

# € **EUROmerci**

**IL MENSILE DELLA LOGISTICA**



**ANDREA FAINI**

CEO di World Capital Real Estate Group

“L’immobiliare logistico, in Italia in crescita, è trainato da tre driver principali: eCommerce, sostenibilità e tecnologia”

**La logistica decisiva per lo sviluppo dell’industria lombarda**

**EDITORIALE**  
**SCENARIO DEMOGRAFICO**  
**INQUIETANTE ...**

**SUD E MEDITERRANEO**  
**LA POLITICA ITALIANA**  
**E’ SEMPRE “STAND BY”**

**CARGO AEREO**  
**UNA MODALITA’**  
**SOTTOVALUTATA**



# Essere multidisciplinari è la nostra specialità.



Uffici, sedi di rappresentanza, immobili commerciali, logistici e centri direzionali, unità produttive... Un unico interlocutore per la progettazione e la costruzione di immobili d'impresa, **GSE accompagna i propri Clienti dall'idea alla realizzazione chiavi in mano.**

Il team GSE, composto da architetti, ingegneri e dipartimenti tecnici interni sono al vostro fianco per realizzare progetti immobiliari su misura.

Creating value together.  
[gsegroup.com](http://gsegroup.com)

UN GLOBAL CONTRACTOR NELL'IMMOBILIARE D'IMPRESA

# SCENARIO DEMOGRAFICO INQUIETANTE

## Sempre meno cittadini e più vecchi, che fare?

GIAN CARLO BLANGIARDO, PRESIDENTE DELL'ISTAT, IL 20 GIUGNO, HA PRESENTATO A MONTECITORIO IL RAPPORTO ANNUALE 2019 DELL'ISTITUTO. DOPO AVER SOTTOLINEATO CHE "L'ITALIA È UNA REALTÀ COMPOSITA, ETEROGENEA, BELLISSIMA E CONTRADDITTORIA: È TERRA RICCA DI TESORI DI ARTE E DI BELLEZZA, D'INGEGNO E CREATIVITÀ, MA È ALTRESÌ UNA NAZIONE RICCA DI PROBLEMI IRRISOLTI, ALCUNI 'STORICI', UNO PER TUTTI QUELLO DEL DEBITO PUBBLICO", BLANGIARDO HA SOTTOLINEATO, SULLA BASE DEI "NUMERI" ISTAT, LE DIFFICOLTÀ DEL PAESE A LIVELLO MACROECONOMICO, PREVEDENDO UNA CRESCITA DEL PIL NELL'ANNO IN CORSO DELLO 0,3%. IL PRESIDENTE DELL'ISTAT SI È POI A LUNGO SOFFERMATO SULLO SCENARIO DEMOGRAFICO DEL PAESE, CHE A LIVELLO SIA POLITICO SIA DEI MEDIA SIA DELL'OPINIONE PUBBLICA PARE ESSERE DEL TUTTO SOTTOVALUTATO. "SU QUESTO FRONTE, IL BILANCIO DEL 2018 HA CONFERMATO LE TENDENZE DEGLI ULTIMI ANNI, FORTEMENTE CARATTERIZZATE DAL CALO DELLE NASCITE, DALL'INVECCHIAMENTO DELLA POPOLAZIONE E, A PARTIRE DAL 2015, DA UNA PERDITA DI RESIDENTI", HA DETTO BLANGIARDO. INOLTRE, LE PROIEZIONI DELL'ISTAT ACCREDITANO PER IL FUTURO COME ALTAMENTE VEROSIMILE UN'ULTERIORE RIDUZIONE DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE NEI PROSSIMI DECENNI: LA PROSPETTIVA AL 2050 È DI PERDERE RISPETTO A OGGI CIRCA 2,2 MILIONI DI RESIDENTI, MENTRE, CONTEMPORANEAMENTE, LA QUOTA DEGLI ULTRA65ENNI SUL TOTALE DELLA POPOLAZIONE POTREBBE AUMENTARE RISPETTO AL 2018 (23%) TRA I 9 E I 14 PUNTI PERCENTUALI, SECONDO IPOTESI PIÙ O MENO OTTIMISTICHE. "QUESTI CAMBIAMENTI - HA SOTTOLINEATO BLANGIARDO - IN ASSENZA DI SIGNIFICATIVE MISURE DI CONTRASTO POTREBBERO DETERMINARE RICADUTE NEGATIVE SUL POTENZIALE DI CRESCITA ECONOMICA, CON IMPATTI RILEVANTI SULL'ORGANIZZAZIONE DEI PROCESSI PRODUTTIVI E SULLA STRUTTURA E LA QUALITÀ DEL CAPITALE UMANO DISPONIBILE". FORTI RIPERCUSSIONI SI AVREBBERO INOLTRE SULLA SPESA PER IL WELFARE, CON PENSIONI E SANITÀ DECISAMENTE IN PRIMA LINEA: IL PAESE SARÀ IN GRADO DI SODDISFARE LA DOMANDA DI ASSISTENZA QUANDO GLI ANZIANI, TRA SOLO VENT'ANNI, SARANNO SALITI DI 5 MILIONI? QUANDO I "GRANDI VECCHI", GLI ULTRA90ENNI, DATO L'ALLUNGAMENTO DELLA VITA, SARANNO AUMENTATI DI OLTRE MEZZO MILIONE? E' TEMPO CHE IL PAESE, A OGNI LIVELLO, ACQUISISCA CONSAPEVOLEZZA DI QUESTO SCENARIO, A DIR POCO "INQUIETANTE".

# VI SEGNALIAMO

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

Focus Immobiliare Logistico

**IL SETTORE ATTRAVERSA  
UN BUON "MOMENTO"**

**25**

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

Focus Immobiliare Logistico

**NON SOLO BIG BOX,  
MA ANCHE LAST MILE**

**26**

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

Focus Immobiliare Logistico

**SEMPRE PIU' INVESTIMENTI  
SUL "MATTONI"**

**28**

Direttore responsabile  
Jean Francois Daher

Economia del Mezzogiorno

**CHANCE SUD E MEDITERRANEO,  
MA LA POLITICA E' SEMPRE "STAND BY"**

**39**

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

Economia del Mezzogiorno

**IL SUD NON PUO' PERDERE  
IL MEDITERRANEO**

**42**

Stampa  
Mediaprint Milano

La logistica in Lombardia

**IL SETTORE DECISIVO  
PER LO SVILUPPO DELL'INDUSTRIA**

**45**

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

Primo Piano

**CLS: LA NUOVA FRONTIERA DELLA LOGISTICA  
SOLUZIONI INTEGRATE E AUTOMATIZZATE**

**52**

Primo Piano

**LA MODALITA' CARGO AEREO:  
IN ITALIA, SEMPRE SOTTOVALUTATA**

**54**

**IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA**

**4**

**NEWS**

**8**

**DALLE AZIENDE**

**13**



Brutte notizie giungono dalle banche alle aziende e alle famiglie consumatrici: nei primi mesi di quest'anno i prestiti sono in diminuzione e le sofferenze degli istituti, dopo un periodo di calo, sono "ripartite" (articolo a pag. 4)

Il cargo aereo, pur essendo una modalità di rilievo, specialmente ai fini delle esportazioni italiane, e abbia rappresentato nel 2018, in valore, il 22,5% del nostro export extra Ue, è stato nel nostro paese sempre trascurato (articolo a pag. 54)



Assologistica



organizzano

# 15<sup>a</sup> Edizione del Premio IL LOGISTICO dell'Anno

Convegno  
(ore 9,00 - 13,00)

**ORIZZONTI E SFIDE DELLA LOGISTICA  
DI OGGI E DI QUELLA CHE VERRÀ**

Consegna premi  
(ore 12,30 - 13,00)

**MILANO, 8 NOVEMBRE 2019**

Auditorium Giò Ponti di Assolombarda - Via Pantano 9, Milano

Evento pubblico con obbligo di registrazione  
<http://www.euromerci.it/iscriviti.html>

PER OGNI CHIARIMENTO: tel. 026691567 oppure cell. 331 674 6826

## Banche: calano i prestiti

Dalle banche giungono recenti segnali non rassicuranti per le imprese e per le famiglie. Secondo il rapporto sul credito realizzato dal centro studi di Unimpresa, siamo di fronte a un “costante calo dei prestiti”: in dodici mesi (da febbraio 2018 a febbraio 2019), le erogazioni a favore del settore privato sono calate di 58 miliardi, con un meno 4%. A pesare, in particolare, il crollo delle erogazioni in favore delle aziende, diminuite di oltre 56 miliardi, passando da 733 miliardi a 676 miliardi (meno 7,6%). Per quanto riguarda le famiglie, invece, il credito al consumo (più 8 miliardi) e mutui per le abitazioni (più 4 miliardi) attenuano la discesa degli “impieghi” totali, causata dalla diminuzione dei prestiti personali (meno 14 miliardi). In totale, lo stock di impieghi al settore privato è diminuito di quasi 60 miliardi, passando da 1.362 miliardi a 1.304: in media quasi 5 miliardi al mese tagliati ad aziende e cittadini. In particolare, per quanto riguarda le imprese, i crediti a breve termine (fino a un anno) sono calati di 30,8 miliardi (meno 12,51%), passando da 246,5 miliardi a 215,7 miliardi; sono in calo di 2,8 miliardi (meno 1,73%) i finanziamenti di medio periodo (fino a 5 anni) passati da 165,9 miliardi a 163,1; giù di 22,6 miliardi (meno 7,07%) i prestiti di lunga durata (oltre 5 anni) scesi da 320,8 miliardi a 298,1 miliardi. Questi dati si accompagnano con un'altra tendenza negativa: l'aumento, dopo un periodo di recupero, delle sofferenze bancarie. Nei primi due mesi di quest'anno, rispetto a dicembre 2018, le sofferenze nette sono aumentate di quasi due miliardi di euro. Il totale delle rate non pagate dalle imprese e dalle famiglie è passato in soli due me-



I crediti alle aziende, nel febbraio scorso, rispetto a febbraio 2018, sono calati del 7,6%

### Prestiti a imprese e famiglie

Fonte: Unimpresa

(valori in milioni di euro)



si da 31,8 miliardi a 33,4 miliardi con un incremento superiore al 5%. “Si è di nuovo fermato il motore del credito. Inoltre, il fatto che l’andamento delle sofferenze abbia invertito la tendenza, passando da un calo a un aumento, rappresenta un allarme rosso per l’economia”, ha commentato il vicepresidente di Unimpresa, Claudio Pucci.

**Per quanto riguarda** i prestiti non rimborsati, secondo il rapporto Unimpresa,

sa, all’inizio del 2019 si è verificata quella che Pucci ha definito “un’inversione di tendenza”. Infatti, da febbraio 2018 a febbraio 2019, si è registrato un rilevante calo delle sofferenze lorde, diminuite in totale di 63,4 miliardi (meno 38,76%) da 163,5 miliardi a 100,1 miliardi. Il rapporto tra sofferenze lorde e prestiti, nel periodo, è passato dal 12,01% al 7,68%. Sono calate di 46,3 miliardi (meno 40,74%) le rate non pagate dalle aziende, sce-

# ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE

L'ACADEMY DI ASSOLOGISTICA

CON NOI LA FORMAZIONE È

**PRATICA**

**SMART**

**ECONOMICA**



LA NOSTRA OFFERTA FORMATIVA SI COMPONE DI

**CORSI**

**SEMINARI**

**WORKSHOP**

**CONVEGNI**

VENITE A SCOPRIRLA SU:

<http://culturaeformazione.assologistica.it>

Segreteria organizzativa: tel. 026691567

## Fiducia consumatori e imprese

Fonte: ISTAT

(gen. 2014-giug. 2019, indici mensili e medie mobili a tre mesi, base 2010=100)



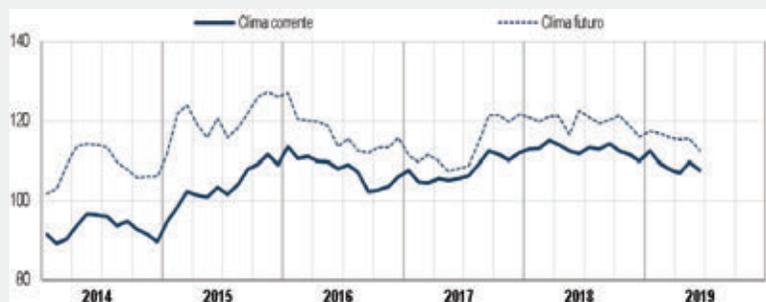
se da 113,8 miliardi a 67,4 miliardi; in diminuzione di 10,7 miliardi (meno 32,59%) anche i crediti deteriorati riconducibili alle famiglie, passati da 32,9 miliardi a 22,1 miliardi. Inoltre, sono calati anche quelli legati alle imprese familiari, scesi da 13,5 miliardi a 8,1 miliardi, in contrazione di 5,4 miliardi (meno 39,93%); sono risultate in diminuzione di 879 milioni



## Fiducia delle famiglie

Fonte: ISTAT

(clima corrente e futuro, gen. 2014-giug. 2019, indici destagionalizzati, base 2010=100)

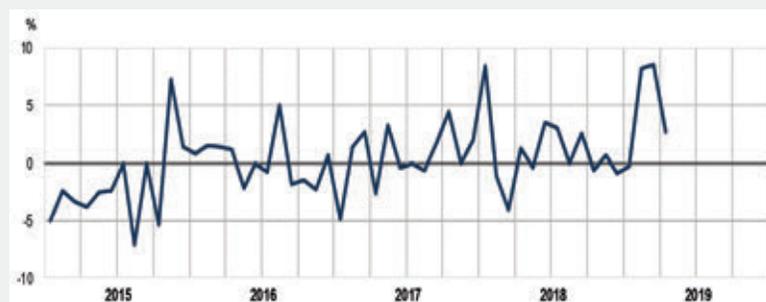


(meno 27,02%) anche le sofferenze della pubblica amministrazione, delle assicurazioni, dei fondi e delle onlus, passate da 3,2 miliardi a 2,3 miliardi. Il totale delle sofferenze nette, ovvero quelle non coperte direttamente da garanzie, è diminuito in un anno di 20,9 miliardi (meno 38,32%) da 54,5 miliardi a 33,6 miliardi. All'inizio del 2019, però, si sta registrando una brusca e rilevante "inversione di tendenza": le sofferenze nette, infatti, sono salite di 1,7 miliardi (più 5,54%) dai 31,8 miliardi di dicembre 2018 ai 33,5 miliardi di gennaio e a 33,6 miliardi di febbraio. Da sottolineare, a proposito di "inversioni di tendenza", che anche il clima di fiducia di imprese e consumatori, dopo la ripresa registrata a maggio scorso, a giugno è tornato a flettere, specialmente nel settore della manifattura.

## Produzione nelle costruzioni

Fonte: ISTAT

(gen. 2015-apr. 2019, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente)



EL PAIS

## Portogallo: il "miracolo" del deficit pubblico

Mario Centeno, ministro delle Finanze portoghese, nonché presidente dell'Eurogruppo, l'organo europeo che riunisce i 19 ministri dell'economia dei paesi

con la moneta unica, ha annunciato un dato che sa del miracoloso: a inizio 2019, il Portogallo ha ridotto il rapporto deficit pubblico/Pil allo 0,5%. Il senso del "miracolo" è dato dal fatto che solo sette/otto anni fa

il rapporto era oltre l'11% e il paese era ridotto sull'orlo della bancarotta. Centeno, che non a torto fu definito dall'ex ministro delle Finanze tedesco Wolfgang Schäuble "il Cristiano Ronaldo dei ministri delle Finanze", ha così commentato il dato: "Il Portogallo è riuscito a conquistare un livello di credibilità che non aveva mai avuto. Per il terzo anno consecutivo abbiamo rispettato gli impegni di bilancio e quindi gli accordi europei sul risanamento dei conti pubblici: è la prima volta che questo avviene". Come è stato raggiunto questo risultato? Centeno, nonostante si sia sempre distinto per essere un duro oppositore della linea "rigorista" di Bruxelles, ha puntato contemporaneamente su due strumenti: una reale revisione della spesa pubblica e un contenimento di prezzi e salari. Quest'ultimo punto è stato determinante per alzare la competitività del paese. Inoltre, sono state sviluppate le innovazioni nel settore della produzione, dato spazio alle costruzioni, è stato incentivato il turismo e le agevolazioni fiscali, ad esempio per alcuni gruppi sociali. La "spending review" ha, però, portato anche a un drastico taglio degli investimenti pubblici. Un elemento, questo, che, insieme alle forti rivendicazioni salariali che si stanno sempre più manifestando in molti settori, come nella sanità, nella scuola e nell'amministrazione della giustizia, potrebbe rappresentare un forte ostacolo alla crescita. Ad esempio, le ferrovie sono in pessime condizioni in termini sia gestionali sia infrastrutturali. Il deterioramento dei beni pubblici potrebbe in futuro rappresentare un problema pesante. ■



# CLASS

Cooperative Logistica Associate



PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI  
SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI

 **CLASS** S.p.A.

Via Idiomi, 3/24 - 20090 Assago (MI)

Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607

[www.class-spa.it](http://www.class-spa.it)

Gruppo FBH

## Sviluppo e cooperazione: impegni al SIL di Barcellona

A Barcellona, nell'ambito del Salone Internazionale della Logistica-SIL, è stata firmata una "dichiarazione" al termine dell'International Trade Summit 2019, svoltosi durante la fiera. Hanno sottoscritto il documento: Pere Navarro, delegato speciale dello Stato al Consorzio della zona franca di Barcellona e presidente del SIL; Galo Molina, presidente della Federazione delle associazioni degli operatori logistici internazionali dell'America latina-



Alacat; Antonio Llobet, presidente della World Association of Authorized Economic Operator; Anwar Zibaoui, general manager dell'Associazione della camere di commercio mediterraneo-Ascame; Mohamed Alzarooni, presidente dell'Organizzazione mondiale delle zone franche. La "dichiarazione" è tesa a favorire la cooperazione e lo sviluppo economico a livello globale. In particolare, impegna i firmatari a "consolidare i naturali vantaggi che presenta il Mediterraneo sulle rotte mondiali"; a raggiungere tutti gli obiettivi per uno sviluppo sostenibile; a garantire una corretta e positiva governance delle zone franche, mantenendone tutti i vantaggi e le "attrattività" che possono offrire per garantirne lo sviluppo; di favorire la realizzazione di tutte le potenzialità che offre l'America latina. Navarro ha così commentato la firma della "dichiarazione": "Siamo partiti dalla convinzione che quello che serve oggi al mondo non sono le 'barriere', ma la costruzione di 'ponti' che mirino alla collaborazione. Per questo motivo, l'obiettivo che ci siamo dati durante il Summit è stato quello di continuare il nostro impegno nella realizzazione di sinergie tra tutte le maggiori organizzazioni e associazioni logistiche per lo sviluppo del commercio globale e di una economia mondiale sempre più integrata, trasparente, innovativa e sostenibile". Il SIL, che si è svolto dal 26 al 29 giugno, ha chiuso i battenti, così come le numerose iniziative che si sono tenute nel suo ambito,

**SIL BARCELONA**  
expo & congress  
26-28 Giugno 2019 //B2B

con un importante successo. Questi alcuni "numeri" del Salone: 710 imprese che hanno partecipato a vario titolo, delle quali il 60% spagnole e il 40% provenienti dall'estero, ossia dai 43 paesi che sono stati presenti; 207 espositori; 283 registrazioni da parte di operatori della comunicazione, tra stampa e altri media; una forte presenza internazionale, grazie alla partecipazione di visitatori provenienti da 79 paesi. Anche i numerosi convegni e le varie iniziative collaterali (come, ad esempio, il Summit di cui abbiamo parlato in precedenza, l'eDeliveri Barcellona, sulle novità introdotte dall'eCommerce nella logistica, il congresso mondiale delle zone franche e le 212 iniziative private) hanno visto una notevole partecipazione con oltre 5.300 partecipanti e 419 speaker internazionali.

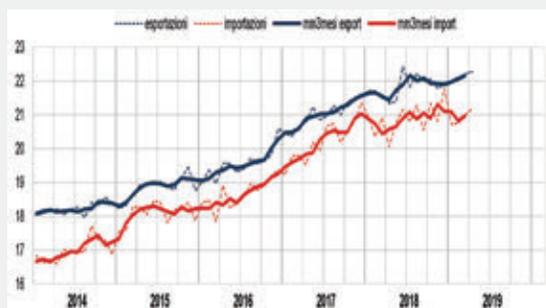
## Il commercio estero cresce ad aprile

L'Istat stima che ad aprile si sia registrata una crescita, rispetto a marzo, per entrambi i flussi commerciali con l'estero, più intensa per le importazioni (più 0,9%) che per le esportazioni (più 0,3%). L'aumento congiunturale dell'export è da ascrivere all'incremento delle vendite sia verso i mercati extra Ue (più 0,4%) sia

### Commercio con l'area UE

Fonte: ISTAT

(gen. 2014-apr. 2019, dati mensili e medie mobili a tre mesi)



verso l'area Ue (più 0,2%). Nel trimestre febbraio-aprile 2019, rispetto al precedente, si registra un contenuto incremento delle esportazioni (più 0,4%) e una diminuzione delle importazioni (meno 1,3%). La crescita stimata per aprile dell'export, rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, è del 5,8%, con aumenti delle vendite sia verso l'area comunitaria (più 5,9%) sia verso i paesi terzi (più 6,7%). Crescono anche le importazioni (più 6,7%).



Nei primi quattro mesi dell'anno in corso, in confronto con lo stesso periodo del 2018, l'export è cresciuto del 2,9% (con un significativo aumento, 7,2%, delle esportazioni di prodotti tessili e dell'abbigliamento, pelli e accessori). Tra i settori che contribuiscono positivamente alla variazione tendenziale dell'export nello scorso mese di aprile, si segnalano con una forte crescita (39,1%) gli articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici, i prodotti alimentari, bevande e tabacco (più 13,3%) e macchinari e apparecchi nca (più 4,8%). Diminuiscono, invece, su base annua gli autoveicoli (meno 10,2%) e i prodotti petroliferi raffinati (meno 12,5%). Su base annua, i paesi che contribuiscono maggiormente all'incremento delle esportazioni sono la Svizzera (più 24,8%), gli Stati Uniti (più 6,1%), la Francia (più 3,9%) e la Germania (più 3,0%) mentre si registra una flessione delle vendite verso la Turchia (meno 15,5%) e i paesi Opec (meno 5,1%). Si stima che ad aprile il surplus commerciale sia diminuito di 101 milioni di euro (passando da 2.985 milioni di aprile 2018 a 2.885 milioni di aprile 2019). Nei primi quattro mesi dell'anno l'avanzo commerciale raggiungerebbe gli 11.027 milioni di euro (24.718 milioni al netto dei prodotti energetici).

## Due nuove grandi navi ro-pax per il Gruppo Moby

È stata firmata dall'armatore Onorato e dal cantiere cinese GSI

di Guangzhou l'intesa per la costruzione di due navi ro-pax che saranno utilizzate dal Gruppo Moby sulla rotta da e per la Sardegna. La cerimonia ufficiale della firma, che ha visto la partecipazione delle principali autorità cinesi e dell'armatore Achille Onorato, ha segnato una vera e propria svolta storica anche, e specialmente, per le caratteristiche delle nuove unità, che assommano tre primati a livello mondiale. Il primo relativo alle loro dimensioni: con una lunghezza fuori tutto di 237 metri per una larghezza di 32 metri e un tonnellaggio lordo di 69.500 tonnellate, ma specialmente con una capacità di trasporto di circa 2500 passeggeri e 1300 auto al seguito le nuove navi saranno le più grandi ro-pax operanti nel mondo. Il secondo relativo all'adozione di dotazioni anti-inquinamento. Le nuove costruzioni non solo prevedono l'installazione di scrubber ibridi di ultima generazione destinati ad abbattere le emissioni: le navi saranno anche LNG ready, ovvero predisposte già al passaggio dal carburante tradizionale al gas naturale. Il terzo primato si riferisce ai cantieri cinesi GSI che, anche se sul progetto degli interni viene man-



tenuto per ora il massimo riserbo, saranno impegnati per la prima volta nella pianificazione e realizzazione di una nave dagli elevatissimi standard per i passeggeri, vero e proprio anello di congiunzione fra i tradizionali ferries e le navi da crociera. In effetti gli spazi interni, nonché le 550 cabine, avranno caratteristiche del tutto simili a quelle delle moderne cruise vessels. La prima nave sarà pronta entro 36 mesi, con keel laying previsto nel giugno 2020 ed entrata in servizio per la stagione di punta del 2022. La seconda nave gemella seguirà a distanza di sei mesi dalla prima. "La firma di oggi ha affermato Achille Onorato, Ceo del Gruppo Moby - segna una tappa essenziale nel piano di potenziamento della flotta. Queste unità, che serviranno la Sardegna, rappresenteranno un volano per l'economia e il turismo dell'isola che ci onoriamo di servire garantendo un servizio sempre migliore, sempre più accessibile e ambientalmente sostenibile". ■

# Venezia: l'arte navale è tornata a casa

Si è chiuso nella magica atmosfera dell'Arsenale il primo Salone nautico con un grande successo di espositori e pubblico.

**S**i è chiuso il Salone nautico di Venezia con estrema soddisfazione degli organizzatori ma anche di chi ha partecipato, espositori e pubblico. Gli

design e nell'architettura della costruzione, recuperando anche le attività tradizionali. In questi giorni Venezia ha risposato il mare. Come amministrazione comunale

L'Arsenale vive: arte con la Biennale e arte navale con il Salone nautico. Una nuova vita che merita in pieno: è un pontile dal passato verso il futuro dell'Adriatico e del



*Il successo del Salone veneziano è dovuto anche alla sua location: lo storico Arsenale*

obiettivi delle premesse, riassunti nello slogan che ha animato la settimana "L'arte navale torna a casa", sono stati raggiunti con piena soddisfazione. Infatti, si può dire che il Salone veneziano, al "primo colpo" sia entrato a pieno titolo nel novero delle più importanti manifestazioni dedicate alla nautica da diporto. Lo ha fatto in primo luogo dimostrando una forte vocazione culturale, come merita il luogo che lo accoglie. I visitatori (si sono superate le 27 mila presenze) sono rimasti stupiti dalle atmosfere e non poteva essere diversamente: l'arte dei Camuffo, la famiglia che dalla fine del '400 ha fondato quello che è universalmente considerato il primo cantiere navale del mondo, si sente vivere ancora, amplificata dallo splendido scenario dell'Arsenale, dal luccichio della laguna, dai colori del tramonto. Il sindaco Luigi Brugnaro ha così sottolineato l'evento: "Venezia è tornata regina dei mari nel senso culturale più aperto possibile. Abbiamo dimostrato le nostre capacità nel

abbiamo già finanziato il Salone per altri due anni. Non vogliamo che questa edizione sia un evento estemporaneo, anzi l'obiettivo che ci siamo posti è che diventi un appuntamento fisso tanto che abbiamo già iniziato a raccogliere le iscrizioni per la prossima edizione. Faremo tesoro degli errori e faremo ancora meglio. Vogliamo avere tutta la filiera, dalle barche piccole a quelle grandi. E nelle prossime edizioni non sarà coinvolto solo l'Arsenale ma sarà tutta la città a mettersi in moto, come ha già iniziato a fare". Il Salone ha posato una prima pietra solida, importante, segnando un totale cambio di passo e di marcia rispetto al passato delle manifestazioni dedicate al diporto che non erano riuscite a uscire dalla dimensione locale. La scelta del Gruppo Ferretti di utilizzare l'Arsenale per la festa inaugurale della nave di 50 metri Riva "Race" e per la presentazione in prima mondiale al pubblico del motoryacht Custom Line 107 sono testimonianze di una fiducia ben riposta.

Mediterraneo. Il Salone è stato un successo importante anche per il settore: la nautica da diporto italiana è un'industria di grande qualità, un ambasciatore del made in Italy, che ha un valore aggiunto di 11,8 miliardi di euro e che ha segnato una crescita dell'8,9% tra il 2015 e il 2018. In particolare, il Veneto è recentemente molto cresciuto: infatti, se la Lombardia con 2,2 miliardi di euro è al primo posto, il Veneto è al secondo con 1,57 miliardi. Quanto agli addetti, il settore a livello nazionale ne coinvolge circa 17.245 nella costruzione; 105.549 nella subfornitura ai cantieri e per la componentistica; 39.870 nelle riparazioni, nel refit e nei servizi; 20.961 nel turismo e commercio. Durante il Salone, nelle diverse sedi dedicate ai convegni, si sono svolti 43 incontri in cui è stato possibile discutere di tutti gli aspetti della navigazione: dall'ambiente alla sostenibilità, allo yacht design. Gli incontri sono stati accompagnati da otto mostre sui temi della nautica, del mare e del trasporto. ■

# Gefco Italia ha rafforzato la partnership con Dealernet

Inaugurato un nuovo magazzino a Udine nell'ambito di un progetto innovativo di distribuzione dei ricambi auto.

**G**efco Italia, filiale del leader nella gestione di supply-chain complesse e primo operatore in Europa per la logistica automotive, ha inaugurato a Udine un nuovo magazzino per la Dealernet, azienda che svolge un importante ruolo nella distribuzione di ricambi per auto in Veneto e Friuli-Venezia Giulia. Le due società avevano già iniziato a collaborare nell'estate del 2017, con l'apertura di un magazzino ricambi a Noventa Padovana. Il progetto operativo della collaborazione è decisamente innovativo: prevede che

no a tre consegne giornaliere. Il nuovo magazzino di Udine ha una superficie di 2.000 mq e gestisce 8.000 codici di ricambi. Grazie al suo posizionamento nel cuore della regione friulana, il nuovo deposito di prossimità servirà specificatamente a presidiare da vicino i dealer/officine della zona, garantendo loro un altissimo livello di servizio e consegne pluri-giornaliere. Il progetto di Udine rafforza il ruolo di Gefco Italia quale fornitore chiave di servizi per la supply chain di Dealernet, dopo l'avviamento della "placca" logistica di Pado-

ti accompagnandoli nel loro sviluppo, rappresentano infatti uno degli ambiti in cui possiamo fare la differenza", ha commentato Fernando Reis Pinto, Country Manager Gefco Italia. "Siamo costantemente impegnati nell'offrire il miglior livello di servizio ai nostri clienti in un settore, quello dei ricambi per auto, in cui la logistica e la distribuzione rappresentano un aspetto di strategica importanza. Per questo ci siamo organizzati rapidamente aprendo due magazzini di prossimità in grado di assicurare rapidità e flessibilità ai nostri 2.200 clienti. La nostra scelta del partner logistico è ricaduta su Gefco, data la sua consolidata specializzazione nel settore automotive e le sue competenze nella gestione di progetti logistici complessi", ha aggiunto Riccardo Gobato, presidente di Dealernet. ■



Immagine dell'interno del nuovo magazzino a Udine

i magazzini dislocati sul territorio (definiti "Placche") ricevono i prodotti direttamente dalla produzione per poi, in base agli ordini ricevuti, consegnare non solo ai concessionari (precedentemente unici distributori di ricambi), ma anche alle officine autorizzate e a quelle indipendenti. Questa organizzazione consente una distribuzione più rapida e capillare dei prodotti, garantendo un miglior livello di servizio e fi-

va; in questo magazzino, di 2.500 mq e 17.000 codici, Gefco Italia gestisce le operazioni di stoccaggio, confezionamento e preparazione degli ordini. "Il progetto realizzato per Dealernet rappresenta per noi la migliore espressione del nostro know how e della capacità di generare valore aggiunto per il cliente. La gestione di flussi logistici complessi e la capacità di rispondere con flessibilità alle esigenze dei clien-

## CHI È GEFCO

L'azienda è leader mondiale nella gestione di supply chain complesse e il leader europeo nella logistica automotive. Grazie a 70 anni di esperienza e 13 mila dipendenti in tutto il mondo, realizza soluzioni logistiche flessibili ed efficienti per rispondere alle esigenze dei propri clienti in tutti i settori industriali. Presente in 47 paesi, con un forte network di partner selezionati, Gefco offre servizi verso 300 destinazioni nel mondo. Nel 2018, il Gruppo ha riportato un fatturato di 4.6 miliardi di euro.

# Aperta la prima stazione di servizio a GNL alle porte di Milano

L'impianto, situato ad Agrate Brianza nei pressi del casello dell'A4, la Milano-Venezia, rappresenta un passo avanti nel rafforzamento della rete di stazioni di rifornimento a GNL nel nostro paese.

Liquigas, azienda leader nella distribuzione di GPL e GNL, ed Ekopoint, realtà attiva nella distribuzione di combustibili eco sostenibili, GPL, GNL, metano ed energia elettrica per autotrazione, hanno inaugurato la prima stazione di servizio a GNL per mezzi pesanti e leggeri in prossimità di Milano, nel comune di Agrate Brianza, in provincia di Monza e Brianza. L'impianto di rifornimento è situato in un'area a forte vocazione industriale e logistica nei pressi del casello dell'Autostrada A4 di Agrate Brianza, sulla direttrice che collega Milano a Trieste. La stazione di servizio di Ekopoint è costituita da un serbatoio di stoccaggio da 60 mc verticale, da un erogatore di GNL per il rifornimento dei mezzi pesanti e da due erogatori di GNC-L per il rifornimento di mezzi leggeri e autovetture. Questa inaugurazione, che porta a oltre 40 il numero di stazioni di servizio che erogano GNL in Italia, favorisce l'ulteriore diffusione su scala nazionale di questo carburante in grado di assicurare efficienza, concorrenzialità di prezzo e maggiore sostenibilità rispetto alle fonti tradizionalmente impiegate nell'auto-transporto. Il GNL infatti presenta emissioni di CO2 e polveri sottili nettamente inferiori rispetto ai combustibili tradizionalmente utilizzati. In occasione dell'inaugurazione l'Iveco ha effettuato la dimostrazione del rifornimento di un automezzo Stralis NP 460 alimentato a GNL con autonomia fino a 1.600 km, illustrando la facilità e sicurezza del

processo, oltre ai benefici per i trasportatori derivanti dall'impegno di questo carburante. "Con il nuovo impianto di Agrate Brianza portiamo a otto il numero di stazioni di servizio a GNL da noi rifornite, private o aperte al pubblico. Altre 5 stazioni di servizio sono in fase avanzata di realizzazione e saranno aperte entro la fine del 2019, mentre importanti progetti sono in fase di valutazione. Un dato tangibile che dimostra il nostro impegno nel creare le condizioni a favore della massima diffusione di un combustibile che rappresenta il futuro dell'autotrazione pesante sostenibile", ha commentato Massimiliano Naso, responsabile vendite Italia grandi clienti e GNL di Liquigas. "Siamo convinti che il futuro della mobilità passi dalle energie pulite: è il mercato a dirci che ormai si consumano sempre meno carburanti tradizionali e sempre più energia pulita. Per questo nella nuova stazione di servizio di Agrate Brianza abbiamo deciso di puntare su combustibili a basso impatto ambientale, sicuri di poter rispondere efficacemente alle esigenze di tutti trasportatori interessati a percorrere le distanze in modo più responsabile", ha sottolineato Stefano Cantarelli di Ekopoint. Fabrizio Buffa, gas business development manager del mercato Italia di Iveco, ha aggiunto: "Per la prima volta nella storia economica globale un nuovo carburante si diffonde simultaneamente in tutti i continenti. Gli sforzi e gli investimenti che Iveco ha iniziato a



Con l'inaugurazione di Agrate Brianza, sale a 40 il numero delle stazioni GNL aperte in Italia

concentrare, anche quando parlare di gas naturale per i veicoli industriali - e per le missioni a lungo raggio - pareva un mero esercizio utopistico, hanno confermato la lungimiranza della nostra visione e oggi continuano a confermare che ci trovavamo sulla strada giusta. La domanda di mezzi che impiegano tale tecnologia per la loro alimentazione è in continua crescita e Iveco, con più di 650 unità (a LNG) immatricolate da inizio anno nel solo mercato nazionale, è decisa a mantenere la propria leadership, continuando a investire nello sviluppo della sua intera gamma di veicoli a metano, ancor più oggi, che anche governi e istituzioni hanno iniziato a riconoscere l'importanza strategica e il valore di questo carburante, pulito e conveniente, nella realizzazione di un trasporto davvero sostenibile". ■

## BCube acquista la maggioranza di Zeroquattro Logistica

BCube, uno dei principali operatori internazionali di logistica integrata, ha acquisito la maggioranza del capitale di Zeroquattro Logistica, società specializzata nella gestione delle attività logistiche di prodotti agroalimentari freschi a temperatura controllata. Zeroquattro Logisti-

*La sede di BCube a Casale Monferrato, Alessandria*



ca faceva parte del Gruppo Granarolo. Questo traguardo rafforza il percorso di crescita di BCube nel settore Food&Beverage, già intrapreso da tempo, e accelerato nel 2015 grazie proprio all'ingresso nel capitale di Zeroquattro Logistica. L'operazione di passare in maggioranza nel capitale della società, fortemente voluta dalla proprietà BCube, ha avuto un importante impatto sull'intero settore, con l'intervento di un player altamente competente, caratterizzato da una strategica presenza internazionale e contraddistinto dal proprio solido know how in ambito di logistica integrata, sviluppato in oltre 70 anni di esperienza. "L'obiettivo di BCube è quello di consolidare la propria posizione nel settore, attraverso un aumento delle competenze e l'ampliamento dell'offerta di soluzioni e servizi. In questo senso, il passaggio in maggioranza in Zeroquattro Logistica, già programmato nel 2015, rappresenta, oltre che un importante investimento, un elemento fondamentale della nostra strategia di crescita. L'estensione dell'operazione sulla Calabria, deliberata recentemente, si è presentata come un'ulteriore opportunità che permetterà a Zeroquattro Logistica di diventare l'unico operatore sul mercato nazionale a poter disporre di un network diretto a temperatura con-

trollata", ha sottolineato Luigi Bonzano, vicepresidente di BCube.

"L'operazione, in linea con la strategia industriale di Granarolo, consentirà al Gruppo di concentrarsi maggiormente sui piani di sviluppo in Italia e all'estero che prevedono una forte spinta verso l'innovazione e un rinnovato impegno in termini di sostenibilità a 360° della filiera", ha dichiarato Gianpiero Calzolari, presidente del Gruppo. Bcube, grazie a quasi 70 anni di esperienza acquisita in vari settori industriali e nei vari mercati, è in grado di sviluppare soluzioni su misura per soddisfare al meglio le specifiche necessità del cliente. Un approccio altamente innovativo, la forte presenza internazionale e il carattere di azienda di proprietà familiare sono i punti di forza che la distinguono da altri operatori e la rendono il partner logistico ideale per l'industria.

## La squadra di Sifte Berti vince la Logistic Cup

Si è conclusa la seconda edizione della Logistic Cup, il primo torneo di calcio a 5 riservato agli operatori logistici, organizzato da World Capital, patrocinato da Asso-logistica Cultura e Formazione, Alis e Fedespedi, sponsorizzato da Trilux Italia e Forum Retail, con la partnership di Nomisma e di MIP Graduate School of Business del Politecnico di Milano e con la media partnership di Euromerci, Il Giornale della Logistica, Logistica, Logisti-



ca Management, Logistica Efficiente, Logisticamente e Muletti Dappertutto. Il Tennis Calcetto Barona di via Ovada a Milano ha ospitato le dodici squadre in gara: Clo Servizi Logistici, Ceva Logistics, Planzer Trasporti, CD Group, Gls Italy, Innocenti Depositi, Multilogistics, Number1 Logistics Group, Dhl Supply Chain, Sifte Berti, >

Stef Italia, Osservatorio Contract Logistics “Gino Marchet” del Politecnico di Milano. Tutti i giocatori hanno affrontato con energia e sana competitività i vari match, fino ad arrivare all’emozionante finale che si è disputata tra i team dell’Osservatorio Contract Logistics “Gino Marchet” e di Sifte Berti. Goal dopo goal, ad alzare l’ambita coppa è stata quest’ultima squadra, acclamata in grande festa dalla propria tifoseria e dai presenti. A seguire, quindi, il team dell’Osservatorio Contract Logistics “Gino Marchet”, al 3° posto Clo Servizi Logistici, mentre al 4° posto si è classificata la squadra di Number1 Logistics Group. Come miglior giocatore della finale è stato premiato Landonio della Sifte, mentre Zuzzaro dell’Osservatorio Contract Logistics è stato premiato come miglior giocatore dell’evento e capocannoniere, infine il miglior portiere è stato Rigorni di Dhl Supply Chain. Allegria e grinta hanno contraddistinto l’intera serata, durante la quale è stata anche organizzata un’estrazione di premi con in palio delle gift card Decathlon e alcuni gadget sportivi. Infine, ad aggiudicarsi l’avvincente titolo di “Squadra più Social” è stato il team di Stef la cui foto di squadra ha collezionato il numero più alto di like. “Siamo davvero felici del risultato ottenuto, lo spirito di partecipazione dei presenti è stato estremamente coinvolgente. La Logistic Cup rappresenta un momento di svago, ma soprattutto una grande occasione di contatto tra operatori logistici e non solo”, ha sottolineato il promotore della Logistic Cup Andrea Faini, Ceo di World Capital, al termine dell’evento.

## Ricerca Ricoh sul gap generazionale nelle aziende

Dalla ricerca Ricoh “Workforce United” emerge che nelle aziende gli elementi che accomunano le differenti generazioni superano quelli che le dividono. Oggi ha ancora senso suddividere i dipendenti sulla base delle generazioni di appartenenza? Per rispondere a questa domanda la società Ricoh ha commissionato a Coleman Parkes una ricerca che ha coinvolto oltre 4.500 dipendenti in tutta Europa. Lo studio ha messo in evidenza come le differenti generazioni in azienda abbiano aspettative e obiettivi comuni. Ad esempio, i dipendenti di ogni età chiedono alla propria azienda di operare secondo i più elevati standard etici e morali. In particolare, la maggior



parte dei dipendenti di tutte le generazioni (64%) concorda sul fatto che la sostenibilità debba costituire una priorità assoluta anche nello sviluppo di nuovi prodotti e servizi. Un altro aspetto che funge da collante è quello dell’innovazione: il 73% degli intervistati è fiducioso nella propria capacità di utilizzare le nuove tecnologie. Inoltre, il 63% concorda sul fatto che l’innovazione IT li aiuti a lavorare in modo più efficiente e il 69% sottolinea come le aziende migliori siano quelle che investono in tecnologie digitali. Tra gli altri risultati della ricerca: il 63% del campione ritiene che il modo di lavorare cambierà radicalmente nei prossimi 5-10 anni; il 64% dei dipendenti sposa pienamente i valori e i principi della propria azienda; i dipendenti si sentono coinvolti nell’ambiente di lavoro, con una media del 59% di tutte le generazioni convinta che tale ambiente contribuisca in maniera significativa a definirli come individui; il 70% dei dipendenti di tutte le età vorrebbe migliorare le proprie competenze nel corso della propria carriera lavorativa. David Mills, Ceo di Ricoh Europe, ha commentato: “Non sono solo le generazioni più giovani a chiedere alle aziende di agire in modo sostenibile e responsabile. Per un’impresa ciò significa rispettare l’ambiente, le persone e la società in cui opera. Ricoh ha definito una precisa strategia per la sostenibilità con obiettivi in linea con i Sustainable Development Goals delle Nazioni Unite. Entro il 2050, ad esempio, vogliamo azzerare le nostre emissioni di CO2. In quanto leader di mercato abbiamo il dovere di contribuire alla realizzazione di una strategia globale a favore di uno sviluppo che sia davvero sostenibile”. Ricoh, con sede principale a Tokio, è presente in oltre 200 paesi e nell’anno fiscale 2019, conclusosi a marzo, ha fatturato globalmente circa 18,1 miliardi di dollari. La società of-

fre servizi e soluzioni innovative per il Digital Workplace consentendo alle persone di lavorare in modo più smart e da oltre 80 anni contribuisce alla trasformazione degli ambienti di lavoro.

## Si estende la collaborazione Coop Italia-Chep

Coop Italia, consorzio delle cooperative di consumatori che gestiscono la più grande catena di supermercati in Italia, intende aumentare il numero dei fornitori che utilizzano pallet gestiti tramite il servizio di pooling, approfittando delle relative soluzioni e dei vantaggi per l'intera supply chain. A tale proposito, Theo Ricoveri, il logistics development and supply chain manager dell'azienda, ha dichiarato: "Al momento stiamo sviluppando un programma con il supporto di Chep, specialista delle soluzioni di supply chain, con l'obiettivo di aumentare l'utilizzo del pallet pooling da parte dei nostri fornitori di prodotti a marchio Coop. Il sistema di pooling di Chep ha portato numerosi benefici in tutta la filiera. L'obiettivo del servizio di pallet pooling consiste nell'ottimizzare e nel semplificare l'intero processo logistico. Garantisce



una maggiore efficienza della supply chain, risparmi in ogni sua fase e attrezzature sempre di buona qualità, che agevolano la movimentazione, migliorano la protezione dei prodotti e riducono i rischi per i lavoratori. Seguendo questo programma, ci aspettiamo che la quantità complessiva di pallet Chep nella nostra rete si rafforzerà e

consoliderà sensibilmente nei prossimi anni". Efficienza e sostenibilità sono priorità assolute sia per Coop Italia che per Chep. Gli sforzi congiunti di entrambe le aziende a favore della sostenibilità, soprattutto in termini di trasporto collaborativo, ha consentito loro di ottenere il premio Logistico dell'Anno 2017. Ricoveri ha aggiunto: "Chep ha un ruolo molto importante nella nostra gestione logistica, consentendo di superare l'interscambio di pallet bianchi per le consegne all'estero e riducendo la complessità della gestione. Chep collabora con noi per aiutarci a gestire meglio le nostre attività grazie alla sua rete globale e all'eccellenza del suo servizio clienti". La collaborazione tra Chep e il consorzio delle cooperative è iniziata nel 2009 e si fonda su valori condivisi da entrambe le aziende: sostenibilità, efficienza e innovazione.



## Firmata nuova partnership tra Geodis e Ubisoft

E' stato firmato un accordo triennale di collaborazione logistica tra Geodis e Ubisoft, gruppo francese leader in tutto il mondo nella produzione, pubblicazione e distribuzione di software d'intrattenimento interattivo in continua crescita grazie a una gamma di prodotti di successo. Ubisoft, con questa intesa, ha affidato alla divisione Contract Logistics di Geodis lo sviluppo della propria logistica, finalizzata alla distribuzione dei prodotti sul territorio italiano. In un progetto realizzato ad hoc, Geodis ha integrato per il cliente tutte le diverse attività: dalla gestione del magazzino e dei flussi operativi inbound e outbound all'ottimizzazione dei processi attraverso nuove soluzioni >

IT, grazie al proprio sistema WMS, con una piattaforma unica di comunicazione per il monitoraggio, la condivisione e la sincronizzazione dei dati con la controparte. Un'eccellenza tra i sistemi IT di ultima generazione, che raccoglie globalmente più di sette milioni di messaggi al mese. L'obiettivo principale è quello di dare all'intera supply chain di Ubisoft una nuova impronta di efficienza e standardizzazione: dal deposito allo smistamento, dalle spedizioni al trasporto, fino all'etichettatura per gruppi e al controllo dei prodotti, con un sensibile risparmio in termini di tempo nell'evasione degli ordini e di consegna, nonché specifiche personalizzazioni per quanto attiene le modalità di preparazione dei colli e della consegna per soddisfare l'esigenza di alcuni clienti finali. Questa partnership è frutto di una collaborazione cross-country, già consolidata in Francia e nata dalla necessità di coordinare in modo adeguato le diverse appartenenze alle categorie di prodotto, prestando particolare attenzione anche all'aggiornamento dei database e alle procedure di spedizione. Ubisoft è presente nel mondo con venticinque studi principali, in diciassette paesi. Tra le città con le sedi di maggiore rilievo vi sono Parigi, Milano, Montreal, Toronto e San Francisco. "La peculiarità di questa nuova collaborazione logistica consiste nell'offrire al cliente la continuità dei nostri servizi in Italia, dopo l'ottima performance già svolta dai nostri colleghi francesi. Un'opportunità per sviluppare soluzioni integrate che siano in grado di sostenere le diverse aree business dei nostri clienti, prendendo in carico necessità particolari e realizzando efficienti sistemi personalizzati", ha affermato Francesco Cazzaniga, presidente e amministratore delegato di Geodis in Italia.

## Il porto di Trieste sempre più "porta" per l'Europa

Cresce sempre più il ruolo strategico del porto di Trieste nello scacchiere portuale, commerciale e logistico europeo e internazionale. L'Autorità di sistema ha partecipato presso la Regione Friuli Venezia Giulia alla sottoscrizione di un contratto di compravendita tra il governo ungherese e i due soggetti privati Teseco e Seastock, primo passo per la realizzazione di un terminal multipurpose nella zona di Noghère, comune di Muggia a 12 chilometri a est di Trieste, nei pressi del confine. L'investimento complessivo, che comprende



Zeno D'Agostino, a sinistra, con il ministro degli Esteri ungherese Péter Szijjártó durante un sopralluogo via mare all'area di Noghère interessata al terminal

l'acquisto, la messa in sicurezza ambientale dell'area e lo sviluppo del progetto, è stimato in circa 100 milioni di euro. L'accordo, siglato alla presenza del vicepresidente del consiglio Matteo Salvini, del ministro ungherese degli Affari esteri e del Commercio Péter Szijjártó, del presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga e del presidente dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino, posizionerà l'area portuale triestina sempre più come hub strategico d'Europa, "porta" marittima e logistica dell'Europa continentale. Negli ultimi tre anni, infatti, lo scalo giuliano, grazie alle connessioni ferroviarie merci, è diventato punto di riferimento essenziale per importanti catene logistiche da e verso l'Ungheria (quale, ad esempio, quella dell'automotive) con 14 coppie di treni a settimana tra Trieste e Budapest. "L'accordo siglato rappresenta il compimento di un lavoro durissimo, iniziato nell'autunno del 2017 e per cui ringrazio sentitamente l'ambasciata italiana a Budapest, guidata dall'ambasciatore Massimo Rustico, la Regione Friuli Venezia Giulia e lo staff dell'Autorità portuale. Al contempo, è solo l'inizio di una fase più concreta di sviluppo, un grande risultato per il porto, la Regione e l'intero sistema Italia", ha dichiarato D'Agostino, che ha così concluso: "Il regime di porto franco ha avuto un ruolo essenziale nel convincere l'Ungheria, che è uno dei mercati più dinamici con cui stiamo dialogando. Questo investimento riguarda attività ad altissimo valore aggiunto e apre a una nuova visione del porto di Trieste come area di interesse per gli investimenti di partner europei". L'area interessata dall'accordo è caratterizzata da una banchina con un pescaggio di 13 metri e sarà destinata in prevalenza al commercio estero ungherese. Comprensivo di un'ampia area logistica di retro-banchina adatta allo stoccaggio e alla manipolazione delle merci, il sito oggetto di compravendita offrirà anche un'occasione di sviluppo per tutti i traffici portuali. ■

# L'Europa vuole "veicoli puliti"

di **Marco Lenti\***

**I**l Consiglio dell'Unione europea ha adottato il 13 giugno 2019 un nuovo regolamento che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi. La commissione aveva presentato la proposta relativa al nuovo regolamento nel maggio 2018, su cui il parlamento europeo e il Consiglio hanno raggiunto un accordo politico il 19 febbraio 2019. Le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti, compresi autocarri, autobus e pullman, costituiscono circa il 6% delle emissioni totali di CO<sub>2</sub> nell'Unione europea e il 27% delle emissioni totali di CO<sub>2</sub> derivanti dal trasporto su gomma. Nel giugno 2018, il Consiglio ha adottato norme sul monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, come anche sul consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi.

*I nuovi autocarri dovranno limitare le proprie emissioni di CO<sub>2</sub>, in media, del 15% rispetto ai livelli del 2019 tra il 2025 e il 2029*



**Le norme adottate** dispongono che i nuovi autocarri dovranno limitare le proprie emissioni di CO<sub>2</sub>, in media, del 15% rispetto ai livelli del 2019 tra il 2025 e il 2029, mentre dal 2030 tali emissioni dovrebbero essere ridotte, in media, del 30%. In caso di mancato rispetto di tali obiettivi, i produttori di autocarri riceveranno una sanzione pecuniaria sotto forma di indennità per emissioni in eccesso. Sono altresì previste misure specifiche che garantiranno la disponibilità di dati affidabili, ottenuti attraverso dispositivi a bordo che monitorano il consumo effettivo di carburante e di energia dei veicoli pesanti. Il regolamento si aggiun-

ge alla nuova direttiva adottata nella medesima data dal Consiglio dell'Unione europea in materia di veicoli a zero e a basse emissioni negli appalti pubblici, volta alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico. Con tale nuova direttiva è prevista l'introduzione di obiettivi minimi in materia di appalti a livello nazionale per veicoli leggeri (autovetture e furgoni) e veicoli pesanti (autocarri e autobus) puliti, che mirano a migliorare la certezza del mercato, a stimolare l'innovazione e a promuovere la competitività globale dell'industria europea. Innovando rispetto alle previgenti norme dell'Unione sulla promozione dei veicoli puliti negli appalti pubblici, risalenti al 2009, la nuova direttiva amplia il campo di applicazione delle norme per quanto concerne le pratiche di appalto contemplate. Inoltre, le nuove regole si

applicheranno anche a una più vasta gamma di servizi, compresi quelli di trasporto pubblico terrestre, quelli speciali di trasporto passeggeri, quelli di raccolta di rifiuti e quelli di consegna postale e dei pacchi.

**Il testo adottato include** una nuova definizione di "veicolo pulito", che si basa per i veicoli leggeri sulle norme in materia di emissioni di CO<sub>2</sub>, con una soglia di emissioni di CO<sub>2</sub> pari a zero a partire dal 2026, e per i veicoli pesanti sull'uso di combustibili alternativi. Inoltre, sono previsti obiettivi secondari per gli autobus a emissioni zero. In questo modo, i veicoli puliti potranno contribuire alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti atmosferici, aiutando l'Unione a onorare gli impegni assunti nel quadro dell'accordo di Parigi e indirizzandola verso uno dei suoi obiettivi primari, ossia essere un leader mondiale in materia di de-

carbonizzazione. Entrambe le norme entreranno in vigore 20 giorni dopo la loro pubblicazione sulla gazzetta ufficiale dell'Unione europea, con termine di 24 mesi per il recepimento della direttiva da parte degli Stati membri. ■

**\* 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

# Il procedimento di ingiunzione di

di **Alessio Totaro** e **Francesco Mascolo\***

**I**l celere ed efficace recupero dei crediti è un tema che riveste un'importanza primaria per gli operatori economici dell'Unione europea. Del resto, è fatto notorio che il ritardo nei pagamenti rappresenti una delle principali cause di impasse per le aziende, in particolare per le piccole e medie imprese che incontrano delle serie difficoltà ad avviare qualsivoglia programma di rinnovamento e/o di sviluppo in mancanza di risorse economiche concretamente disponibili. Per far fronte alle esigenze di celerità e certezza del recupero dei crediti l'Unione europea ha introdotto l'Ingiunzione di Pagamento Europea (IPE), uno strumento che consente ai cittadini europei di ottenere in tempi rapidi il pagamento di crediti pecuniari non contestati vantati nei confronti di soggetti

ci poteri. Parimenti, è inutilizzabile per le controversie aventi ad oggetto il regime patrimoniali tra coniugi, i testamenti e le successioni, o che riguardino fallimenti, concordati e altre procedure analoghe, nonché relative a crediti derivanti da obbligazioni non contrattuali. Si tratta di un procedimento particolarmente semplificato, basato su moduli standard (il cui utilizzo, però, non è obbligatorio) disponibili online sul portale europeo della giustizia elettronica. In particolare, il creditore, compilando il modulo denominato "A", può richiedere l'emissione dell'ingiunzione di pagamento europea all'organo giudiziario competente, attraverso la mera indicazione della fattispecie costitutiva del credito transfrontaliero e una semplice descrizione delle relative prove a sostegno. Così, il giudice, limitandosi ad una verifica di non manifesta

infondatezza della domanda, emana un provvedimento ingiuntivo che, in assenza di opposizione da parte del debitore ingiunto entro trenta giorni dall'avvenuta notifica, costituisce, di per sé, titolo esecutivo europeo. In buona sostanza, l'ingiunzione una volta divenuta esecutiva è riconosciuta ed eseguita nello Stato membro interessato senza che sia necessaria un'ulteriore dichiarazione di esecutività e senza che sia possibile opporsi al suo riconoscimento. Al soggetto colpito dall'IPE che non si sia tempestivamente opposto, infatti, non resta che chiedere al giudice di rendere nullo il provvedimento ingiuntivo fornendo la difficile prova di non essere venuto a conoscenza del procedimento o che sia stato impossibilitato a opporsi per causa di forza maggiore o, ancora, che il giudice sia incorso in un palese errore di valutazione nell'esaminare la domanda del creditore. Se, all'opposto, il debitore ingiunto presenta istanza di opposizione

nei termini (utilizzando il modulo denominato "F"), si apre un apposito procedimento con il quale il debitore potrà contestare dinanzi all'autorità giudiziaria che ha disposto l'IPE la richiesta avanzata dal creditore.

**Sul punto, una recente** sentenza delle sezioni unite della Cassazione (n. 2840/2019) ha fatto chiarezza proprio in merito alla disciplina processuale da adottare a seguito dell'opposizione all'IPE emessa dal giudice italiano. Nel caso di specie, il ricorso assegnato alle sezioni unite riguardava un'opposizione presentata da una società tedesca avverso l'IPE emanata nei suoi confronti dal tribunale di Torino in

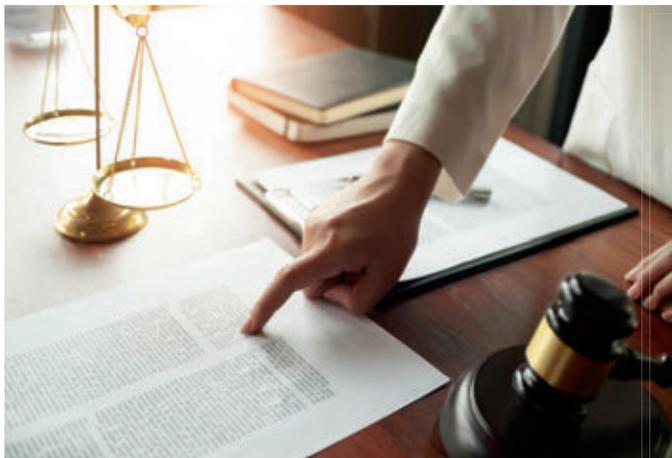


*Il recupero dei crediti è un argomento fondamentale per la vita quotidiana delle aziende, spesso anche per la loro sopravvivenza*

residenti in un altro Stato membro dell'Unione europea (ad eccezione della Danimarca). Occorre precisare che tale istituto rappresenta, ad ogni modo, un mezzo supplementare e facoltativo per il creditore, che rimane libero di avvalersi delle procedure previste dal diritto nazionale (come ad esempio il normale decreto ingiuntivo nel caso dell'Italia).

**L'ingiunzione di pagamento** europea si applica alle controversie civili e commerciali, eccezion fatta per le vertenze in materia fiscale, doganale, amministrativa e di responsabilità di uno Stato per atti o omissioni nell'esercizio di pubblici

# pagamento europea



*L'ingiunzione di pagamento europea consiste in un procedimento particolarmente semplificato, basato su moduli standard disponibili online sul portale europeo della giustizia elettronica*

favore di una società italiana. La Corte - chiamata a pronunciarsi sull'eccezione di difetto di giurisdizione avanzata dalla



*La Cassazione è recentemente intervenuta sul tema, facendo chiarezza in merito alla disciplina processuale da adottare in caso di opposizione all'ingiunzione*

ricorrente società tedesca - ha colto l'occasione per far luce sulla portata dell'art. 17 del Regolamento succitato, il quale prevede che, in conseguenza dell'opposizione all'IPE, "il procedimento prosegue dinanzi ai giudici competenti dello Stato membro d'origine applicando le norme di procedura civile ordinaria". Di fatti, la norma, proprio con riguardo

all'interpretazione del concetto di "procedura civile ordinaria", negli ultimi anni ha prodotto differenti soluzioni applicative da parte dei giudici italiani. In merito, la Cassazione ha evidenziato che la normativa comunitaria conferisce a ciascuno Stato membro il potere di individuare, tra le varie forme procedurali ordinarie previste dall'ordinamento interno, quale schema processuale adottare per il procedimento di opposizione all'IPE. Tuttavia, sino ad oggi, il legislatore italiano non ha preso alcuna posizione in tal senso.

Così, al fine di colmare tale lacuna legislativa, la Corte con la sentenza in oggetto ha sancito il principio secondo cui il giudice italiano che ha emesso l'IPE, a seguito dell'opposizione, deve invitare il creditore ad esercitare l'azione secondo la procedura civile ordinaria che ritiene più idonea per far valere il proprio diritto.

Pertanto, il creditore esercitando l'azione, provoca la normale prosecuzione del procedimento di IPE, mentre la sua inerzia ne provocherà l'estinzione. Parimenti, la posizione della Cassazione assicura che al debitore ingiunto sia garantito il massimo livello di tutela processuale previsto nel nostro ordinamento.

**L'auspicio è che l'opera** chiarificatrice attuata dalla Cassazione si riveli un serio incentivo al ricorso - sin ora limitato - all'ingiunzione di pagamento europea per la risoluzione delle controversie di natura transfrontaliera di recupero dei crediti.

Tuttavia, al medesimo scopo, pare quantomeno opportuno modificare il sistema di deposito della domanda di IPE, consentendo al creditore di presentare il ricorso non solo in forma cartacea ma anche mediante modalità elettronica, così da abbattere gli ingenti costi che il creditore è chiamato ad affrontare per l'invio della documentazione ogniqualvolta la competenza del procedimento sia in capo al giudice di un altro Stato membro. ■

**\* Studio Legale LS**

Milano - Bologna - Roma

Tel. 051232495

e-mail: a.totaro@lslex.com

www.lslex.com

# Operatori: sempre meno tutele

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

**L**a schizofrenia del legislatore in materia penale non accenna a dare segni di miglioramento. Questa volta a essere colpiti sono gli operatori del settore import-export e, purtroppo, per mano della stessa Unione europea. Con la legge n. 3 maggio 2019 n. 37, in attuazione della legge europea 2018, il legislatore ha notevolmente ampliato la sfera di incisività dei poteri in capo all'agenzia delle dogane, revisionando la disciplina dell'accertamento doganale. L'articolo 12 modifica infatti l'art. 84 del Tuld in materia di prescrizione dei diritti doganali. Ciò - si legge nella nota dell'11 giugno 2019 n. 7423/RU dell'agenzia delle dogane - al fine di uniformare i termini ivi previsti alle disposizioni del Codice doganale dell'Unione, in

particolare nei seguenti termini. L'azione di recupero dei crediti doganali - in quanto correlati a fattispecie di reato - era attivabile eccezionalmente anche dopo il termine di tre anni dall'insorgenza dell'obbligazione, qualora tuttavia entro tale termine - il triennio - fosse stata trasmessa una notizia criminis alla Procura procedente. Sul punto, la giurisprudenza di legittimità ha specificato come i termini entro cui è possibile irrogare un atto di contestazione del pagamento abbiano natura prescrizione (ordinariamente i diritti di credito si prescrivono nel termine di 5 anni) e non decadenziale e, inoltre, la proroga del termine opera nei predetti casi anche indipendentemente dall'esito del processo penale. Tanto premesso, sono facilmente intuibili le conseguenze deleterie di tale previsione in capo tanto al contribuente quanto all'intermediario doganale.



*A peggiorare le "difese" degli operatori in termini legali si è messa anche l'Unione europea*

particolare in riferimento alle obbligazioni doganali correlate alla commissione di fatti perseguibili penalmente. Il nuovo comma 2 dell'art. 84 Tuld ora prevede che il termine per la notifica al contribuente dell'obbligazione doganale in presenza di reato sia pari a sette anni, quando, in precedenza, veniva fissato il medesimo termine in tre anni, con un'eccezione di cui si dirà di seguito. Ma vi è di più: il terzo comma del medesimo articolo prevede infine l'efficacia retroattiva di tale disposizione concernente i termini prescrizionali a tutte le obbligazioni doganali insorte a partire dal 1 maggio 2016, data di entrata in vigore del CDU.

**C'è da osservare** che la disciplina previgente era ar-

teleggiata nei seguenti termini. L'azione di recupero dei crediti doganali - in quanto correlati a fattispecie di reato - era attivabile eccezionalmente anche dopo il termine di tre anni dall'insorgenza dell'obbligazione, qualora tuttavia entro tale termine - il triennio - fosse stata trasmessa una notizia criminis alla Procura procedente. Sul punto, la giurisprudenza di legittimità ha specificato come i termini entro cui è possibile irrogare un atto di contestazione del pagamento abbiano natura prescrizione (ordinariamente i diritti di credito si prescrivono nel termine di 5 anni) e non decadenziale e, inoltre, la proroga del termine opera nei predetti casi anche indipendentemente dall'esito del processo penale. Tanto premesso, sono facilmente intuibili le conseguenze deleterie di tale previsione in capo tanto al contribuente quanto all'intermediario doganale. Anzitutto si sottolinea la contraddittorietà della disposizione del terzo comma, posto che, nei riguardi di operazioni eseguite in data precedente a quella di entrata in vigore della disciplina, si dovrebbe presumere che tutta la documentazione inerente all'operazione "incriminata" sia stata regolarmente tenuta dall'operatore e dallo spedizioniere, con tutte le incertezze del caso. In più, altro problema non di secondaria importanza, è l'uso potenzialmente strumentale delle notizie di reato - in seguito archiviate - al fine di "forzare" il recupero del credito in spregio all'intervenuta scadenza del termine utile per esercitare il diritto di credito medesimo.

**La nuova normativa** infatti non risolve in alcun modo - anzi, forse aggrava ulteriormente - le frequenti ipotesi in cui la notizia di reato intervenga entro il termine utile e venga successivamente archiviata. Ammettere che una notizia di reato rivelatasi poi infondata possa comunque legittimare un accertamento che eccezionalmente si inserisce in un termine più lungo di quello ordinario equivale ad avallare prassi potenzialmente deleterie che possono portare l'ente che trasmette la notizia di reato in maniera del tutto pretestuosa. In consimili ipotesi, infatti, con l'intervento della sopraddetta modifica legislativa il termine di accertamento, da tre anni, aumenta fino a sette. Si tratta evidentemente di un pesante vulnus di tutela per il contribuente. ■



Associazione nazionale delle imprese logistiche, dei magazzini generali e frigoriferi, dei terminalisti portuali, interportuali e aeroportuali

**LA REALE RISPOSTA  
A TUTTE LE VOSTRE  
ESIGENZE DI LOGISTICA**

T. 02 6691567  
www.assolistica.it



CULTURA  
FORMAZIONE  
Assolistica

**LA DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA  
CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA"**  
con corsi, seminari, workshop e convegni

T. 02 66989866  
www.assolisticaculturaeformazione.com

## I nostri partner



www.easydent.com  
800 200 510  
ClinicheEasyDent

Linde Material Handling  
*Linde*

Via Forlanini 42 - Arcore (MB)  
Tel 03962705.1 r.a.  
Fax 0396270550  
meregalli@mere.it  
www.meregallisrl.it

## Ultimissime



**Voucher digitalizzazione, via  
alle domande dal 30/1/2018**

08/01/2018

Già dal 15 gennaio sarà però possibile accedere alla procedura informatica e compilare la domanda direttamente dal sito del ministero dello Sviluppo

## La rivista



AEROME

08/01/2018  
Nel 2



**NOTIZIE, INTERVISTE, APPROFONDIMENTI E INCHIESTE**

Le trovate qui

**www.euromerci.it**

Indispensabile per tutti gli operatori della supply chain

# Sostenibilità in movimento

di **Davide Motta**

Green Marketing Specialist - Demetra Onlus

I trasporti sono l'anello fondamentale di una catena di azioni volte alla diminuzione dell'impatto ambientale. E' in atto un percorso di crescita della sostenibilità che sta coinvolgendo le istituzioni del mondo pubblico, le aziende del mondo privato e i cittadini consumatori. I servizi di logistica sono trasversali a un'infinita varietà di categorie merceologiche. Applicare nuovi strumenti di valutazione, può fare davvero la differenza.

**Un primo passo verso** un'economia realmente circolare consiste nel diventare consapevoli dell'impatto della logistica. Lo strumento migliore per iniziare viene chiamato Life Cycle Assessment-LCA, ovvero la valutazione dell'intero ciclo di vita di un prodotto, di un processo, di un servizio offerto o di una singola attività. L'LCA è un metodo definito dagli standard internazionali ISO 14040 (2006) e ISO 14044 (2006) che permette la quantificazione dei carichi energetici e ambientali, l'utilizzo delle risorse (gli "input" come energia, materie prime, acqua) e delle emissioni nell'ambiente ("immissioni" nell'aria, nell'acqua e nel suolo) analizzando gli impatti potenziali. La rilevanza di tale metodo risiede principalmente nel suo approccio innovativo: verrà valutato l'intero ciclo di vita, dall'acquisizione delle materie prime sino al fine vita ("dalla culla alla tomba"). Verranno considerate tutte le fasi di un processo produttivo come correlate e dipendenti: estrazione e fornitura materie prime, produzione, imballaggio, utilizzo, smaltimento del prodotto e del packaging. Un'analisi accurata terrà sempre conto dei trasporti, ad esempio dal sito di produzione al punto vendita. La possibilità di associare a ciascuna fase i rispettivi carichi ambientali e impatti potenziali, evidenzierà eventuali debolezze o "impatti nascosti" sui quali sarà possibile intervenire, permettendo un maggior controllo delle prestazioni ambientali e di perseguire un loro miglioramento. Finita la fase di analisi, seguirà la fase applicativa, ovvero un servizio di mappatura di processi produttivi e servizi. Questo secondo passo prende il nome di Eco Design, forma e funzione declinate per l'ambiente. In stretta collaborazione



sito: [www.sos-logistica.org](http://www.sos-logistica.org) email: [segreteria@sos-logistica.org](mailto:segreteria@sos-logistica.org)

## L'economia circolare



con i responsabili del settore energia e ambiente delle aziende ed enti interessati, sarà possibile individuare i punti critici e le modalità di intervento al fine di una miglior gestione delle risorse. Potranno essere scelte nuove materie prime, resi più performanti alcuni processi produttivi, riprogettato il packaging oppure riorganizzata la distribuzione. La terza fase prende il nome di compensazione. Una volta attuate tutte le possibili

## CHI È DEMETRA

Demetra è un solido gruppo di professionisti che da trent'anni opera nel settore dei servizi per l'ambiente e per il verde apportando esperienza, innovazione e tecnologia. Una moderna impresa che interpreta le attuali tendenze per il verde trasformandole in prodotti e servizi. Un gruppo di ricerca che esplora con coraggio ed entusiasmo le nuove frontiere del verde e dell'ambiente nell'intento di ridurre l'impronta delle attività dell'uomo sul territorio. Una impresa che fa della responsabilità sociale un elemento di distinzione e qualità. In trent'anni ha prodotto molto: letteratura scientifica, divulgazione, ricerche in collaborazione con università italiane ed estere, progettazioni, educazione all'ambiente. Demetra è socio di Sos Logistica.



Le misure di mitigazione atte a minimizzare gli impatti negativi, è opportuno definire quali misure possano essere intraprese per compensare gli impatti residui, cioè quegli impatti che non possono essere eliminati attraverso interventi di mitigazione. Infatti, prodotti e servizi sono causa inevitabile di consumo di risorse e di emissioni. Come compensazioni ambientali si intendono le azioni volte a ottenere, per un determinato intervento, un bilancio ambientale il più possibile in pareggio, attraverso la realizzazione di elementi di qualità ambientale positiva in rapporto agli impatti residui rimanenti.

**Recentemente si sta mettendo** a punto un nuovo approccio basato non soltanto sulla compensazione attraverso azioni di piantumazione di nuovi alberi, ma anche attraverso il miglioramento del patrimonio esistente. Tre sono le grandi declinazioni della compensazione am-



biennale. L'area progettuale si occupa di analisi e sviluppo di progetti orientati alla riduzione delle emissioni di gas serra e interventi di compensazione parziale e totale, in particolare progetti di forestazione compensativa a livello locale. L'area di sostegno e consulenza analizza l'impronta di carbonio territoriale, ovvero il calcolo della emissione di anidride carbonica derivata dai vari processi produttivi e non sul territorio, per la compensazione di eventi, spettacoli, manifestazioni. Infine l'area educativa propone laboratori di animazione sulle tematiche di interesse ambientale (riduzione dei consumi, riuso, riciclo, uso delle risorse) e progetta percorsi di responsabilità sociale dedicati ad aziende

od associazioni di categoria. Misurare l'impatto ambientale, di conseguenza sociale ed economico, diventa così il primo spunto per diventare consapevoli della necessità di una logistica sostenibile in grado di creare vantaggio competitivo.



# RISPETTATE L'AMBIENTE E CREDETE NELLA CONVENIENZA? CHE COINCIDENZA,



**ANCHE NOI.**

Il sistema pooling pallet e contenitori CHEP riduce notevolmente i costi totali di distribuzione e migliora l'efficienza della catena logistica della vostra azienda. Grazie alle attrezzature di qualità e ai sistemi di controllo sofisticati, CHEP rispetta l'ambiente e ottimizza i costi. **Se vi riconoscete in questa filosofia, adottatela.**

**CHEP**  
A Brambles Company

GESTIAMO I PRODOTTI PIÙ IMPORTANTI DEL MONDO  
ogni giorno.

CHEP ITALIA  
Viale Fulvio Testi, 280 - 3° piano  
20126 Milano - Italy  
Tel. +39 02 66 15 4811  
Fax +39 02 66 15 4825  
[www.chep.com](http://www.chep.com)

# Formarsi per competere

di **Federica Catani\***

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

**C**on deliberazione n. 477 del 14 giugno 2019, la Regione Liguria ha approvato gli esiti della procedura di selezione e ammissione a finanziamento delle operazioni presentate a valere sull'Avviso "Formarsi per Competere". Per i giovani residenti o domiciliati in Liguria, si sono pertanto aperte significative opportunità di formazione e lavoro nei settori più caratterizzanti l'economia regionale. Il "pacchetto giovani" rappresenta infatti uno strumento innovativo nell'ambito delle linee programmatiche della Regione. La traduzione delle strategie regionali in azioni ha confermato la volontà di investire sui giovani promuovendo interventi straordinari e interdisciplinari. L'Avviso rientra infatti nell'ambito delle iniziative promosse dalla Regione per intervenire contro la disoccupazione giovanile e risponde alle esigenze attuative di favorire l'occupazione di qualità e lo sviluppo economico del territorio, con particolare riferimento ai settori a più forte potenzialità di crescita e lì dove la domanda di profili qualificati risulta più alta, quale il settore della logistica e dell'economia del mare. In tale ambito, Scuola Nazionale Trasporti e Logistica da sempre svolge un lavoro approfondito e costante, in stretta sinergia con imprese e parti sociali, per garantire la formazione di figure qualificate e in possesso di competenze altamente spendibili. A valere sul Bando della Regione, la Scuola ha visto approvato un nuovo ambizioso progetto, denominato "Passepartout: percorsi integrati per aprire le porte dell'occupazione in ambito Trasporti e Logistica". Il progetto si articola in tre percorsi integrati, a loro volta suddivisi in azioni tra loro complementari e consequenziali, volti sia all'orientamento dei destinatari nella scelta dell'azione formativa sia al rafforzamento professionale e occupazionale in fase di primo ingresso nel mondo del lavoro sia all'accompagnamento all'inserimento lavorativo e all'auto-impiego. I percorsi integrati consistono in azioni che consentano di creare le condizioni per abbattere le difficoltà di transizione dai sistemi di formazione verso il lavoro, anche contrastando il fenomeno della disoccupazione di lunga durata. Nell'ambito del progetto, la Scuola ha previsto percorsi integrati che vedono specifici impegni occupazionali da parte delle imprese del settore: un valore aggiunto, definito già a monte della progettazione, che ha concorso all'ottima valutazione della proposta, chiaramente ancorata ai bisogni del tessuto produttivo. I tre percorsi integrati fanno capo ad altrettante figure professionali di prioritario interesse per il



*La Regione Liguria punta su formazione ed esigenze territoriali per contrastare la disoccupazione giovanile*

settore logistica e trasporti: la figura del logistic manager, la figura dell'addetto ufficio merci, la figura del tecnico ferroviario polifunzionale.

**“Con questo importante** progetto - sottolinea Genziana Giacomelli, direttore della Scuola - prevediamo di raggiungere risultati importanti: la formazione di 45 allievi; l'occupazione di almeno 33 risorse formate (con un impegno occupazionale già oggetto di accordo con le imprese pari ad almeno 25 unità); la realizzazione di 2.610 ore di formazione finalizzata al rilascio di qualifiche professionali altamente spendibili; la realizzazione di 90 ore di formazione all'autoimpiego e di 48 ore di orientamento alle professioni del progetto; l'attivazione di 45 tirocini e di almeno 8 percorsi di accompagnamento al lavoro; l'erogazione di 25 bonus assunzionali nei confronti delle imprese che impiegheranno in organico le persone partecipanti al progetto. Si tratta di indicatori quantitativi che tendono a una dimensione anche e soprattutto qualitativa: si tratta di offrire al territorio, alle imprese e ai giovani in cerca di lavoro un'opportunità in grado di rispondere alle diverse esigenze”.

\* [catani@scuolatrasporti.com](mailto:catani@scuolatrasporti.com)

## Un buon “momento” per il settore

Il settore sta attraversando un periodo positivo. Dati in crescita e vi sono anche buone possibilità di sviluppo. Infatti, la logistica, oggi, non può stare “ferma”: deve rispondere in termini organizzativi e operativi ai forti cambiamenti che stanno intervenendo in materia sia di produzione sia di distribuzione. L'eCommerce, in forte ascesa nel nostro paese, ma ancora sotto i livelli di altri importanti paesi europei, è l'esempio più eclatante di questo cambiamento, con tutte le conseguenze che ciò comporta sulla logistica e sull'organizzazione delle consegne. Inoltre, l'esigenza di contenere i costi e di, contemporaneamente, innalzare la qualità del servizio, richiede risposte diverse dal passato, ben più articolate. Tutto ciò sta cambiando, in senso positivo, anche il mercato dell'immobiliare dedicato alla logistica. Nelle pagine seguenti, le posizioni, i pareri e le iniziative di operatori del settore.

# Non solo Big Box, ma anche Last Mile

In un mercato in crescita, i driver fondamentali sono l'eCommerce, la sostenibilità e l'innovazione tecnologica.

di **Andrea Faini\***



ANDREA FAINI

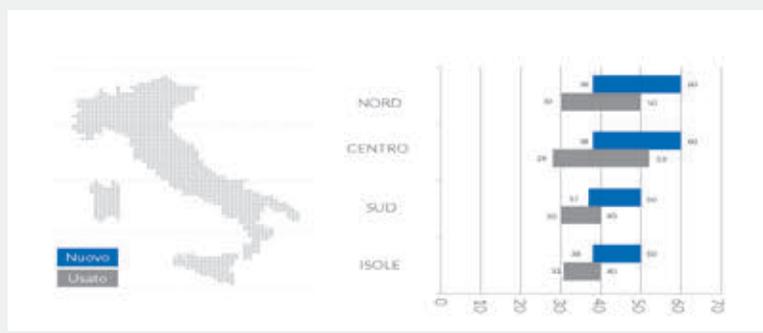
Il mercato logistico in Italia sta vivendo uno scenario di costante crescita: negli ultimi due anni sono riprese le operazioni di speculazione immobiliare indice di uno stato di salute del settore decisamente positivo. Motore di forte propulsione è dato dall'eCommerce che incide non solo sulle abitudini dei consumatori, ma stravolge e rivoluziona gli schemi della logistica che si differenzia creando sfaccettature nuove legate a nuovi servizi; ciò implica anche un cambiamento nella tipologia e nella location dell'immobile che si ricerca.

Se ci soffermiamo sul mercato immobiliare abbiamo che il nord traina il settore con le piazze di Genova e Firenze, che raggiungono la prime rent di 60 euro/mq/anno, e Milano che registra un canone di locazione massimo di 56 euro/mq/anno per gli immobili di nuova costruzione. Canoni interessanti anche nel resto d'Italia, infatti, dando uno sguardo nel dettaglio alla locazio-

## Canoni di locazione

Fonte: World Capital

(euro per metro quadro l'anno)



ne degli immobili nuovi, si evidenzia la performance di location come Roma e Bologna, che registrano un canone medio di 50 euro/mq/anno. Buone performance anche al sud e nelle isole con le piazze di Napoli e di Olbia che registrano un canone di locazione medio del nuovo di 46 euro/mq/anno. Spostandoci sulla locazione degli immobili usati, il comparto è sempre trainato prevalentemente dal nord con le location prime di Milano (canone di

locazione massimo di 50 euro/mq/anno), Genova e Bologna, entrambe con un canone di locazione massimo di 45 euro/mq/anno. Ad emergere nella locazione dell'usato anche alcune aree prime come Roma (canone di locazione massimo di 47 euro/mq/anno) e di Napoli, Olbia e Catania nel sud, che raggiungono un canone di locazione massimo di 40 euro/mq/anno. Lascio la panoramica dei canoni con un ultimo dato molto interessante che permette

## Rendimenti lordi

Fonte: World Capital

(valori in %)

	RENDIMENTO MIN	RENDIMENTO MAX
BOLOGNA	6,30	7,20
CATANIA	6,80	7,80
GENOVA	6,50	7,20
MILANO	6,00	7,00
PIACENZA	6,50	7,40
ROMA	6,20	7,20
TORINO	6,60	7,60
VERONA	6,40	7,30



Lo sviluppo delle tecnologie sta modificando non solo i processi industriali ma anche quelli logistici: molte attività si svolgeranno senza la presenza dell'uomo

di avere un quadro della situazione più completo, una chiave di lettura a livello nazionale dei canoni fin qui elencati: la media nazionale dei canoni medi di locazione che si attesta a 40,87 euro/mq/anno la quale mostra stabilità rispetto al semestre precedente.

**Spostandoci nell'ambito** dei rendimenti abbiamo valori che nel corso degli ultimi anni si sono contratti raggiungendo nelle prime location come Milano, Bologna, Roma, Verona, Genova, Piacenza e Catania un rendimento lordo che oscilla tra il 6% e il 7,8% per gli immobili di nuova costruzione; questa tendenza evidenzia il crescente interesse per il settore che mostra prestazioni interessanti non soltanto in termini di assorbimento degli spazi fisici logistici, ma anche di investimenti. Questi ultimi danno al mercato immobiliare italiano una forte dinamicità che nel 2017 ha registrato il suo picco storico con 11,2 miliardi di euro di cui più del 25% destinato al settore industriale logistico. Anche se nell'ultimo anno si è registrata una contrazione generale degli investimenti la quota destinata alla logistica rimane comunque significativa.

**Uno dei driver più importanti** della crescita del mercato immobiliare logistico è sicuramente l'attività di eCommerce, questo soprattutto per quanto riguarda la logistica dell'ultimo miglio, capace di

garantire velocità e tempestività di consegna. Con lo sviluppo di tecnologie a favore dell'eCommerce e degli acquisti online, il cui valore in Italia nel 2018 supera i 27,4 miliardi di euro (con un incremento a doppia cifra rispetto al 2017), il cliente diventa sempre più esigente: oltre a poter scegliere il prodotto con il prezzo più conveniente grazie alla velocità e facilità di un confronto online, il cliente "pretende" tempi di consegna molto brevi e l'efficienza dell'ultimo miglio è diventata una fase della logistica decisiva per la fidelizzazione del consumatore finale, infatti, secondo il report MarketPack 2016 State of eCommerce Delivery Consumer, più del 65% dei consumatori sceglie dove comprare in base ai tempi e ai costi di spedizione più vantaggiosi. La sfida per la logistica, dunque, è quella di adattare il settore alle nuove strategie distributive, intervenendo sulle operation, ossia sull'organizzazione di processi e procedure (raccolta ordini, logistica, marketing, comunicazione, ecc), per questo oggi non ci si focalizza più soltanto sui grandi hub di stoccaggio, ma anche su immobili logistici che, seppur di superficie inferiore, sono ubicati capillarmente in location strategiche e in prossimità della città. Proprio per questo motivo possiamo affermare che oggi l'immobile logistico destinato ad attività di eCommerce somiglia più a uno spazio retail in linea con il modello di business di ogni cliente.

**Altro driver fondamentale** del mondo logistico è la sostenibilità che ultimamente pervade tutti gli ambiti immobiliari e non solo. Con sostenibilità non si intende soltanto quella dell'immobile, che deve essere costruito secon-

do determinati standard per ottenere certificazioni importanti come la certificazione LEED®, ma anche tutto ciò che comprende l'ambito sociale con particolare attenzione all'operatore che vive e lavora all'interno dell'immobile. Pensando alla sostenibilità sotto il profilo sociale potrebbe risultare contrastante con un altro driver dell'immobiliare logistico: l'automazione del magazzino che grazie a software e sensori diventa intelligente e permette di svolgere numerose attività anche senza la presenza dell'operatore; tuttavia è sentimento comune del mercato che non si andrà verso una totale sostituzione, bensì verso un affiancamento dei due mondi. In ultimo, possiamo osservare che la domanda di

*La forte crescita dell'eCommerce sta "rivoluzionando" gli schemi tradizionali della logistica*



spazi logistici è oggi arricchita da una richiesta non solo di superfici, altezze e ribalte, ma anche dall'integrazione di nuove tecnologie IoT a supporto della filiera. In conclusione, l'eCommerce, la sostenibilità e l'innovazione tecnologica sono e saranno elementi inscindibili dall'immobile. ■

**\*CEO di World Capital Real Estate Group**

# Sempre più investimenti sul “mattoncino”

Secondo Scenari Immobiliari, il patrimonio dei fondi del settore è giunto nel mondo quasi a tremila miliardi di euro e cresce anche in Italia del 13,8%.

**S**i sta registrando una notevole crescita del settore immobiliare, in tutte le sue articolazioni. Scenari Immobiliari, l'istituto indipendente di studi e ricerche che analizza i mercati immobiliari e in generale l'economia del territorio in Italia e in Europa, ha infatti intitolato il commento al suo rapporto 2019 sul settore “Il mattone sul trono degli investimenti”. Questo sta accadendo a livello mondiale con una grande spinta a investire sul residenziale, novità assoluta per il settore. Il fenomeno più importante è la crescita del risparmio gestito in immobili attraverso fondi immobiliari (quotati e non) e i Real Estate Investment Trust-Reits. Infatti, sottolinea il rapporto di Scenari Immobiliari, “il totale degli investimenti a livello globale continua a crescere e alla fine dello scorso anno ha raggiunto 2.930 miliardi di euro, in aumento del 3,5% rispetto al 2017. Il buon andamento del mercato immobiliare e un maggiore interesse per una gestione professionale, fanno crescere ancora il comparto dei fondi immobiliari italiani, ormai ai primi posti in Europa. Un ruolo importante riguarda la dismissioni pubbliche che, secondo le informazioni note, dovrebbero utilizzare in buona parte lo strumento fondo. Il patrimonio immobiliare detenuto dai 450 fondi attivi in Italia nel 2018 è superiore a 66 miliardi di euro, con un incremento del 13,8% in un anno. Le previsioni per il 2019 indicano un patrimonio di almeno 75 miliardi (più 12,1%), con un obiettivo a 80 miliardi in tre anni. Il fatturato

## Compravendite di unità immobiliari

Fonte: Istat

(variazioni trimestrali % congiunturali e tendenziali)



complessivo delle società che gestiscono il risparmio è stato di circa 420 milioni di euro nel 2018, con circa 1.200 addetti. Gli acquisti nel corso dell'anno sono stati pari a 6,1 miliardi di euro a fronte di 3,5 miliardi di dismissioni”.

**I fondi, come dicevamo,** continuano a crescere. In Europa sono operativi oltre 1.870 veicoli a contenuto immobiliare, con un patrimonio complessivo pari a circa 1.100 miliardi di euro. Focalizzandosi sugli otto paesi europei considerati dal rapporto di Scenari Immobiliari (Francia, Germania, Gran Bretagna, Lussemburgo, Olanda, Spagna, Svizzera e Italia) emerge che il ritmo di crescita del patrimonio dei fondi non si arresta e nel 2018 si è avuto un progresso di oltre dieci punti percentuali, dopo la variazione maggiore realizzata nel decennio nel 2017. Lo scorso anno si è chiuso con un patrimonio totale di 650 miliardi di euro. La di-

mensione media del patrimonio dei fondi immobiliari europei non supera i 380 milioni di euro, ma il dato è molto condizionato dal valore limitato dei singoli fondi italiani. Le previsioni raccolte per il 2019 tra i principali operatori europei sono di una crescita del patrimonio di oltre il 5%. Il numero di fondi è previsto in aumento e l'andamento del primo quadrimestre 2019 conferma un ritmo lievemente inferiore a quello dell'anno appena trascorso, ma sempre positivo.

**“La gestione professionale** degli immobili - ha detto Mario Breglia, presidente di Scenari Immobiliari - rappresenta sicuramente il fatto più importante di questo secolo nel mondo immobiliare, come la gestione attraverso fondi mobiliari aveva caratterizzato gli ultimi decenni di quello precedente. In questa fase con incertezze socio-economiche e inflazione zero, i gestori hanno un

## LE PREVISIONI DELLE SGR

Scenari Immobiliari, come in passato, ha presentato a Società di Gestione del Risparmio-SGR un questionario con l'intento di conoscere quali siano le percezioni circa l'andamento attuale e le previsioni future per il mercato immobiliare nazionale e i fondi immobiliari e le ricadute derivanti dai maggiori cambiamenti in atto sia a livello politico-economico che nello specifico settore immobiliare. Per quanto riguarda l'anno in corso, l'opinione delle Sgr è completamente mutata rispetto a quanto evidenziato lo scorso anno: le aspettative per la stabilità o un lieve miglioramento sono pari al 27%, mentre un 20% si aspetta, parimenti, un peggioramento lieve o più sensibile; nessuna società si aspetta un sensibile miglioramento dell'andamento dell'economia nazionale. Per quanto riguarda le performance attese nei prossimi 3-5 anni, queste le previsioni, rispetto allo scorso anno: il 33% delle Sgr si aspetta stabilità a fronte di un 53% nel 2018; aumenta la previsione di miglioramento, che passa dal 33 al 40%; il 20% prevede un peggioramento, a differenza dello scorso anno nel quale nessuna lo aveva prospettato.

**Per quanto riguarda i prezzi**, gli operatori si aspettano un lieve incremento in ogni comparto, ad eccezione dei negozi, per i quali la prospettiva, per il oltre il 46% delle società, è di stabilità; in aumento, rispetto a quanto indicato lo scorso anno, le aspettative di crescita per il comparto degli alberghi, dove il peso dei gestori che prevedono un incremento dei prezzi passa dal 40 al 67%, e per i capannoni, per i quali le società che prospettano una moderata crescita passano dal 27 al 47%. Anche per gli uffici sono attese crescite nei prezzi, mentre per il comparto del residenziale le Sgr hanno aspettative sia di stabilità che di lieve incremento, ciascuna pari al 40%, mentre un 13 % attende una lieve contrazione. Il nord-est e il centro del paese risultano, rispetto alla precedente edizione, leggermente meno attrattivi in generale, mentre le prospettive di investire nel sud e nelle isole sono quasi del tutto assenti, ad eccezione del comparto alberghiero che costituisce ancora il segmento di maggiore interesse per questi territori, e in maniera meno sensibile le residenze socio-assistenziali-Rsa. Più in dettaglio, i gestori individuano nel nord-ovest del paese il territorio dove intercettare le migliori opportunità di investimento immobiliare in spazi per il lavoro condiviso, uffici, residenziale in vendita e in affitto, student housing, senior housing e Rsa, oltre che in negozi e capannoni logistici, in misura minore. Il nord-est risulta meno attrattivo; le maggiori opportunità derivano dall'ipotesi di investimenti in capannoni industriali, logistici, Rsa e senior housing. Il centro Italia risulta interessante principalmente per gli investimenti in negozi, capannoni logistici e student housing, seguiti da alberghiero, spazi per il lavoro condiviso e senior e social housing. Per finire, il sud e le isole sono considerati attrattivi dalle Sgr solo per gli investimenti in ambito alberghiero, seguiti dalle Rsa.



*Continua la forte spinta verso l'immobiliare residenziale*

approccio prudente. Solo la forte concorrenza sui trophy asset nelle città più importanti, oltre al fortissimo calo dei rendimenti per queste tipologie di prodotto, giunti nelle migliori piazze alla soglia del 3%, spinge una parte della domanda a rivolgere l'attenzione verso immobili secondari, caratterizzati da rendimenti più elevati e da una maggiore forza contrattuale dei compratori. In grande crescita il segmento residenziale capace di offrire rendimenti bassi ma costanti nel tempo, se i patrimoni sono ben gestiti. Infine, per quanto riguarda l'Italia l'obiettivo di un patrimonio dei fondi a 80 miliardi, che ci porterebbe al terzo posto in Europa, potrebbe essere raggiungibile entro tre anni". ■

# Prologis Italia, ottime performance

Nuovi sviluppi e un tasso di occupazione al 99,4%.



SANDRO INNOCENTI

**P**rologis, con sede a San Francisco, California, Usa, è da trent'anni una delle società leader a livello mondiale dell'immobiliare logistico, con la presenza in quattro continenti. Nel nostro paese, Prologis Italia si è rapidamente affermata con ottimi risultati. Ne parliamo con Sandro Innocenti, vicepresidente e country manager Italy.

**IN ITALIA DA QUALCHE TEMPO SI STA TORNANDO A SVILUPPARE "SPECULATIVAMENTE" IMMOBILI PER LA LOGISTICA: QUESTO PROCESSO COME SI STA CONCRETAMENTE TRADUCENDO PER PROLOGIS?**

Prologis è disponibile a sviluppare speculativamente e ha già iniziato a farlo. Ma, grazie alla presenza di un mercato forte, i nostri immobili speculativi si trasformano in BTS durante la fase di costruzione.

**LA PRESENZA IN UNA REALTÀ "ISTITUZIONALE" COME L'INTERPORTO DI BO-**

**LOGNA QUALE VALORE AGGIUNTO HA RAPPRESENTATO PER VOI?**

Ci ha sicuramente garantito una maggiore rapidità e prevedibilità nello svolgimento delle procedure amministrative quali, ad esempio, piani particolareggiati e l'ottenimento dei permessi di costruire.

**IL VOSTRO IMPEGNO SOSTENIBILE COME SI CONCRETIZZA AL MOMENTO DELLA REALIZZAZIONE DI UN IMMOBILE?**

Prologis si è posta l'obiettivo di prestare una maggiore attenzione ai consumi energetici: per questo motivo, abbiamo ottenuto certificazioni di qualità ambientale ed energetica, come ad esempio Milan Pozzuolo DC1 Leed Gold e Bologna Interporto DC14 Bream. Inoltre, abbiamo in corso due progetti di sostenibilità focalizzati sullo sviluppo del fotovoltaico (i.e. Solar Smart) e sulla sostituzione delle lampade attuali con lampade Led (i.e. Light Smart). Devo dire che il mercato italiano dimostra un notevole interesse nei confronti delle nostre proposte di sostenibilità ambientale ed energetica.

**L'AVVENTO DELL'ECOMMERCE STA INCIDENDO ANCHE SULLE REALIZZAZIONI IMMOBILIARI DI PROLOGIS E SE SÌ COME RISPONDETE A QUESTO TREND DI MERCATO?**

L'eCommerce ci spinge a porre una maggiore attenzione all'urban logistics per rispondere alle esigenze last mile che impone. A questo proposito, abbiamo deciso di dedicarci allo sviluppo di edifici "Last Touch", ovvero piattaforme logistiche site nelle vicinanze dei centri urbani al fine di intensificare il rapporto con i clienti. In particolare, in

Italia, Prologis è alla ricerca di nuove opportunità di sviluppo presso il grande raccordo anulare di Roma e le tangenziali milanesi.

**UN GIUDIZIO SU COME STA ANDANDO LA PRIMA PARTE DEL 2019...**

L'anno sta seguendo il trend che ha caratterizzato il 2018: il nostro tasso di occupazione è pari al 99,4% e abbiamo diversi sviluppi BTS in corso. Ad aprile di quest'anno è stato consegnato a Sda il nuovo edificio di 5 mila mq di Classe A- BTS a Stezzano, Bergamo. L'immobile, dotato di luci led e pannelli fotovoltaici, riflette a pieno gli standard Prologis legati alla sostenibilità ambientale ed energetica. Questo immobile rappresenta il terzo BTS che Prologis ha realizzato per Sda a partire dal 2018.

**PROLOGIS ITALIA COME SI POSIZIONA RISPETTO ALLE ALTRI COUNTRY EUROPEE? SIETE SODDISFATTI DI QUESTO POSIZIONAMENTO?**

Prologis Italia dispone di un portafoglio di dimensioni medio piccole, pari a circa un milione di mq, se paragonato ai 72 milioni di mq posseduti a livello mondiale. Nonostante ciò, l'Italia è il paese che sta portando avanti più sviluppi BTS: attualmente abbiamo in corso 5 progetti BTS tra l'area di Milano e Bologna. Siamo fortemente soddisfatti dei risultati finora raggiunti e delle prospettive future 2019-2020. Grazie alla competenza e all'affidabilità dimostrate finora dal team italiano, siamo certi di poter far fronte alle crescenti richieste del mercato logistico. ■

# Parchi industriali: il miglior “percorso” per realizzarli

VGP, specializzata in Europa nello sviluppo dei “business park”, sta completando il primo parco in Italia a Calcio, Bergamo.

Oggigiorno, a causa della penuria di spazi disponibili ed in relazione alle mutevoli esigenze del mercato, la pianificazione di nuovi “business park”, ovvero di parchi commerciali ed industriali, richiede alle amministrazioni comunali un grande sforzo, in termini di tempo, di coraggio e di persuasività. In genere passano anni dall'inizio del processo di sviluppo fino all'effettivo ingresso dei conduttori negli immobili, in quanto la redazione dei piani urbanistici e l'ottenimento di tutte le approvazioni necessarie prima dell'inizio dei lavori necessitano di tempistiche estremamente dilatate. Una volta convinti tutti gli “scettici”, pianificati gli investimenti necessari e poste in essere tutte le misure infrastrutturali da parte delle amministrazioni comunali, i lavori possono finalmente iniziare. Spesso però succede che l'entusiasmo iniziale si affievolisca dopo poco, magari a causa di problemi dovuti ad un volume di traffico indotto superiore a quello previsto, o a causa di alcune aree rimaste poco valorizzate e trascurate dai conduttori che generano malumore tra gli abitanti del comune. Inoltre, spesso accade che le amministrazioni comunali facciano notare come l'investimento non porti i benefici previsti. Cosa si potrebbe fare per evitare una situazione del genere? La buona riuscita del progetto prevede una pianificazione a lungo termine che coinvolga fin dall'inizio l'amministrazione comunale e i portatori di interesse locali. Una pianificazione basata su una partnership è indispensabile per creare fiducia e valore aggiunto nella provincia. È consigliabile che entrambe le parti definiscano gli aspetti centrali dello sviluppo prima dell'inizio del processo di pianificazione e

*L'impianto VGP di Calcio, Bergamo, in fase di completamento*



progettazione. Tutti gli aspetti principali devono essere chiariti in anticipo, in modo che le aspettative su un progetto così rilevante per l'area siano soddisfatte. Il risultato di tale approccio sarà la creazione di un ritorno economico regolare per l'amministrazione, l'ottenimento di una gestione professionale del costruito conforme alle specifiche concordate e la soddisfazione dei residenti, ovvero quanto auspicato inizialmente dal comune.

**VGP è una delle principali** società di investimenti immobiliari in Europa focalizzata nello sviluppo di parchi logistici e industriali. Fondata a Praga nel 1998 come realtà a gestione familiare, VGP ha oggi uno staff di circa 180 dipendenti, possiede e gestisce 58 business park in 10 paesi europei sia direttamente che attraverso VGP European Logistics, una joint venture con la società Allianz Real Estate. In Italia, l'interesse della società ricade principalmente sulle grandi aree metropolitane del nord/centro, zone in cui, a causa dello sviluppo dell'eCommerce la richiesta di edifici logistici è più alta. Il primo sviluppo di VGP è a Calcio (Bergamo), nel mezzo di un'area dinamica e con una futura crescita industriale. A soli 50 chilometri da Milano, 30 chilometri da Bergamo, 35 chilometri da Brescia, 65 chilometri da Piacenza e 100 chilometri da Verona. L'immobile, in fase di completamento, sarà pronto entro la fine del 2019 e sarà in grado di ospitare attività logistiche e industriali, offrendo soluzioni su misura che vanno dai 5 mila ai 23 mila mq di superficie affittabile e proponendo una distribuzione degli uffici flessibile. Il secondo sviluppo di VGP sarà a Valsamoggia (Bologna) dove è iniziata, da qualche mese, la costruzione di un magazzino produttivo di ca 16 mila mq e una palazzina uffici di ca 6 mila mq che ospiterà come conduttore la società italiana Macron. Continua la fase di crescita ed espansione in VGP in Italia con l'acquisto di altri terreni soprattutto nel nord/centro. ■

# Perché la logistica è diventata “sexy”

I trend principali del mercato analizzati da Cushman&Wakefield.

## IL TEAM INDUSTRIAL&LOGISTICS

Il team Industrial & Logistics di Cushman&Wakefield in Italia ha oggi 7 professionisti dedicati al settore della logistica, con una consolidata esperienza, pronti a guidare e accompagnare i clienti nelle scelte più idonee al proprio business. La divisione I&L, attraverso l'esperienza maturata in molti anni di attività, è in grado di fornire una mappatura precisa dei principali progetti e immobili disponibili sul mercato italiano, insieme a una conoscenza approfondita dei driver e trend di mercato, nonché alla capacità di gestire problematiche urbanistiche, amministrative, edilizie e infrastrutturali. Il team fornisce servizi immobiliari specifici e dedicati ai clienti che operano nell'ambito della logistica e delle proprietà industriali, su base locale e globale offrendo un'expertise specifica in tutte le aree del mercato: stabilimenti produttivi, logistica, self storage, interporti, laboratori, parchi tecnologici, aree dismesse, sviluppi di magazzini “built to suit”.



Il settore della logistica è in una fase di trasformazione in tutto il mondo. L'Italia, in questo contesto di elevata dinamicità e per la sua posizione geografica, è un cluster europeo importante e molti operatori si stanno posizionando nei corridoi strategici italiani. Seppur le aree più ambite si confermano quelle di Milano, Roma, Piacenza, Bologna, iniziano a esserci operatori che valutano anche aree meno convenzionali, dove ci sono opportunità di creare valore, in regioni quali Campania, Toscana e Piemonte, per citarne alcune. Le motivazioni della crescita che sta investendo la logistica in Italia sono tante, prima fra tutte il sottodimensionamento rispetto alle esigenze del mercato, con una bassa densità per abitante. Infatti, nonostante l'attività di sviluppo negli ultimi due anni sia stata dinamica (ca 2 mln di mq di nuovi progetti logistici realizzati), l'Italia ha ancora una densità di



circa 0,35 mq di logistica per abitante, quasi la metà rispetto alla media europea (circa 0,65 mq per abitante). La carenza di prodotto di qualità, insieme a una domanda elevata, confermata da un assorbimento medio degli ultimi due anni di quasi 2 mln di mq l'anno, ha fatto ripartire il mercato degli sviluppi speculativi. Infatti, dopo anni caratterizzati da un mercato guidato dal built to suit, oggi si registrano circa 500 mila mq in progetti speculativi attesi in completamento entro il 2019.

**La forte domanda per spazi** logistici è legata alla rapida espansione dell'eCommerce che sta cambiando il commercio: la penetrazione delle vendite online è passata da poco me-

no del 3% di due anni fa, a oltre il 5% di oggi che rimane ancora inferiore alla media europea. In questo contesto, dove il retail fisico sta cambiando la propria natura, da luogo in cui acquistare a luogo dove vivere un'esperienza, quello della logistica si sta avvicinando al mondo del retail, trasformandosi in negozio virtuale, per soddisfare le esigenze di acquisto “virtuale” di tutti gli operatori, siano essi retailer che “e-tailer”.

**Anche il mercato degli investimenti** sta crescendo. I rendimenti prime della logistica italiana, pur avendo mostrato una forte contrazione negli ultimi anni, attestandosi a 5,25% nella prima metà del 2019, rimangono interessanti e competitivi rispetto a quelli di altri mercati europei e di altre asset class sul mercato italiano. La domanda degli investitori rimane elevata e il trend per il futuro si conferma positivo. ■

# Il nuovo portone industriale ASSA ABLOY

La società presenta questo prodotto ad alta coibentazione studiato per minimizzare le perdite energetiche degli ingressi.

**A**SSA ABLOY Entrance Systems, importante divisione del gruppo multinazionale svedese ASSA ABLOY, presenta il suo nuovo portone sezionale OH1082P ad alta coibentazione, studiato per minimizzare le perdite energetiche degli ingressi industriali. La sostenibilità degli edifici è ormai considerata un elemento imprescindibile nella progettazione dell'involucro, non solo quando si tratta della realizzazione di ambienti a temperatura controllata. Basti pensare che secondo il Global Status Report 2017 del World Green Building Council, gli edifici producono il 39% delle emissioni di anidride carbonica del mondo intero. Per fare un confronto, si tratta di quasi il doppio di quella prodotta dal settore dei trasporti (22%). Nei prossimi anni le normative ambientali saranno sempre più rigide e gli edifici di oggi devono essere pensati per mantenere il loro valore nel tempo.

**Il nuovo OH1082P** soddisfa le esigenze di coibentazione più severe. Grazie a un coefficiente U di trasmittanza termica inferiore a meno della metà (1) rispetto a un portone sezionale standard, il nuovo OH1082P mantiene ancora meglio la differenza di temperatura tra l'interno e l'esterno. Le prestazioni termiche del nuovo portone sono le migliori del mercato e sono ottenute grazie a 3 soluzioni



tecniche: pannelli coibentati di spessore 82mm, taglio termico di tutti i componenti, tenute a labbro doppie su tutto il perimetro. Come tutti portoni sezionali ASSA ABLOY può essere personalizzato, scegliendo tra un'ampia gamma di colori, set di guide, dimensioni e sistemi di comando manuale o automatico. ASSA ABLOY apre le porte a qualsiasi tipo di attività da oltre 20 anni, in tutto il mondo. La qualità e la disponibilità di ASSA ABLOY Entrance Systems, anche nel servizio post vendita, sono reperibili in oltre 120 nazioni. Affidarsi ad ASSA ABLOY per un contratto di manutenzione programmata permette di mantenere inalterate le prestazioni del prodotto per limitare guasti, imprevisti e proteggere il valore dell'investimento nel tempo.

**La filiale italiana** della divisione Entrance Systems, con sede a Carugate, Milano, si rivolge a una vasta clientela di utenti e costruttori alla quale fornisce prodotti e servizi di manutenzione per punti di carico (pedane di carico, portali isothermici, loadhouse e accessori), portoni industriali (sezionali o a impacchettamento), porte rapide ad avvolgimento (per la protezione di macchinari, per celle frigorifere, per l'industria alimentare, per camere bianche, per l'industria pesante) e per porte automatiche pedonali (scorrevoli, a battente o girevoli). ASSA ABLOY Entrance Systems offre la possibilità di avere un unico interlocutore per tutte le chiusure automatiche di un edificio, supportando i progettisti e gli utenti con consulenti dedicati all'ottimizzazione del traffico delle persone e delle merci, sempre con un occhio attento alla sicurezza e al risparmio energetico.

Per maggiori informazioni: [www.assaabloyentrance.it/](http://www.assaabloyentrance.it/)  
Tel. 02 9215681

(1) Calcolo basato sul confronto tra un portone sezionale ASSA ABLOY OH1082P da 5x5 m con valore U pari a 0,46 W/m<sup>2</sup>K e un portone sezionale ASSA ABLOY OH1042P da 5x5 m con valore U pari a 1,0 W/m<sup>2</sup>K

# P3 Logistic Parks: specialista nel realizzare magazzini chiavi in mano

L'obiettivo della società è fornire strutture di primo livello, mettendo a disposizione magazzini ecosostenibili, conformi ai più alti standard internazionali, in aree strategiche e di "snodo".

**C**on quasi un milione di mq di spazi "chiavi in mano" consegnati negli ultimi due anni, P3 Logistic Parks, società specializzata in investimenti a lungo termine, sviluppo, acquisizione e gestione di immobili ad uso logistico, si conferma un fornitore di soluzioni immobiliari innovative per la logistica, specialista nella realizzazione di magazzini su misura per una vasta gamma di clienti di diverso settore, retail, eCommerce, automotive.

L'obiettivo della società è fornire strutture di primo livello, mettendo a disposizione magazzini di alta qualità in aree strategiche e di snodo, affittando e/o costruendo immobili logistici eco-sostenibili e conformi ai più elevati standard internazionali. L'approccio customer-oriented di P3, flessibile e a lungo termine è stato premiato anche dai numeri: l'azienda sottoscrive un nuovo deal ogni 1,3 giorni, ha un programma di sviluppo avviato che supera i 660 mila mq e ha assunto impegni per la realizzazione di alcuni dei maggiori progetti immobiliari in Europa, tra i quali spicca l'avvio della costruzione di un edificio chiavi in mano di 32 mila mq per Airbus nel parco P3 di Illescas, a sud di Madrid, Spagna. Anche l'Italia rappresenta un mercato molto significativo per l'azienda: lo scorso anno è stata premiata per un grande progetto realizzato presso il Parco P3 di Sala

Bolognese, dove è stato costruito un nuovo magazzino "chiavi in mano" per Automobili Lamborghini e Ducati Motor Holding, consegnato nelle tempistiche prestabilite dopo un programma serrato di lavori di costruzione, durato solo sei mesi.

Grazie a questo importante progetto, l'azienda si è aggiudicata uno speciale premio di riconoscimento in occasione de "Il Logistico dell'Anno 2018", nella



categoria "Innovazione in sostenibilità ambientale e immobiliare logistico", che ogni anno viene assegnato da AssoLogistica alle aziende che si sono distinte nel panorama logistico nazionale per aver contribuito ad innovare significativamente il settore. In Italia P3 sta sviluppando il suo primo magazzino multilivello d'Europa, uno dei più gran-



di mai realizzati nell'ambito del settore logistico. Si tratta di un edificio di circa 190 mila mq, realizzato per un importante cliente internazionale. L'azienda inoltre offre alcune delle opportunità logistiche più interessanti attualmente sul mercato: nel nord Italia, presso il Parco P3 di Brignano, ubicato in ottima posizione strategica vicino alle autostrade A35 e A4, vi è la disponibilità di 40.563 mq. Nel centro-nord, presso il Parco P3 di Sala Bolognese vi è disponibilità di 28.217 mq, con opportunità di realizzazioni "chiavi in mano" per ulteriori 16 mila mq. La struttura è una location prime, ben collegata e ubicata in ottima posizione strategica, a soli 16 km dal centro di Bologna, a 10 km dall'Aeroporto G. Marconi e vicino alle Autostrade A1, A13, A14. Inoltre ad Ardea, vicino Roma, in uno degli snodi logistici più importanti del centro sud, P3 ha acquistato un terreno con possibilità di realizzare chiavi in mano un immobile logistico da 30 mila ampliabile a 50 mila mq. Il team di P3 è in continua crescita ed è in grado di offrire ai clienti un'assistenza a 360 gradi. Recentemente l'azienda ha potenziato la squadra con base a Milano, a testimonianza della crescita del Gruppo nel mercato italiano. ■

# Inaugurata la sede di ITX Cargo, realizzata da Kopron Engineering

L'evento, svoltosi a Origgio, Varese, è stata l'occasione per presentare ufficialmente una Kopron in grado di offrire al cliente un servizio completo come general contractor nel settore delle costruzioni.

**K**opron spa, con sede a Gorgonzola, Milano, con una rete di vendita e filiali che coprono tutto il territorio nazionale, con l'importante polo tecnologico di Molfetta, Bari, e una presenza internazionale in Francia, Cina e Brasile, è una realtà produttiva leader in Europa nel settore della logistica industriale. In

età" ha già realizzato immobili, come, ad esempio il punto vendita per l'azienda Serena&Manente, specializzata in prodotti per l'agricoltura e la hobbistica, a Favaro Veneto, Venezia, o l'immobile dedicato alla palestra e allo spogliatoio per la squadra Spal di Ferrara. A fine giugno, inoltre, è stato inaugurato a Origgio, Va-

rese, la sede della società ITX Cargo realizzato "chiavi in mano" da Kopron Engineering. L'amministratore delegato della società Kopron, Mario Vergani, ha così sottolineato l'evento: "Siamo molto soddisfatti. Quella che stiamo festeggiando non

è solo l'inaugurazione del nuovo quartier generale della ITX Cargo, ma è anche l'occasione perfetta per presentare ufficialmente una Kopron diversa da quella conosciuta: una Kopron che non vende solo prodotti, ma che è in grado di offrire al cliente un servizio completo come general contractor nel settore delle costruzioni". Questo è stato possibile, in breve tempo, perché la nuova divisione è nata grazie al contributo di alcuni specialisti con esperienza pluriennale nell'edilizia industriale e terziaria chiavi in mano e di un team di professionisti e consulenti altamente specializzati. Una soluzione quella offerta da Kopron Engineering



che sta avendo successo. Un fatto che Camillo Mastrolorenzo, direttore tecnico della divisione, spiega così: "Il general contractor offre innumerevoli vantaggi agli imprenditori come ITX Cargo: un unico interlocutore, capace di garantire tempi certi, costi fissi e standard qualitativi molto alti grazie alla presenza di esperti del settore che studiano il progetto sin dalle fasi preliminari, coordinandone poi la realizzazione. In questo modo il cliente può concentrarsi sulla propria attività senza distrazioni o perdite di tempo. Il general contractor è colui che interpreta il design intent del progettista e del cliente, dandogli forma".

**Una soluzione che ha convinto** ITX Cargo, società di spedizioni internazionali (via aereo, via mare e su strada) nata nel 1998 da un piccolo gruppo di cinque persone e che si è poi evoluta fino ad arrivare a più di 50 dipendenti e un fatturato superiore ai 25 milioni di euro. Una crescita importante che è stata alla base della decisione di costruire la nuova sede con spazi rispondenti alle crescenti esigenze aziendali. Prezioso anche il contributo dello Studio EF che, guidato dall'architetto Alessandro Ferrario, in qualità di progettista e di direzione lavori, ha saputo raccogliere i bisogni di ITX Cargo e progettare un edificio su misura. Kopron Engineering, accanto a lui, ha messo in campo la propria esperienza e competenza per l'ottimizzazione del progetto. ■



La nuova sede di ITX Cargo a Origgio, Varese, realizzata da Kopron Engineering

tale settore, l'azienda, da oltre 35 anni, presenta una linea di prodotti completa con un alto livello di qualità: capannoni fissi e retrattili in telo pvc o pannelli sandwich, sistemi per il carico e lo scarico, chiusure e portoni industriali assolutamente sicuri.

**Nel 2016, la società** ha costituito, a "contorno" dei propri prodotti, la divisione Kopron Engineering specializzata nella realizzazione chiavi in mano di immobili "build to suit" in qualità di general contractor per il settore industriale (logistica, industria, retail e direzionale). La divisione, nonostante la sua "giovane

# Goldbeck ha acquistato l'intero capitale di Gse

L'azienda tedesca, leader nella realizzazione di immobili "chiavi in mano", ha comprato la società francese con l'obiettivo di allargare il proprio mercato nell'Europa meridionale e, particolarmente, in Italia.

**L**a compagnia di costruzioni Goldbeck ha assunto il controllo di Gse acquisendone l'intero capitale da Towerbrook Capital Partners e dagli altri soci. Goldbeck è una società leader nell'edilizia "chiavi in mano" con sede a Bielefeld, una città di medie dimensioni in una delle principali realtà industriali della Germania, nella parte orientale della Renania settentrionale-

componenti prefabbricati nei propri impianti e processi ottimizzati di logistica e assemblaggio per garantire edifici dai costi efficienti, funzionali e, allo stesso tempo, architettonicamente attraenti. Nell'anno finanziario 2017/18 ha realizzato più di 470 progetti. Il gruppo opera con 40 filiali in Germania e nell'Europa centrale. E' presente in Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Austria, Svizzera, Paesi Bassi, Regno Unito, Scandinavia.

**Gse, con sede ad Avignone, Francia**, è anch'essa una società che opera nel settore della realizzazione di immobili "su misura". Fin dalla sua fondazione nel 1976, Gse è un global contractor di riferimento in grado di prendere in carico tutti gli aspetti di un progetto di costruzione (montaggio di un'operazione finanziaria, ricerca e qualificazione dei terreni, studi tecnici, progettazione e realizzazione fino ai servizi di post-vendita), impegnandosi contrattualmente nel rispetto del corrispettivo, dei tempi e della qualità dell'opera. Il gruppo Gse ha 410 dipendenti in otto paesi europei e in Cina, costruisce edifici industriali, logistici, direzionali, commerciali e per il divertimento. Nel 2018, ha sviluppato un giro d'affari di circa 570 milioni di euro con un aumento del 30% rispetto all'anno precedente. In particolare, la Towerbrook, durante i 13 anni nei quali ha gestito l'azienda, ne ha accelerato la crescita a livello in-

ternazionale. La società opera, oggi, in Spagna, Portogallo, Italia, Romania e, naturalmente, in Francia. Inoltre, è fortemente presente sul mercato cinese.

**Jan-Hendrick Goldbeck**, ceo dell'azienda tedesca, ha così commentato l'acquisto: "Abbiamo deciso questa acquisizione non solo per estendere la nostra copertura geografica, ma anche per avvalerci delle competenze di due aziende forti, in modo da offrire ai nostri clienti una gamma ancora più ampia di prodotti e servizi ad alto valore aggiunto". Roland Paul, ceo di Gse, ha aggiunto: "Goldbeck non sta solamente acquisendo una società fatta di uomini e donne e di nuove filiali geografiche, ma sta anche investendo in un'expertise efficace e agile, complementare alla sua. È questo il dna che il Gruppo desidera mantenere. Goldbeck è stata fondata su valori comuni a quelli di Gse: fiducia nell'imprenditorialità, enfasi sull'alta qualità del lavoro e rispetto per i propri dipendenti". Unendosi, le due società, forti player nei rispettivi mercati, creeranno un leader europeo nel settore dell'edilizia "chiavi in mano". Benché l'integrazione delle rispettive attività regionali e la condivisione delle proprie competenze siano le motivazioni principali dell'acquisizione, non è previsto l'assorbimento di Gse in Goldbeck: l'azienda francese manterrà infatti il proprio status di società indipendente, insieme alla propria identità commerciale e al riconosciuto brand Gse. ■



*Entrambe le aziende sono specializzate nella realizzazione di immobili "su misura"*

Vestfalia. L'azienda genera ricavi pari a 2,7 miliardi di euro, conta oltre 6.500 dipendenti e controlla nove impianti di produzione. Come leader tecnologico riconosciuto, la compagnia progetta, costruisce e riqualifica edifici con un focus su complessi produttivi e logistici, immobili per uffici e parcheggi multipiano. Sin dalla sua costituzione nel 1969, l'impresa ha portato a termine più di 10 mila progetti edilizi per i propri clienti, facendo fede al suo consolidato principio di "costruire con un sistema": design e pianificazione in-house, produzione di

# Il nuovo polo distributivo “LCP Trecate XXL”

Logistics Capital Partners sta realizzando, a 40 chilometri a ovest di Milano, uno dei centri più grandi d'Italia, puntando su efficienza e sostenibilità.

Logistics Capital Partners, importante società di sviluppo e gestione di moderni magazzini logistici in Europa, presenta il nuovo polo distributivo ad alta efficienza ubicato a Treocate, Novara, “LCP Treocate XXL”, che si preannuncia tra i più grandi d'Italia, nonché uno dei progetti più ambiziosi di LCP. Situato strategicamente a 40 km a ovest di Milano e a 7 km da Novara, il nuovo hub logistico è facilmente raggiungibile dall'Autostrada A4 Torino-Venezia da cui dista solo 7 km, con accesso diretto tramite la SP11 e la Tangenziale di Novara.



Il rendering del nuovo polo

massima flessibilità e consta di tre edifici (A, B e C). I primi due (A e B) per un totale di 162.235 mq, la cui costruzione viene avviata ora, saranno completamente personalizzati in ottica “Built-To-Suit”, sulla base delle richieste specifiche di un cliente con cui LCP ha già firmato un contratto di locazione a lungo termine. Le due strutture saranno completate entro tempi brevi, rispettivamente prima di Natale 2019 (edificio A) e a inizio 2020 (edificio B). Il terzo edificio, situato nell'area della città di Novara e con una superficie di 48.656 mq, sarà costruito nel corso del 2020 ed è disponibile per la locazione.

**Particolarmente innovativo** il concept design, con la scelta di rivestimenti in pannelli sandwich d'alluminio dal colore grigio scuro, che rendono la geometria del volume squadrato, pulito e netto, in dialogo con gli elementi della campagna

**Logistics Capital Partners**, dopo il completamento degli importanti progetti di Vercelli e Torrazza Piemonte per Amazon, ha scelto Treocate quale sede di questo nuovo polo, in quanto la zona di Novara, per la sua vicinanza a Milano e il posizionamento sul corridoio Torino-Milano-Venezia, risulta strategica per lo sviluppo logistico e distributivo dei propri clienti sia a livello nazionale che internazionale. La nuova struttura logistica, la cui progettazione è stata commissionata da Logistics Capital Partners all'architetto Marco Facchinetti e al suo team dello studio di architettura The Blossom Avenue, è stata sviluppata all'insegna della



del territorio circostante, tipicamente lineari, semplici nella geometria pulita degli orizzonti ampi del novarese. Valorizzando e rispettando anche il sedime del tracciato romano, in forma di spina dorsale del progetto, dando fiato al bosco intorno, grazie a un progetto del verde e del paesaggio che ricostruisce, con filari di impianto, il disegno delle centurie romane. Il nuovo hub logistico si pone come obiettivo l'ottenimento della certificazione LEED, che ambisce al livello GOLD per la parte A e PLATINUM per la parte B e la certificazione del Protocollo Itaca. In particolare, gli elementi di sostenibilità riguardano: la creazione di una rete estesa di piste ciclabili che unirà il centro di Novara con il centro di Treocate, integrandolo con un sistema flessibile di trasporto pubblico; la capacità di rendere sostenibili le procedure di costruzione e l'inserimento di spazi verdi, spazi alberati, sistemi drenanti delle acque; la produzione sostenibile di energia, attraverso l'uso estensivo dei pannelli solari e della geotermia; la scelta di materiali di costruzione dalla provenienza certificata, senza impatti di smaltimento e riciclabili; la qualità degli ambienti interni, per quanto riguarda aria, luce e comfort lavorativo, anche in questo caso certificati LEED.

L'investimento complessivo dell'operazione da parte di LCP è di oltre 175 milioni di euro, escluse le forniture e installazioni da parte del cliente. ■

## I “NUMERI” DI LOGISTICS CAPITAL PARTNERS

2015 anno di fondazione; 400 milioni di euro capitale di sviluppo già allocato; 6 paesi in cui sono presenti i progetti di alto profilo e di larga scala; 190 mila mq di nuovi progetti di costruzione e sviluppo; 980 mila mq di asset gestiti.

# Come cambiano gli immobili

Un workshop di Assologistica Cultura e Formazione ha fatto il punto sulle tendenze emergenti nel settore che stanno modificando anche il modo di pensare e realizzare gli edifici logistici.

L'offerta immobiliare logistica si sta sempre differenziando, complici importanti mutamenti in atto, a cominciare da quelli dovuti al massiccio diffondersi dell'eCommerce, con le sue crescenti esigenze di magazzini e depositi tecnologici a ridosso delle città. Accanto al tema della tecnologia un ruolo determinante è svolto anche dalla crescente consapevolezza in tema di sostenibilità, che impone magazzini eco-friendly, come nel caso delle realizzazioni di ProLogis, dove lo sviluppatore propone soluzioni quali Prologis LightSmart per tutti gli edifici ancora sprovvisti di lampade Led, oppure Prologis SolarSmart, con l'installazione di pannelli fotovoltaici sulle coperture.

Su questi temi si sono confrontati in un workshop organizzato da Assologistica C&F alcuni dei maggiori rappresentanti del comparto, tra cui l'operatore logistico Number1, il cui real estate manager Pietro Chittolini ha presentato due magazzini, uno a Parma (riqualificazione immobiliare brownfield), dove è prevista un'area incentrata su un robot progettato per il repack multicliente; l'altro a Isola Rizza, Verona, (investimento immobiliare greenfield), ovvero il hub per il nord-est del 3PL, attrezzato secondo norme an-



La sostenibilità sta avendo un ruolo sempre più rilevante

tisimiche e con innovative tecnologie di illuminazione per garantire risparmi energetici e basso impatto ambientale. Secondo Emanuele Cesari, logistics solutions Academy manager di Toyota Material Handling Italia, a costringere

le imprese a ripensare al proprio network logistico, anche in termini di rivalorizzazione immobiliare, non saranno soltanto i trend di mercato, ma anche le evoluzioni tecnologiche (digital trend), grazie alle quali la logistica sta passando dall'essere centro di costo a fattore abilitante per la crescita aziendale, fino a essere riconosciuta come elemento differenziante per l'intera supply chain. Il tema della sostenibilità ambientale è stata al centro della relazione di Alessandro Ficarazzo, energy product manager di Certiquality, il quale ha illustrato l'importanza della norma internazionale ISO 50001, che specifica i requisiti per creare, avviare, mantenere e migliorare un sistema di gestione dell'energia, consentendo il miglioramento continuo della prestazione e del consumo energetico degli immobili logistici. A parlare di tematiche green è stato anche Marco Panighetti, technical director di Synthesis, che ha illustrato - fra l'altro - le attività svolte dalla divisione Facility Management della società, la quale opera secondo il protocollo Leed Existing Buildings Operations & Maintenance (consente alle aziende di valutare il livello di sostenibilità nella gestione e manutenzione degli edifici esistenti). Il protocollo guida a sviluppare pratiche sostenibili e a ridurre gli impatti ambientali degli immobili considerandone i reali consumi.

**La "mappatura nazionale".** Il take-up (o assorbimento) degli spazi immobiliari logistici risulta in costante crescita negli ultimi 5 anni, con un assorbimento medio annuo di oltre un milione di mq e, considerando la pipeline consistente e lo stock parzialmente obsoleto, la domanda si manterrà elevata per i prossimi anni, sostenendo una dinamica dei canoni positiva. E' questo uno dei trend chiave del settore immobiliare logistico emerso dalla "mappatura nazionale degli immobili di logistica moderna" elaborata da JLL, che ha adottato una metodologia scientifica di lavoro (con 8 mesi di analisi e ricerca). "Abbiamo monitorato tutti gli immobili di logistica moderna diffusi a livello nazionale con superficie superiore a 5 mila mq considerando proprietari istituzionali, proprietari privati, aeroporti e interporti", ha affermato Faustino Musicco, Head of Logistics & Industrial Agency di JLL. ■

ECONOMIA DEL MEZZOGIORNO

# Chance Sud e Mediterraneo, ma la politica è sempre “stand by”

Cresce il traffico attraverso Suez. Un'occasione di sviluppo per il Mezzogiorno, ma latitano le scelte politiche per concretizzarla. Che fine hanno fatto le ZES?

di **Paolo Giordano**

*Particolare del porto di Salerno visto dal centro storico della città*

# I due scenari del Mediterraneo

A Napoli, Srm ha presentato il 6° rapporto sull'economia marittima.

**A** Napoli, il centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno-Srm ha presentato il sesto rapporto annuale "Italian Maritime Economy". Il solito puntuale, ottimo lavoro del centro studi napoletano, che sottolinea, anche per il 2018, la crescita dell'importanza delle rotte mediterranee, l'aumento dei

sui 10 milioni di teu. E' vero che tale "cifra" ha sensibili oscillazioni "interne", ad esempio cala il transhipment e aumenta quello dei porti regionali, cala un porto e ne cresce un altro, ma resta incontrovertibile il fatto che non riusciamo ad andare oltre lo "sbarramento" dei 10 milioni, ormai diventato "storico". Que-

negli ultimi 11 anni questo traffico è aumentato del 37%. La crescita delle merci in transito attraverso il canale è stata confermata anche nel 2018, anno in cui è stato segnato il doppio record, in termini di numero di navi con un più 3,6% e di merce trasportata con un più 8,2%. E' evidente che noi siamo "fermi" e il resto del Mediterraneo è in "movimento".

*Veduta aerea di Palermo*



**Silvia Moretto**, presidente della Fedespediti, ha così commentato il rapporto: "I dati di Srm ci danno due buone notizie: la prima è che il Pil mondiale continuerà a crescere nei prossimi anni; la seconda è che l'area del Mediterraneo si sta sviluppando più delle altre in termini di traffico via mare: questo significa che siamo nel luogo giusto al momento giusto... Eppure, paesi come Turchia, Tunisia, Egitto, Marocco, Spagna, ci stanno superando o ci hanno già superato in termini di competitività

*Gru nel porto di Taranto*

traffici attraverso il canale di Suez e, in particolare, delle navi container (in termini di valore, questo segmento vale il 60% del commercio marittimo globale). Il rapporto delinea, quindi, uno scenario reale di "movimento" che analizza un commercio marittimo in continuo sviluppo, una forte concorrenza fra i porti mediterranei che crescono e aumentano i loro traffici, le iniziative cinesi, in un contesto che vede l'Asia rappresentare il 42% dell'export e il 61% dell'import del trasporto marittimo mondiale. A fianco di tale scenario, ne esiste però un altro che ci riguarda da vicino: uno scenario "fermo", ed è quello che riguarda la "realtà" del nostro paese se vista in un'ottica mediterranea. Da anni e anni, a livello portuale, per i container, contiamo su un traffico che si aggira perennemente



sto sta avvenendo mentre, come nota il rapporto Srm, "il raddoppio del canale di Suez sta gradualmente cambiando gli assetti mondiali del trasporto marittimo soprattutto lungo la rotta est-ovest:

logistica. Questo perché la corsa del nostro paese è frenata da una incapacità endemica di fare sistema: pubblico e privato faticano ancora a condividere una visione comune nello sviluppo di

## ALCUNI “NUMERI” DEL RAPPORTO SRM

- Nel complesso, le previsioni per il commercio marittimo sono positive, con un tasso di crescita media annuale del 3,8% tra il 2019 e il 2023 (tra il 2005 e il 2017 è aumentato a un tasso medio del 3,5%).
- In linea con l'andamento del trasporto marittimo complessivo, l'Asia domina l'attività di movimentazione di container, rappresentando quasi i due terzi del throughput globale. Circa 240 milioni di teu (sui 752,2 milioni movimentati nel mondo) sono stati registrati in Cina, Hong Kong e Taiwan. Le previsioni Unctad lasciano pensare che il container sarà il segmento che nel quinquennio 2018-2023 registrerà la crescita maggiore: più 6,4% rispetto al 3% medio del trasporto marittimo complessivo. Altri analisti di settore stimano che nel 2019 il trasporto containerizzato aumenterà in misura più moderata, del 4%. Si tratta comunque di una crescita importante perché corrisponde a circa 30 milioni di teu aggiuntivi a livello globale.
- È un dato consolidato che il Mediterraneo rappresenti una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati concentrando il 27% dei 487 servizi di linea mondiali. Inoltre, è un'area molto significativa anche per i traffici a corto raggio, in direzione nord sud in particolare in modalità Ro-Ro.
- Il canale di Suez si conferma la terza rotta al mondo per il trasporto di petrolio e gas naturale che partono dal Golfo verso l'Europa e il Nord America. Queste due rotte rappresentano circa il 9% del commercio mondiale di petrolio via mare. Nel 2018, il petrolio greggio (compresi i prodotti derivati) e il Gnl rappresentano rispettivamente il 24% e 3% delle merci trasportate.
- Secondo il Liner Shipping Connectivity Index dell'Unctad gli scali del sud Mediterraneo (Nordafrica e Turchia) dal 2004 a oggi hanno notevolmente ridotto il gap competitivo con i porti del nord Mediterraneo. L'indicatore riporta un divario che nel 2004 era appunto di 26 punti e oggi solo di 8.
- L'Italia, per la sua posizione geografica e per la sua dotazione logistica e portuale può rivestire un ruolo di primo piano nella Belt&Road Initiative. Il Memorandum firmato a marzo è segno di interesse a istituire sinergie. Numerosi scali italiani ospitano rotte interessate da medio e estremo oriente. In particolare, l'Italia vanta la presenza di scali che accolgono le grandi alleanze navali strategiche per un totale di 22 servizi regolari; 7 di questi scali sono interessati dalla Ocean Alliance con la presenza della Cosco (compagnia di Stato cinese).

infrastrutture e servizi alla merce...la logistica è una miniera di opportunità, ma se vogliamo coglierle dobbiamo accelerare e condividere come paese una linea strategica di sviluppo chiara, coerente e senza stop”. Anche in questo commento si delineano i due scenari di cui abbiamo parlato in precedenza: noi siamo “fermi” e il Mediterraneo si “muove”.

**L'esempio più eclatante** di questo duplice scenario sta nella vicenda della Zone Economiche Speciali-Zes. Scrive il rapporto Srm: “Da nostre elaborazioni (su dati World Bank) effettuate su un panel di Zes è emerso che, una volta a regime (cioè in un arco temporale tra i 7 e i 10 anni), in media queste aree possono arrivare a incrementare le esportazioni di un paese fino al 40% complessivo. Se applicassimo questa performance di crescita agli attuali volumi di export del nostro Mezzogiorno,

nell'arco di un decennio si potrebbe attivare un volume di export aggiuntivo pari a circa 18 miliardi di euro”. Le nostre Zes, varate alla fine della passata legislatura, grazie a un “miracolo legislativo” - la definizione è del presidente dell'Autorità portuale di Napoli Pietro Spirito - in soli sei mesi, si sono arenate “proprio nella fase topica in cui dovrebbero definirsi gli incentivi di natura amministrativa e burocratica”, sottolinea il rapporto. In un convegno a Napoli, sempre di Srm e sempre dedicato al Mediterraneo, in aprile del 2015, Nadia Laraki, direttrice dell'Agenzia nazionale dei porti del Marocco, una specie di Autorità portuale unica, lasciando interdetti tutti i convenuti, ha spiegato come e perché Tanger Med si sia incamminata sulla strada del successo: “Abbiamo lavorato su tre fattori: la volontà politica, il coinvolgimento sui nostri obiettivi di tutti i soggetti interessati, lo sfruttamento

del nostro patrimonio di conoscenze del quale abbiamo fatto tesoro. Oggi, stiamo lavorando all'interno di una strategia portuale che ha come traguardo il 2030. Lo Stato si è assunto il compito, anche in termini legislativi, di pianificare lo sviluppo, di indirizzare le risorse disponibili, eliminando sprechi e sovrapposizioni, di elaborare le strategie e di varare le regole, all'interno di un quadro legislativo unico. L'Agenzia nazionale si è fatta carico di far applicare tali indicazioni, in termini di tariffe, di rilascio delle concessioni, di sicurezza, di salvaguardia ambientale, allineandosi a standard internazionali”. La signora Laraki all'epoca ci diede una lezione di come un governo deve gestire la politica portuale: il Marocco un altro pianeta rispetto al “sistema Italia” (sempre ammesso che esista ...). Ecco perché esistono due scenari: uno mediterraneo che si “muove” e uno italico che resta “immobile”.

# Il Sud non può perdere il Mediterraneo

Intervista con Antonio Corvino, direttore dell'Osservatorio banche-imprese.



ANTONIO CORVINO

**A** Napoli, durante lo svolgimento del convegno "Il cocodrillo si è affogato. Mezzogiorno al bivio", organizzato dall'Alleanza degli istituti meridionalisti, incontriamo l'economista Antonio Corvino, direttore dell'Osservatorio banche-imprese di economia e finanza. Il convegno, che nel titolo ha richiamato il libro sul Mezzogiorno di Pietro Massimo Busetta, ha posto un quesito al paese, sulla falsariga del libro: abbandonare il Mezzogiorno al suo sottosviluppo e allo spopolamento oppure rimetterlo al centro delle politiche di sviluppo, non con l'assistenzialismo, ma valorizzando le sue potenzialità, le sue eccellenze e le sue risorse? Il dibattito ha, inoltre, espresso una comune, forte preoccupazione per il disegno politico di rafforzare le autonomie regionali. Da questo aspetto iniziamo l'intervista con Corvino.

**DAL CONVEGNO È EMERSA UNA DECISA OPPOSIZIONE ALL'“AUTONOMIA DIFFERENZIATA”. DA ECONOMISTA, COME IN-**

## TERPRETA TALE PROPOSTA NEL CONTESTO DELL'ATTUALE MOMENTO STORICO DEI RAPPORTI SUD-NORD?

Esiste una forte preoccupazione per i contenuti di tale proposta. Gli istituti meridionalisti stanno pensando di organizzare per fine anno una serie di giornate in ogni regione del sud per discutere dell'economia meridionale e per esprimersi con forza contro l'“autonomia differenziata”. Un recente documento dell'Università Federico II di Napoli ha messo in chiaro, senza mezzi termini, che tale proposta non è altro che un disegno - mal celato - di drenare verso i territori del nord, e verso gli apparati politico-istituzionali che li gestiscono, la quasi totalità delle

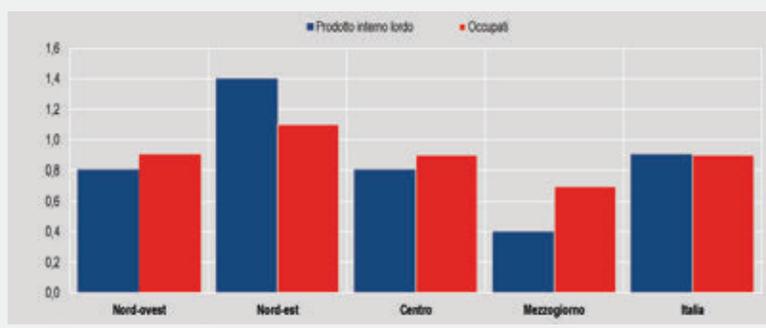
## QUALCHE ESEMPIO, PER CHIARIRE MEGLIO QUESTO CONCETTO?

Mi limito a citarle alcuni dati del rapporto Svimez 2018: 20 dei 50 miliardi circa di residuo fiscale trasferito alle regioni meridionali dal bilancio pubblico ritornano al centro-nord sotto forma di domanda di beni e servizi; l'aumento di domanda interna dal Mezzogiorno ha maggiori effetti sull'economia del centro-nord; la migrazione dei laureati provoca per il Mezzogiorno una perdita secca di circa 2 miliardi l'anno e la migrazione studentesca sposta nelle regioni del centro-nord circa 3 miliardi di euro, con pari perdita per le regioni meridionali. Da questi pochi numeri, appare chiaro che il Mezzogiorno viene

## Pil e occupazione

Fonte: ISTAT

(2018, variazioni % rispetto all'anno precedente)



risorse provenienti dalla fiscalità generale, cioè le entrate da tributi erariali versati a livello regionale. Venendo alla sua domanda, penso che l'“autonomia differenziata” sia una conseguenza logica di quanto sta da tempo accadendo nella relazione sud-nord in termini economici...

interpretato non per le sue potenzialità di sviluppo, che esistono, ma come una “riserva” da cui trasferire risorse verso il centro-nord. E' quindi facile leggere l'“autonomia differenziata” in questa chiave. Oggi, i provvedimenti per il sud sono di tipo assistenzialistico, non esiste traccia di una politica

industriale che sostenga e promuova le numerose eccellenze meridionali, ad esempio, nei settori delle “4A”, abbigliamento-fashion, agricoltura, aerospazio, automotive, oltre che nel settore farmaceutico. Per non parlare di quanto sta accadendo nel settore della logistica.

### INVECE, PARLIAMONE...

Lei ricorderà che nell'allegato Connettere l'Italia al Documento di Economia e Finanza del 2018 l'allora ministro dei Trasporti Graziano Delrio presentò un progetto complessivo, per quanto riguardava il Mezzogiorno, di sviluppo della logistica, basato sul rafforzamento delle due principali direttrici, quella adriatica e quella tirrenica, le due ALI, verso il centro-nord, con connessioni con le zone interne, con le principali aree produttive, con porti e interporti. Un progetto a rete importante che veniva incontro anche alle e-

zia. E probabilmente si correrà il rischio che le risorse vadano a finire al nord nelle Zone logistiche semplificate. Prendiamo, ad esempio, in un confronto sud-nord, le condizioni di mobilità: con l'alta velocità in treno si va da Napoli a Milano, oltre 700 chilometri, in quattro ore, mentre da Napoli a Bari, due delle città più importanti del Mezzogiorno, distanti 150 chilometri, ci vogliono le stesse quattro ore, perché si viaggia su un solo binario, con l'aggiunta che serve anche un cambio treno. E' da notare che la realizzazione della nuova linea Napoli-Bari è stata inserita dal Cipe nella Legge Obiettivo, come opera prioritaria, nel 2009, e la fine lavori è stata messa in calendario



Secondo l'Istat, nel 2018 il 10% delle famiglie meridionali erano in povertà assoluta, mentre al centro erano il 5,3% e al nord il 5,8%

mancare. La verità è che lo Stato si è “ritirato” dal Mezzogiorno da molto tempo, possiamo dire dagli anni '80. La spesa dello Stato italiano dal dopo guerra fino all'avvento dei fondi europei nel 1989 è stata di 350 miliardi di euro, dopo è andata via via prosciugandosi. Contemporaneamente, l'investimento della Germania in venti anni, dal 1989 al 2009, per la modernizzazione e lo sviluppo dell'ex DDR è stato di 1.500 miliardi. Le conseguenze di questo disimpegno politico sul tessuto sociale e produttivo del Mezzogiorno sono state pesanti e continuano ad aggravarsi.

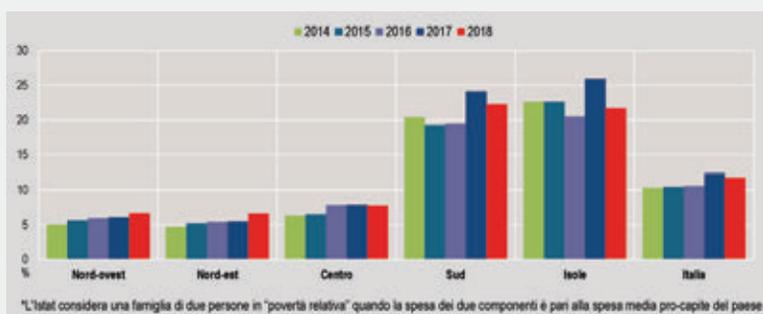
### VEDE, QUINDI, UN FUTURO DEL SUD CON PESSIMISMO ...

Guardi, come sottolineavo in precedenza, nel Mezzogiorno ci sono molte eccellenze in tanti campi, bisogna “allargarle”, collegarle a quei territori che sono in via di “desertificazione” sociale e produttiva. Il nostro sud ha notevoli possibilità, la prima, in maniera assoluta, è quella di inserirsi pienamente nello sviluppo dell'area mediterranea. Credo che il Mezzogiorno possa e debba divenire il “centro” logistico, commerciale, anche produttivo del Mediterraneo. Lì sta il suo sviluppo. Ma è una scelta che va “costruita” costantemente. Se non facciamo neppure le Zes, per questioni burocratiche, è evidente che non ci resta che il pessimismo.

## La povertà relativa\* familiare

Fonte: ISTAT

(2014-2018, valori % sul totale delle famiglie)



sigenze industriali. Di questo progetto non si parla più. Lo stesso sta avvenendo con le Zes, che potrebbero essere di fondamentale rilievo in primo luogo per attirare nuovi investimenti, nuovi imprenditori, per facilitare l'export, per rigenerare un tessuto produttivo. Sono scomparse nella nebbia della burocr-

per il 2026. Se sarà rispettata, cosa improbabile, ci saranno voluti 17 anni, un tempo infinito per 150 chilometri ...

### UN PROBLEMA DI INVESTIMENTI?

Certamente. Gli investimenti, però, sono frutto di volontà politica. Questa è quella che è mancata e continua a

## Quando il tempo non conta...

“Un freno allo sviluppo continua a essere rappresentato da lungaggini burocratiche, da norme farraginose, da una ‘semplificazione’ che non arriva mai”, dice Pietro Spirito, presidente dell’Autorità portuale di Napoli.



PIETRO SPIRITO

“La Zes della Campania è stata la prima ad essere organizzata. E’ operativo anche il comitato di indirizzo. Può funzionare, però, solo se diventano disponibili e operative le procedure che semplificano e velocizzano le decisioni per quegli imprenditori che abbiano l’intenzione di installarsi nell’area. Stiamo insistendo perché vengano introdotte norme sulle Zes che tendano a semplificare un’impalcatura normativa di tipo barocco, che spesso non trova giustificazione”, sottolinea Pietro Spirito, presidente dell’Autorità di sistema portuale della Campania, in apertura del nostro colloquio telefonico.

### **EPPURE VIVIAMO NELL'EPOCA DELLA GLOBALIZZAZIONE E DEL "TEMPO REALE"...**

«E’ vero, ma ciò non pare avere molta importanza per la nostra burocrazia. Le faccio un esempio: nel porto di Napoli abbiamo terminato i dragaggi,



Veduta del porto di Napoli

e per farli è stato necessario assumersi responsabilità e superare un’infinità di ostacoli, nonostante l’ultimo dragaggio fosse stato fatto la bellezza di 25 anni fa, così abbiamo aumentato i traffici, specialmente nel settore container, che rispetto all’anno scorso è cresciuto del 30%; a Salerno, dove i dragaggi inizieranno a ottobre, abbiamo perso il 10% di traffico, e anche a Salerno l’ultimo è stato fatto dodici anni fa. Non si capisce che con il procedere del gigantismo navale i nostri porti devono essere messi velocemente in condizione di ricevere le nuove navi, che, tra parentesi, saranno nel tempo sempre più grandi. Ciò che dobbiamo chiedere con forza al governo è l’approvazione di norme per la semplificazione delle procedure. Ad esempio, è urgente in questo senso una rivisitazione del codice sugli appalti.

### **ANCHE LE INIZIATIVE SULLO SVILUPPO DELL'INTERMODALITÀ NAVE-FERRO SONO FERME?**

«Da quando ho assunto la presidenza dell’Autorità portuale mi sono impegnato per riuscire a dotare lo scalo di Napoli di un raccordo ferroviario competitivo

con la gomma. Infatti, sino a quando trasportare i container su camion sarà estremamente più economico che non utilizzando il trasporto ferroviario, non troveremo nessun operatore disposto a utilizzare il collegamento nave-ferro. Per questa ragione abbiamo stipulato un accordo con Rfi per realizzare binari da 750 metri nell’area orientale. Accanto a questo progetto, abbiamo chiesto alla Regione Campania di prevedere il ferro-bonus regionale, con uno stanziamento di circa due milioni di euro su base annua per sostenere il trasferimento della merce dal porto agli interporti di Marcianise e di Nola via ferrovia, utilizzando l’attuale tratta “Napoli-Traccia”, oggi diseconomica per due ragioni: perché i binari corti costringono a una costosa operazione di doppia manovra e perché si può percorrere solo in fascia notturna. Siamo ovviamente in attesa di una risposta. Certamente un trasporto ferroviario efficiente è la carta determinante per allargare il bacino di utenza dei nostri porti, fino a quando ciò non sarà realizzato resteremo nell’ambito regionale o poco più.

# Il settore decisivo per lo sviluppo dell'industria

Un convegno, svoltosi nel palazzo Pirelli, sede del consiglio regionale, ha fatto il punto su occupazione e crescita della logistica.

Il convegno intitolato “La logistica tra i na l’economia lombarda”, svoltosi a Milano, organizzato dalla Regione, insieme ad Assologistica, Alesa e PoliS-Lombardia, ha messo in evidenza un dato importante, ossia che il settore, a lungo “trascurato” e considerato più un “costo” che una leva di sviluppo, sia dal sistema produttivo sia a livello politico-istituzionale, sta acquisendo la giusta considerazione come anello

determinante tra produzione, distribuzione, mercato e cliente finale, a livello sia nazionale sia internazionale. Almeno in Lombardia, regione che è la “punta” della produzione e dell’economia del nostro paese, tale “considerazione” ha fatto e sta facendo passi avanti. Che questo stia accadendo in Lombardia, per quello che significa la regione nello scenario politico-economico del nostro paese, rappresenta un segnale di note-

vole rilievo. Una chiara dimostrazione di tale “passo avanti” sta, anche, nell’organizzazione del convegno di Milano: l’iniziativa per discutere, per dibattere, per analizzare situazione e prospettive della logistica lombarda, è stata varata in collaborazione dall’istituzione Regione, da due associazioni di operatori, con un ruolo centrale nel settore, come Assologistica e l’Associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori-Alesa, >

## L’ECONOMIA REGIONALE

La Banca d’Italia ha pubblicato a giugno un documento sull’economia lombarda. Ne riportiamo alcuni passaggi. Il 2018 è stato ancora un anno di crescita per l’economia, nonostante il rallentamento di quasi tutte le variabili economiche. Secondo le stime di Prometeia il Pil è aumentato dell’1,4%, un incremento quasi dimezzato rispetto a un anno prima. L’indicatore della Banca d’Italia conferma un indebolimento del ciclo. L’attività è comunque ancora aumentata in tutti i settori; vi hanno contribuito l’aumento degli investimenti delle imprese, delle esportazioni e dei consumi delle famiglie. Con la ripresa avviata nel 2014, la regione ha recuperato i livelli di attività pre-crisi già dal 2017, mostrando una performance migliore della media italiana, ma non ha ancora colmato il divario di crescita con le altre regioni europee accumulato durante il periodo di crisi. L’attività economica si è ulteriormente indebolita nel primo trimestre del 2019 sia nell’industria sia nei servizi. La domanda rivolta al settore manifatturiero si è ridotta e, nei programmi delle imprese per l’anno in corso, l’accumulazione di capitale si arresterebbe.

**Le imprese.** Nel 2018, la produzione industriale è cresciuta, ma ha decelerato rispetto all’anno precedente. Le imprese hanno intensificato l’accumulazione di capitale più di quanto avessero programmato all’inizio dell’anno, continuando anche a usufruire delle agevolazioni fiscali previste per gli investimenti in nuove tecnologie digitali. Nelle costruzioni l’espansione del fatturato si è consolidata, in un contesto di miglioramento del mercato immobiliare. Nel terziario è proseguita, seppure indebolendosi, la fase espansiva nei servizi diversi dal commercio al dettaglio, che invece ha mostrato una lieve diminuzione dell’attività. E’ proseguita l’espansione delle esportazioni, anche se in misura inferiore al 2017 e, di poco, alla domanda potenziale proveniente dai mercati di sbocco. La redditività si è confermata ancora elevata ed è migliorata la capacità di autofinanziamento. Le condizioni di accesso ai prestiti, nel complesso distese, hanno mostrato però segnali di irrigidimento nella seconda parte del 2018, mentre la domanda è rimasta debole.

**Il mercato del lavoro.** Nel 2018 l’occupazione è cresciuta in misura moderata e il tasso di disoccupazione è diminuito. La quota di lavoratori con contratti a termine è ancora aumentata, riguardando oltre un lavoratore ogni dieci dipendenti, frequenza che sale a tre ogni dieci nella fascia di età tra i 15 e i 34 anni. Le imprese della regione hanno riscontrato difficoltà a reperire particolari figure professionali, soprattutto nel campo dell’ingegneria, della tecnologia e delle materie scientifiche.



La presidenza del convegno

e dall'istituto regionale di ricerca PoliS-Lombardia, che collabora con tutte le 14 università lombarde e con gli istituti del Cnr. Un evento che ha una forte, positiva "carica" di novità.

**La crescita della logistica** nella regione è testimoniata anche dai "numeri". PoliS-Lombardia ha presentato una ricerca sull'occupazione nel settore, sottolineandone la "dinamicità". In primo luogo, nel 2018, gli occupati nella logistica sono aumentati a livello regionale dell'1,2% contro lo 0,3%

registrato nel mercato del lavoro nel suo insieme, mentre nel periodo 2016-2018 tale incremento ha raggiunto il 3,4%. La ricerca ha messo in luce anche il notevole aumento nell'assunzione di laureati

(più 55%), a sottolineare un segnale di cambiamento "qualitativo". Altri dati interessanti sono, in generale, l'incremento delle assunzioni a tempo indeterminato e un aumento della presenza nel settore delle società di capitale. La regione, quindi, sta "valorizzando" il ruolo della logistica anche nella realtà operativa, pur continuando a esistere problematiche rilevanti.

**Problematiche che sono state affrontate** dall'assessore regionale all'Istruzione, formazione e lavoro Melania



Rizzoli: "L'innovazione tecnologica rappresenta una straordinaria opportunità che va sostenuta, e i grandi operatori molto stanno facendo in questa direzione in Lombardia, con soluzioni sempre più avanzate. Tuttavia tale crescita ha anche prodotto nel tempo una serie di criticità, legate all'alto contenuto manuale del lavoro e alla presenza di numerosi operatori di piccole dimensioni e società cooperative che

## LA RICERCA POLIS-LOMBARDIA

La ricerca di PoliS-Lombardia, "L'impatto occupazionale della logistica in Lombardia", presentato al convegno di Milano, ha sottolineato, in primo luogo, che gli occupati nel settore logistico, arrivati a 211 mila, sono cresciuti nel 2018 dell'1,2% contro lo 0,3% registrato nel mercato del lavoro nel suo insieme. I lavoratori (in aumento quelli over 55 anni) sono soprattutto a tempo indeterminato (81,04%), l'occupazione del settore è cresciuta nel periodo 2016-2018 del 3,4% e, seppure le nuove assunzioni sono per 3/4 qualifiche operaie, si registrano alcuni segnali d'innovazione (più 55% di laureati). Quindi la ricerca mette in luce una notevole "dinamicità" del settore, influenzata probabilmente anche dallo sviluppo, nella logistica, delle nuove tecnologie e dell'eCommerce. Inoltre, rispetto alle dinamiche imprenditoriali, si è registrata una crescita nella logistica, nel periodo 2016-2018, del numero di imprese che assumono, più 8%. Sebbene complessivamente il numero delle imprese attive sia costante (circa 26.800), nel periodo esaminato emerge una crescita delle società di capitali (più 4,5% nel 2017 e più 5,4% nell'ultimo anno) e un calo di quelle di persone (meno 6%) e delle imprese individuali (meno 2,5%). Nel corso degli ultimi anni, è rimasto contenuto il fenomeno cooperative. Si è registrato un calo dell'incidenza del numero di soci lavoratori. Questo fenomeno ha radici complesse: numerose cooperative si stanno trasformando in srl, avendo perduto molti dei vantaggi che la forma classica dava loro, con l'effetto finale di garantire una maggiore tutela ai lavoratori stessi. Gli occupati del settore operano prevalentemente nella divisione trasporti (48,8%) e nel magazzino (32,9%). I restanti nei servizi postali (14,4%) e nel trasporto aereo e marittimo (3,9%). Dal punto di vista della distribuzione territoriale, la logistica appare concentrata principalmente nell'area metropolitana milanese (Città Metropolitana e province di Monza e Brianza e di Lodi) con il 49,8% degli occupati. Un dato che si accompagna alla forte dinamicità evidenziata dai nuovi rapporti di lavoro che, nella stessa area, sono stati nel 2018 il 61,9% del totale della logistica in Lombardia. Il risultato è dovuto al fatto che l'area milanese è quella ad avere il maggiore accesso al sistema infrastrutturale, in particolare autostradale e aeroportuale lombardo.



*Nella foto, in primo piano Fulvio Matone, direttore generale PoliS-Lombardia, e Melania Rizzoli, assessore all'Istruzione, formazione e lavoro della Regione*

esternalizzano, a loro volta, molti servizi a cooperative più piccole attraverso il subappalto. Un meccanismo diffuso soprattutto nelle cosiddette “cooperative spurie” - società che perseguono obiettivi illeciti, come l'evasione fiscale e contributiva, l'applicazione di contratti pirata, l'illecita somministrazione o il caporalato - che hanno favorito la concorrenza sleale sui salari e sui diritti dei lavoratori. Un settore quindi di frontiera per le relazioni sindacali, spesso al centro di tensioni sociali sul territorio, e con impatti negativi su sicurezza, ordine pubblico e produttività. La ricerca di PoliS-Lombardia ci permette di aprire un 'faro', non solo quantitativo, ma anche qualitativo sulle dinamiche del settore. Potrà quindi aiutarci a comprendere dinamiche e trend, dandoci anche utili spunti per le future politiche del lavoro. Sono dati dunque preziosi: su questi occorrerà riflettere e lavorare nei prossimi anni con l'aiuto di tutti i soggetti coinvolti, in primis gli operatori del settore. Potremo trarne indicazioni su politiche del lavoro che accompagnino innovazioni e trasformazioni della logistica, e che forse hanno un carattere generale e trascendono i confini del settore stesso”.

## IL SALUTO DI ANDREA GENTILE



Andrea Gentile, presidente di Assologistica, ha rivolto un saluto ai partecipanti al convegno a inizio dei lavori. Ha esordito sottolineando come sia rilevante il tema del convegno che pone la logistica in primo piano e la considera fondamentale per lo sviluppo dell'economia della regione. “Non dobbiamo scordarci che fino a qualche anno fa il settore logistico non era adeguatamente considerato nel nostro paese, dagli imprenditori, troppo

spesso inclini alla sola formula del franco fabbrica, e dal mondo politico-istituzionale, in passato piuttosto miope verso un comparto che oggi invece si sta rivelando foriero di tante opportunità, anche occupazionali, per l'Italia e la sua economia. Ma, fortunatamente, i tempi e gli atteggiamenti cambiano: il convegno di oggi è un ulteriore segno della nuova considerazione di cui gode il nostro settore in ambito istituzionale. Di questo sono grato alla Regione Lombardia e ai rappresentanti del mondo politico-istituzionale presenti in questo incontro a 'ragionare' intorno al ruolo economico della logistica”.

**Gentile ha poi ricordato**, sottolineandone l'importanza, la collaborazione che negli ultimi tempi si è realizzata tra Assologistica e la Regione, a partire dall'incontro con il presidente Attilio Fontana avvenuto il 17 gennaio. Incontro che ha aperto la strada alla realizzazione dell'Osservatorio regionale sulla logistica, grazie anche alla collaborazione dell'assessore regionale all'Istruzione, formazione e lavoro Melania De Nichilo Rizzoli e a PoliS-Lombardia. “Da tale collaborazione è nata anche la ricerca che PoliS presenta oggi al convegno. Questo è solo il primo segno visibile di un'efficace sinergia con le strutture della Regione che si svilupperà nei prossimi mesi, toccando i temi della formazione professionale, dello sviluppo del settore eCommerce nella logistica, della lotta contro le false cooperative e della tutela del diritto di impresa e della sicurezza dei lavoratori”.

**Entrando nel merito** del tema “logistica”, il presidente di Assologistica, ha ricordato che “per un operatore che fa logistica, oggi, è fondamentale essere 'flessibile'. Dote che l'evoluzione tecnologica e l'avvento della cosiddetta 4a rivoluzione industriale hanno ulteriormente enfatizzato, chiedendo competenze professionali inedite da parte anche degli occupati nel nostro settore. Flessibilità che non può non fare rima con 'innovazione', imperativo cui nessun operatore che si fregi dell'aggettivo 'logistico' può oggi ignorare. Viviamo tempi in cui il successo di un'impresa si gioca sulla sua capacità di innovare. Innovazione tecnologica e digitale in primis, ma non solo, perché va da sé che se il cambiamento tecnologico non è accompagnato da una modifica dei paradigmi di riferimento, soprattutto culturali, si corre il rischio di commettere gravi errori”.

# L'area di Milano e la Lombardia, nuovo hub logistico per l'Europa?

Un convegno organizzato dalla Liuc Business School, in collaborazione con Columbus Logistics, ha sottolineato i tanti segnali internazionali che mettono in evidenza le potenzialità logistiche del nostro paese.

Un convegno organizzato dal Centro sulla logistica e il supply chain management della Liuc Business School, in collaborazione con Columbus Logistics, ha insistito sui segnali che spingono a pensare l'Italia, e in particolare la Lombardia, come polo distributivo per l'Europa, con global player e multinazionali di vari settori industriali che hanno già scelto la nostra

data una grande accelerazione su vari fronti: la maggiore efficienza delle dogane, la digitalizzazione delle imprese con gli investimenti resi possibili dal piano Industry 4.0, l'iniezione di giovani talenti in area logistica provenienti dal mondo universitario e non solo".

**Durante il convegno, sono state diverse le testimonianze che hanno sotto-**

lineato i vantaggi che può offrire l'Italia sul fronte logistico. Michele Migliardi, supply chain e logistic director di Stella Mc Cartney, una delle più famose case di moda nel mondo, ha spiegato perché l'azienda, da inizio aprile, ha localizzato a Carisio, Vercelli, il proprio centro per le spedizioni dei capi in tutto il mondo: "Come azienda globale, con oltre 50 boutique monomarca, quasi mille riven-

ditori, vendite online in cento paesi e il 75% dei nostri fornitori localizzato in Italia, la scelta più giusta era quella di centrare la logistica, che sta diventando sempre più fondamentale per il successo dell'azienda, in Italia. Era la migliore opzione". Sempre nel campo del fashion, anche il gruppo Kering, con sede a Parigi, leader nel mondo per il lusso, potendo contare su brand di altissimo prestigio in vari settori, da Gucci a Pomellato, da Yves Saint Laurent a Balenciaga, da Brioni a Girard-Perregaux, sta per localizzare, spostandolo dalla Svizzera, il suo polo logistico a Trecate, in provincia di Novara, su un

impianto che occuperà 160 mila metri quadrati.

**Altro esempio è dato** da un'azienda come la Luxottica, che presente in tutto il mondo e che può contare su quattro centri distributivi (posizionati a Sedico, in provincia di Belluno; ad Atlanta, Usa; a Jundiai, Brasile; a Dongguan, Cina) continua a gestire e a guidare tutta la sua logistica dall'Italia. Ne ha spiegato i motivi Carlo David: "Qui troviamo una fucina di talenti, risorse umane capaci di affrontare e risolvere i problemi". Anche l'Ikea potenzia la sua logistica, facendo base su Piacenza, dove possiede due magazzini e da dove gestisce le spedizioni per il medio oriente. Come ha sottolineato Andrea Colzani, global transport e logistics dell'azienda, "i fast corridor doganali con lo sdoganamento delle merci direttamente in deposito e in generale una snellezza nelle procedure ci ha dato un'ulteriore spinta". Eric Veron, autore del libro "Ho scelto l'Italia", presente al convegno, ha così commentato: "L'Italia è strategica per gli investimenti logistici perché è un importante paese di consumi, di industria e di scambi commerciali. Questo implica bisogni importanti di nuove infrastrutture: per accompagnare lo sviluppo dell'eCommerce, dare supporto al sistema industriale e fluidificare gli scambi import/export con il resto dell'Europa e del mondo. Questi sono i tre motori di un settore in piena evoluzione e in forte crescita. E dunque tre motivi per investire". ■



*I partecipanti al convegno Liuc Business School e Columbus Logistics*

penisola quale base logistica. Fabrizio Dallari, direttore del Centro sulla logistica e supply chain management della Liuc Business School ha sottolineato i possibili motivi di una tale scelta: "Nonostante l'Italia sia nota per i suoi fardelli amministrativi, la burocrazia, l'assenza di incentivi fiscali e i ritardi infrastrutturali, non sono pochi i casi di aziende con headquarter stranieri che vedono nell'Italia un mercato importante di sbocco e una piattaforma logistica da cui rilanciare i traffici in import ed export conseguenti alle scelte di delocalizzazione. Negli ultimi anni sono stati fatti passi da gigante ed è stata

# Italtrans lancia la sfida su innovazione e sostenibilità

L'occasione è stata l'inaugurazione del nuovo centro logistico di Calcio, Bergamo: uno dei primi cinque poli logistici in Italia per estensione e grado di automazione.

In occasione dell'inaugurazione del nuovo centro logistico a Calcio, Italtrans ha chiamato a raccolta la logistics community per discutere dei temi chiave per il settore della logistica e dei trasporti. Oltre 400 invitati tra autorità, clienti, fornitori, professionisti e colleghi che hanno sostenuto Italtrans nella realizzazione di uno dei primi cinque poli logistici in Italia per estensione e grado di automazione. L'evento si è tenuto all'interno del nuovo deposito per consentire di toccare con mano la qualità dei servizi logistici offerti da Italtrans, che da sempre fa della qualità un fattore critico di successo.



**Per parlare di innovazione, sostenibilità e responsabilità nel settore della logistica e dei trasporti sono stati chiamati, per partecipare a una tavola rotonda, alcuni tra i più autore-**

voli esperti del settore e quattro tra le più importanti aziende del settore del largo consumo. Riportiamo alcuni elementi emersi dal dibattito. Marco Melacini del Politecnico di Milano ha esordito con la presentazione dei principali nodi ancora da sciogliere e delle criticità che frenano lo sviluppo del settore: "Negli ultimi due anni il 49% delle aziende committenti ha avuto difficoltà a reperire servizi di trasporto necessari, soprattutto nei periodi di picco, mentre il 63% delle imprese di trasporto ha incontrato difficoltà a reperire autisti. Inoltre, da una analisi sui titolari di patente professionale svolta dal ministero dei Trasporti, è emerso che oltre il 36% dei conducenti italiani si trova negli ultimi 10 anni di carriera e solo l'1,9% nei primi 10. Di conseguenza, nei prossimi anni usciranno dal comparto dell'autotrasporto più autisti



di quanti ne entreranno, andando ad aggravare l'attuale situazione di crisi". Fabrizio Dallari, direttore del Centro di ricerca sulla logistica della Liuc Università Cattaneo (che ha moderato la tavola rotonda) ha sottolineato che, secondo i dati dell'ultimo Conto nazionale del trasporto del 2018, in Italia il 50% del traffico interno di merci viaggia su gomma, per un totale di 100 miliardi di ton-km. Di questi, il 28% è rappresentato dai beni di largo consumo e prodotti per l'agricoltura. Secondo la Federdistribuzione, il 74% dei prodotti di largo consumo passa attraverso il canale della distribuzione moderna, generando un volume di trasporto di oltre tre miliardi di colli all'anno (equivalenti a 60 milioni di pallet di merce). In una rete così complessa è difficile fare logistica in modo efficiente ed è pertanto indispensabile trovare prassi collaborative di filiera. Su questo punto sono intervenuti Andrea Mantelli di Conad e Luca Piervittori di Ferrero, secondo i quali buona parte delle ottimizzazioni risiedono ancora all'interno della filiera.

**Riccardo Stabellini della Barilla** ha puntato il dito sulla carenza di operatori strutturati capaci di garantire un servizio di eccellenza su scala nazionale, soprattutto in un settore molto particolare come i beni di largo consumo, per i quali le consegne avvengono anche nei giorni festivi, vi è una forte presenza di punti vendita all'interno delle Ztl e i flussi presentano una forte stagionalità durante il mese e la settimana, costringendo i "logistici" a correre sulle montagne russe. Infine, nel saluto di Claudia Terzi, assessore alle Infrastrutture, ai Trasporti e alla Mobilità della Regione Lombardia, non poteva mancare l'accento al nuovo progetto di e-highway, vale a dire dell'autostrada A35 BreBeMI elettrificata che sarà testata entro fine anno proprio nella tratta di 6 km tra Calcio e Romano di Lombardia. ■

# Confindustria La Spezia punta sulla logistica

Alessandro Laghezza nominato presidente della sezione logistica: l'obiettivo è costruire un confronto su tutta la filiera del trasporto.

**A**lessandro Laghezza è stato eletto all'unanimità presidente della sezione logistica di Confindustria La Spezia. Una nomina che assume un significato particolare anche nell'ottica della strategia da tempo perseguita da Laghezza sia nell'ambito della Confetra sia in quello della Fedespedi. "Il settore della logistica ha subito e sta subendo in questi anni - ha affermato Laghezza - profonde trasformazioni, che ne stanno modificando radicalmente la struttura. Gigantismo navale e guerra dei noli hanno portato a una rapida concentrazione dei vettori marittimi mondiali, che ormai sono, nel settore del trasporto container, meno di dieci, raggruppati in tre conferenze che si dividono la quasi totalità del traffico e condizionano di fatto il mercato. A questa concentrazione si affianca un processo di costante integrazione verticale, che vede i vettori marittimi scendere a terra, acquisire o partecipare come primo obiettivo al terminal per poi andare progressivamente ad appropriarsi di altri anelli a valore aggiunto della catena logistica, a cominciare da trasportatori e forwarders, oppure a creare nuove iniziative commerciali anche rivolte direttamente alla merce, con l'offerta di servizi door to door". "A ciò - ha proseguito Laghezza - si aggiungono fenomeni di natura transnazionale come la Belt and Road Initiative, che prevede il coinvolgimento diretto di uno Stato in tutta la catena logistica e l'entrata nel mercato logistico dei colossi dell'eCommerce, come Amazon e Alibaba, elementi questi destinati a incidere profondamente sulla struttura del setto-



Veduta del porto di La Spezia

re. In questo scenario, nel quale anche gli stessi international global forwarders si aggregano per ridurre i costi e aumentare il proprio peso contrattuale nei confronti dei vettori marittimi, loro fornitori e allo stesso tempo concorrenti, e internalizzano funzioni tipicamente affidate a soggetti specializzati, come le operazioni doganali. Sono gli operatori indipendenti, siano essi terminalisti che piccoli spedizionieri, agenti o trasportatori, a essere a rischio se non rilanciano la sfida puntando su professionalità, innovazione e aggregazione". "La sezione logistica di Confindustria La Spezia, che sono stato chiamato a presiedere - ha concluso Laghezza - ha la particolarità di essere un vero e proprio laboratorio nazionale e quindi è il luogo giusto per sviluppare iniziative comuni rivolte alla competitività e alla crescita del nostro porto, trovando il giusto equilibrio fra le diverse categorie di operatori, promuovendone sinergia e crescita nel rispetto dei ruoli. Il tutto in un momento storico fondamentale per il porto di La Spezia, impegnato in un piano di investimenti

nel settore container e crociere che ne cambierà completamente il volto nei prossimi cinque anni e che deve essere governato in costante dialogo con le istituzioni pubbliche e i soggetti privati coinvolti, per garantirne corrette tempistiche ed efficienza. Una sfida importante, alla quale anche Confindustria La Spezia darà il suo contributo".

**Alessandro Laghezza è, inoltre,** presidente e amministratore delegato dell'omonimo gruppo, che ha recentemente incorporato la società AL Logistics e si è articolato in tre divisioni: la prima concentrata sull'attività tradizionale delle operazioni doganali e dell'agenzia marittima, la seconda sulla logistica portuale e retroportuale e la terza sui trasporti terrestri. Il gruppo, con sede a La Spezia, dovrebbe superare quest'anno un fatturato di 35 milioni di euro, in forte crescita rispetto all'esercizio precedente, grazie sia all'aumento dei servizi offerti sia all'allargamento della propria presenza sul territorio nazionale dove oggi conta su una ventina di sedi. ■

# TUTELA DEI DIRITTI DI PROPRIETÀ INTELLETTUALE E RUOLO DELLE DOGANE



**Milano, 24 Ottobre 2019 (ore 10.00 - 13.00)**

Presso sede di Assologistica, via Cornalia 19 - Milano

## RELATORI:

Avv. GIOVANNI MONTANARO, MARGHERITA CERA E FEDERICA BARGETTO  
dello Studio Legale RÖDL & PARTNER

## TEMI IN DISCUSSIONE:

I DIRITTI DI PROPRIETÀ INTELLETTUALE  
LE ISTANZE DI INTERVENTO DOGANALE A TUTELA DEI DIRITTI  
DI PROPRIETÀ INTELLETTUALE  
LA SOSPENSIONE ALLO SVINCOLO E IL BLOCCO DELLA MERCE  
LA CONCORRENZA SLEALE E LA TUTELA GIURISDIZIONALE  
NAZIONALE E INTERNAZIONALE

EVENTO PUBBLICO CON OBBLIGO DI REGISTRAZIONE AL SEGUENTE INDIRIZZO:  
<http://culturaeformazione.assologistica.it/iscrizioni-seminari.html>

Per informazioni: Segreteria di Assologistica Cultura e Formazione  
Tel. 026691567 - Email: [culturaeformazione@assologistica.it](mailto:culturaeformazione@assologistica.it)

# La nuova frontiera della logistica: soluzioni integrate e automatizzate

CLS, nella filiale di Altopascio, ha dedicato un evento per presentare i suoi sistemi innovativi che integrano digitalmente i macchinari tradizionali nei flussi produttivi. La futura collaborazione uomo-macchina.

La società CLS ha dedicato, nella nuova sede di Altopascio, Lucca, un evento a porte aperte, intitolato "Focus Day Automazione", che ha messo al centro automazione e integrazione digitale, con l'obiettivo di illustrare e anticipare le sfide che le imprese sono chiamate ad affrontare nel contesto dell'industria 4.0. CLS è un'azienda italiana dedicata al noleggio, alla vendita e all'assistenza di carrelli elevatori e mezzi e attrezzature per la logistica. Il "Focus Day" è stato un momento d'incontro che ha dato la possibilità ai partecipanti di entrare nel futuro dell'automazione e della logistica integrata, con l'opportunità di assistere a demo dedicate e uniche nel loro genere per conoscere lo stato dell'arte dell'automazione e le ultime innovazioni per massimizzare la produttività.

**Nell'evento è stato sottolineato** che le possibilità di automazione in Italia

*Un momento dell'evento svoltosi nella nuova filiale CLS di Altopascio, Lucca*



sono tra le più elevate in Europa. Sono stati inoltre citati i dati di alcuni importanti studi, secondo i quali l'Italia è il paese le cui risorse umane operative nel mondo della logistica più si prestano ad essere sostituite dall'automazione, in particolare per le mansioni manuali e ripetitive.

Si tratta di un passaggio decisivo per il futuro di uno scenario industriale che, entro il 2030, punta a rendere le macchine non più semplicemente automatizzate, ma autonome. "Gli studi mettono in luce l'elevato potenziale di crescita legato alla produttività che si crea grazie alla sostituzione con mezzi



*Un Cobot: la nuova generazione di robot collaborativi flessibili, sicuri e affidabili, pensati per scenari applicativi realmente innovativi*

automatici delle attività ripetitive a basso valore aggiunto", ha detto Michele Calabrese, responsabile della nuova business unit CLS imation. Una necessità che si imporrà negli anni a venire e della quale CLS ha ben chiari i

margin di sviluppo e il potenziale per le imprese: "Siamo convinti che le imprese che investiranno in automazione trarranno importanti benefici a livello di produttività, qualità e competitività. Proprio per questo abbiamo istituito CLS imation, una business unit dedicata alla ricerca di soluzioni intelligenti per l'automazione in ambito logistico. Il nostro Focus Day ha voluto mostrare tutto il potenziale delle nostre soluzioni all'avanguardia in questo settore".

**Attraverso demo dedicate**, sono stati messi in luce i vantaggi che possono derivare dall'utilizzo di soluzioni di movimentazione intelligenti completamente automatizzate, che consentono di eliminare le inefficienze grazie a tecnologie di automazione e sistemi di produzione integrati, nonché soluzioni per automatizzare le operazioni logistiche pur mantenendo le infra-

strutture esistenti. In particolare, CLS ha illustrato le potenzialità dei veicoli intelligenti a guida automatica Agilox, che sono il prodotto di punta dell'azienda per un'automazione integrata nei siti produttivi e nei magazzini più all'avanguardia. Grazie alla peculiarità di una comunicazione diretta con i sistemi di produzione e gli altri macchinari presenti nella catena produttiva o distributiva, i veicoli Agilox non necessitano di un'unità di controllo centrale e, grazie al design compatto, risultano adatti all'impiego anche in ambienti stretti tipici delle aziende che hanno ampliato nel tempo con successo i propri spazi produttivi. Oltre alla versatilità, il loro punto di forza più apprezzato è soprattutto la velocità di configurazione. È sufficiente, infatti, l'impostazione di poche istruzioni perché il mezzo si orienti, riconosca il carico, calcoli il percorso più breve per portarlo a destinazione, eviti gli ostacoli lungo il percorso, in completa autonomia e con la massima precisione. E', inoltre, programmabile per interagire lungo tutta la linea produttiva anche con i Cobot: la nuova generazione di robot collaborativi flessibili, sicuri e affidabili, pensati per scenari applicativi realmente innovativi. I "collaborative robot" sono progettati per automatizzare attività noiose e ripetitive, senza valore aggiunto. Versatili e compatti, consentono poi di lavorare e interagire non solo con altre macchine, ma anche di collaborare con l'uomo, dati i requisiti di estrema sicurezza e la possibilità di poter lavorare in un ambiente "condiviso". Si tratta di soluzioni flessibili, compatte, leggere e facili da riutilizzare, rapide da configurare e impiegare in diverse applicazioni, grazie a un'interfaccia semplice e intuitiva. Garantiscono, inoltre, un rapido ritorno sugli investimenti grazie a una produt-

## CHI È CLS

CLS, società del gruppo italiano Tesa, è un'azienda di servizi dedicata alla vendita, al noleggio, e all'assistenza di carrelli elevatori, macchine e attrezzature per ogni settore della logistica. E' dealer esclusivo in Italia della gamma di carrelli elevatori Hyster, presse da imballaggio Hsm, trattori industriali Mafi e veicoli automatizzati Agilox. Un organico di oltre 300 persone, la direzione generale a Carugate, Milano, 12 filiali, 9 centri operativi, 180 officine mobili, oltre 5.500 mezzi a noleggio, fanno di CLS una società al servizio della piccola e grande impresa, per soluzioni e servizi nelle scelte di movimentazione dei materiali e della logistica.

tività 24 ore su 24, 365 giorni all'anno, anche riducendo a zero la necessità di costose protezioni perimetrali della cella robotizzata.

**I partecipanti all'evento** di Altopascio hanno avuto anche l'occasione di toccare con ma-

no la tecnologia avanzata dei carrelli a guida automatica Kivnon, basati su un sistema a guida magnetica o mapping (Slam). Gli AGV Kivnon sono programmabili anche da smartphone per l'identificazione dei punti decisionali. Protagonista delle dimostrazioni è stato anche l'LGV (laser guided vehicle) di Skilled Group, con cui CLS ha di recente stretto una partnership commerciale. Lo Skilled LGV 1400 è un carrello a guida automatica che consente la completa automatizzazione del fine linea, ideale per la movimentazione di carichi pesanti in corsie alte e strette. È provvisto, infatti, di forche per spostare pallet singoli o doppi, che posso-



*Un "collaborative robot" al lavoro. Questi robot sono progettati per automatizzare attività noiose e ripetitive, senza valore aggiunto*

no essere sollevati fino a un'altezza di 10 metri. Può inoltre essere equipaggiato con pinze per bobine o rulliere per la movimentazione di carichi pallettizzati. Il focus a tutto tondo sull'integrazione è stato ribadito infine dalla dimostrazione di iDAC, l'Integrazione Digitale Avanzata di CLS, installata sui controbilanciati elettrici Hyster. iDAC rappresenta un servizio a elevato valore aggiunto per ottimizzare l'operatività, che consente ai macchinari tradizionali di essere integrati digitalmente nei flussi produttivi, attraverso lo scambio di dati ed istruzioni operative consultabili e gestibili in tempo reale da portale ed interfacce web. ■

# La modalità cargo aereo: in Italia, sempre sottovalutata

Uno studio sul settore di Ernst&Young, commissionato dal Cluster cargo aereo, mette nuovamente in evidenza le criticità di questo tipo di trasporto, che, invece, in valore, rappresenta il 22,5% del totale delle merci esportate nei paesi extra Unione europea.

di **Valerio di Velo**

**T**ra le modalità di trasporto merci, quella per via aerea è sempre stata in Italia relegata in secondo piano. Perfino i tanti piani nazionali degli aeroporti, redatti nel tempo, l'hanno sempre posta ai margini. Una sottovalutazione che non ha molte giustificazioni, infatti, in primo luogo, la modalità aerea è fondamentale per l'export nazionale, in quanto le merci che la usano sono destinate per il 65% del valore e per l'81% del peso

aereo, misurato in valore della merce trasportata, è in costante, significativa crescita, con un tasso del 5,6% annuo tra il 2010 e il 2018.

La testimonianza della "debolezza" del sistema italiano del trasporto merci per via aerea è data dal fenomeno del cosiddetto "aviocamionato" (un orribile neologismo, che prefigura "un camion con le ali"). Secondo alcune valutazioni, viene



Abbigliamento e fashion, insieme ai macchinari e ad altri articoli industriali, sono le merci che più usano l'aereo in export dall'Italia

## Crescita del cargo aereo in Europa

Fonte: MIT

(anno 2016, dati sulla base di 160 aeroporti)

	TRAFFICO MERCI (*escluso posta)	Δ % 2015-2016	Δ % 2011-2016	Δ % 2006-2016
Germania	4,456	3.2%	4.6%	31,9%
Francia	2,330	7.1%	-0.8%	10,0%
Regno Unito	2,272	1.8%	3.7%	2,0%
Olanda	1,662	2.5%	9.1%	6,1%
Belgio	1,125	1.0%	2.9%	0,5%
Italia	971	8.2%	17.4%	18,2%
Lussemburgo	802	8.7%	22.1%	26,5%
Spagna	794	12.1%	18.3%	29,4%
Totale	16,285	4.8%	6.8%	11,7%

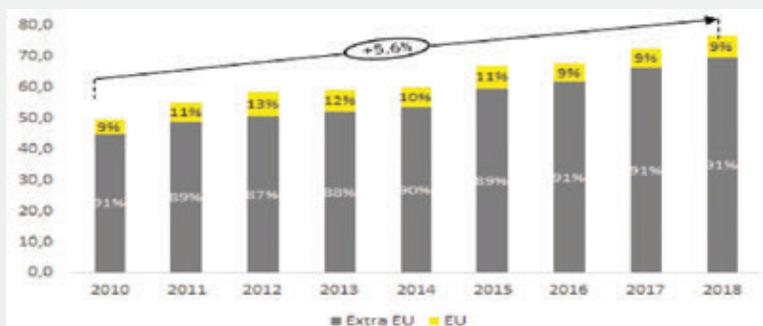
all'esportazione. Inoltre, se è vero che ha rappresentato nel 2018 una piccola parte, in volume (solo l'1,9%), del trasporto merci nazionale destinato ai paesi extra Unione europea è altrettanto vero che ragionando in termini di valore la quota è salita a ben il 22,5%. Infine, è da sottolineare che nel nostro paese il trasporto

stimato che siano oltre 300 mila le tonnellate annue di merci con origine/destinazione Italia che utilizzano tratte aeree in arrivo e partenza nei grandi aeroporti europei percorrendo con mezzi gommati il tragitto tra questi scali e il nostro paese. Quindi, si tratterebbe di circa un terzo del totale delle merci che poi ven-

gono spedite per via aerea. Come sottolineava il "position paper" sul trasporto aereo, presentato nell'ottobre del 2017 dall'allora ministro dei Trasporti Graziano Delrio (documento che faceva parte del disegno "Connettere l'Italia" e che può essere considerato il primo ad affrontare in maniera sistematica e completa nel nostro paese il tema cargo aereo, poi rimasto sulla carta causa la fine della legislatura) "il fenomeno dell'aviocamionato è dovuto a una molteplicità di fattori che certamente dipendono dalle politiche commerciali dei vettori europei interessati ad alimentare via camion i rispettivi hub (essenzialmente Francoforte, Amsterdam e Parigi), ma che sono anche

## Cargo aereo in valore delle merci trasportate Fonte: Ernst&Young

(2010-2018, dato in milioni di euro)

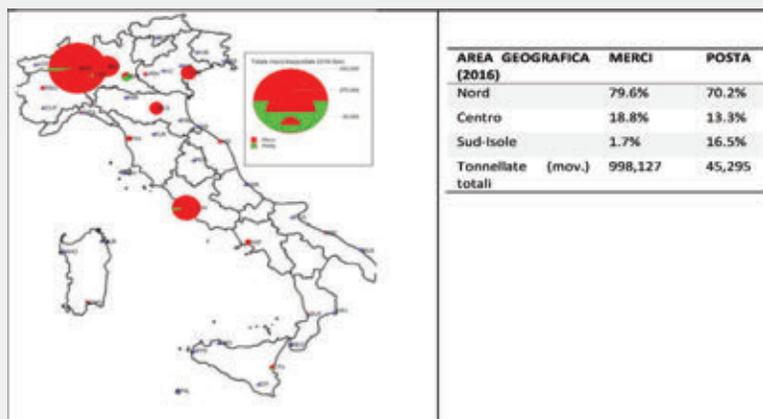


turali, ecc. Comprenderne le ragioni e valutare la possibilità di intercettare parte di questi flussi è per gli aeroporti italiani un elemento fondamentale e può modificare il profilo di sviluppo del trasporto aereo cargo in Italia a vantaggio di tutti gli operatori della filiera. I dati mostrano un numero di esportazioni extra Unione europea con aeroporto di uscita non italiano pari all'8,3% e va sottolineato come l'assenza di obblighi di dichiarazioni ai fini doganali per i traffici intraeuropei renda più complessa l'analisi e l'interpretazione dei dati e dei fenomeni che caratterizzano il settore".

## Mappa del cargo aereo in Italia Fonte: MIT

Fonte: MIT

(dati anno 2016)



**Questa situazione di precarietà** del nostro trasporto merci aereo è stata affrontata a maggio scorso dallo studio sul settore effettuato dalla Ernst&Young su incarico del Cluster cargo aereo (formato nel 2015 dall'Associazione nazionale agenti merci aeree-Anama, da quelle degli operatori e dei vettori del settore e delle imprese di handling aeroportuale, per un totale di 400 aziende con oltre 40 mila dipendenti diretti, a testimoniare il rilievo del settore aereo nello scenario del nostro sistema di trasporto merci). Lo studio (di cui abbiamo dato notizia nell'ultimo numero di Euromercati, Aprile/Maggio n. 4/5, pag. 8) ha confermato le difficoltà del settore che erano state al centro del citato "position paper" del ministro Delrio, sottolineando così a distanza di quasi due anni una situazione di sostanziale immobilismo. Lo studio Ernst&Young ha messo a confronto i nostri due principali aeroporti per le merci, ossia Milano Malpensa e Roma Fiumicino, con i più importanti competitor europei (Amsterdam, Francoforte, Parigi, Bruxelles, Lussemburgo, Monaco, Madrid, Lipsia, Liegi e Zurigo) per quanto riguarda le infrastrutture aeroportuali, i servizi offerti (compresa l'offerta di rotte) e specifiche iniziative tese ad aumentare l'efficienza e la competitività dello scalo.

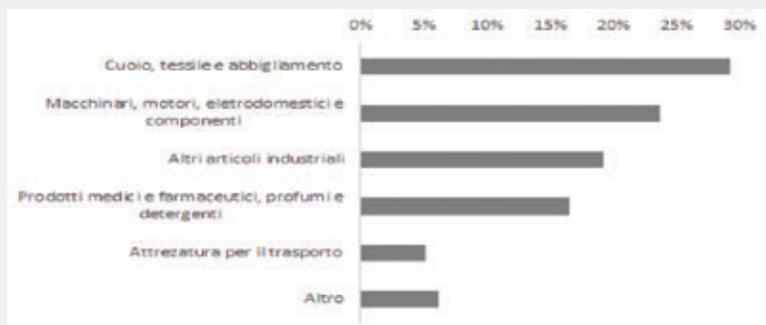
La torre di controllo dell'aeroporto Leonardo da Vinci di Roma Fiumicino. Da questo aeroporto sono partiti nel 2018 solo 1.342 voli full cargo



conseguenti, per una parte significativa, alle criticità del settore italiano dell'air cargo, quali l'insufficienza delle rotte a disposizione e di collegamenti diretti con molti paesi extra Unione europea destinati delle merci, le tante inefficienze operative, amministrative e strut-

## Tipologia di merce in export per via aerea Fonte: Ernst&Young

(2018, verso paesi extra UE, valori %)



Un aereo passeggeri più merci nell'aeroporto Charles de Gaulle a Parigi. L'aeroporto parigino movimentata il 22% delle merci che viaggiano per via aerea in Europa

**Marina Marzani, presidente** di Anama, ha così commentato l'iniziativa del Cluster cargo aereo di promuovere sia l'Osservatorio sia lo studio Ernst&Young: "Con il progetto dell'Osservatorio vogliamo dare voce al cargo aereo, che rappresenta una nicchia di un settore, quello del trasporto merci, che nonostante balzi poco agli onori della cronaca è fondamentale per la competitività di un paese. Una voce che faccia dei dati la propria forza e la propria autorevolezza. Questo primo studio restituisce un quadro in chiaroscuro dei nostri principali aeroporti: alcuni aspetti di qualità, come, ad esempio, importanti margini di crescita data la loro capacità residua, e molti altri sui quali lavorare - pubblico e privato

insieme - per migliorare: in primis le infrastrutture, indispensabili per dare servizi alla merce e ai camion (piste, magazzini, parcheggi, strade di collegamento, ecc.) e un incremento dei flussi di traffico. Inoltre, è necessaria un'accelerazione nella digitalizzazione dei processi, che consentirebbe una maggiore efficienza e affidabilità nella gestione dei flussi fisici e informativi tra gli operatori della filiera. In particolare, è necessario promuovere in Italia l'utilizzo della lettera di vettura aerea elettronica (e-AWB), che vede Malpensa e Fiumicino agli ultimi posti nel confronto europeo". In generale, lo studio ha sottolineato il notevole gap che divide l'Italia da altri importanti paesi europei sull'uso del mezzo aereo per il trasporto merci: la Germania è il primo paese europeo per merci movimentate negli aeroporti (27,1%), seguita dall'Olanda, dalla Gran Bretagna e dalla Francia. L'Italia si colloca al sesto posto (con il 5,9%), dietro anche al Belgio (che sfrutta l'importanza del

proprio aeroporto, quello di Bruxelles). Un gap che non rispecchia le nostre dinamiche sull'esportazione e che sottolinea la "modestia" dei traffici del nostro più importante aeroporto cargo, ossia Malpensa, che movimentata solo il 3% del totale europeo con circa 590 mila tonnellate, mentre cinque aeroporti (Parigi Charles de Gaulle, Francoforte, Londra Heathrow, Amsterdam Schiphol e Lipsia Halle) trattano oltre il 50% delle merci movimentate in Europa per via aerea.

**Un gap che trova diverse spiegazioni.** Ad esempio, la scarsità di infrastrutture. Malpensa e Fiumicino sono agli ultimi posti tra i principali aeroporti europei per numero di magazzini e per le loro dimensioni. Su questo aspetto se si fanno alcuni paragoni c'è da impallidire: insieme i nostri due aeroporti contano 11 magazzini, Francoforte da solo ne conta 50; per dimensione tali magazzini non raggiungono da noi i 100 mila metri quadrati, mentre Parigi Charles de Gaulle ne somma 700 mila. Come sottolinea lo studio: "Dall'inchiesta della Banca Mondiale sugli operatori logistici italiani nel 2018 emerge che il 17% dei rispondenti valuta la qualità delle infrastrutture aeroportuali come 'bassa' o 'molto bassa', in confronto all'11% per gli altri paesi Ocse. Ciò mette in rilievo la necessità per il settore di effettuare investimenti per il miglioramento infrastrutturale". Altro elemento che contraddistingue il gap è il numero di voli: nel 2018, Francoforte ha registrato quasi 501 mila voli cargo (comprendendo quelli full cargo e quelli passeggeri più cargo), Amsterdam Schiphol 499 mila, Parigi Charles de Gaulle 447 mila, mentre Roma Fiumicino e Milano Malpensa si collocano rispettivamente al sesto e al nono posto per i voli totali con rispettivamente 305 mila e 190 mila. Numero che scende di molto considerando i soli voli full cargo, che sono 11.466 per Malpensa e solo 1.342 per Fiumicino, contro i 46 mila di Lipsia Halle. ■

# Assologistica, l'Associazione nazionale che tutela e promuove gli interessi della logistica



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

Scopo principale dell'Associazione è di 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. La peculiarità di Assologistica è infatti costituita dall'incontro tra i gestori delle infrastrutture per la logistica e gli operatori terzisti che le utilizzano.

Il complesso momento che il settore della logistica sta attraversando, induce a esaminare con estrema attenzione tutti gli scenari possibili e a monitorare con continuità l'evolversi della situazione sia a livello nazionale, sia a livello internazionale.

In tale ottica si è ormai affermata l'esigenza improrogabile di formazioni associative compatte e omogenee, al fine di non vanificare gli sforzi compiuti dalle imprese del settore. Una forte rappresentanza di categoria evita, da un lato, l'insorgere di atteggiamenti contraddittori e, dall'altro, la possibilità di interventi concreti, positivi e costruttivi nei confronti delle Istituzioni, del Governo, della Pubblica Amministrazione, delle Parti Sociali e di tutto il mondo imprenditoriale.

Assologistica ha costituito un centro culturale, Assologistica Cultura e Formazione, il quale organizza corsi di formazione per personale dei settori della logistica e della Supply Chain, Workshop, convegni ed eventi a tema.

Per tutti questi motivi è importante, per chi opera nel mondo della logistica, valutare l'opportunità di aderire ad ASSOLOGISTICA.

Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattare:

**ASSOLOGISTICA**: Via Cornalia 19 - 20124 Milano

Tel. 02 669 1567 oppure 02 669 0319 - Fax 02 667 142 45

[www.assologistica.it](http://www.assologistica.it)

[milano@assologistica.it](mailto:milano@assologistica.it)

oppure [roma@assologistica.it](mailto:roma@assologistica.it)



## Assologistica



## Pionieri dell' Innovazione

Quando si parla di logistica e distribuzione, cosa vi viene in mente?

L'importanza della location? Di soluzioni innovative? Dell'efficienza energetica?

Essendo leader di questo mercato, pensiamo di poter proporre immobili innovativi nelle location più strategiche e con consumi ridotti al minimo.

Dunque, quando si parla di capacità di innovazione, perché non pensare a Prologis?