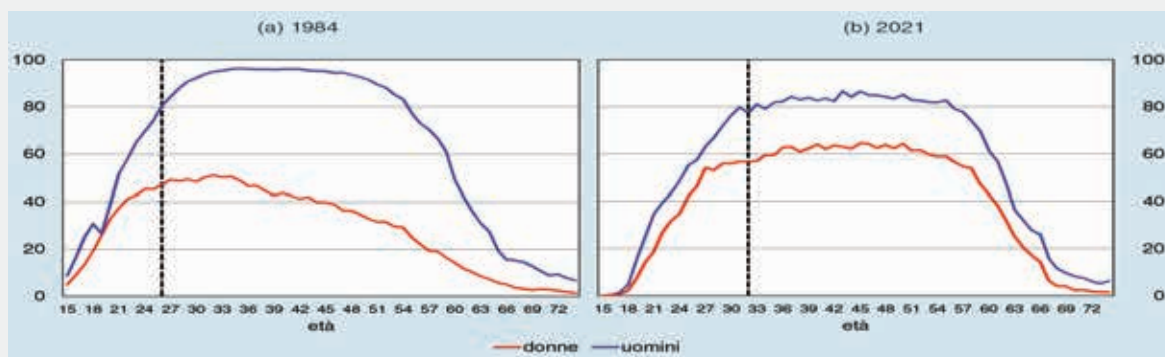
i coetanei maschi nel test standardizzato di italiano e ottengono invece punteggi inferiori in matematica; tuttavia anche tra coloro che conseguono risultati migliori in matematica rispetto all'italiano, le studentesse più spesso scelgono studi secondari di tipo umanistico. Anche nei percorsi universitari le donne sono sottorappresentate nelle facoltà scientifico-tecnologiche (ad esempio, scienza, tecnologia, ingegneria e matematica). Sono meno del 40% per cento dei laureati Stem e solo il 27% di quelli in ingegneria e informatica; rappresentano invece il 94% delle

persone laureate in scienze dell'educazione e oltre il 70% di quelle laureate in scienze umanistiche e sociali. Queste differenze si ripercuotono sui risultati nel mercato del lavoro, in quanto i corsi di laurea più frequentemente scelti dalle studentesse danno accesso a impieghi con rendimenti potenzialmente molto più bassi. In questa situazione, è molto difficile immaginare che si possa risolvere il problema velocemente: occorrono misure molto più "mirate", che vadano a fondo del problema, per mettere le donne sulla via del lavoro e della parità con gli uomini. ■

Tasso di occupazione

Fonte: Banca d'Italia

(per età e genere, la linea tratteggiata nera indica l'età media della nascita del primo figlio, valori %)



THE ECONOMIST

Intelligenza artificiale e “baby bust”

Nei 250 anni trascorsi dalla rivoluzione industriale la popolazione mondiale, come la sua ricchezza, è esplosa. Prima della fine di questo secolo, tuttavia, il numero di persone sul pianeta potrebbe ridursi per la prima volta dalla peste nera. La causa principale non è un’impennata delle morti, ma un crollo delle nascite. In gran parte del mondo, il tasso di fertilità, il numero medio di nascite per donna, sta diminuendo. Sebbene la tendenza possa essere familiare, la sua portata e le sue conseguenze non lo sono. Anche se l’intelligenza artificiale porta a un crescente ottimismo in alcuni ambienti, il “baby bust”, il crollo delle nascite, incombe sul futuro dell’economia mondiale. Il risultato è che in gran parte del mondo il battito dei piedi minuscoli viene soffocato dal rumore dei bastoni da passeggio. I primi esempi di invecchiamento dei paesi non sono più solo il Giappone e l’Italia, ma anche Brasile, Messico e Thailandia. Entro il 2030 più della metà degli abitanti dell’Asia orientale e sudorientale avrà più di 40 anni. Poiché i vecchi muoiono e non vengono completamente sostituiti, è probabile che le popolazioni si riducano. Al di fuori dell’Africa, si prevede che la popolazione mondiale raggiungerà il picco nel 2050 e alla fine del secolo calerà rispetto a oggi. Anche in Africa, il tasso di fertilità sta diminuendo rapidamente. Nel 2000, il tasso di fertilità mondiale era di 2,7 nascite per donna, comodamente al di sopra del “tasso di sostituzione” di 2,1, sul quale una popolazione è stabile. Oggi è 2,3 e in calo. I 15 paesi più grandi per Pil hanno tutti un tasso di fertilità inferiore al tasso di sostituzione. Ciò include l’America e gran parte del mondo ricco, ma anche la Cina e l’India, nessuna delle quali è ricca, ma che insieme rappresentano più di un terzo della popolazione globale.

Qualunque cosa dicano alcuni ambientalisti, una popolazione in diminuzione crea problemi. Infatti, le difficoltà economiche derivanti dal minor numero di giovani sono molte. La prima, ovvia, è che sta diventando sempre più difficile sostenere i pensionati del mondo. I pensionati “attingono” sia attraverso lo Stato, che impone tasse ai lavoratori per pagare le pensioni pubbliche, sia spendendo risparmi per acquistare



Il crollo delle nascite è un fenomeno che sta colpendo tutte le nazioni più ricche

beni e servizi o perché i parenti forniscono assistenza non retribuita. Oggi, mentre il mondo ricco ha attualmente circa tre persone tra i 20 ei 64 anni per tutti gli over 65, entro il 2050 ne avrà meno di due. Le implicazioni sono tasse più elevate, pensionamenti posticipati, rendimenti reali inferiori per i risparmiatori e, possibilmente, crisi di bilancio del governo. Comunque, i bassi rapporti tra lavoratori e pensionati sono solo uno dei problemi derivanti dal crollo della fertilità. I giovani sono certamente più dinamici e integrano le conoscenze accumulate dai lavoratori più anziani. I brevetti depositati dagli inventori più giovani hanno molte più probabilità di coprire innovazioni rivoluzionarie. I paesi più vecchi - e, a quanto pare, i loro giovani - sono meno intraprendenti e meno a loro agio nell’assumersi rischi. Poiché i vecchi beneficiano meno dei giovani quando le economie crescono, si sono dimostrati meno inclini alle politiche pro-crescita, in particolare alla costruzione di case. È probabile che la “distruzione creativa” sia più rara nelle società che invecchiano, sopprimendo la crescita della produttività in modi che si combinano in un’enorme opportunità mancata.

Tutto considerato, si è tentati di presentare i bassi tassi di fertilità come una crisi da risolvere. Molte delle sue cause profonde, tuttavia, sono di per sé benvenute. Man mano che le persone sono diventate più ricche, hanno avuto la tendenza ad avere meno figli. Oggi affrontano diversi compromessi tra lavoro e famiglia, e questi sono per lo più migliori. I conservatori populistici che sostengono che la bassa fertilità è un segno del fallimento della società e chiedono un ritorno ai valori tradizionali della famiglia si sbagliano. Più scelta è una buona cosa. L’impulso dei liberali a incoraggiare una maggiore immi-



I paesi che più stanno invecchiando non sono solo il Giappone e l'Italia, ma anche il Brasile, il Messico e la Thailandia

grazione è più nobile, ma anche questa è una diagnosi errata. L'immigrazione nel mondo ricco oggi è a un livello record, aiutando i singoli paesi ad affrontare la carenza di lavoratori. Ma la natura globale del crollo della fertilità significa che, entro la metà del secolo, il mondo rischia di affrontare una carenza di giovani lavoratori istruiti a meno che qualcosa non cambi.

Quale potrebbe essere? Le persone spesso dicono ai sondaggisti che vogliono più figli di quelli che hanno. Questo divario tra aspirazione e realtà potrebbe essere in parte dovuto al fatto che gli aspiranti genitori - che, in effetti, sovvenzionano i futuri pensionati senza figli - non possono permettersi di avere più figli, o a causa di altri fallimenti politici, come la carenza di alloggi o un trattamento della donna quando è incinta inadeguato. Tuttavia, lo sviluppo economico rischia comunque di portare a un calo della fertilità al di sotto del tasso di sostituzione. Le politiche pro-famiglia hanno un record deludente. Singapore offre sovvenzioni sontuose, sconti fiscali e sussidi per l'assistenza all'infanzia, ma ha un tasso di fertilità di 1,0. Liberare il potenziale dei poveri del mondo allevierebbe la carenza di giovani lavoratori istruiti senza più nascite. Due terzi dei bambini cinesi vivono in campagna e frequentano scuole per lo più terribili; la stessa frazione di giovani tra i 25 e

i 34 anni in India non ha completato l'istruzione secondaria superiore. Il bacino di giovani africani continuerà a crescere per decenni. Aumentare le loro competenze è auspicabile di per sé e potrebbe anche proiettare più giovani migranti come innovatori in economie altrimenti stagnanti. Tuttavia, incoraggiare lo sviluppo è difficile, e prima i luoghi diventano ricchi, prima invecchiano. Alla fine, quindi, il mondo dovrà accontentarsi di meno giovani, e forse di una popolazione in diminuzione. Con questo in mente, i recenti progressi nell'intelligenza artificiale non avrebbero potuto arrivare in un momento migliore. Un'economia infusa di intelligenza artificiale potrebbe trovare facile sostenere un numero maggiore di pensionati. Alla fine l'intelligenza artificiale potrebbe essere in grado di generare idee da sola, riducendo la necessità di intelligenza umana.



Meno bambini significa meno genio umano. L'intelligenza artificiale riuscirà a superare questo ostacolo?

In combinazione con la robotica, l'intelligenza artificiale può anche rendere la cura degli anziani meno laboriosa. Tali innovazioni saranno sicuramente molto richieste. Se la tecnologia permetterà all'umanità di superare questo "baby bust", si adatterà al momento storico. Progressi inaspettati della produttività hanno fatto sì che le bombe a orologeria demografiche, come la fame di massa predetta da Thomas Malthus nel 18° secolo, non siano riuscite a detonare. Meno bambini significa meno genio umano. Ma questo potrebbe essere un problema che il genio umano può risolvere. ■

La commissione europea approva il marebonus

La commissione europea ha approvato, ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato, per il quinquennio 2023-2027, lo stanziamento di 125 milioni di euro dedicato al “trasporto combinato strada-mare a corto raggio”. La decisione, tra l'altro già pubblicata sul registro degli aiuti di Stato, non ha subito alcuna obiezione da parte della commissione. “L'approvazione del cosiddetto marebonus è certamente un'ottima notizia”, ha commentato Alessandro Peron, se-



gretario generale della Federazione Italiana Autotrasportatori, che ha aggiunto: “La validità del provvedimento, nei suoi effetti di riduzione dell'impatto sull'ambiente di talune catene logistiche, e in termini di impatto sulla parte sociale dei servizi di autotrasporto, non era e non è in discussione, e da tempo. Tra l'altro, era tra gli elementi ritenuti pilastro nel documento di Fiap rivolto alla politica in occasione della scorsa tornata elettorale. Purtroppo, lo stanziamento, suddiviso in cinque anni, non è sufficiente. Per incidere sostanzialmente in talune scelte e processi logistici occorre certamente di più. Ogni euro speso verso l'incremento dell'intermodalità è ben investito, non semplicemente speso. In ogni caso, siamo solo all'inizio dell'iter necessario alla definizione dell'incentivo che dovrà concretizzarsi con l'emanazione del decreto attuativo, nel quale dovranno essere esplicitate le modalità di utilizzo, che auspichiamo prevedano percorsi ‘semplificati’. Per la sua entità, sarà utile esplorare quali potrebbero essere i possibili percorsi per ottenere un incremento della somma a disposizione”.

A Torino, la Conferenza nazionale dell'idrogeno

Il 14 giugno, a Torino si è svolta la Conferenza nazionale dell'idrogeno e degli eFuels. Al centro del dibattito vi sono stati le sue potenzialità, l'evoluzione della filiera di produzione, la creazione di una rete infrastrutturale per il trasporto e la distribuzione. L'Unione europea, con la European Sustainable and Smart Mobility Strategy, firmata a dicembre 2020, punta alla decarbonizzazione dell'intero settore. La commissione ha inserito l'idrogeno come una delle soluzioni per perseguire questa strada, sulla base del parere degli esperti che hanno inserito “L'idrogeno nei trasporti” in cima alla lista dei temi più rilevanti. L'elemento più semplice viene utilizzato sia da solo nelle fuel cells sia nella sintesi dei combustibili carbon free e carbon neutral: gli eFuels che saranno la chiave per il trasporto aereo ad alte prestazioni e per quello marittimo a lungo raggio (ammoniaca e metanolo). L'idrogeno è anche fondamentale per la produzione dei combustibili carbon-neutral bio-based di seconda generazione, come l'HVO (olio vegetale idrotrattato), ricavati da materie prime non-alimentari, che consentiranno di ridurre l'impatto-serra del parco veicolare a combustione interna esistente nel 2035, quando in Europa dovrebbe cessarne la vendita. L'idrogeno da fonti



carbon free è anche fondamentale per la decarbonizzazione dell'industria pesante, come la siderurgia, la chimica dei fertilizzanti e tutti i processi ad elevato assorbimento termico. Per questo è fondamentale che in tempi brevi si mettano a punto tecnologie per la produzione di idrogeno che siano competitivi con quelle attuali basate principalmente sullo steam reforming del gas naturale. La creazione delle cosiddette Hydrogen Valley, previste a livello europeo e ampiamente finanziate in ambito Pnrr, punta proprio a costituire un'infrastruttura di produzione di idrogeno con finalità industriali.

Accordo Rina ed Energy Evolution di Eni

Rina, multinazionale di ispezione, certificazione e consulenza ingegneristica, ed Eni hanno firmato un accordo con l'obiettivo di sviluppare iniziative congiunte per contribuire al processo di transizione energetica e decarbonizzazione delle rispettive attività con particolare attenzione al settore del trasporto navale, nel cui ambito Rina e Eni potranno valorizzare le reciproche competenze. Nello specifico, l'accordo prevede



il coinvolgimento delle due aziende per sviluppare l'utilizzo nel settore navale di biocarburante HVO (Hydrogenated Vegetable Oil) prodotto da Eni nelle bioraffinerie di Venezia e Gela e di altri vettori energetici, come ad esempio idrogeno e ammoniaca "blu" o "verde" provenienti da materie prime biogeniche, rinnovabili o di scarto non in competizione con la filiera alimentare. L'accordo prevede anche lo sviluppo di iniziative che coinvolgano l'intera catena logistica dei nuovi vettori energetici e l'adozione di metodologie certificate per il computo "tassonometrico" dei benefici in termini di minori emissioni di CO2 resi possibili dai nuovi vettori lungo tutta la catena del valore. Ugo Salerno, presidente e amministratore delegato di Rina, ha dichiarato: "La cooperazione tra aziende è la strada giusta verso la meta comune della decarbonizzazione dei processi industriali e dei trasporti. Grazie allo scambio di know-how e di esperienze, con Eni contribuiremo allo sviluppo di modelli innovativi di approvvigionamento energetico. La nostra collaborazione si concentrerà all'inizio sul marine, un settore 'hard to abate' molto diversificato che per decarbonizzare le sue attività dovrà trarre spunto da iniziative che si applicano in altri segmenti industriali". Giuseppe Ricci, direttore generale di Energy Evolution, ha aggiunto: "Eni e Rina, con il loro patrimonio di competenze e

le proprie capacità tecnologiche, possono dare un contributo importante alla decarbonizzazione del trasporto navale. In un'ottica di neutralità tecnologica, le soluzioni in fase di valutazione sono molteplici e grazie a questo accordo potranno essere studiate e sviluppate in un arco temporale di breve-medio e lungo termine con l'obiettivo di rendere il trasporto marino più sostenibile e di soddisfare le esigenze di armatori e operatori logistici".

L'Unione europea finanzia l'Ertms in Italia

La commissione europea sta stanziando 300 milioni di euro all'Italia per l'attuazione dell'Ertms. Come specificato dalla Comunità, il denaro sarà concesso "alle imprese ferroviarie per l'acquisizione e l'installazione di apparecchiature di bordo Ertms". L'Italia prevede di applicare l'ultima versione del sistema sulla sua infrastruttura ferroviaria entro il 2036. Questa nuova iniziativa, secondo la commissione, è necessaria per raggiungere un'interoperabilità efficiente. Inoltre, ha affermato che questi nuovi fondi incentiveranno le imprese a investire nella diffusione dell'Ertms, poiché probabilmente non lo farebbero senza il sostegno finanziario pubblico. Come ha affermato il gestore dell'infrastruttura italiana, Rete ferroviaria italiana, le ferrovie italiane sono state tra le prime in Europa a dotarsi di Ertms ed Etcs. Questi sistemi sono stati applicati in Italia già nel 2005 con la linea Roma-Napoli. A partire dalla fine del 2022, 878 chilometri di linee ferroviarie ad alta velo-



cità sono armati con Ertms. La lunghezza totale delle ferrovie italiane, tuttavia, è di circa 20 mila chilometri, il che significa che circa il 4% di esse è dotato di Ertms. Per il prossimo futuro, l'Unione ha fissato l'obiettivo di raggiungere 1.400 chilometri di ferrovie italiane dotate di Ertms entro la fine del 2024. ■

Un'infrastruttura tesa ad aumentare il trasporto ferroviario

L'interporto è passato da 2.200 treni del 2017 ai 5.400 dell'anno scorso, con una movimentazione su ferro pari a 2,2 milioni di tonnellate di merci.

di **Margherita Banzi**

L'Interporto di Bologna rappresenta una delle piattaforme logistiche ed intermodali più estese ed importanti non solo in Italia, ma anche in Europa. Nato all'inizio degli anni '70, si è sviluppato grazie alla localizzazione in un'area di grande dinamismo economico ed industriale, posta all'incrocio di cinque assi di collegamento stradali e ferroviari di importanza nazionale ed internazionale. Nelle infrastrutture viarie e ferroviarie dell'area metropolitana bolognese transitano all'anno, in media, il 35% delle merci nazionali ed il 16% di quelle con origine/destinazione nel continente europeo. La sua funzione di polo intermodale logistico si sviluppa su un territorio che comprende, oltre al territorio metropolitano, le province limitrofe in Emilia, Veneto, Lombardia a nord e quelle nelle Marche e nella Toscana a sud ed ovest. L'aumento dei flussi di traffico lungo il corridoio adriatico-ionico, alimentato dagli scambi commerciali tra il Mediterraneo Orientale, la Puglia e le regioni settentrionali italiane, e di quelli che attraversano le Alpi dalla Svizzera e dall'Austria in direzione nord-sud, fa del nodo bolognese uno dei punti di interscambio modale più importanti su scala nazionale. Nell'ambito del nuovo Piano Strategico 2023-2027, l'Interporto di Bologna si è impegnato in modo particolare nel potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e nel conseguente sviluppo dei servizi intermodali. L'infrastruttura interportuale, dotata di un'area ferroviaria di 665 mila mq e di una stazione

interna fin dalla sua creazione, ospita tre terminal ferroviari specializzati nel traffico di contenitori marittimi, terrestri, trailer e carri merci tradizionali. Nella seconda decade del 2000, la sottoscrizione di specifici contratti di rete ha consentito di rilanciare il ruolo della società interportuale nella funzione di stimolo alla crescita di nuovi servizi intermodali, collaborando attivamente sia con le imprese del gruppo FS, in primo luogo, sia con altre imprese ferroviarie private. I progetti a cui la società Interporto Bologna sta lavorando riguardano in particolare i collegamenti con il centro-nord Europa, tesi a facilitare lo sviluppo dell'import/export via ferro dal territorio regionale, ma anche la sua funzione di rilancio nei riguardi di flussi di merce in arrivo/partenza dai porti della Spezia e di Livorno con origine/destino i mercati del nord Italia e dell'Europa centro-settentrionale.

L'impegno profuso in questo settore negli ultimi anni ha permesso di passare da 2.200 treni del 2017 ai 5.400 dell'anno scorso, con una movimentazione



Interporto di Bologna: il carico di un treno

zione su ferro pari a 2,2 milioni di tonnellate di merci. Nella convinzione che sia necessario continuare ad investire per spostare il traffico pesante che oggi viaggia sulle autostrade del nodo di Bologna sui treni, la società, grazie al co-finanziamento da parte del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha in cantiere un impegnativo progetto di potenziamento del terminal che prevede l'ampliamento per ulteriori 115 mila mq dell'infrastruttura ferroviaria. La nuova area sarà dotata di 5 binari da 750 m, secondo gli standard europei, di 2 gru a portale e di un piazzale da 80 mila mq. Questo permetterà di gestire treni più lunghi ed in maniera più efficiente. Secondo le stime, entro il 2026 l'infrastruttura nel suo insieme sarà in grado di gestire oltre 10 mila treni l'anno, per un totale di 3,54 tonnellate di merci movimentate su ferro. ■

Manageritalia e Assologistica firmano il contratto di lavoro dei dirigenti

Il contratto, che riguarda il rinnovo della parte economica, interessa i dirigenti delle aziende di logistica e riguarda circa 250 imprese.

È stato sottoscritto, mercoledì 31 maggio, il rinnovo della parte economica del contratto nazionale di lavoro per i dirigenti delle aziende di logistica, magazzini generali, magazzini frigoriferi terminalisti portuali, interportuali e aereoportuali. A firmare l'accordo il presidente di Manageritalia, Mario Mantovani, e Umberto Ruggerone, presidente Assologistica.

È caratterizzato da aspettative decrescenti e inflazione. Una firma che consentirà, almeno in parte, ai dirigenti di recuperare le perdite di reddito dovute all'impennata dell'inflazione senza gravare eccessivamente sulle imprese". "Siamo soddisfatti di questo accordo che concretamente va nella direzione da noi auspicata, ovvero la valorizzazione della figura del manager logistico, vero

2023 e un aumento contrattuale di 450 euro lordi mensili entro luglio 2025. È inoltre prevista la destinazione di 1.500 euro annui alla Piattaforma welfare dirigenti terziario, spendibili in beni e servizi di welfare. Un adeguamento contrattuale che consente, almeno in parte, ai dirigenti di recuperare la crescita dell'inflazione avvenuta nell'ultimo periodo, senza pesare in maniera eccessiva sul-



"Una firma che permetterà, almeno in parte, ai dirigenti di recuperare quanto hanno perso nell'impennata dell'inflazione, senza gravare eccessivamente sulle aziende", ha detto Mantovani

Il contratto riguarda circa 250 aziende associate con circa 70 mila dipendenti diretti e indiretti. "Grazie a questo rinnovo - spiega Mario Mantovani - diamo continuità all'azione condotta in questi anni dalla nostra associazione per tutelare i diritti dei dirigenti italiani dopo la formazione introdotta nel 1992, la long term care nel 2001, il welfare aziendale per tutti e le nove politiche attive soprattutto in periodo come questo ca-

elemento strategico per le aziende", chiosa Umberto Ruggerone.

Si tratta di un accordo di natura prettamente economica, visti gli interventi già attuati sulla parte normativa con l'accordo di proroga del contratto nazionale collettivo di lavoro, sottoscritto 26 luglio 2021. Nello specifico, l'accordo sottoscritto prevede: un importo "una tantum" di 1.000 euro da corrispondere nel

le imprese. Un risultato ottenuto grazie al profondo lavoro di analisi su tutte le opzioni normative disponibili. L'accordo è la logica prosecuzione e completamento dell'intesa del luglio 2021 che, tra le altre cose, ha introdotto il welfare aziendale, i servizi di politiche attive ed è intervenuto sulla normativa dei Fondi ed Enti contrattuali. La parte economica è stata rinnovata agendo in sinergia sui vari aspetti. ■

Si è chiuso il SIL di Barcellona

La manifestazione ha ottenuto una partecipazione record con 15 mila partecipanti e 650 aziende presenti, 40% delle quali internazionali.

SIL Barcelona, una delle più grandi fiere mondiali per la logistica, i trasporti, l'intralogistica e la catena di approvvigionamento, e punto di riferimento per la Spagna, il Mediterraneo e l'America Latina, organizzata dai Consorzi della Zona Franca de Barcelona, ha chiuso la sua edizione del 2023 con oltre 15 mila partecipanti, con 650 aziende, 40%

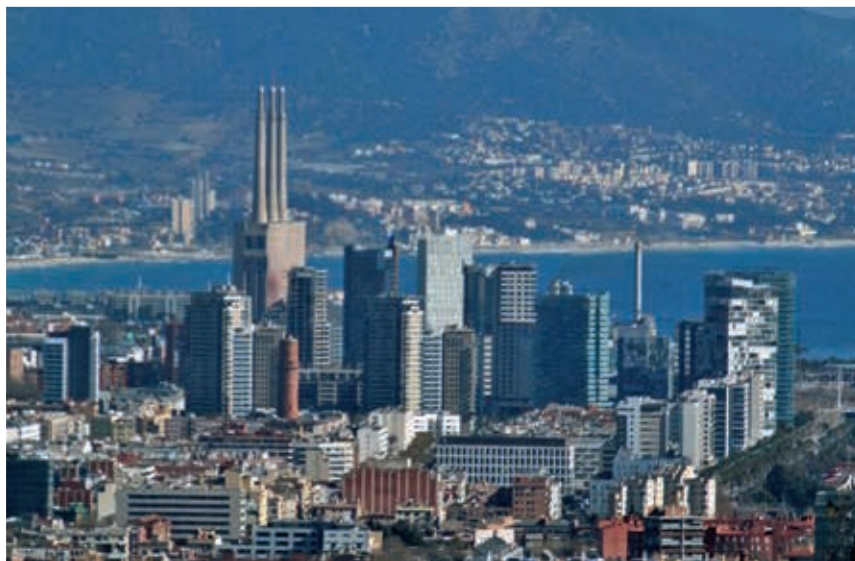
delle quali internazionali, e più di 250 eventi. Queste cifre rappresentano un aumento del 20% rispetto a quello registrato nel 2022. Il successo del 25° anniversario è confermato dai dati forniti dalla piattaforma digitale SIL da cui sono stati effettuati 8.317 scambi di contatti digitali, quasi 3.000 richieste

di incontri e 7.106 messaggi tra i partecipanti. SIL 2023, che quest'anno ha avuto i Paesi Baschi come comunità ospite, ha riunito una vasta gamma di espositori che hanno presentato più di 150 novità su soluzioni tecnologiche, innovazioni e servizi specializzati in logistica, trasporti, intralogistica, distribuzione, ultimo miglio, ecc. Inoltre, ha avuto un programma completo di conferenze, tavole rotonde e attività parallele in cui sono state affrontate le sfide attuali e le tendenze emergenti nel settore.

Il presidente del SIL, Pere Navarro, ha voluto sottolineare che "ancora una volta, il successo di SIL Barcelona è stato possibile grazie all'alto profilo di tutte le aziende e i professionisti che durante questi tre giorni si sono incontrati nel più grande punto d'incontro del settore nel nostro paese. Sono molte le aziende partecipanti

la conoscenza del mercato. Da oggi stiamo già lavorando per mantenere questo alto livello per l'edizione SIL 2024". Da parte sua, il direttore generale della mostra, Blanca Sorigué, ha spiegato che "Il SIL ha dimostrato ancora una volta il suo grande potenziale riunendo i più importanti agenti internazionali nel settore della

logistica ed è stata la vetrina perfetta per il networking. Oltre ad aver superato il numero di professionisti che hanno partecipato, rispetto all'ultima edizione, dobbiamo evidenziare la qualità di questi partecipanti perché il 90% ci ha detto di occupare



Visione aerea di Barcellona

che hanno espresso la loro soddisfazione perché in questi tre giorni hanno chiuso affari e hanno stretto contatti di alta qualità" e ha aggiunto: "abbiamo vissuto un'edizione davvero speciale. La celebrazione dei 25 anni ha coinciso con un momento di trasformazione del settore, con lo sviluppo di progressi tecnologici che migliorano tutti i livelli della logistica. Durante questo periodo, la fiera è cresciuta con il settore, basato sull'internazionalità, sulla promozione del business, del networking e del-

posizioni con capacità decisionale di acquisto nelle loro aziende". Sorigué ha aggiunto che "siamo l'unico evento in cui sono rappresentati tutti i settori della catena logistica, fungendo da leva chiave per la crescita e lo sviluppo della logistica, non solo a livello locale, ma mondiale. Il nostro desiderio è quello di continuare questo successo per almeno altri 25 anni". Ha colto, anche, l'occasione per lanciare le date della sua prossima edizione che si svolgerà dal 5 al 7 giugno 2024. ■

Tradelog si affida a Metrocargo Italia

Tradelog, operatore leader nella fornitura internazionale di servizi logistici integrati, ha scelto di affidarsi a Metrocargo Italia per i trasporti su ferrovia tra il sud della Francia (Miramas, Marsiglia) e il nord Italia (Castelguelfo, Parma). Il servizio, che prevede il trasporto di container pieni di polvere di anidride, ha preso il via l'8 giugno e utilizza la connessione ferroviaria operata dall'impresa ferroviaria partner Fuori Muro (partecipata al 28,6% dalla stessa



Metrocargo Italia). Mauro De Caria, responsabile commerciale di Tradelog, ha sottolineato: "Da ormai 15 anni crediamo e sviluppiamo insieme ai nostri clienti soluzioni di trasporto sostenibile a valore aggiunto con l'utilizzo di servizi intermodali come quello tra Miramas e Castelguelfo. Il progetto avviato con Metrocargo è figlio di una carta dei valori firmata da Tradelog nel 2018 che prevede di spostare, entro il 2030, 1.270.000 tonnellate di merce in modalità pulita abbattendo CO2 e decongestionando la strada. L'asse francese rappresenta uno dei nostri mercati di riferimento e ci vede molto competitivi: utilizziamo già servizi intermodali tra il nord della Francia e l'Italia e stiamo, inoltre, analizzando la possibilità di realizzare un servizio door-to-door dedicato a uno dei nostri maggiori clienti". Melania Molini, direttore generale di Metrocargo Italia, ha aggiunto: "Siamo estremamente orgogliosi di questa nuova partnership nel segno della sostenibilità ambientale. Per Metrocargo si tratta di un'attestazione importante della qualità dei servizi offerti e dell'innovatività delle proprie proposte".

Palletways Italia partner logistico di Buyer Point 2023

Buyer Point, evento di punta del panorama B2B per il mondo brico home&garden, si è svolto presso gli East End Studios di Milano. Buyer Point è un evento verticale che favorisce l'incontro tra la domanda e l'offerta dell'industria protagonista dell'appuntamento. Ogni anno vede la presenza di buyer italiani e internazionali e registra numeri significativi: nel 2022, infatti, oltre 400 i responsabili di società acquirenti presenti di cui il 25% dall'estero. Massimiliano Peres, Ceo di Palletways Italia, riafferma la rilevanza di questo evento, commentando: "L'agenda di Palletways Italia ha appuntamenti fissi e il Buyer Point è uno di questi: presenziare è per noi imprescindibile data la strategicità del settore del 'fai da te' per tutto il nostro network. Crediamo particolarmente in questa partnership perché, oltre alle tante occasioni di incontro e di confronto, ci consente di dimostrare il nostro ruolo di 'facilitatori' della logistica della fiera e, soprattutto, di 'alleati' nello sviluppo del business per tutti i clienti che quotidianamente si affidano a noi". Palletways Italia, operativo dal 2002, è il primo network specializzato nella movimentazione di merce pallettizzata nel nostro paese. Costituito da 130 concessioni distribuite capillarmente sul territorio nazionale, il network ritira, smista e distribuisce attraverso i tre hub di Bologna, Milano e Avellino circa 11 mila pallet a notte. Palletways Italia fa



parte del Gruppo Palletways, fondato nel 1994 nel Regno Unito, che movimentata in Europa 45 mila pallet a notte, e offre un servizio di distribuzione espressa di merci pallettizzate e rappresenta il principale network europeo di soluzioni pallettizzate con un numero di concessionari e volumi superiori a qualsiasi altro operatore.

LIMITARE I VOLI NOTTURNI DA BOLOGNA?



L'Associazione italiana corrieri aerei internazionali-Aicai, composta da DHL, FedEx, UPS, esprime la grande preoccupazione dei corrieri aerei in merito alla volontà di limitare i voli notturni presso lo scalo bolognese. Per i corrieri aerei, business partner indispensabili e insostituibili per le piccole, medie e grandi imprese italiane, vocate all'export del Made in Italy di prodotti ad alto valore aggiunto, l'operatività notturna è imprescindibile per poter collegare più di 220 paesi nel mondo in 24/72h. Limitare i voli notturni significa impattare sull'export, sull'internazionalizzazione delle Pmi e quindi sulla competitività dell'economia del paese. È fondamentale che Aicai sia coinvolta nelle discussioni perché possano essere prese decisioni che tengano in debita considerazione tutte le implicazioni. L'associazione ribadisce la propria disponibilità a contribuire a un dialogo costruttivo. I corrieri aerei hanno investito costantemente sullo scalo, avvalendosi di aeromobili che rispondono a tutti gli standard di certificazione e di contenimento delle emissioni acustiche, sulla base dei regolamenti internazionali previsti dalle autorità di controllo dell'aviazione civile. Serve un quadro regolamentare condiviso e stabile a livello nazionale.

Prosegue la crescita dell'azienda logistica Bracchi

Continua la crescita dell'azienda logistica Bracchi. Il gruppo logistico con headquarter nel bergamasco conclude il 2022 con ricavi in crescita a quota 189 milioni di euro, più 19% sull'anno precedente. Ottimo risultato anche per l'Ebitda, più 26% sul 2022, valore che permette all'azienda di ottenere un'invidiabile leva finanziaria. Un anno molto positivo, dunque, nel quale l'azienda ha anche investito 5,9 milioni di euro in tecnologie di automazione e informatiche, il rinnovo del parco mezzi di trasporto e aprendo nel corso dell'anno altri 40 mila metri quadri di magazzini, portando così le superfici coperte gestite direttamente a 350 mila metri quadri. Umberto Ferretti, amministratore delegato di Bracchi, ha



visto l'azienda crescere a doppia cifra. Dal 2019 al 2022, nonostante il Covid, si è registrato un più 9% sul segmento dei trasporti e mediamente del 19% su quello della logistica. “Il primo trimestre del 2023 è partito bene, puntiamo a superare la quota simbolica dei 200 milioni di ricavi entro fine anno nonostante le attuali turbolenze sui prezzi, sui costi dell'energia e delle materie prime”, spiega Ferretti. “Contiamo di espanderci grazie alla nostra capacità di costruire servizi personalizzati per i clienti, che sono sempre più orientati all'outsourcing. Non solo: investiremo in nuove aperture nella logistica, che porteranno con sé anche la crescita nei trasporti. Negli ultimi due anni abbiamo posto le basi per una organizzazione sempre più efficiente e dal respiro internazionale anche grazie all'integrazione dei servizi con le sedi acquisite di Sorbolo, nel parmense, che ha permesso di

espandere la storica specializzazione nei trasporti eccezionali con soluzioni di trasporto tecnico pesante fino a 80-100 tonnellate; ma anche di Bassano del Grappa, nel vicentino, dove la crescita del reparto fashion è stata repentina grazie alla customizzazione dei servizi". Tra i principali obiettivi di Ferretti anche un sempre maggior coinvolgimento aziendale sui temi del green. "La crescita di Bracchi è figlia anche di un continuo investimento nel rinnovamento dei mezzi di trasporto", dice. "È infatti in costante adeguamento il nostro parco mezzi in ottica ecologica e scegliamo tutto ciò che va nella direzione della riduzione del carbon footprint. Il nuovo hub di Castrezzato, nel bresciano, certificato 'Leed Gold', ne è un esempio".

A Castelmaggiore, Prologis realizza un nuovo impianto

Prologis, leader mondiale nel settore immobiliare logistico, ha annunciato l'avvio di un nuovo cantiere a Castelmaggiore, in provincia di Bologna, per la realizzazione di un moderno immobile build to suit commissionato da un corriere espres-



so già cliente presso l'interporto di Bologna. Grazie alla sua posizione strategica a soli 10 chilometri dal centro di Bologna, il nuovo edificio verrà utilizzato per le consegne di ultimo miglio in città e provincia. L'immobile denominato DC1 occupa una superficie complessiva di 7.700 metri quadrati di cui mille destinati a uffici di Classe A. L'edificio disporrà di un'altezza di 8 metri sotto trave, di un pavimento con portata di

5.000 kg/mq e di sistema antincendio supportato da idranti e verrà consegnato entro fine 2023. L'immobile, che punta a ottenere la certificazione Leed Gold, sarà dotato di 36 baie di carico (di cui 12 per van), un parcheggio da 80 posti auto e 9 postazioni di ricarica elettrica, di cui 2 per automobili e 7 per van per consentire gli spostamenti nel centro della città di Bologna. "Siamo particolarmente lieti di aver ricevuto questo nuovo incarico, a testimonianza del rapporto di fiducia instaurato negli anni con questo importante cliente. Il procurement diretto di Prologis con i fornitori, senza passare per un general contractor, ci ha permesso sia di ridurre i costi di realizzazione a beneficio nostro e del cliente, sia di garantire un maggior controllo su tutti gli aspetti dell'edificio, per dare vita a un immobile moderno e sostenibile, in grado di rispondere alle crescenti esigenze dei corrieri espressi", ha commentato Sandro Innocenti, senior vice president e country manager Prologis Italia.

Strade congestionate in Svizzera

L'Associazione svizzera dei trasporti su strada considera gli ultimi dati sulla congestione del traffico pubblicati dall'Ufficio federale delle strade come un segnale di avvertimento molto chiaro e anche come un incentivo a procedere con lo sviluppo dell'infrastruttura. Le ore di ingorghi nel 2022 è un risultato assolutamente allarmante: rispetto al 2012, in soli dieci anni, il numero di ore di imbottigliamento è semplicemente raddoppiato. "La nostra mobilità si sta impantanando sem-



pre di più”, afferma il presidente centrale dell’associazione Thierry Burkart. Il trasporto di merci e passeggeri è particolarmente colpito. Con circa 52 mila unità, il parco veicoli è rimasto praticamente invariato per anni e anche le loro prestazioni chilometriche sulla rete stradale nazionale sono stabili. Pertanto, con le statistiche a sostegno, il traffico pesante non può essere considerato come la causa del crescente problema degli ingorghi. D’altra parte, le conseguenze sono disastrose per il settore. La produttività delle imprese di trasporto è in continua diminuzione e non vi è praticamente alcuna possibilità di introdurre contromisure. A causa degli ingorghi, solo un numero maggiore di veicoli per lo stesso numero di carichi può essere utilizzato per effettuare consegne e ritiri puntuali. Tuttavia, è assolutamente negativo che i costi degli ingorghi continuino ad essere attribuiti anno dopo anno al traffico pesante, unilateralmente, quando ciò che sta avvenendo non è per colpa sua. Ciò è dovuto a una base legale incentrata esclusivamente sul trasporto stradale, con un corrispondente metodo di calcolo dell’Ufficio federale dello sviluppo territoriale.

World Capital Group e la logistica nel Veneto



In occasione del convegno “Innovazione tecnologica e sostenibilità: le sfide per una logistica che cresce”, organizzato dalla Regione Veneto e dall’Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet del Politecnico di Milano, in collaborazione

con Assologistica, WCG-World Capital Group ha presentato un’analisi sul mercato immobiliare logistico del Veneto. Dallo studio condotto dal dipartimento Research di WCG, è emerso che il mercato immobiliare logistico del Veneto, come in tutt’Italia, ha registrato un significativo aumento dei canoni di locazione determinato dall’aumento dell’inflazione e dalla crescente domanda, abbinata a una scarsa offerta. Inoltre, l’analisi - supportata dai dati esclusivi tratti dall’Atlante della logistica, tool innovativo che, in tempo reale, elabora oltre 113 mila dati, al fine di fornire una capillare mappatura interattiva, aggiornata e dettagliata dei principali asset logistici presenti su tutto il territorio italiano - ha catalogato tutti gli immobili in cui si svolge un’attività logistica sul territorio veneto, classificandoli per dimensione, superficie utilizzata, tipologia, merce stoccata, altezza, forma e molti altri fattori. Da tale fotografia, emerge che nel Veneto sono attualmente presenti 293 asset logistici, per un totale di oltre 3,2 milioni di mq di superficie coperta, ovvero soltanto lo 0,04% di incidenza logistica territoriale. A livello provinciale, predominano le province di Verona e Padova con oltre il 60% degli insediamenti logistici, per un’incidenza sulla loro superficie territoriale, rispettivamente dello 0,089 e del 0,080 %. Non solo, grazie al lavoro di analisi di WCG è stato inoltre possibile capire chi possiede tale patrimonio immobiliare logistico. Emerge così che gli asset sono principalmente di proprietà di investitori locali (25%), operatori logistici (23%), enti (23%), mentre circa il 18% è di proprietà di investitori istituzionali e l’11% è in questo momento oggetto di finanziamenti. In particolare, gli investitori istituzionali risultano i protagonisti del “nuovo che avanza”, sono infatti previsti 535 mila mq di nuovi sviluppi immobiliari logistici nei prossimi due anni, che andranno a interessare non solo Verona, ma anche nuove province strategiche. “Grazie al lavoro di analisi del nostro dipartimento Research e all’utilizzo del nostro Atlante della logistica, siamo riusciti a fare una fotografia dettagliata del mercato immobiliare logistico del Veneto - ha dichiarato Marco Clerici, head of business development di WCG - Un approfondimento utile non solo per l’operatore logistico, in cerca di un immobile dove ubicare la propria attività, ma anche per un investitore che vuole conoscere il tessuto immobiliare logistico per capire dove orientare le proprie scelte di business. Grazie ai tool a nostra disposizione, questa lettura può essere fatta per tutto il territorio nazionale e a qualunque livello, partendo dal regionale sino al singolo comune, potenziando così ulteriormente il servizio di consulenza immobiliare che riserviamo ai nostri clienti”.

Partnership tra FedEx e Floship

FedEx Corp., azienda statunitense con un fatturato di 93 milioni di dollari, e Floship, leader globale di soluzioni per catene di approvvigionamento circolari per marchi di eCommerce, hanno annunciato una partnership progettata per fornire servizi logistici e di evasione ordini migliorati agli e-tailer di tutto il mondo. Grazie agli investimenti del FedEx Innovation Lab, la partnership creerà una soluzione digitale end-to-end per la gestione degli ordini e dei resi, migliorando l'efficienza operativa attraverso una gestione ottimale dell'inventario e consegne best-in-class utilizzando i servizi FedEx. Questa partnership consentirà ai clienti di eCommerce di FedEx di accedere alla rete globale di magazzini di Floship e alle po-



tenti capacità della piattaforma logistica per semplificare le loro operazioni di evasione degli ordini. Allo stesso tempo, i clienti di Floship saranno in grado di sfruttare le reti globali FedEx e una gamma completa di ampie opzioni di trasporto FedEx per ottimizzare le loro operazioni. Inoltre, i clienti di eCommerce transfrontalieri di FedEx e Floship in Asia-Pacifico, Medio Oriente e Africa, Europa e nord America avranno accesso a una migliore evasione degli ordini, alla consegna dell'ultimo miglio e a resi senza problemi. "Partnership come questa ci aiuteranno ad accelerare il modo in cui reinventiamo il futuro della logistica", ha dichiarato Salil Chari, senior vice president, marketing and customer experience for Asia Pacific, Middle East, and Africa region, di FedEx Express. "Le vendite dell'eCommerce continuano a crescere in tutto il mondo. Con il costante aumento degli acquisti online, i con-

sumatori sono alla ricerca di un servizio senza soluzione di continuità. Allo stesso tempo, gli e-tailer stanno cercando di migliorare i livelli di servizio ottimizzando le loro operazioni e riducendo il loro cost-to-serve. La collaborazione con innovatori del settore come Floship aiuterà i rivenditori online a competere meglio supportati dalla rete logistica globale FedEx". Parlando della partnership, Joshua Tsui, Ceo di Floship, ha dichiarato: "Siamo estremamente entusiasti di lavorare al fianco di FedEx per ridefinire il panorama globale dell'evasione degli ordini di eCommerce. Poiché sempre più consumatori in tutto il mondo si servono dell'online per i loro acquisti, le aziende devono unirsi per fornire ai clienti soluzioni innovative che ridefiniscano la tradizionale supply chain lineare".

Tesisquare si espande negli Stati Uniti

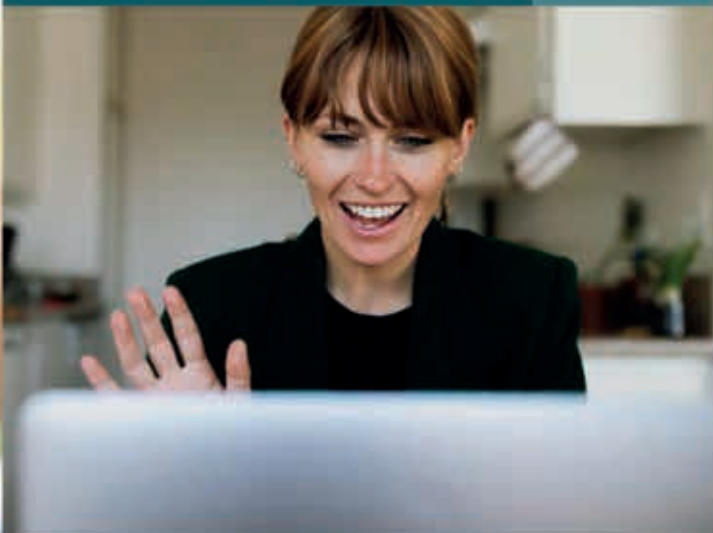
Tesisquare, azienda italiana leader nella creazione di soluzioni digitali per la supply chain, ha stretto una partnership con Engineering Industries eXcellence, system integrator parte del Gruppo Engineering specializzato nella digital transformation dell'industria 4.0, per estendere la propria offerta di soluzioni in tutto il Nord America. L'accordo arriva poco



dopo l'apertura della sede a New York della società di Bra, rafforzando così il suo programma di internazionalizzazione e corroborando la sua presenza oltre oceano. Collaborando con Engineering IndX, Tesisquare può contare sul supporto di un solido system integrator per sviluppare soluzioni di digital transformation, andando incontro alle esigenze dei clienti attraverso un servizio di supporto completo, aiutandoli a raggiungere i propri obiettivi di business in un mercato globale sempre più competitivo. ■



ONHC
ODONTONETWORK



Oltre un milione di **sorrisi** garantiti



A chi ci rivolgiamo

**Aziende pubbliche e private,
associazioni di categoria e società
di welfare**

Le aziende possono utilizzare uno strumento per offrire welfare sanitario odontoiatrico come benefit ai propri dipendenti e ai propri iscritti.

**Compagnie di assicurazione
e riassicurazione**

Il controllo del rischio, delle frequenze e delle tariffe attraverso un network convenzionato consente di trasferire un importante "know-how" per la costruzione di modelli attuariali equilibrati e sostenibili.

Chi siamo

Odontonetwork è un service provider specializzato nello sviluppo e nella gestione di formule di assistenza sanitaria integrativa, assicurativa e piani di welfare, esclusivamente in ambito odontoiatrico.

Coordina strutture odontoiatriche selezionate, regolamentate e monitorate a livello centrale. Ad oggi il network conta più di 2.200 strutture affiliate e capillarmente distribuite su tutto il territorio italiano con oltre 6.000 medici odontoiatri operanti, attraverso i quali erogiamo prestazioni ai nostri assistiti. L'obiettivo è l'erogazione di cure odontoiatriche di qualità a costi calmierati e accessibili tramite un network regolamentato per servizi, procedure e tariffe. Odontonetwork è in possesso di certificazione di qualità RINA ISO 9001:2015 rilasciata per la gestione e l'implementazione del network odontoiatrico.

Imponibilità Iva

a cura dello Studio Legale Mordiglia* - **Marco Lenti e Nicola Nardi**

La Corte di cassazione, nella causa R.G. 22398/2019, ha emesso l'ordinanza n. 14853/2023 del 26.05.2023, nella quale ha statuito che nelle operazioni triangolari intra-Ue, ove vi sono due cessioni di beni con un solo trasporto, a cura di un unico soggetto, la prima cessione non è imponibile ai fini Iva a condizione che il primo acquirente (italiano o comunitario) non disponga dei beni come se fosse il proprietario, avendo il vincolo di consegna al destinatario finale. Il caso trae origine dal ricorso di una società che ha impugnato un diniego parziale di rimborso di eccedenza di imposta Iva maturata nel periodo di imposta 2014 relativamente a operazioni non imponibili a termini dell'art. 30, comma 2, lett. b) dpr n. 26 ottobre 1972, n. 633, conseguenti a sette cessioni all'esportazione. Il diniego era stato motivato dal fatto che le bollette doganali di esportazione erano state rilasciate - come risultava dal codice alfanumerico MRN (Movement Reference Number) - da uffici doganali non italiani (lituani e austriaci), benché le merci fossero state imballate e caricate in Italia, circostanza che impediva, ad avviso dell'agenzia delle entrate, l'accertamento dell'effettiva uscita dal territorio dell'Unione. Il diniego di rimborso aveva, inoltre, ad oggetto quattro operazioni triangolari.

La commissione tributaria provinciale di Torino ha accolto il ricorso, e l'agenzia delle entrate ha impugnato la decisione dinanzi alla commissione tributaria regionale. La quale, con sentenza in data 9 gennaio 2019, ha parzialmente rigettato l'appello dell'agenzia, osservando che, stante l'assenza di contestazione sulla documentazione relativa all'uscita dal territorio comunitario e all'ingresso della merce in un paese extra UE (Russia), vi era prova che le merci fossero effettivamente uscite dal territorio dell'Unione. Inoltre, ha ritenuto che la circostanza dell'imballo e del carico della merce in Italia non comportasse l'obbligo per il contribuente di avviare la procedura doganale in Italia, posto che l'indicazione del MRN rilasciato da una dogana non nazionale non impedisce la tracciabilità dell'esportazione. Aveva, invece, accolto l'appello dell'agenzia in relazione ai recuperi aventi a oggetto le quattro operazioni triangolari per violazione dell'art. 58 del dl 331/1993, ritenendo che non vi fosse prova che il trasporto o la spedizione fosse avvenuta a cura e nome della società contribuente. Contro tale decisione, l'agenzia aveva quindi impugnato la decisione dinanzi alla sezione tributaria della Cassazione. Con



l'ordinanza n. 14853/2023, la Cassazione ha rigettato il ricorso e statuito il principio secondo il quale "In caso di operazioni triangolari interne al territorio dell'Unione, ove vi siano due cessioni successive con tre operatori, di cui almeno uno sito al di fuori del territorio nazionale e oggetto di un solo trasporto, non è imponibile la prima cessione di beni, ove si accerti che la merce oggetto della suddetta cessione venga trasportata dal primo acquirente nel territorio dello Stato del cessionario, senza che il primo acquirente possa disporre della merce come proprietario ma risulti meramente interposto al fine di assolvere a un vincolo di consegna della merce al terzo soggetto passivo che la immetta in consumo". Come osservato dalla Corte, pur intervenendo tre distinti operatori economici, l'operazione di trasporto intracomunitario va considerata come unitaria, ove la merce viene trasportata dall'acquirente nel territorio dello Stato del cessionario ma non è da questi utilizzata, bensì vincolata alla consegna a un terzo soggetto passivo che la immette in consumo. Pertanto, la cessione viene effettuata non al destinatario finale della merce ma ad un soggetto passivo, realmente interposto, che effettua l'acquisto esclusivamente in funzione della successiva operazione di esportazione o di cessione intracomunitaria. La corte ha infine statuito che, nelle cessioni all'esportazione, il codice alfanumerico MRN apposto dagli uffici doganali non nazionali è una prova valida dell'effettiva uscita della merce dal territorio doganale dell'Unione. ■

* Studio legale Mordiglia
20121 Milano – via Agnello 6/1
Tel. 02 36576390
16121 Genova – Via XX Settembre, 14/17
Tel. 010586841 – mail: mail@mordiglia.it www.mordiglia.it

Formazione e risorse umane

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Nel panorama sempre più complesso che caratterizza il settore logistica e trasporti, le imprese si trovano di fronte a una serie di sfide che richiedono un nuovo approccio alla formazione e alla gestione delle risorse umane. Le aziende oggi necessitano di interlocutori in grado di prendere in carico la formazione e lo sviluppo delle risorse umane a 360 gradi, fornendo servizi di supporto in modo completo e mirato. In risposta a questa crescente esigenza, Scuola Nazionale Trasporti e Logistica si è affermata negli anni come partner strategico per le aziende del settore. Con oltre 30 anni di esperienza nella formazione per la logistica e i trasporti, la Scuola è costantemente impegnata a comprendere appieno le sfide specifiche che le imprese devono affrontare. La Scuola, in quest'ottica, si pone nei confronti delle imprese come interlocutore privilegiato, prendendo in carico i fabbisogni aziendali nella loro interezza e offrendo soluzioni personalizzate. Grazie a questa connessione, la Scuola è in grado di comprendere appieno le necessità specifiche delle aziende e di tradurle in progetti formativi mirati, dalla formazione di nuove professionalità ricercate all'aggiornamento continuo del personale.

Negli ultimi anni, si è verificata una forte integrazione tra le attività di reclutamento e formazione di nuovi profili ("attraction") e le attività di mantenimento continuo delle competenze del personale già operativo ("retention"). La Scuola ha abbracciato questa nuova prospettiva, offrendo servizi e progetti formativi che coprono l'intero spettro delle necessità aziendali. Questa personalizzazione consente alle imprese di acquisire le competenze necessarie per affrontare le sfide quotidiane e crescere nel contesto competitivo attuale. La Scuola si distingue per la polifunzionalità dei profili formativi offerti. Oltre alla formazione per l'acquisizione di abilitazioni riconosciute, sviluppa contenuti formativi trasversali, orientati al contesto e alle esigenze aziendali. Questo approccio consente ai partecipanti di acquisire una visione completa del settore e di sviluppare competenze che vanno oltre le mansioni specifiche di un singolo ruolo. In aggiunta alla formazione teorica, la Scuola si impegna, inoltre, a fornire un modello di affianca-

mento legato alle procedure, agli strumenti e alle tecnologie aziendali. Questo approccio pratico garantisce che le competenze acquisite durante la formazione siano direttamente applicabili sul campo, consentendo al personale di affrontare le sfide operative in modo efficace ed efficiente. Un altro elemento fondamentale del ruolo svolto dalla Scuola è la sua capacità di accompagnare le persone neoassunte nell'azienda in progetti di crescita professionale. Questo non solo contribuisce all'efficacia della formazione, ma crea anche un circolo virtuoso in cui gli ex allievi diventano a loro volta formatori e coordinatori interni, supportando il processo di sviluppo delle nuove risorse. L'approccio della Scuola come interlocutore privilegiato per la formazione e le risorse umane si basa, dunque, su un profondo impegno nel comprendere

La Scuola sviluppa contenuti formativi trasversali, orientati alle esigenze aziendali



i fabbisogni delle aziende. In conclusione, l'evoluzione delle imprese nel settore logistica e trasporti richiede un nuovo approccio alla formazione e alla gestione delle risorse umane. Scuola Nazionale Trasporti e Logistica si è posizionata come un partner affidabile e competente, prendendo in carico i fabbisogni delle aziende nella loro interezza. ■

catani@scuolatrasporti.com

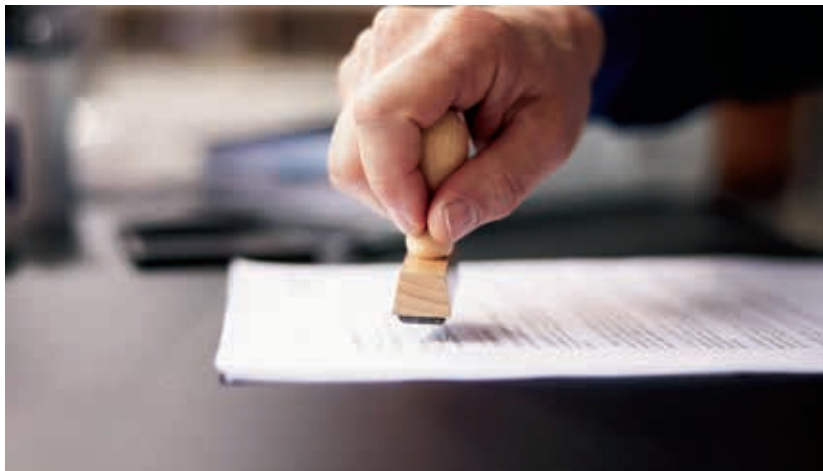
Sanzioni doganali e definizione

di **Stefano Morelli**, presidente della commissione Dogane di Assologistica

Con la circolare numero 9 del 14 marzo 2023 l'agenzia delle dogane ha chiarito che entro il 30 settembre 2023 le controversie in cui è parte l'agenzia possano essere definite in via agevolata (ai sensi dei commi da 186 a 203 della cosiddetta legge di bilancio, n. 197 del 29 dicembre 2022), ivi comprese le liti pendenti in materia di sanzioni doganali. In generale, il meccanismo di "rottamazione" prevede che il contribuente, se rinuncia alla materia del contendere (in qualsiasi stato e grado, fino al giudice di Cassazione) e versa contestualmente il tributo contestato, maggiorato degli interessi e accessori, potrà evitare l'applicazione della corrispondente sanzione. Potranno essere definite

in maniera agevolata le controversie in cui il ricorso in prime cure è stato notificato non oltre il 1° gennaio 2023, attraverso la compilazione telematica della domanda di definizione (così come pubblicato dall'avviso dell'agenzia delle dogane del 14 marzo). La novità non è di poco conto, se si considera l'esclusione letterale (cifra art. 1, comma 193, lett. a, della legge di bilancio) dall'ambito di operatività della definizione agevolata delle liti che vertono sui dazi e sull'Iva all'importazione (nonché sulle relative sanzioni). La chiarificazione dell'amministrazione sembra essere allineata con la giurisprudenza nazionale ed eurounitaria in materia di Iva all'importazione. Secondo le interpretazioni più recenti, essa ha invero natura di tributo interno distinto dai dazi, sicché pareva irragionevole sottrarre alla procedura di definizione agevolata una imposta interna sul consumo.

Maggiormente giustificabile - quanto meno dal punto di vista dei principi unionali - risultava l'esclusione dalla procedura del dazio doganale, che, rientrando nel novero delle "risorse proprie" dell'Unione europea, rappresenta una (l'unica) forma di tassazione diretta dell'Unione che rientra nel bilancio come posta attiva. Discorso analogo non è predicabile, tuttavia, per la sanzione, che, non incidendo in alcun modo sul bilancio dell'Unione, non può vincolare il legislatore nazionale. Infatti, va salutato con favore



Il provvedimento rappresenta "una presa di coscienza, da parte dell'amministrazione, dell'inadeguatezza del sistema sanzionatorio descritto dall'art. 303, come più volte rimarcato su questa rivista", sottolinea Morelli

l'ampliamento operato dall'agenzia, soprattutto in materia di accise e sanzioni. Queste ultime infatti - come è ben noto - costituiscono ormai da tempo immemore la peggior "spada di Damocle" per l'operatore doganale, sul quale incombe - per errori dichiarativi (spesso) meramente formali - il rischio di una sanzione che può raggiungere, nei casi più gravi, il 600% di quanto effettivamente dovuto. A prevedere la possibilità di una definizione agevolata delle sanzioni previste dall'art. 303 TULD è infatti la stessa agenzia delle dogane, che, dopo gli iniziali dubbi circa l'individuazione della tipologia di sanzione che avrebbe potuto beneficiare della "rottamazione" delle liti, ha esplicitamente fatto riferimento alla norma in questione con una errata correzione relativa alla precedente circolare. Provvedimento sicuramente favorevole al contribuente, che sembra peraltro corrispondere a una (ulteriore) presa di coscienza, da parte dell'amministrazione, dell'inadeguatezza del sistema sanzionatorio descritto dall'art. 303, come più volte rimarcato su questa rivista.

C'è peraltro una particolarità da segnalare in tema di risoluzione agevolata di controversie che abbiano a oggetto sia il tributo che la sanzione. Qualora il contribuente effettui l'integrale pagamento del tributo (comprensivo di interessi e accessori), "se la sanzione è collegata al tributo", il rapporto processuale che ha ad oggetto la sola contestazione sulla sanzione può essere estinto, previa rinuncia alla contesta-

del contenzioso

zione del tributo e pagamento del medesimo, senza che il contribuente debba pagare alcunché a titolo di sanzione, posto che la rinuncia del contribuente all'impugnazione del tributo "determinerà il passaggio della controversia da 'controversia sia ai tributi che alla sanzione', a controversia relativa esclusivamente alla sanzione collegata al tributo". Diventa allora centrale comprendere il significato dell'espressione "sanzione collegata al tributo", fattispecie che, secondo la circolare, ricorre quando le sanzioni vengono "irrogate per comportamenti che hanno determinato un'omissione o un ritardo nel versamento dei tributi". Viceversa, sono definite "sanzioni non collegate al tributo" quelle inflitte "per comportamenti che non hanno determinato un'omissione o un ritardo nel versamento dei tributi", per cui la condotta non determina l'esigibilità del tributo e in cui il valore del tributo costituisce esclusivamente un parametro di commisurazione della sanzione "ancorché il tributo stesso non sia esigibile". È la stessa amministra-



La sanzione poteva raggiungere per errori dichiarativi, meramente formali, fino al 600% di quanto effettivamente dovuto

zione doganale a indicare, come esempio di sanzioni non collegate al tributo, quelle dell'art. 303.

Tale definizione non risulta di facile comprensione, con il rischio che, dove il dazio sia preteso con autonomo atto e la sanzione con atto diverso (eventualità che dipende dalla prassi di ciascun ufficio territoriale) le relative controversie siano definibili con procedura agevolata che "azzerà" la sanzione dovuta, mentre nel caso in cui la controversia origini da una contestazione simultanea del dazio e della sanzione (non collegata), il contribuente abbia diritto solo a una riduzione della sanzione in sede di definizione. ■



**NOTIZIE, INTERVISTE,
APPROFONDIMENTI E INCHIESTE**

Le trovate qui

www.euromerci.it

*Indispensabile per tutti
gli operatori della supply chain*



Interporto Padova: 50 anni all'insegna dell'innovazione

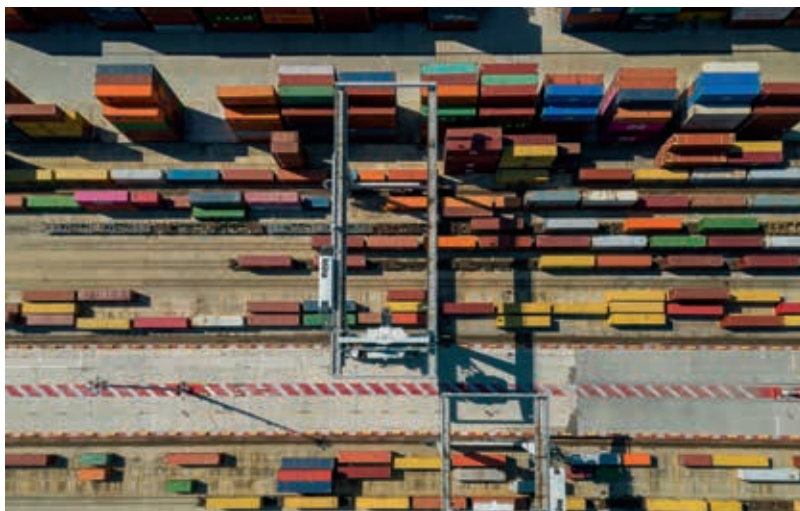
di **Paolo Giordano**

“Credo che oggi serva un metro di giudizio oggettivo, indipendente, basato sull'informatica, che valuti in maniera corretta quello che fa un interporto”, sottolinea il direttore generale Roberto Tosetto.

L'interporto di Padova compie, il 3 luglio, 50 anni. Un numero di anni importante che chiede anche un “momento di tregua” per ripensare a quanto è stato fatto, oltretutto in un settore

che è, specialmente in questo momento, di vitale rilievo per il paese. Inoltre, stiamo a poco meno di sette anni da quanto l'Unione europea ci ha chiesto di fare: nel 2030, arrivare a trasportare su ferrovia il 30% delle

merci che viaggiano oltre i 300 chilometri. Passato e futuro: due temi che stanno oggi davanti all'interporto. Ne parliamo con Roberto Tosetto, che dell'infrastruttura è il direttore generale.



“Oggi, ci sono tanti investimenti per l’intermodalità. E’ un’occasione storica, che va gestita in maniera saggia”, sottolinea Tosetto

permetterà di autoprodurre l’energia. Inoltre, stiamo realizzando la nuova officina carri, su 20 mila metri quadrati. Un insieme di progetti, che interessano i piazzali, l’automazione, il complesso fotovoltaico, che ci aiuteranno a portare l’interporto a un livello tecnologico sempre più avanzato in grado di rispondere alle attuali esigenze.

L’INTERMODALITÀ È OGGI AL CENTRO DELL’ATTENZIONE SIA PER LE QUESTIONI AMBIENTALI SIA PER LE RICHIESTE DELL’UNIONE EUROPEA. A PRESCINDERE DAI RISULTATI DI PADOVA, COME VEDE IL FUTURO DI QUESTA MODALITÀ?

Devo dire che oggi ci sono parecchi

L’INTERPORTO È ATTIVO DA 50 ANNI. NACQUE SUBITO DOPO CHE MAURO FERRETTI, PROPRIO A PADOVA, “INVENTÒ” IL TERMINE “INTERPORTO”, CHE DIVENNE UN FORTUNATO NEOLOGISMO. DA DOVE È PARTITA L’IDEA DELLA REALIZZAZIONE?

L’idea si è sviluppata tra i soci fondatori, ossia il comune, la provincia e la camera di commercio, che, d’intesa con le FS, credettero nel progetto di costruire, nell’odierna area, l’interporto che avrebbe dovuto ampliare alla ferrovia lo spazio che era destinato in precedenza a scelte immobiliari e all’auto-transporto. Così nacque l’interporto, che poi si è andato negli anni rafforzando, ampliando le infrastrutture e realizzando tutta una serie di impianti destinati al trasporto ferroviario. Dall’idea e dal progetto si è passati alla realizzazione: credo con risultati apprezzabili.

LA CRESCITA È STATA ACCOMPAGNATA DA NOTEVOLI INVESTIMENTI E DA UN’ATTENZIONE PARTICOLARE PER L’INNOVAZIONE...

Non potrebbe che essere così: è l’unico modo per essere ancorati alla crescita della società. Ad esempio, abbiamo realizzato un sistema di ingresso all’interporto che semplifica di molto i tempi: è automatico, il camionista

arriva digita i propri numeri ed entra, tempo un paio di minuti. In precedenza era costretto a scendere, a presentare i propri documenti, con una perdita di tempo notevole. Se consideriamo che al giorno in media entrano nell’in-



“Il 3 luglio presenteremo anche l’impianto fotovoltaico che ci permetterà di avere l’auto-consumo”, dice il direttore generale

terporto 1.200-1.300 camion, ci rendiamo conto di cosa significhi alla fine di un anno. Adesso, siamo impegnati ad automatizzare anche la fase di carico e scarico, che sarà pronta per il 31 dicembre, quando arriverà anche una sesta gru. Il 3 luglio, presenteremo anche l’impianto fotovoltaico che ci

fondi da investire, ed è una novità. Non vedevamo la possibilità di fare investimenti così copiosi da tanti anni. E’ un’occasione storica. Adesso sorge, però, il problema di usarli bene...

COME FARE?

Per prima cosa, penso che si debba >

fare un po' di chiarezza. Ad esempio, in Lombardia non c'è neppure un interporto, nel senso, diciamo, "classico" di come un interporto è considerato. La Lombardia è la regione dove passa la maggioranza della merce sia in export sia per uso interno, è vero che c'è Melzo, con la Contship, ma per il resto ci sono piattaforme private che sostituiscono gli interporti. Bisogna valutare le best practices. Sicuramente, se si vuole creare una piattaforma privata vicino a un interporto andrebbe spostata. Occorre, per prima cosa, una pianificazione degli impianti con un'attenta valutazione su quello che fanno, sulle funzioni che svolgono.

COME FARLO?

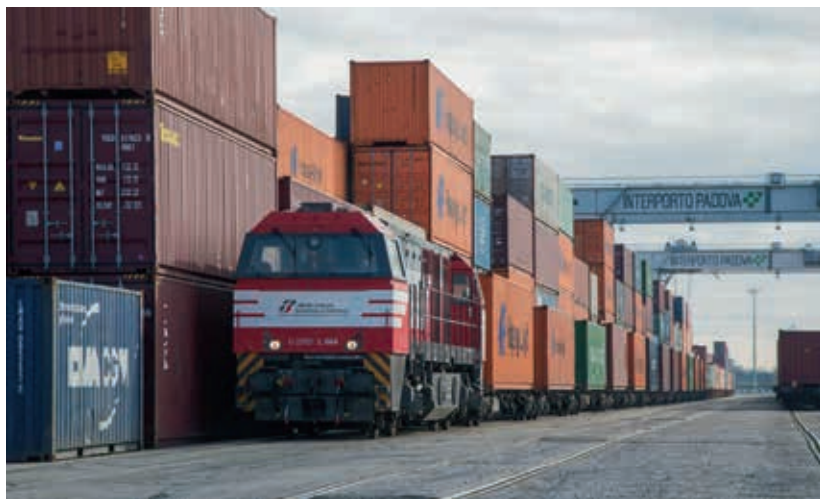
■ Credo che oggi serva un metro di giudizio oggettivo, indipendente, basato sull'informatica, che valuti in maniera corretta quello che fa un interporto. Oggi, non è così: chi conta i treni che entrano ed escono da una struttura, quanto vale un container, quante volte viene contato, come agisce un terminal, è privato o è pubblico, da chi è gestito, quanti realmente sono i volumi movimentati? Inoltre, c'è anche il tema dell'efficienza dell'interporto rispetto agli investimenti fatti. Credo che oggi, proprio per le possibilità di finanziamenti che abbiamo, sia indispensabile stabilire un sistema, ripeto "oggettivo", come dicevo in precedenza, che faccia chiarezza. Altrimenti, ognuno dà i numeri che vuole e questo è sbagliato se vogliamo sviluppare il sistema intermodale e andare verso una sua evoluzione.

LEI DICE "UN METRO DI GIUDIZIO OGGETTIVO", MA A CHE FINE?

■ Quello che è fondamentale per un interporto è togliere i camion dalle strade. Questo è quello che veramente conta. Per questo dobbiamo agire sulla conoscenza dei dati, sui quali poi

I "NUMERI" DELL'INTERPORTO DI PADOVA

È stato fondato nel 1973, festeggerà i suoi 50 anni il prossimo 3 luglio. I suoi principali azionisti sono il comune, la provincia e la camera di commercio di Padova. Il valore della sua produzione, al 2022, è di 35,7 milioni di euro, con un'ebitda pari a 11,6 milioni e un'utile netto, dopo le imposte, di 2,8 milioni. Ha alle due dipendenze dirette 83 persone. Le sue infrastrutture sono 40 mila metri quadrati di uffici direzionali per operatori terminalistici e per servizi; 350 mila metri quadrati di superficie del terminal intermodale (che è servito da 18 binari di cui 8 lunghi 750 metri serviti da cinque gru elettriche a portale); 300 mila metri quadrati con magazzini logistici di varie configurazioni; 25 mila metri quadrati di celle a temperatura controllata. Nel terminal intermodale sono stati investiti 25 milioni di euro negli ultimi tre anni per le gru, l'adeguamento dei binari e l'automazione gate stradale e ferroviario. Nelle sue strutture sono insediate circa 150 aziende, con 3.000 dipendenti. Il traffico intermodale consiste in oltre 8.000 treni merci caricati e scaricati nel terminal, per un totale di quasi 400 mila Teu. I mezzi stradali movimentati ogni anno sono oltre 600 mila. I collegamenti intermodali sono con Bari, Genova, Livorno, La Spezia, Trieste, Rivalta Scrivia, Melzo, Savona, Reggio Emilia, Catania, Rotterdam, Geleen (Olanda) e Colonia (Germania).



"Stiamo lavorando su un insieme di progetti che interessano i piazzali, l'automazione, il complesso fotovoltaico, che ci aiuteranno a raggiungere un alto livello tecnologico", afferma Tosetto

costruire una scelta strategica. Senza dati, continuiamo ad agire più o meno al "buio".

INTANTO, SI AVVICINA IL 2030, LA DATA NELLA QUALE LA COMMISSIONE CI HA CHIESTO DI PORTARE SU FERROVIA, AL 30%, LE MERCI CHE VIAGGIANO OLTRE I 300 CHILOMETRI. LEI È OTTIMISTA SU

QUESTO, CHIAMIAMOLO "TRAGUARDO"?

■ Molto sinceramente, dico che se mettiamo in campo una strategia coerente per l'intermodalità, come dicevo, valutata in maniera corretta e fondata sui dati, sono ottimista. Altrimenti, diventa difficile anche contare in maniera corretta i numeri che dà la commissione europea. Restano soltanto numeri...



LA SOLUZIONE SMART, EASY ED ECONOMICA AI PROBLEMI DI FORMAZIONE IN LOGISTICA E SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

PROGRAMMA GIUGNO-LUGLIO 2023

GIUGNO 2023

6 GIUGNO | CONVEGNO

FUSIONI E ACQUISIZIONI (M&A) NELLA LOGISTICA E NEI TRASPORTI: STATO DELL'ARTE E CONSEGUENZE DI UNO STRUMENTO DI AGGREGAZIONE E CRESCITA AZIENDALE

7 GIUGNO

ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DEL MAGAZZINO: COME CONTRIBUIRE ALLA COMPETITIVITÀ AZIENDALE MIGLIORANDO LE PRESTAZIONI DEL MAGAZZINO
Dr. Fausto Benzi

8 GIUGNO | WEBINAR

L'EVOLUZIONE NORMATIVA IN TEMA DI LOCALIZZAZIONE DI NUOVI INSEDIAMENTI LOGISTICI
Relatore: Avv. Riccardo Marletta

14 GIUGNO

I CONFLITTI TRA COMMITTENTE E OPERATORE LOGISTICO: NECESSITÀ DI BUSINESS CONTINUITY E SOLUZIONE DELLE CONTROVERSIE
Avv.ti Alessio Totaro e Claudio Perrella
In collaborazione con Sc Sviluppo Chimica e Certiquality

22 GIUGNO

LA COMPLIANCE DOGANALE: COME GESTIRE KPI E GAP ANALYSIS
Dr. Marco Sella
In collaborazione con Sc Sviluppo Chimica

26 E 28 GIUGNO

L'ABC DELLE OPERAZIONI DOGANALI VIDEO-CORSO (LIVELLO BASE) DI DUE MEZZE GIORNATE DI DIRITTO E TECNICA DOGANALE
Avv. Ettore Sbandi
In collaborazione con Sc Sviluppo Chimica

28 GIUGNO

APPROVVIGIONAMENTO STRATEGICO E GESTIONE DEI FORNITORI (CON VARIE CASE HISTORY)
Dr. Michele Palumbo e Avv. Alessio Totaro
In collaborazione con Sc Sviluppo Chimica e Certiquality

LUGLIO 2023

5 LUGLIO

SUPPLY CHAIN RISK MANAGEMENT: APPROCCIO ALLA FILIERA AFFIDABILE E SICURA
Dr. Dario Favaretto

12 LUGLIO

LE RESPONSABILITÀ DELLO SPEDIZIONIERE ALLA LUCE DELLA RIFORMA DEL 2021, CON FOCUS SULLE RESPONSABILITÀ IN CASO DI MATURAZIONE DI COSTI DI DEMURRAGE E DETENTION DEI CONTENITORI E DI COSTI DI SOSTA
Avv.ti Marco Lenti e Filippo Pellerano
In collaborazione con Certiquality

14 LUGLIO

INTRODUZIONE AL PROJECT MANAGEMENT - GESTIRE UN PROGETTO
Dr. Enzo Carnubba
A cura di Certiquality

19 LUGLIO

AEO E ALTRE SEMPLIFICAZIONI IN DOGANA - LUOGHI APPROVATI, EXPORT SEMPLIFICATO, REX ED ESPORTATORE AUTORIZZATO
Avv. Ettore Sbandi

27 LUGLIO

DIGITALIZZAZIONE DELLA SUPPLY CHAIN: CONOSCERE E MIGLIORARE I PROCESSI AZIENDALI RIMUOVENDO LE BARRIERE CHE NE OSTACOLANO LA COLLABORAZIONE INTER-FUNZIONALE
Dr. Fausto Benzi
In collaborazione con Certiquality



Assologistica Cultura e Formazione | DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA" CON CORSI, WORKSHOP, SEMINARI E CONVEGNI

Via E. Cornalia, 19 - 20124 Milano - Tel. 02.6691567 - e-mail: culturaformazione@assologistica.it

www.assologisticaculturaeformazione.com

E' tornato il Mediterraneo?

“Per troppo tempo l'Italia ha dimenticato l'area mediterranea, oggi deve necessariamente riscoprirla per questioni legate alla geopolitica e alle problematiche legate all'energia”, ha detto l'analista Giuseppe Manna.

di **Valerio di Velo**

“L'unico merito dell'aggressione russa all'Ucraina è rappresentato dal fatto che, da un lato, ha 'svegliato' la Nato, giudicata dal presidente francese Macron, in un'intervista all'Economist, alla fine del 2019, 'in stato di morte celebrale', e l'Unione europea e, dall'altro, ha ricordato all'Italia di guardare finalmente al mare Mediterraneo. Da tempo immemorabile, il nostro paese è stato disinteressato a quanto accadeva in quest'area, attratto dal nord Europa, considerata la parte fondamentale e imprescindibile per il nostro sviluppo. Oggi, non è più così, la guerra ha reso necessario, anche per questioni energetiche, rivolgersi ad altri paesi, come l'Algeria. La riscoperta dell'area mediterranea, dopo tanto tempo che era stata dimenticata, rappresenta anche grandi opportunità per l'intero sistema paese”, così ha detto Giuseppe Manna, analista geopolitico, al convegno “MID. MED Shipping&Energy Forum” di Catania, organizzato dall'International Propeller Clubs. Manna ha ricordato anche quanto sta accadendo in Tunisia, paese che è stato oggetto, recentemente, a breve scadenza di due visite del nostro presidente del consiglio, Giorgia Meloni, la prima da sola e la seconda in compagnia con Ursula von der Leyen, presidente della commissione europea, e il premier olandese Mark Rutte. “La Tunisia è un paese in una situazione molto difficile. Uscita con grandi speranze dalla 'primavera araba', quando è caduto, nel 2011, Zine El-Abidine Ben Ali, oggi è allo stremo: sta rischiando il crollo del



Molte navi container passano davanti alla Sicilia, come fare per intercettarle?

sistema economico. 900 imprese italiane sono al lavoro nel paese in tutti i settori, una cifra notevole. La Tunisia non rappresenta un problema di soli migranti. Il paese deve essere aiutato, con un maggiore impegno. L'aumento della popolazione, erano 10 milioni nel 2011 e oggi sono circa 12 milioni, sta mettendo in grave difficoltà il governo: dovrebbero essere creati almeno 200 mila posti di lavoro l'anno, ma il sistema non è in grado di generarli. Grandi difficoltà, che devono essere gestite anche con l'aiuto del nostro paese e dell'Unione europea”, ha ricordato Manna.

Esiste anche una difficoltà, che riguarda Catania, come ha ricordato Mauro Nicosia, presidente di Confetra Sicilia: “La ferrovia ha tagliato la città dal mare. Catania, a differenza di Palermo, ha dato da sempre le 'spalle al porto'. Una

situazione che deve essere superata, per permettere a Catania di diventare la porta d'ingresso verso l'Italia e l'Unione europea delle tante navi che le passano davanti senza fermarsi: occorre lavorare per intercettarle, per creare le condizioni affinché si fermino”. In effetti, la situazione oggi della portualità catanese e siciliana, in generale, non è favorevole affinché ciò accada. Lo ha ribadito Alberto Cozzo, presidente dell'Associazione siciliana spedizionieri: “Un primo problema è che il nostro settore è 'capital intensive', ma nel 2022-2025 è in atto una decelerazione della concessione di prestiti alle imprese del settore, stiamo tornando indietro. I nostri porti container stanno agli ultimi posti, e questo non va ascritto di certo a demerito delle imprese. Il risultato è che noi vediamo tante navi passarci davanti. Un altro problema è



"La Sicilia importa più che esportare prodotti agroalimentari, un fatto che lascia perplessi", ha detto Alberto Cozzo, presidente degli spedizionieri siciliani

che noi importiamo più che esportare. Un altro fatto allarmante, se pensiamo che importiamo anche prodotti alimentari. I nostri maggiori clienti sono la Francia e la Germania, che vengono raggiunti generalmente via terra. Manca una 'cultura' della nostra amministrazione pubblica su tali aspetti. Se guardiamo a quanto ha fatto in poco tempo Tanger Med ci rendiamo conto della differenza, mentre noi ci dibattiamo in una marea di vincoli. Sono stati stanziati 700 milioni per i servizi immateriali: non è stato speso neppure un euro. Un'unica nota positiva viene dai servizi Ro-Ro, che sono cresciuti. Ma è troppo poco".

Pietro Spirito, ex presidente dell'Autorità portuale di Napoli, è intervenuto per ultimo, ponendo alcune questioni: "In primo luogo, ci dobbiamo ricordare, che la Cina, così come la stessa Russia, sono già in Africa, e da tempo. L'Italia è stata per troppo tempo distratta e ha lasciato cadere la possibilità di svolgere in Africa un qualsivoglia ruolo. Oggi, ci dobbiamo preparare a compiere questo passo. I porti siciliani, da parte loro, devono maturare tale capacità. Per farlo occorre pianificare e seguire il



"Non abbiamo fatto la rivoluzione digitale, ma i servizi immateriali, come la digitalizzazione, sono indispensabili", ha sottolineato Pietro Spirito, ex presidente dell'Autorità portuale di Napoli

mercato: sono due aspetti che devono andare per forza insieme, separati non hanno senso". Spirito ha affrontato anche il problema del ponte sullo stretto: "Un'opera che senza dubbio è utile, perché è un lavoro di 'connessione' e tali opere vanno fatte. Raggiungere la Sicilia è complicato, il ponte semplifica tale operazione, quindi va realizzato. Occorre, però, fare alcune precisazioni. Intanto, la prima è che il sistema ferroviario siciliano è in condizioni drammatiche: serve sistemare questo aspetto e il Pnrr offre la possibilità di svolgere

tale compito. Poi c'è in programma di realizzare, sempre con i fondi del Pnrr, l'alta velocità Salerno-Reggio Calabria, ma che è stata denominata 'alta capacità'. Qui ricordo che è stata fatta 'l'alta capacità' su tutto il percorso ad alta velocità in Italia, ma non ci passa neppure un treno merci. Questo non è pensabile per le questioni che oggi stiamo qui dibattendo: i treni merci devono transitare sulla nuova linea, altrimenti buttiamo i soldi. Altro problema è la spesa per il ponte: sei anni fa il ponte costava sei miliardi di euro, oggi scopriamo che il costo è giunto a circa 14 miliardi, che vuol dire, più o meno, quattro miliardi

a chilometro, ossia un costo di quattro volte superiore a quanto costerebbe in un altro paese. Occorre fare il ponte, ma occorre anche usare 'l'algebra', altrimenti si buttano via i soldi". L'ex presidente dell'Autorità portuale di Napoli ha, infine, toccato un ultimo punto: la digitalizzazione. "Il cemento è necessario - ha detto - ma servono anche i servizi immateriali, per i quali sono stati investiti 700 milioni, che non sono stati spesi. Noi non abbiamo vissuto la rivoluzione digitale, ma occorre recuperare in fretta". ■

La logistica dell'arte

Un settore di "nicchia", ma con tante importanti particolarità.

di **Virginia Sestieri**

La "logistica dell'arte" è un settore molto particolare: è piccolo, diciamo "di nicchia", rispetto ai grandi numeri della logistica industriale. Ma, come ha detto a Catania, in un convegno dedicato proprio a questo settore, Riccardo Fuochi, vicepresidente di Assologistica, "è un comparto che richiede un'elevatissima professionalità, una vera e propria particolare competenza per gli alti valori che generalmente trasporta. Valori, specialmente quando si spostano beni da un importante museo, che sono virtualmente incalcolabili, dato che rappresentano un patrimonio della collettività". Lo ha spiegato bene Alvisse di Canossa, presidente di Arteria, che associa quasi il 90% delle aziende che si occupano di questo settore, oggi sono 23, "spesso vengono affidati per il trasporto tesori unici che devono essere movimentati nella massima sicurezza possibile sia per quanto riguarda l'integrità del bene sia per evitare rischi esterni. Le nostre competenze riducono questi rischi". Arteria è stata fondata durante la pandemia, è quindi moto recente. E' stata però necessaria per affrontare tutti i problemi che si trovavano davanti alle aziende. In primo luogo, quello

della burocrazia: trasferire in Italia un bene artistico significa affrontare una dura "battaglia" prima di avere il sospirato permesso. Giuseppe Calabi, a Catania, lo ha spiegato bene: "Da noi c'è una legge per lo spostamento di beni artistici che risale al 2004, che, però, ricalca quasi completamente la legge fatta nel 1939 da Bottai, si può dire che sia su una linea di assoluta continuità.

d'asta, e che è nato proprio per confrontarsi con il governo sui movimenti delle opere d'arte, considera che esiste nel paese "un'aperto conflitto tra la circolazione di tali beni e la regolazione dello Stato". Una situazione che è diversa con gli altri paesi europei che hanno una normativa molto più snella: da noi è necessario riempire un ossessivo cumulo di carte che servono solo

per superare oneri burocratici. "Questo serve solo a rendere molto complicata la movimentazione di un'opera d'arte, quasi la burocrazia italiana volesse 'uccidere' l'arte". Inoltre, è da tener conto che solo il movimento delle case d'asta, nel 2021, ha raggiunto un giro d'affari che è intorno ai due o tre miliardi di euro.

Questo stato di cose danneggia quanto il professor Giovanni Puglisi, presidente emerito, Unesco Italia, ha definito "fondamentale per l'arte: essere vicino all'uomo. Per questo la delocalizzazione delle opere d'arte è molto importante, perché significa che è l'arte che va a cercare le persone e non viceversa. Ciò aiuta ad avere un'osmosi anche di culture". ■



Veduta del Museo Borghese, Roma

La legge di Bottai a sua volta s'ispirava a quella precedente vecchia di 30 anni. E' chiaro che in tutto ciò c'è qualcosa che non funziona rispetto alle esigenze attuali, rispetto ai tempi di oggi".

Calabi, che è membro del consiglio direttivo del Gruppo Apollo, che anch'esso raggruppa una ventina di operatori del settore, molte dei quali sono case

Fusioni e acquisizioni nella logistica

“Negli ultimi tempi si è registrata una forte spinta a integrare i vari anelli della catena logistica, ciò ha comportato l’acquisto di ‘pezzi’ della supply chain”, ha sottolineato Francesco Bollazzi, della Liuc University.

a cura di **Ornella Giola** e di **Alessio Totaro**

A fronte delle significative trasformazioni che lo hanno caratterizzato in anni recenti, il settore della logistica è sospinto verso una maggiore concentrazione da parte di vari fattori, a cominciare dalla necessità di consolidare le posizioni raggiungendo dimensioni tali da competere su più mercati. Di qui è iniziata la relazione di Francesco Bollazzi, responsabile Osservatorio Private Equity Monitor della Liuc, al convegno organizzato da Assologistica Cultura e Formazione dal titolo “Fusioni e acquisizioni (M&A) nella logistica e nei trasporti. Le potenzialità di uno strumento di aggregazione e crescita del settore”. “La spinta all’integrazione dei vari anelli della catena logistica ha avuto una forte accelerazione negli ultimi anni. Attori globali come le compagnie di navigazione specializzate nel trasporto marittimo dei container sono ‘scese a terra’, acquisendo pezzi importanti della supply chain, in un’ottica di one-stop-shopping”, ha spiegato Bollazzi. Anche la finanza si è accorta dell’importanza della logistica e del suo ruolo strategico: in tutta Europa un numero crescente di operazioni di “merger&acquisition” nel settore è stato finanziato da fondi di investimento. E pure in Italia la redditività di alcuni segmenti del comparto ha attirato investitori del private equity. Ma quanto vale un’impresa di logistica e come si determina il suo valore? Una ricerca condotta appunto da Bollazzi e da Fabrizio Dallari ha cercato di rispondere alla domanda: i ricercatori della Liuc Business School hanno analizzato le principali operazioni di M&A avvenute



La presidenza del convegno

te negli ultimi cinque anni, valutando per ciascun deal sia fattori economico-finanziari (enterprise value, Ebitda, ecc.) sia aspetti qualitativi specifici del settore della logistica e dei trasporti (qualità dei magazzini, copertura geografica, diversificazione settoriale, specializzazione merceologica).

Ai primi tre posti tra i fattori che possono influenzare il valore di un’impresa si collocano quelli riconducibili agli asset intangibili, come qualità del management e know how aziendale e quelli relativi al portafoglio clienti, in particolare la longevità del rapporto con i clienti, la loro numerosità e caratura. Il “fattore umano” continua quindi ad avere un’importanza decisiva, anche in contesti di

veloce sviluppo tecnologico. Dall’analisi delle operazioni di M&A emerge inoltre come le aziende diversificate, impegnate su più anelli della catena logistica, hanno maggiori possibilità di cogliere le opportunità di business che si presentano nel mercato, oltre a “catturare” quote più ampie del valore generato lungo la catena. L’azienda diversificata è interessante agli occhi dell’investitore, soprattutto di quello finanziario, se il processo di diversificazione ha prodotto un’offerta omogenea, coerente e sinergica, piuttosto che un affastellarsi di servizi scollegati. Dall’analisi delle 50 operazioni avvenute in Italia negli ultimi cinque anni, la ricerca ha consentito di evidenziare, per ciascuna tipologia di impresa, i valori medi del coefficiente ->

te (multiplo) risultante dal rapporto tra l'enterprise value e l'Ebitda variabili da 5,9 a 12,6. Il multiplo medio di settore può dunque variare in misura rilevante qualora l'impresa target sia ben posizionata soprattutto sugli asset immateriali. Ciò suggerisce la necessità per le imprese della logistica di disporre di cultura, competenze e processi organizzativi allineati alle migliori pratiche internazionali per farsi valere sul mercato.

Dopo un'analisi del settore logistico, Andrea Fossa, responsabile scientifico dell'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet", ha sottolineato come "rispondere ai sempre più frequenti shock di mercato implichi capacità manageriali e di investimento; in genere i 'top player' (con almeno 50 milioni di euro di fatturato annuo) dimostrano di performare molto meglio: chi ha le spalle larghe oggi performa meglio della media, che le abbia di sue o le acquisisca comprando altre realtà. E' un dato di fatto che il mercato della contract logistics appare in continua concentrazione: l'M&A risulta quindi essere vitale pur con diverse motivazioni, legate al consolidarsi di trend già apparsi da alcuni anni". Per Massimo Insalaco il valore di un'impresa non sempre coincide con il prezzo di cessione. Insalaco è partner di Vitale&Co, società di consulenza finanziaria che in ambito logistico ha seguito l'acquisizione da parte di Poste Italiane di Plurima oltre che di quella di Trieste Marine Terminal da parte di MSC, due operazioni in cui ha agito come advisor del venditore. Nel suo intervento (analitico) sul ruolo dei fondi di private equity nella valorizzazione delle imprese di logistica Insalaco ha ricordato come anche il parametro dell'equity value (enterprise value a meno della posizione finanziaria netta) spesso diverga dal prezzo di cessione, che rappresenta invece un punto di equilibrio condizionato



La qualità del management e know how aziendale sono tra i principali fattori che possono influenzare il valore di un'impresa

non solo da valutazioni che hanno a che fare con la società target ma anche con quella che acquista. "La realizzazione di un'operazione straordinaria, con il riconoscimento di un prezzo che massimizzi il valore economico per gli azionisti, è un'attività complessa il cui risultato non è determinabile a priori, e che dipende anche dalla professionalità e dalle competenze, anche di natura negoziale, del team di lavoro coinvolto", ha infine concluso.

Tra le case history presentate nel corso dell'evento (Mercitalia Logistics, FedEx Express e gruppo Arcese) merita una particolare menzione quella illustrata da Alessandro Lega, managing director legal Southern Europe di FedEx Express, il quale ha tra l'altro detto: "Ci sono tre modi per crescere: acquisire una base consistente di clienti, cosa non facile da perseguire nel breve termine; acquisizioni locali su vasta scala; infine grandi acquisizioni. Abbiamo scelto questa terza strada per accrescere la competitività in un contesto che penalizza le piccole dimensioni, soprattutto in un mercato come quello italiano in cui vi è una miriade di Pmi da servire". Consigli su come gestire il patrimonio a seguito di un evento di liquidità sono stati al centro dell'intervento di Claudio Barberis di Rothschild che ha illustrato le

strategie per una corretta pianificazione degli investimenti finalizzata al mantenimento del valore. Di mercati assicurativi quale fonte di capitale alternativa per ridurre i rischi, facilitare e migliorare le operazioni di fusione e acquisizione ha parlato Andrea Foti di Aon che ha ben chiarito l'evoluzione degli strumenti di tutela per le operazioni M&A. Sempre in tema assicurativo Franco Larizza, di LC Larizza Consulting, ha fornito utili indicazioni sui rischi assicurabili presenti nell'attività logistica e di trasporto. Da segnalare infine i temi della due diligence in un'operazione di M&A e dell'idoneità delle informazioni fornite dal seller che è stato affrontato da Alessio Totaro e Claudio Perrella, partner di RP Legal&Tax Studio Associato. Per Totaro la due diligence nelle operazioni che coinvolgono società di logistica non può essere una fotografia statica ma deve seguire l'attività della società target studiandone le dinamiche operative e le relazioni con i fornitori, così da verificare se la documentazione aziendale rappresenta in maniera affidabile il business giornaliero in quella che si definisce ongoing due diligence. In mancanza di un'analisi operativa di questo tipo, si corre il rischio di non identificare elementi di rischio che possono contaminare la business continuity e la reputazione della società acquirente. ■

Le sfide e il futuro della logistica

Un convegno a Verona mette in rilievo un settore che, nel Veneto, sta affrontando la complessità dello sviluppo sostenibile sia in termini economici sia in termini di impatto ambientale e sociale.

di **Ornella Giola**

“**A**ssologistica ha voluto fortemente questo evento, perché ritiene fondamentale il confronto su temi cruciali per la logistica (innovazione, digitalizzazione, formazione professionale, sostenibilità anche sociale, governance...) e la folta partecipazione di oggi sta a sottolineare quanto cruciale sia il nostro settore, che è anche un ‘mondo di servizi’, perché - assieme all’hardware che sono le infrastrutture - i servizi ne rappresentano l’indispensabile componente software. E le due realtà non sono affatto contrapposte. Gli eventi più volte hanno dimostrato quanto la logistica sia strategica e resiliente al tempo stesso, non solo per il nostro paese ma anche per l’Europa. Il settore, pur risultando ancora poco attrattivo, ha invece grande bisogno di professionalità. Chiediamo al governo di essere attento alla logistica, con un occhio particolare all’ammodernamento legislativo e al tema del lavoro, che trascina poi con sé quello della formazione professionale degli addetti al comparto”. Così si è espresso Renzo Sartori, vicepresidente di Assologistica e responsabile per conto dell’associazione dei rapporti con università e centri di ricerca, al convegno “Innovazione tecnologica e sostenibilità: le sfide per una Logistica che cresce - Sfide e direzioni di lavoro per il futuro della logistica del Veneto”, svoltosi all’auditorium Verdi di FieraVerona e organizzato da Regione del Veneto, Osservatorio Contract Logistics “Gino Marchet” del Politecnico di Milano e Assologistica.



“Chiediamo al governo di essere attento alla logistica, con un occhio particolare al tema del lavoro, che trascina poi con sé quello della formazione professionale”, ha detto Renzo Sartori

“Fino a pochi anni fa la logistica era considerata un settore poco incline al cambiamento, oggi è profondamente interessata dalla digital disruption dove le nuove tecnologie, legate al tracciamento e alla generazione di efficienze (soprattutto di costi e tempi), stanno rinnovando gli schemi produttivi. Questo ha un impatto sui modelli operativi ma anche sul mondo del lavoro, perché cambiano profondamente le competenze richieste per poter lavorare in questo settore. Su questo Assologistica è impegnata in prima linea in un proficuo confronto con gli associati e la compagine governativa e istituzionale, con l’obiettivo di innovare il settore che dev’essere sempre di più visto come un’attività

di servizi strategici e funzionali alla crescita del paese”, ha commentato ancora Sartori. “Con grande piacere abbiamo avviato oggi con la collaborazione dell’Osservatorio Contract Logistics e di Assologistica un importante lavoro di confronto tra mondo produttivo e istituzionale, indispensabile per attivare quelle sinergie necessarie per garantire prosperità al nostro territorio, per un asset strategico quale quello della logistica”, ha commentato la vice presidente della Regione del Veneto, Elisa De Berti. “Ringrazio per la partecipazione i rappresentanti del governo, le istituzioni, Confindustria, tutto il mondo del lavoro legato alla logistica, oltre alle Regioni Lombardia, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna >

e alle province autonome di Trento e Bolzano, anche loro oggi presenti, per un primo confronto sulle attività della Cabina di regia degli stati generali della logistica del nord-est, recentemente istituita”.

Il convegno è stato anche l'occasione per fornire alcuni dati sulla logistica. I valori a consuntivo, 2021, dei bilanci dei fornitori di servizi hanno mostrato un'impennata del valore della logistica, arrivata a 100 miliardi di euro in Italia. Il fatturato aumenta sia in termini nominali (più 16,8%) che in termini reali (più 14,9%) a seguito della crescita dei volumi (rimbalzo della domanda) e dell'aumento del costo dei fattori produttivi. In valore assoluto, l'aumento più rilevante riguarda gli spedizionieri (più 42,4%) a seguito dell'esplosione dei noli marittimi e delle tariffe del trasporto aereo. Anche l'andamento degli operatori logistici (più 16,1%) è in parte legato alla crescita dei flussi internazionali. Nel 2021, l'effetto del canale eCommerce B2c sui volumi è stato ancora sostenuto (più 15%). Si stima una ulteriore crescita per il biennio 2022-2023. Il convegno ha confermato la forte attenzione alla logistica del nord-est, cresciuta più del mercato italiano (più 17,2%). Un settore che sta affrontando la sfida dello sviluppo sostenibile sia in termini economici sia in termini di impatto ambientale e sociale. Il comparto ha infatti affrontato forti aumenti dei costi operativi, scarsità di capacità operativa nel trasporto e nei magazzini (mancanza di spazi su aerei, container e navi, carenza di autisti e addetti al magazzino, mancanza di spazi di stoccaggio e difficoltà a reperire mano d'opera



Nel 2021, i valori a consuntivo dei bilanci dei fornitori di servizi hanno mostrato un'impennata del valore della logistica, arrivata a 100 miliardi di euro in Italia

e professionisti qualificati), rallentamenti nelle supply chain internazionali, con un conseguente forte aumento dei costi di funzionamento delle filiere. L'innovazione tecnologica e digitale si conferma una direzione "obbligata" su cui lavorare per una logistica più strategica, collaborativa e sostenibile, come dimostrato dagli interventi del convegno veronese, alcuni dei quali interessanti case history.

“È stato un piacere poter collaborare con la Regione del Veneto per la realizzazione di un evento che sposa appieno la missione dell'Osservatorio Contract Logistics, ossia diffondere buone pratiche di innovazione della logistica, che ha ormai assunto un ruolo chiave per il paese e si trova in un momento cruciale di transizione - ha affermato Marco Melacini, responsabile scientifico dell'Osservatorio Contract Logistics. “I numeri mostrano una filiera logistica che è importante sia come

settore in sé, con 100 miliardi di fatturato e più di 1,4 milioni di addetti, sia come elemento cruciale per il corretto funzionamento e la continuità del business, come ha ampiamente dimostrato lo shortage di capacità degli ultimi 2-3 anni”, ha analizzato Damiano Frosi, direttore dell'Osservatorio. “Orgogliosi di ospitare in Veneto e a Verona un evento così importante e strategico per lo sviluppo del nord-est. Un Veneto che promuove oggi lo sviluppo della logistica in ottica regionale e sovvraregionale, a tutto campo. Con iniziative e studi di attuazione del Piano regionale dei trasporti, che enfatizzano l'importanza di accompagnare lo sviluppo infrastrutturale con misure soft, quali la digitalizzazione delle imprese e dei sistemi di trasporto, l'innovazione tecnologica, e la salvaguardia e promozione di un'occupazione di qualità. Ci facciamo promotori di un lavoro di squadra, interistituzionale e aperto al mondo delle imprese e della

ricerca, per coordinare una governance informata, e sviluppare strategie e soluzioni fondate su una base dati e conoscitiva comune e condivisibile”, ha affermato Elisa De Berti, vicepresidente, nonché assessore a Affari legali, Lavori pubblici, Infrastrutture e Trasporti della Regione Veneto. Da sottolineare - come ha più volte ribadito De Berti - come il Piano regione dei trasporti sia il primo piano processo (quindi dinamico e resiliente) e sia comprensivo di 8 obiettivi, 8 strategie e 31 azioni (di cui 15 destinati allo sviluppo di una logistica sostenibile). “La grande sfida - ha chiarito però De Berti - è rappresentata dal trasporto intermodale. La politica ha il compito di sostenere l’intermodalità e il trasporto su ferro: occorrono politiche di incentivazione del trasporto merci (cui dare dignità), diversamente gli investimenti in alta velocità e alta capacità non servono”.

Tra le relazioni “istituzionali” dell’evento, una segnalazione particolare merita quella di Alessandro Morelli, sottosegretario di Stato alla presidenza del Consiglio dei ministri, il quale ha tra l’altro ricordato come “fondamentale sia il ruolo delle associazioni di categoria specie nella nostra economia fatta da Pmi: le associazioni sono importanti nel tenere aggiornati e informati i soci su quanto ad esempio offre il mercato specie in tema di nuove tecnologie. Occorre trovare la formula con le associazioni per indicare società che hanno adottato best practice, fornendo soluzioni e fatti concreti, perché così si è sì piccoli, ma uniti nella programmazione”. Morelli ha quindi auspicato che tutti i comuni siano coinvolti nello sviluppo di spazi logistici, al fine di evitare il consumo di suolo, nonché venga favorito il partenariato pubblico-privato per l’infrastrutturazione di poli logistici ■



Il Piano dei trasporti del Veneto enfatizza l’esigenza di accompagnare lo sviluppo infrastrutturale con misure soft, come la digitalizzazione

CHI C’ERA AL CONVEGNO

Hanno partecipato all’evento molti manager di aziende della logistica attive sul territorio e rappresentanti delle istituzioni. Oltre a De Berti e a Sartori sono intervenuti Damiano Tommasi (sindaco di Verona), Flavio Massimo Pasini (presidente provincia di Verona), Federico Bricolo (presidente Verona Fiere), Edoardo Rixi (vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, in collegamento da remoto), Alessandro Morelli (sottosegretario di Stato alla presidenza del Consiglio dei ministri), il case study AB InBev (proposto da CAB LOG), Attila Rocchia (responsabile logistica, Acqua Sant’Anna, invitato da Logistica Uno Europe), Ilario Tacchella (presidente, Agglotech, invitato da Linde Material Handling Italia), Rachele Spiga (Logistics Excellence, DAB Pumps, invitato da Fercam), Ivan Perini e Manuel Telser (head of global logistics e head of global digital operations, Dr Schär, invitati da Number 1 Logistics Group Società Benefit), Luca Raviglione (supply chain aftermarket mng - BA Europe, Electrolux), Andreas Pechlaner (deputy managing director supply chain management, Loacker, invitato da Italtrans), Elena Filotto (operations specialist coordinator, Xylem), Marco d’Elia (direttore Infrastrutture e Trasporti, Regione del Veneto), Ferdinando Azzariti (presidente Salone d’Impresa), Francesco Benevolo (direttore di RAM), Giuseppe Vallone (co-founder e CTO, ThinkQuantum e Università di Padova), Paolo Salvato (SVP strategic innovation projects, director of business innovation factory, Leonardo), Paolo Pisani (direttore transport infrastructures & logistics, AlmavivA), Claudio Canella (responsabile divisione AAM, H2C), Tiziano Barone (direttore, Veneto Lavoro), Pablo Bottega (studio avvocato Bottega), Eugenia Iannello (funzionario, Confindustria Verona), Zeno D’Agostino (presidente, Porto di Trieste), Fulvio Lino Di Blasio (presidente, ADSP Mare Adriatico Settentrionale).

Il nuovo “land deal” di Bertani

Ha acquisito 320 mila metri quadrati nella zona industriale di Valdaro, dopo aver verificato l'acquisto e le sinergie con la provincia e il comune di Mantova.

Bertani Trasporti, azienda di trasporti internazionale che opera su strada e su rotaia con sede a Castiglione delle Stiviere, in provincia di Mantova, ha acquisito di recente un'area di oltre 320 mila mq nella zona industriale di Valdaro, il più importante centro intermodale della Lombardia orientale. Il progetto prevede la realizzazione di una piattaforma logistica con scalo ferroviario e capacità di stoccaggio di più di 15 mila auto-

mobili. All'orizzonte anche importanti sinergie con gli obiettivi della provincia di Mantova, intenzionata a sviluppare lo scalo ferroviario in funzione del porto di Valdaro e di tutta la zona circostante.

Un progetto per il territorio mantovano. Una delle principali realtà mantovane, tra i leader europei nel settore della logistica per i veicoli, decide di puntare su Mantova e la sua provincia per l'attuazione di un progetto che prevede un importante investimento sia dal punto di vista delle risorse impiegate sia in termini di ricaduta positiva sul territorio e sull'occupazione nella zona. Bertani Trasporti ha concluso l'acquisto dell'area lo scorso dicembre, dopo aver verificato la fattibilità del proprio progetto con il comune e con la provincia di Mantova. Il prossimo passo sarà la creazione di una piattaforma logistica dotata di scalo ferroviario dedicato



L'intenzione è costituire una piattaforma logistica con scalo ferroviario dedicata all'automotive

all'arrivo su rotaia delle automobili provenienti dalle principali case costruttrici globali. La piattaforma sarà completata da un piazzale per il parcheggio temporaneo, da due capannoni da 10 mila mq, da un'officina manutenzioni e sarà in grado di offrire molteplici servizi dedicati alla custodia delle auto prima della loro spedizione alle concessionarie. Ma non solo, il nuovo spazio funzionerà come un vero e proprio centro servizi dotato delle ultime tecnologie per il montaggio di optional, le customizzazioni speciali e tutto ciò che riguarda la filiera della pre-consegna. Il traffico ferroviario indotto da Bertani supererà i 500 treni annui. Una volta a regime il sito determinerà anche la creazione di numerosi nuovi posti di lavoro. Di Mantova anche l'impresa che ha gestito l'attività di advising nella fase di pianificazione dell'operazione, la Logos Engineering. Specializzata nel settore

dei servizi di ingegneria per importanti realtà a livello nazionale e internazionale, l'azienda si sta occupando attualmente della progettazione e direzione lavori dell'iniziativa.

Il progetto di Bertani Trasporti si inserisce nella più ampia programmazione ecosostenibile che la provincia di Mantova ha intenzione di attuare sull'area. Il funzionamento della piattaforma e dei servizi collegati utilizzerà infatti energie rinnovabili attraverso la creazione di pensiline antigrandine fotovoltaiche, in grado di produrre l'energia elettrica necessaria all'insediamento e di immettere in rete la quota eventualmente non utilizzata. Questa operazione contribuirà agli obiettivi di decarbonizzazione del territorio che puntano a ridurre l'emissione nell'ambiente di oltre 14 mila tonnellate di CO2 e si inserisce nel più ampio progetto denomi-

nato "Hydrogen Valley" che prevede la realizzazione di un polo industriale in grado di produrre annualmente più di mille e cinquecento tonnellate di idrogeno da fonti rinnovabili. Cesare Bertani, board member di Bertani Trasporti, ha spiegato: "Il nostro impegno in questo processo di decarbonizzazione consiste sia nell'adozione di mezzi puramente elettrici sia nel tenerci pronti ad accogliere il trasporto del futuro alimentato a idrogeno. La creazione di partnership locali per l'installazione di un impianto fotovoltaico presso il nostro nuovo sito rappresenterebbe un importante passo avanti. Questa iniziativa creerebbe un circolo virtuoso,

va nel corso del 2022 ha individuato proprio a margine dell'area acquisita da Bertani una zona per la creazione di una piattaforma di interscambio ferro-gomma, che possa servire a tutto il comparto industriale e al porto di Valdaro. L'avvento di Bertani rappresenta dunque un incentivo importante per far decollare l'indotto del nuovo scalo ferroviario. "Siamo contenti di avere scelto un sito nella nostra provincia di origine e siamo orgogliosi di investire in un'area da sempre legata all'azienda della nostra famiglia", ha commentato l'amministratore delegato Sergio Bertani. "Condividiamo la visione di sviluppo sostenibile per la provincia e siamo

che il presidente della provincia Carlo Bottani: "L'arrivo dell'azienda Bertani a Valdaro rappresenta il primo di una serie di importanti passi verso lo sviluppo di infrastrutture sostenibili che favoriscono l'intermodalità finalizzata al decongestionamento dalla pressione di traffico che inevitabilmente si innesta nei poli logistici. Oggi è una giornata importante per il nostro territorio che suggella la collaborazione tra enti pubblici e imprese private". L'iniziativa è sostenuta anche dal comune di Mantova, a cui fa capo l'approvazione del piano urbanistico. A questo proposito il sindaco della città Mattia Palazzi ha dichiarato: "L'investimento della Bertani a Valdaro è una notizia importante e positiva per l'economia del territorio. Si tratta di una importante ditta mantovana che sceglie di investire qui. Lo fa puntando sulla ferrovia, valorizzando gli sforzi passati e le prospettive future delle infrastrutture pianificate a Valdaro dagli enti pubblici. Mi piace ricordare che quando abbiamo preso in mano, appena insediati, nel 2015, la situazione di Valdaro, la società pubblica era praticamente fallita e i proprietari dei terreni privati erano in causa col comune per decine di milioni di euro. Inoltre mancavano le infrastrutture e molte aree non erano urbanizzate. Non si vendeva un metro di terra da anni. Da allora, grazie al nostro lavoro, sono arrivati Rossetto, il nuovo insediamento di Paganella, Adidas, Fassa Bortolo, gli spagnoli di Affinity, e altri capannoni affittati per la logistica. Parliamo di oltre mille posti di lavoro già insediati o in arrivo. Da ultimo l'importante investimento del Gruppo Bertani. Ora il tema è ragionare su come non perdere l'opportunità di far arrivare altri investimenti visto che le infrastrutture ci sono e funzionano perfettamente, ma le aree sono quasi esaurite". ■



"L'investimento di Bertani punta sulla ferrovia, valorizzando gli sforzi passati e le prospettive future delle infrastrutture pianificate a Valdaro dagli enti pubblici", ha detto il sindaco di Mantova Mattia Palazzi

consentendoci di diventare produttori di energia elettrica e, al contempo, utilizzatori dell'idrogeno prodotto da questa stessa fonte di energia pulita".

La sinergia con il comune e la provincia di Mantova. La provincia di Manto-

fiduciosi che le istituzioni locali continueranno a collaborare con noi, soprattutto per la rapida messa in opera della rete ferroviaria e il potenziamento del collegamento su rotaia fra Mantova e Verona, fattore che sarebbe positivo per tutto il territorio". Ne è convinto an-

Una nuova legge per la sua valorizzazione

E' stato approvato nel consiglio dei ministri un provvedimento che dovrebbe sostenere sul mercato le imprese italiane. Adesso, ha inizio l'iter legislativo.

Il consiglio dei ministri ha approvato il disegno di legge per la valorizzazione, la promozione e la tutela del Made in Italy. Adesso, passerà in parlamento. La legge vuole essere uno strumento per rafforzare il sistema produttivo italiano, specialmente per le "eccellenze". Dopo un triennio particolarmente impegnativo per la comunità imprenditoriale, tra crisi pandemica ed energetica, è il momento di dare

della crescita economica, anche rifinanziando una serie di incentivi e creando un "fondo" sovrano per ricapitalizzare le azioni ritenute strategiche. Al momento, quando ancora non è noto il contenuto della legge, si presume che i punti cardine del provvedimento siano quattro: sostegno finanziario al Made in Italy; lotta alla contraffazione; semplificazione delle procedure per le singole filiere; formazione e competenze.

ticolarmente interessante per le opportunità che offre alle imprenditorie, anche del comparto manufacturing; il Titolo III si focalizza su istruzione e formazione; il Titolo IV affronta l'annosa questione della tutela dei prodotti, con un focus sulle nuove tecnologie e la lotta alla contraffazione; la bozza termina con una serie di disposizioni finali, previste nel Titolo V. Ma, al di là della struttura, che potrebbe cambiare, sono i contenuti che, visto il placet del consiglio dei ministri, molto probabilmente resteranno immutati. Per quanto riguarda gli incentivi, il disegno di legge dovrebbe prevedere misure orizzontali e verticali: le prime valide per tutte le tipologie di aziende mentre le seconde sono destinate a specifiche categorie produttive. È, inoltre, come accennavamo, istituito un fondo sovrano, denominato "Fondo strategico nazionale del Made in Italy" che, con una dotazione iniziale di un miliardo di euro, dovrà sostenere la crescita e il consolidamento delle filiere nazionali, anche funzionalmente all'approvvigionamento di materie prime ed energia, attraendo capitali e favorendo la realizzazione di investimenti governativi. In tal senso, è previsto l'intervento del ministero dell'Economia e delle Finanze: che, a condizioni di mercato, potrà entrare nel capitale di imprese nazionali ad alto potenziale o in quello di specifiche compagini capaci di generare importanti esternalità positive per il paese. Lo farà attraverso l'acquisizione di azioni attraverso o strumenti finanziari, con investimenti compresi tra i 500 milioni e il miliardo di euro, pur rimanendo sempre un azionista di minoranza.



Il testo della legge non è ancora noto, ma da indiscrezioni si desume che sia articolato in cinque titoli, tra cui quello della "crescita e consolidamento delle filiere nazionali"

al paese un sostegno: la forte vocazione manifatturiera del sistema produttivo italiano ha bisogno, costantemente, di una tutela, a livello nazionale e globale. E' contemporaneamente necessario assicurare continuità alle misure agevolative destinate alle Pmi, riorganizzando il sistema degli incentivi. Il tutto, nelle intenzioni del governo, dovrebbe delineare una nuova politica industriale. Si parte dalla produzione delle eccellenze per poi agire sulla leva

Da indiscrezioni, e dalla circolazione di alcune bozze, il testo dovrebbe essere composto da cinque titoli e gli articoli dovrebbero essere intorno ai cinquanta anche se durante l'iter legislativo potrebbero cambiare di numero. Dopo una parte introduttiva, si passa alla legge vera e propria, con il Titolo I (Crescita e consolidamento delle filiere strategiche nazionali); il Titolo II si compone di due parti, nella sua versione provvisoria, ed è par-

Le Nazioni Unite istituiranno a luglio l'Alleanza globale per l'AI

L'iniziativa, grazie alla collaborazione con Huawei e altri partner, mira a sostenere le aziende nella promozione e nell'applicazione di tale innovazione per dare maggiore impulso all'economia digitale.

In occasione dell'edizione 2023 dell'Intelligent Rail&Logistics Forum, tenutosi il 15 giugno, che si è svolto presso il terminal intermodale East-West Gate, situato a Fényeslitke in Ungheria, l'Organizzazione delle Nazioni Unite per lo Sviluppo Industriale-Unido ha annunciato che a luglio istituirà l'"Alleanza globale per l'intelligenza artificiale" a supporto dell'industria e della produzione, grazie alla collaborazione con Huawei e altri partner internazionali. L'obiettivo è quello di creare una piattaforma dove poter collaborare e condividere la propria esperienza così da promuovere l'innovazione e l'applicazione delle tecnologie di intelligenza artificiale nel settore industriale e manifatturiero, dando così un maggiore impulso allo sviluppo dell'economia digitale. "Stiamo assistendo al processo di convergenza tra la connettività mobile e l'innovazione in ambito industriale. Se combinato con l'intelligenza artificiale e il cloud computing, il 5G assicurerà infatti importanti vantaggi competitivi nel settore dei trasporti e della logistica. Nel corso degli anni sia l'efficienza sia la qualità del lavoro hanno fatto passi significativi, così come è migliorata anche la sicurezza dei siti logistici. Osserviamo inoltre un aumento della presenza femminile in un ambiente di lavoro che, in passato, era popolato solo da uomini", ha dichiarato Ciyong Zou, managing director di Unido, durante il suo intervento. Man mano che i numerosi vantaggi legati allo sviluppo di soluzioni di intelligenza artificiale diventano sempre più evidenti in tutti i settori produttivi, si rende necessario so-

stenere le aziende nella loro trasformazione digitale. "L'obiettivo dell'Alleanza è quello di porsi come una piattaforma per la collaborazione, la condivisione della conoscenza e la presentazione delle best practice a livello globale", ha aggiunto Zou.

János Tálosi, Ceo di East-West Intermodal Logistics, ha parlato delle applicazioni dell'intelligenza artificiale nel terminal: "È stato inaugurato lo scorso ottobre. All'interno del terminal, ogni anno possono essere caricati e scaricati rapidamente un milione di Teu tra le ferrovie a scartamento largo e quelle a scartamento standard. Ciò comporta elevati requisiti di efficienza e sicurezza. Grazie alla capacità del 5G di interconnettere le comunicazioni interne e le apparecchiature tecniche, le gru altamente automatizzate del terminal possono essere controllate a distanza, anche quando si rende necessario effettuare movimenti impercettibili. Questo migliora notevolmente la produttività e assicura un ambiente di lavoro più confortevole per gli operatori". "Il progetto segna una pietra miliare nello sviluppo delle tecnologie 5G in Ungheria e nella digitalizzazione del trasporto ferroviario. Ed è proprio questo che consente a EWG di porsi co-



"L'obiettivo dell'Alleanza è quello di porsi come una piattaforma per la collaborazione, la condivisione della conoscenza e la presentazione delle best practices a livello globale", ha detto Zou

me hub logistico ferroviario intermodale all'avanguardia nell'era digitale", ha aggiunto Tálosi. Radoslaw Kedzia, vice presidente Huawei CEE&Nordic Region, ha affermato: "Il terminal intermodale East-West Gate incarna una storia di creazione di valore condiviso, grazie all'eccellente collaborazione di diversi partner e investitori. Le soluzioni digitali e ad alta tecnologia della struttura attraggono infatti molti giovani talenti nell'area. Ne è la dimostrazione il fatto che l'età media dei dipendenti è tra i 23 e 25 anni. Grazie all'ottimizzazione di numerosi processi, il livello di sicurezza è molto elevato e le condizioni di lavoro sono ottimali. Questa soluzione dimostra come il 5G sia stato perfettamente applicato nel settore della logistica ferroviaria in Europa, utilizzando tecnologie digitali di nuova generazione che risolvono sfide molto comuni a livello di settore e promuovono la trasformazione digitale". ■

Un'indagine internazionale sull'uso dell'intelligenza artificiale

L'indagine ha coinvolto oltre duemila professionisti di dieci paesi: il risultato è stato che esistono molti ostacoli allo sviluppo di tale tecnologia, di tipo organizzativo, tecnologico e finanziario.

Altair, leader mondiale nella scienza computazionale e nell'intelligenza artificiale, ha pubblicato i risultati di un'indagine internazionale che ha rivelato alti tassi di adozione e sviluppo di strategie organizzative basate su dati e intelligenza artificiale a livello globale. L'indagine ha anche rivelato che spesso il successo dei progetti è condizionato da tre principali tipologie di ostacoli: organizzativi, tecnologici e finanziari. "Oggi le organizzazioni riconoscono l'imperativo di utilizzare i dati come una risorsa strategica per creare vantaggi competitivi", ha dichiarato James R. Scapa, fondatore e amministratore delegato di Altair. "E' chiaro, però, che esistono numerosi ostacoli legati alle persone, alla tecnologia e agli investimenti che impediscono alle organizzazioni di ottenere informazioni data driven necessarie per ottenere risultati. Per raggiungere quella che noi chiamiamo 'Frictionless AI', le aziende devono passare a strumenti di analisi dei dati self-service che consentano anche agli utenti non tecnici di lavorare in maniera semplice ed efficace su sistemi tecnologici complessi, evitando gli ostacoli che impediscono loro di progredire". L'indagine indipendente condotta su oltre duemila professionisti in dieci paesi e in diversi settori industriali ha evidenziato un elevato tasso di fallimento dei progetti di intelligenza artificiale e data science (tra il 36% e il 56%) laddove sono presenti ostacoli tra i reparti organizzativi. Nel complesso, l'indagine

ha identificato gli ostacoli organizzativi, tecnologici e finanziari come i principali limiti al successo dei progetti di data science e intelligenza artificiale.

Ostacoli organizzativi. L'indagine ha rilevato che le organizzazioni stanno avendo difficoltà nel coprire i ruoli di data science, e questo rappresenta una causa significativa di insuccesso: il 75% dei partecipanti ha dichiarato di avere difficoltà a trovare talenti nel campo della data science; il 35% ha affermato che la conoscenza e la comprensione dell'intelligenza artificiale sono basse nella maggior parte del personale; il 58% ha affermato che sono la scarsità di talenti e il tempo necessario per migliorare le competenze dei dipendenti attuali il problema più diffuso nella loro strategia di adozione dell'intelligenza artificiale.

Ostacoli tecnologici. Più della metà dei partecipanti ha dichiarato che la propria organizzazione si scontra spesso con limitazioni tecniche che rallentano le iniziative di data science

e intelligenza artificiale. Nel complesso, i partecipanti hanno dichiarato di avere difficoltà a causa della lentezza nell'elaborazione dei dati, oltre alla difficoltà nel prendere decisioni informate rapidamente e a problemi legati alla qualità dei dati. Quasi due terzi dei partecipanti (63%) hanno affermato che la propria organizzazione tende a complicare l'utilizzo degli strumenti di dati basati sull'intelligenza artificiale più di quanto sia necessario. Il 33% ha citato l'incapacità dei sistemi legacy nello sviluppare iniziative avanzate di intelligenza artificiale e di machine learning, creando problemi tecnologici ricorrenti.

Ostacoli finanziari. Nonostante il desiderio delle organizzazioni di espandere le proprie strategie di data science e

"Esistono molti impedimenti legati alle persone, alla tecnologia e agli investimenti che impediscono alle organizzazioni di raggiungere risultati", afferma James R. Scapa, fondatore di Altair





il 75% dei partecipanti all'indagine ha dichiarato di avere difficoltà a trovare talenti nel campo della data science

intelligenza artificiale, i team e gli individui si devono interfacciare continuamente con ostacoli di tipo finanziario. Il 25% dei partecipanti ha citato i vincoli finanziari come punto che influisce negativamente sulle iniziative di intelligenza artificiale all'interno della propria organizzazione. Il 28% ha affermato che la dirigenza è troppo concentrata sui costi iniziali delle strategie per capire come gli investimenti in intelligenza artificiale e apprendimento automatico potrebbero portare benefici alla loro organizzazione. Il 33% ha affermato che l'"alto costo di implementazione" - che sia reale o percepito - è una delle problematiche della loro organizzazione quando si fa affidamento sugli strumenti di intelligenza artificiale per completare i progetti.

Il fallimento dei progetti è comune, ma prevale comunque l'ottimismo. Le organizzazioni, di diversi settori e regioni geografiche, continuano ad utilizzare l'intelligenza artificiale nonostante l'alto tasso di fallimento dei progetti. Un partecipante su quattro ha dichiarato che più del 50% dei loro progetti fallisce. Il 42% dei partecipanti ammette di

aver sperimentato un fallimento legato all'intelligenza artificiale nei due anni precedenti; tra questi partecipanti, il tasso medio di fallimento all'interno della propria organizzazione è stato del 36%. Nonostante i fallimenti dei progetti, le organizzazioni continuano a utilizzare l'intelligenza artificiale perché credono che ci sia l'opportunità di migliorare le capacità o i servizi nel lungo periodo (78%) e che i successi ottenuti, anche se limitati, dimostrino il potenziale di importanti progressi a lungo termine (54%). Molte organizzazioni faticano anche a portare a termine i loro progetti di data science: il 33% dei partecipanti ha dichiarato che più della metà dei progetti di data science non è mai arrivata alla fase finale di produzione negli ultimi due anni. Inoltre, il 55% ha affermato che più di un terzo dei progetti di data science non è mai arrivato alla fase di produzione nei due anni precedenti. Un impressionante 67% ha dichiarato che più di un quarto dei progetti non è mai arrivato alla fase di produzione.

A livello globale, l'indagine ha rivelato che sia la tecnologia che la scarsità di

talenti rappresentano punti critici per le organizzazioni nello sviluppo delle strategie di data science e intelligenza artificiale. I partecipanti delle regioni Asia-Pacifico e Europa-Medio Oriente hanno riportato un maggior numero di fallimenti legati all'intelligenza artificiale negli ultimi due anni (rispettivamente del 54% e del 35%) rispetto alla regione America del Nord-Sud America (29%). Il 65% dei partecipanti dell'Asia-Pacifico e il 61% dei partecipanti Europa-Medio Oriente hanno concordato sul fatto che le proprie organizzazioni complicano l'uso degli strumenti di intelligenza artificiale più di quanto sia necessario. Il 78% dei partecipanti Asia-Pacifico e il 75% dei partecipanti Europa-Medio Oriente hanno dichiarato di avere difficoltà a trovare abbastanza talenti nel campo dei dati. Quando le organizzazioni raggiungono la "Frictionless AI", l'analisi dei dati diventa una parte facile e naturale del business, con progetti semplici, ripetibili e scalabili. Non ci sono scogli tecnologici tra le organizzazioni e i loro dati; non ci sono limiti organizzativi tra gli esperti di dati e gli esperti del settore; non ci sono ostacoli nel flusso di lavoro tra la progettazione dell'applicazione dei dati e l'implementazione produttiva; non ci sono difficoltà di migrazione quando infrastrutture o strumenti cambiano.

Il sondaggio globale è stato commissionato da Altair e condotto da Atomik Research tra il 14 e il 31 marzo 2023. Hanno partecipato 2.037 professionisti provenienti da diverse industrie target con funzioni lavorative legate al mondo dei dati e l'analisi dei dati. Il campione includeva partecipanti provenienti da dieci paesi diversi in tutto il mondo, tra cui Stati Uniti, Cina, Francia, Germania, India, Italia, Giappone, Corea del Sud, Spagna e Regno Unito. ■

Un'impresa che investe nel Mezzogiorno

Avviate tre sedi operative in Puglia: "Sono finalizzate a rafforzare la nostra capacità operativa al servizio delle Pmi della regione, con una forte attenzione ai temi delle sostenibilità", ha detto Nazzarena Franco, Ceo dell'azienda.

“Dopo aver attivato nel quadriennio 2019-2022 investimenti per 350 milioni di euro, non intendiamo fermarci: prende il via oggi dalla Puglia una nuova campagna di investimenti che nel prossimo biennio ci porterà a investire somme significative per rafforzare la nostra presenza e la leadership di operatore di logistica e trasporto al servizio dell'economia del nostro paese e del sistema industriale e commerciale dei territori in cui operiamo. Con più del 54% di imprese medie e piccole votate all'export, la Puglia è mercato strategico per DHL Express, intervenuta con oltre quattro milioni di euro su tre sedi operative: il rinnovamento della sede di Bari, il ricollocamento dell'esistente polo logistico di Foggia nel comune di Trani e la realizzazione di una sede aggiuntiva a Lecce", così Nazzarena Franco, Ceo di DHL Express Italy, ha commentato la scelta di DHL di investire nel Mezzogiorno d'Italia. "Gli inter-



DHL Express Italy fa parte della Deutsche Post DHL, Gruppo che nel 2022 ha generato un fatturato di oltre 94 miliardi di euro

venti - ha aggiunto Nazzarena Franco - sono finalizzati a rafforzare la nostra capacità operativa al servizio delle Pmi della Puglia, con una forte attenzione ai temi delle sostenibilità ambientale e

della qualità del luogo di lavoro per gli oltre 200 nostri collaboratori tra diretti e indiretti: sono loro il vero patrimonio della nostra società e lo valorizziamo giorno dopo giorno costruendo insieme

L'AZIENDA LOGISTICA PER IL MONDO

Parte del Gruppo Deutsche Post DHL, DHL Express è la divisione di trasporti aerei internazionali, leader nel mercato delle spedizioni internazionali con un servizio aereo espresso da e per oltre 220 paesi. Con una quota di mercato del 60% in Italia, la Compagnia è presente nel nostro paese con l'hub internazionale di Malpensa, sette gateways aeroportuali e tre ground hub, con una forza lavoro di 9.800 persone per la gestione di 49 milioni di spedizioni l'anno. DHL è il brand leader mondiale nel settore della logistica. Le divisioni DHL offrono un portafoglio di servizi logistici che vanno dalla consegna di pacchi nazionali e internazionali, soluzioni di spedizione e logistica eCommerce, servizio espresso internazionale, trasporto stradale, aereo e marittimo alla gestione della catena di approvvigionamento industriale. Con circa 395 mila dipendenti in più di 220 paesi e territori in tutto il mondo, DHL connette persone e aziende, consentendo flussi commerciali globali sostenibili. Con soluzioni specializzate per mercati e settori in crescita, tra cui tecnologia, farmaceutico e medicale, ingegneria, produzione ed energia, auto-mobilità e vendita al dettaglio, DHL si posiziona decisamente come "La società di logistica per il mondo". Per quanto concerne il Gruppo, ha generato un fatturato di oltre 94 miliardi di euro nel 2022. Infine, il Gruppo Deutsche Post DHL mira a raggiungere una logistica a zero emissioni entro il 2050.

un luogo di lavoro sereno e percorsi innovativi di benessere aziendale”.

Gli interventi nel dettaglio. Undici nuovi van 100% elettrici e 20 nuove colonne di ricarica consentiranno consegne a zero emissioni nei centri storici delle città, mentre nuove luci led con tecnologia “Smart Meter” consentiranno risparmi energetici e una migliore illuminazione naturale dei luoghi di lavoro. Sul lato operativo, sono stati ammodernati gli impianti e gli spazi delle tre sedi, con nuovi sistemi e dotazioni di sicurezza. Entro il 2024 sul territorio di Bari e provincia ci sarà una copertura fino al 30% con mezzi elettrici. Obiettivo principale di questi interventi è l’incremento della capacità operativa dei siti pugliesi per migliorare il servizio al cliente finale e confermare la sinergia tra DHL Express Italy e la dinamica realtà di Pmi sul territorio, che rappresentano il 95% del tessuto industriale pugliese e registrano una crescente spinta all’internazionalizzazione. Le imprese pugliesi hanno infatti una buona propensione all’esportazione (54%). Il mercato di destinazione principale è l’Unione europea, anche se nel 2022 si è registrata la crescita significativa verso gli Stati Uniti del 42%. Nelle sue tre sedi operative pugliesi, DHL Express movimentava 10 mila spedizioni al giorno: quelle internazionali sono assicurate attraverso il Gateway di Napoli che rappresenta la porta di accesso per tutte le imprese del Sud alle 220 destinazioni nei cinque continenti del network aereo di DHL Express, il più esteso al mondo. Grazie all’efficienza operativa garantita dalla rete di sedi in Puglia, oggetto dell’importante investimento, DHL Express rende disponibili alle imprese del territorio servizi di consegna espressa in tutto il mondo entro 24/48 ore, con altissimi standard di qualità a un costo per loro sostenibile.



Entro il 2024, ci sarà nella provincia di Bari una copertura fino al 30% di mezzi elettrici

L’IMPEGNO NEL SOCIALE

La società è anche molto attiva sul fronte sociale. Per quanto riguarda le scuole, DHL Express ha organizzato presso l’istituto di istruzione superiore Gorjux-Tridente-Vivante di Bari il primo di 24 “Inspirational Talk” che si terranno in tutta Italia: un ciclo di incontri in collaborazione con il progetto Sistema Scuola Impresa 4.0 del centro ELIS che ha l’obiettivo di sostenere le scuole italiane nel processo di trasformazione della didattica, dando a professori e studenti l’opportunità di diventare agenti del cambiamento attraverso uno scambio intergenerazionale, facilitando sempre più il dialogo tra scuola e impresa. Inoltre, l’azienda ha anche presentato due iniziative a favore dei giovani in Puglia. DHL Express attraverso tre società sportive di Bari, Lecce e Trani, individuate dal comitato regionale della pallavolo, donerà 15 borse di sport alle famiglie più bisognose che, a causa delle condizioni economiche e sociali, non sono in grado di sostenere i costi di iscrizione. Tale iniziativa è realizzata in partnership con Fipav Puglia, la federazione della pallavolo con cui la società condivide dal 2018 l’impegno verso la sostenibilità e l’inclusività per consegnare un domani migliore per tutti.

La presentazione della Franco si è tenuta in un incontro, svoltosi nella sede rinnovata di DHL Express nell’interporto di Bari, al quale hanno partecipato l’assessore regionale allo sviluppo economico Alessandro Delli Noci, l’assessore regionale ai trasporti Anita Maurodinoia e l’assessore infrastrutture e mobilità sostenibile del comune di Bari Giuseppe Galasso. Hanno inoltre portato la loro testimonianza di clienti Fabrizio Semeraro, director global procu-

rement di Natuzzi e Giacomo Sala, Ceo e fondatore di Desa, società operante nel settore dell’elettronica di consumo. Nella seconda parte della mattinata, DHL Express Italy ha presentato due iniziative sociali su sport e scuola, con Paolo Indiveri presidente della Federazione Italiana di Pallavolo della Puglia, Bianca Maria Pantaleo dell’Istituto Tecnico Gorjux-Tridente-Vivante di Bari e Arianna Notaristefano dell’ente di formazione Elis.

Continua a causare incertezze sui prezzi delle materie prime

Il clima secco in Argentina, la siccità, le ondate di caldo e l'estensione della Niña sono solo esempi di come, nel 2022, sono mutate gravemente le condizioni atmosferiche. A rischio anche i costi delle materie prime nel 2023.

Il clima ha svolto un ruolo importante nei prezzi delle materie prime lo scorso anno e sembra che lo farà di nuovo nel 2023. Le ondate di caldo torrido nell'emisfero settentrionale hanno colpito la produzione di grano negli Stati Uniti e in Europa nel 2022 e il cambiamento climatico significa che gli eventi meteorologici catastrofici stanno diventando più frequenti. Questi includono La Niña, che si sta estendendo in un terzo anno consecutivo senza precedenti e sarà dannoso per la produzione di mais e soia nella prima metà del 2023, oltre ad altre colture come zucchero e caffè, secondo l'Economist Intelligence Unit. Il grano, che è stato pesantemente colpito dalle interruzioni delle forniture legate alla guerra nel 2022, affronta rischi climatici significativi. Negli Stati Uniti vaste aree delle pianure meridionali rimangono in condizioni di siccità e le colture sono in condizioni insolitamente povere che si dirigono verso la dormienza invernale. Il clima estremamente secco e occasionalmente gelido in Argentina sta causando danni in tutte le principali province produttrici, ma la Russia e l'Australia sono sulla buona strada per un secondo anno consecutivo di raccolti eccezionali, che, per il momento, sta alleviando le preoccupazioni sulla produzione nell'emisfero occidentale.

La siccità ha colpito la produzione di energia idroelettrica in molti paesi. Queste condizioni di siccità, insieme all'aumento delle temperature dell'ac-

qua, colpiscono anche la produzione di energia nucleare. Inoltre, la gravità dell'attuale crisi energetica in Europa dipende in gran parte da come le temperature fredde scendono durante l'inverno, non solo nel 2022/23 ma anche nel 2023/24.

“Più freddo è l'inverno, più paesi dovranno ridurre le scorte accu-

mate nel 2022. Le temperature al di sotto della norma non solo aumenteranno lo spettro del razionamento dell'energia, ma metteranno anche una pressione al rialzo sui prezzi durante l'estate mentre l'Europa si affretta a riempire le riserve, questa volta senza forniture russe”, ha detto l'EIU. Infine, i cambiamenti climatici possono influire sui prezzi delle materie prime influenzando i raccolti, i prezzi dell'energia, la disponibilità di acqua e i costi di trasporto. Possono alterare i modelli delle precipitazioni, aumentare le temperature e causare eventi meteorologici estremi come siccità e inondazioni, che possono ridurre i raccolti. Ciò può portare a un'offerta più bassa e a prezzi più elevati per materie prime come grano, mais, soia e altri prodotti agricoli. I cambiamenti climatici possono anche influire sui prezzi dell'energia influenzando la produzione e il trasporto di petrolio, gas naturale e altre risorse



Nel 2022, temperature molto elevate hanno colpito la produzione di grano negli Stati Uniti: gli eventi meteorologici estremi stanno divenendo sempre più frequenti

energetiche. Ad esempio, eventi meteorologici estremi possono interrompere la produzione di petrolio e gas e le infrastrutture di trasporto, portando a interruzioni delle forniture e prezzi più elevati. I cambiamenti nei modelli delle precipitazioni e l'aumento della scarsità d'acqua a causa dei cambiamenti climatici possono influire sulla disponibilità di acqua per la produzione agricola e la produzione di energia. Ciò può comportare prezzi più elevati per materie prime ad alta intensità idrica come carne, latticini e alimenti trasformati. I cambiamenti climatici possono anche influire sui costi di trasporto, in particolare per le merci che dipendono dal trasporto marittimo o fluviale. L'innalzamento del livello del mare e i cambiamenti nelle correnti oceaniche possono interrompere le rotte di spedizione e aumentare i costi di spedizione, il che può portare a prezzi più elevati per le merci importate. ■



Ancora un "no" per Cargo City di Malpensa

La commissione per la valutazione dell'impatto ambientale del ministero ha dato una risposta negativa al masterplan dell'aeroporto milanese per le merci.

di **Stefano Pioli**

“L'ho detto ieri, a caldo, non appena appresa la notizia e lo ribadisco oggi, a mente serena: il parere negativo dalla commissione tecnica del ministero dell'Ambiente sulla Via, la Valutazione di impatto ambientale, all'allargamento dell'area cargo dell'aeroporto di Malpensa, è una scelta che mi ha lasciato davvero molto deluso”, ha detto, a Milano, il presidente della Regione Lombardia Attilio Fontana, a margine dell'incontro con il presidente dell'Uzbekistan Shavkat Mirziyoyev. “Si tratta - ha aggiunto Fontana - di una decisione che non ha minimamente tenuto

conto delle necessità di sviluppo di questo grande aeroporto. È che, inoltre, non ha tenuto in considerazione le volontà dei sindaci di tutto il territorio. Tutti i sindaci, infatti, avevano votato favorevolmente a questa proposta. Stiamo valutando - ha concluso il presidente Fontana - l'opportunità di sviluppare una nuova iniziativa. Il ministro Pichetto Fratin mi ha detto che anche da parte sua ci sarà una maggiore attenzione per il problema”. In realtà, la decisione della commissione lascia davvero perplessi: si era giunti alla presentazione di un progetto per la Cargo City finalmente approvato da

tutto il territorio, dopo le lunghe questioni sollevate dagli ambientalisti, e non solo, per l'allargamento del settore merci fuori dall'aeroporto e su zone di particolare pregio ambientale. La questione era stata risolta dopo, appunto, una lunga trattativa e lunghe discussioni. Era stato trovato un compromesso. Oggi, la questione viene ancora una volta respinta da parte di una commissione che è esterna al territorio e che non ha tenuto conto delle decisioni maturate in sede locale. In definitiva, il Masterplan di Malpensa al 2035 è stato approvato, ma per l'attività cargo l'ampliamento potrà >

avvenire “solo all’interno del sedime aeroportuale”.

Alessandro Albertini, presidente dell’Associazione nazionale merci aeree-Anama, ha così commentato la decisione: “Non vogliamo entrare nel merito del parere della commissione tecnica perché

non è questo il nostro compito. Il nostro ruolo di rappresentanza di settore ci impone, tuttavia, di segnalare che la battuta d’arresto allo sviluppo della Cargo City, l’area dedicata alle merci nell’hub aeroportuale, dimostra una grave assenza di una visione sistemica della politica a supporto dello sviluppo del

sistema logistico e del commercio internazionale. Malpensa è il primo aeroporto cargo in Italia - concentra oltre il 65% del cargo nazionale come emerge dall’ultimo Fedespedi Economic Outlook - e l’hub principale per il trasporto aereo nel nord Italia: è stato realizzato da poco più di 20 anni in un’area che ne limita fortemente le potenzialità di sviluppo e questo ha determinato un vantaggio degli hub e dei sistemi logistici del nord Europa: oggi oltre il 30% della merce italiana via aerea parte o arriva nel nostro paese tramite gli scali del nord Europa. Questo genera esternalità negative ambientali, pensiamo ad esempio al traffico via strada

per raggiungere gli aeroporti europei, a scapito della capacità di arrivare come ‘sistema paese’ nei mercati internazionali con voli diretti dall’Italia. Ci si dimentica che l’Italia deve oltre il 30% del suo Pil all’export e che per via aerea viaggia oltre il 25% delle merci in valore per destinazioni extra Unione euro-

“Chiediamo quindi alla politica e alle istituzioni competenti - aggiunge il presidente di Anama - di lavorare a un piano per supportare le strategie di crescita delle imprese italiane per esportare via aerea la nostra produzione con sistemi efficienti e sostenibili. Auspichiamo che il Piano nazionale aeroporti a

cui stanno lavorando Enac e il ministero delle Infrastrutture e Trasporti possa individuare soluzioni a questo problema. Anama, quale rappresentante della merce che vola, è a disposizione per studiare soluzioni che potremmo suggerire”.

“È impor-

tante sapere che il trasporto aereo merci non può svilupparsi in aeroporti dedicati solo al cargo poiché molta parte dei carichi viaggia nelle ‘panche’ degli aerei passeggeri e dunque occorre lavorare a strategie di crescita coordinate per il traffico cargo e il traffico passeggeri. Puntare su uno sviluppo differenziato tra Milano Malpensa, Roma Fiumicino e Brescia può essere un percorso, sebbene frammentato. Oggi vediamo in Aeroporti di Roma un interlocutore attento al cargo e questa disponibilità merita di essere approfondita in una riflessione a tutto tondo sul futuro del cargo aereo che oggi diventa doverosa”, ha concluso Albertini. ■



Oggi, la merce italiana che vola in aereo parte e arriva per oltre il 30% dagli aeroporti esteri che raggiunge con il camion.

pea, sebbene rappresenti solo il 2% in volume”. “Esistono altre strategie per sostenere parzialmente la crescita del traffico cargo a Malpensa - prosegue Albertini - a partire dalla razionalizzazione degli spazi già oggi a disposizione e tramite il processo di digitalizzazione delle procedure per cui siamo al lavoro in stretta sinergia con il gestore aeroportuale Sea. Ma questi strumenti non potranno sopperire se non in parte all’impossibilità di ampliamento della Cargo City. Ci tengo a ricordare, infatti, che già a dicembre 2021 all’apice del boom dei traffici post pandemia, a Malpensa si sono registrati gravissimi problemi di congestionamento”.

ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE

L'ACADEMY DI ASSOLOGISTICA

**LA SOLUZIONE SMART,
EASY ED ECONOMICA
AI TUOI PROBLEMI DI FORMAZIONE
IN LOGISTICA E SUPPLY CHAIN
MANAGEMENT**



LA NOSTRA OFFERTA FORMATIVA?
CORSI,
SEMINARI,
WORKSHOP
E CONVEGNI
(anche in versione streaming online)

VENITE A SCOPRIRLA SU:
www.assologisticaculturaeformazione.com
Segreteria organizzativa: tel. 026691567

intermodal4good

connected, smart, emission-free



We shape the future of intermodal transport



www.hupac.com