

€uromerci

IL MENSILE DELLA LOGISTICA



Speciale Logistica Sostenibile

La Green Logistics vuole promuovere una supply chain più efficiente e insieme più rispettosa della qualità della vita

L'INCONTRO INDUSTRIA/LOGISTICA E IL SISTEMA PAESE

EDITORIALE

**E' SEMPRE PIÙ URGENTE
"RISCOPIRE" L'INDUSTRIA**

ASSOLOGISTICA

**ANDREA GENTILE
CONFERMATO PRESIDENTE**

ECOMMERCE

**ZALANDO LO GESTISCE
IN DICIASSETTE PAESI**

WE BRING THE TRAIN TO YOUR FACTORY



MILAN | LYON
RAIL SERVICE AVAILABLE NOW

Visit www.contshipitalia.com/connectivity



**contship
italia group**

1969 2019
#contship50years

IN UN PAESE CHE PERDE LA FIDUCIA ... E' sempre più urgente "riscoprire" l'industria

IN TERMINI TECNICI, CON DUE TRIMESTRI, GLI ULTIMI DEL 2018, CHE HANNO REGISTRATO CONSECUTIVAMENTE UN PIL NEGATIVO, L'ITALIA VIENE CONSIDERATA IN RECESSIONE. E' DA SEGNALARE CHE TALE SITUAZIONE È UNICA IN EUROPA. INFATTI, L'ITALIA È IL SOLO PAESE DELL'UNIONE EUROPEA AD AVER SEGNATO PER IL PRODOTTO INTERNO LORDO, NEGLI ULTIMI TRE MESI DELL'ANNO SCORSO, UN DATO DI SEGNO NEGATIVO, A QUOTA MENO 0,2% (IN GERMANIA, AD ESEMPIO, LA CRESCITA È STATA NULLA, MENTRE IN FRANCIA A PIÙ 0,3% E IN SPAGNA A PIÙ 0,7%, UN DATO QUEST'ULTIMO SOPRA LE ATTESE E CHE DOVREBBE PORTARE L'ECONOMIA IBERICA SU BASE ANNUA A UN PIÙ 2,4%). IL RISULTATO ITALIANO SI POTEVA CONSIDERARE "ANNUNCIATO" DALL'ANDAMENTO DELLA PRODUZIONE INDUSTRIALE DI TUTTO IL 2018 CHE HA SEGNATO IN TUTTI I TRIMESTRI CALI CONGIUNTURALI: LA PRODUZIONE SI È ANDATA NEL TEMPO SEMPRE PIÙ "SPEGNENDO". TRA I DATI ULTIMAMENTE RESI NOTI DALL'ISTAT CE N'È UNO PARTICOLARMENTE PREOCCUPANTE: QUELLO CHE DESCRIVE LE COMPONENTI DEL CLIMA DI FIDUCIA DELLE FAMIGLIE (VEDERE IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA, PAG. 4). TALI COMPONENTI SONO TUTTE ANDATE CALANDO DALL'OTTOBRE 2018 AL FEBBRAIO 2019: L'INDICE DEI GIUDIZI SULL'ATTUALE SITUAZIONE ECONOMICA È SCESO DI BEN 18,5 PUNTI, QUELLO SUL CLIMA ECONOMICO HA PERSO OLTRE 10 PUNTI, QUELLO SUL FUTURO DELLA NOSTRA ECONOMIA È CALATO DI QUASI 5 PUNTI. UNICO A RIMANERE PIÙ O MENO INVARIATO È L'INDICE SULLA SITUAZIONE PERSONALE CHE HA PERSO SOLO 0,5 PUNTI. CIÒ SIGNIFICA CHE GLI ITALIANI, PROBABILMENTE, CONTANO ORMAI ESCLUSIVAMENTE SULLE PROPRIE FORZE, AVENDO PERSO LA FIDUCIA SULLA SOCIETÀ CHE LI CIRCONDA E SU CHI DOVREBBE GOVERNARLA. UN ATTEGGIAMENTO CHE DEVE ESSERE CORRETTO: SENZA "FIDUCIA" È MOLTO DIFFICILE RISALIRE LA CHINA. IN QUESTO SENSO PUÒ ESSERE CONSIDERATO ANCHE L'APPELLO DEL PRESIDENTE DELLA CONFINDUSTRIA VINCENZO BOCCIA, QUANDO HA CHIESTO, IN UNA DELLE SUE ULTIME INTERVISTE, "UN PIANO SHOCK PER L'ECONOMIA". BOCCIA GIÀ MOLTI MESI FA AVEVA SOTTOLINEATO CHE IL GOVERNO NON STAVA ASSUMENDO INIZIATIVE DI POLITICA INDUSTRIALE. ADESSO HA RIBADITO QUESTA CONSIDERAZIONE CON FORZA: "NONOSTANTE RAPPRESENTIAMO LA SECONDA MANIFATTURA EUROPEA, VIVIAMO NEL PAESE UN CLIMA OSTILE ALL'INDUSTRIA. UN VERO PARADOSSO PER UN PAESE CHE SPESSO PERDE DI VISTA I SUOI FONDAMENTALI ECONOMICI: ESPORTIAMO 550 MILIARDI DI EURO DI CUI 450 GRAZIE ALL'INDUSTRIA E QUESTO SIGNIFICA ATTRARRE RICCHEZZA NEL PAESE E PER IL PAESE". SENZA UNA POLITICA INDUSTRIALE COM'È POSSIBILE RIACQUISTARE "FIDUCIA" E FAR USCIRE IL PIL DALLA STAGNAZIONE O PEGGIO DA SOTTO LO "ZERO"?

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

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

Attualità

**ANDREA GENTILE CONFERMATO
PRESIDENTE DI ASSOLOGISTICA**

9

Speciale Logistica Sostenibile

**PER UNA SUPPLY CHAIN
PIU' EFFICIENTE**

29

Speciale Logistica Sostenibile

**SERVE UNA LOGISTICA CHE GUARDI
OLTRE AI RUOLI DI CLIENTE E FORNITORE**

30

Speciale Logistica Sostenibile

**DA RIFKIN A OGGI
E DOMANI ...**

32

Speciale Logistica Sostenibile

**QUANTO E COME LA SOSTENIBILITA'
SIA UN VANTAGGIO PER LE IMPRESE**

35

Speciale Logistica Sostenibile

**LOGISTICA SOSTENIBILE? SERVE
UN IMPEGNO DIFFUSO E CONGIUNTO**

38

Eventi

**A MILANO, L' "INCONTRO"
LOGISTICA E INDUSTRIA**

48

Primo Piano

**ZALANDO: COME GESTIRE L'ECOMMERCE
IN DICIASSETTE MERCATI EUROPEI**

54

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

7

DALLE AZIENDE

12



L'Economist dedica un servizio, dal titolo "Can pandas fly?", alla Cina, sottolineando le difficoltà che sta incontrando il presidente Xi Jinping con un'economia che fa leva quasi esclusivamente sulle imprese di Stato (il servizio a pag. 7)

Ricordiamo ai lettori e agli inserzionisti che la nostra rivista, appena stampata, è posta online sul sito euromerci.it. Può essere, sempre online, anche trovata digitando e cliccando su la rivista-Euromerci. Sono archiviati tutti i numeri. Ricordiamo inoltre che la nostra agenzia di pubblicità è la Rancati di Milano, email: info@rancati.it



SMART, PRATICA ED ECONOMICA. COSÌ È LA NOSTRA FORMAZIONE

PROGRAMMA CORSI PRIMAVERA-ESTATE 2019

MERCOLEDÌ 3 APRILE

RISCHI DA ASSICURARE NELLE ATTIVITÀ DI LOGISTICA & TRASPORTO: IDEE E SOLUZIONI PER UN PROGRAMMA IDEALE DI COPERTURA

**In collaborazione con FEDERCHIMICA
SC SVILUPPO CHIMICA**

GIOVEDÌ 4 APRILE

TRASPORTI E SPEDIZIONI INTERNAZIONALI, GESTIRLI AL MEGLIO ANCHE CON LE VARIE FORME DI PAGAMENTO

Corso a cura di TACK & TMI

MARTEDÌ 7 MAGGIO

IVA E INTRASTAT: ISTRUZIONI PER L'USO E SUGGERIMENTI PRATICI

Corso a cura di TACK & TMI

GIOVEDÌ 9 MAGGIO

IL TRASPORTO INTER E MULTI-MODALE: ANALISI DEGLI ASPETTI CONTRATTUALI E OPERATIVI

**In collaborazione con FEDERCHIMICA
SC SVILUPPO CHIMICA**

VENERDÌ 10 MAGGIO

(WORKSHOP A PAGAMENTO)

COSTRUISCI IL TUO FUTURO PROFESSIONALE

In collaborazione con MYLIA

GIOVEDÌ 16 MAGGIO

TUTTO EXPORT: CRITICITÀ, OPPORTUNITÀ E CORRETTA GESTIONE INCOTERMS NEGLI SCAMBI INTERNAZIONALI

GIOVEDÌ 23 MAGGIO

PROCEDIMENTI DISCIPLINARI VERSO IL PERSONALE CHE VIENE MENO AGLI OBBLIGHI CONTRATTUALI: ANALISI DEI RISCHI, GIURISPRUDENZA E BUONE PRATICHE PER UNA CORRETTA GESTIONE IN AZIENDA

MERCOLEDÌ 29 MAGGIO

LA RESILIENZA IN AZIENDA, STRATEGIE E SOLUZIONI PER ADATTARSI AL MEGLIO AI CAMBIAMENTI

MARTEDÌ 4 GIUGNO

FINANCE FOR NON FINANCIALS, NOZIONI BASE PER LA FINANZA DI IMPRESA

Corso a cura di TACK & TMI

GIOVEDÌ 6 GIUGNO

REGIMI DOGANALI: IMPORT, EXPORT, LAVORAZIONI E FOCUS DEPOSITI DOGANALI, IVA E FISCALI

**In collaborazione con FEDERCHIMICA
SC SVILUPPO CHIMICA**

MARTEDÌ 11 GIUGNO

REGOLE, DISPOSIZIONI E OBBLIGHI NEL TRASPORTO INTERNAZIONALE E COME AVVALERSI EFFICACEMENTE DEGLI INCOTERMS

**In collaborazione con FEDERCHIMICA
SC SVILUPPO CHIMICA**

MERCOLEDÌ 12 GIUGNO

CONTRATTO DI LOGISTICA E OUTSOURCING LOGISTICO, ASPETTI NORMATIVI E PRATICO-ORGANIZZATIVI

**In collaborazione con FEDERCHIMICA
SC SVILUPPO CHIMICA e CERTIQUALITY**

MERCOLEDÌ 19 GIUGNO

LA GESTIONE DELLA CRISI NEI CONTRATTI DI LOGISTICA E TRASPORTO (CAMBIO FORNITORE, RECESSO, RISOLUZIONE, INADEMPIMENTO, INSOLVENZA, ECC.): CAUTELE OPERATIVE E CONTRATTUALI DA ADOTTARE

GIOVEDÌ 27 GIUGNO

GESTIONE DELLA MOBILITÀ PROFESSIONALE E GEOGRAFICA DEI LAVORATORI:

MUTAMENTO DI MANSIONI, TRASFERIMENTO, TRASFERTA E DISTACCO

MARTEDÌ 9 LUGLIO

POSIZIONAMENTO E FISSAGGIO DEI CARICHI SUI MEZZI: NORME E PROCEDURE DA SEGUIRE

**In collaborazione con FEDERCHIMICA
SC SVILUPPO CHIMICA e CERTIQUALITY**



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

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

www.assologisticaculturaeformazione.com

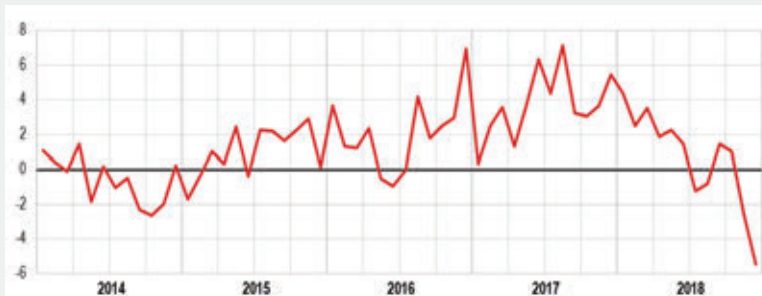
A dicembre l'industria crolla sul 2017

L'Istat comunica che a dicembre 2018 l'indice destagionalizzato della produzione industriale è diminuito dello 0,8% rispetto a novembre. Nel complesso del quarto trimestre il livello della produzione ha registrato una flessione dell'1,1% rispetto ai tre mesi precedenti. L'indice destagionalizzato mensile mostra un lieve aumento congiunturale solo nel comparto dei beni intermedi (più 0,1%), diminuiscono invece in misura marcata i beni di consumo (meno 2,9%) e l'energia (meno 1,5%) mentre i beni strumentali registrano una variazione nulla. Corretto per gli effetti di calendario, a dicembre 2018 l'indice è diminuito in rapporto a dicembre 2017 del 5,5% (i giorni lavorativi sono stati 19 contro i 18 di dicembre dell'anno precedente). Nella media del 2018 la produzione è cresciuta dello 0,8% rispetto al 2017. Sempre rispetto a dicembre 2017, gli indici corretti per gli effetti di calendario registrano a dicembre 2018 un'accentuata diminuzione per i beni di consumo (meno 7,2%) e per i beni intermedi (meno 6,4%); diminuzioni più contenute si osservano per l'energia (meno 4,4%) e per i beni strumentali (meno 3,5%). In particolare, forte è stato il calo dell'industria del legno, della carta e stampa (meno 13,0%), delle industrie tessili, abbigliamento, pelli e accessori (meno 11,1%) e della fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche, altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi (meno 7,9%). Anche il fatturato dell'industria, sempre a dicembre 2018, è diminuito rispetto al mese precedente (meno 3,5%). Nel quarto trimestre l'indice complessivo ha registrato un calo dell'1,6% rispetto al trimestre precedente. Calano anche gli ordinativi che flettono su novembre dell'1,8%. Il calo congiunturale del fat-

Produzione Industriale

Fonte: ISTAT

(genn. 2014-dic. 2018, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente)



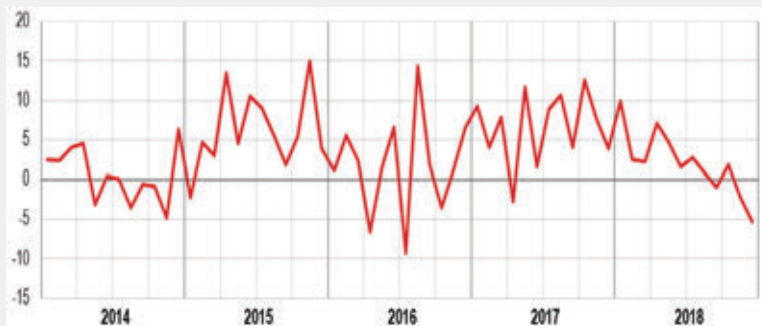
Andamento dell'industria

Fonte: ISTAT

(fatturato, genn. 2014-dic. 2018, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente)



(ordinativi, genn. 2014-dic. 2018, variazioni % sullo stesso trimestre dell'anno precedente)



Il viaggio continua...



TRANSPOTEC LOGISTEC

SALONE DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA

Verona, 21-24 febbraio 2019

www.transpotec.com | [f](#) [t](#) [i](#) [in](#)

**REGISTRATI SU WWW.TRANSPOTEC.COM
E RISPARMI SUL PREZZO DEL BIGLIETTO!**

Located in



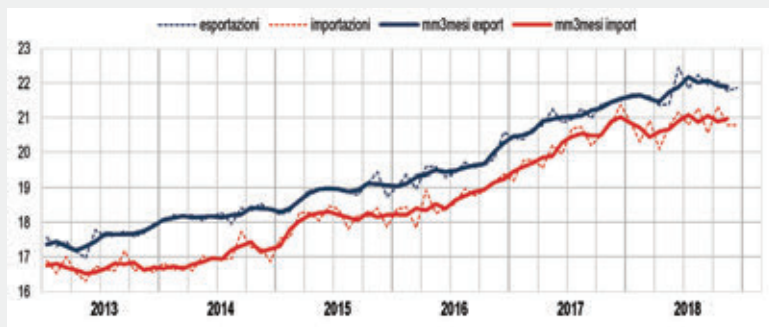
Organized by



Import/Export con l'area UE

Fonte: ISTAT

(genn. 2013-dic. 2018, dati destagionalizzati in miliardi di euro)



turato riguarda sia il mercato interno (meno 2,7%) sia, in misura più accentuata, quello estero (meno 4,7%). La flessione degli ordinativi è la sintesi di un incremento delle commesse provenienti dal mercato interno (più 2,5%) e di una marcata contrazione di quelle provenienti dall'estero (meno 7,4%). Come abbiamo sottolineato nell'editoriale e come mostrano le tabelle che pubblichiamo, anche la fiducia sia dei consumatori sia delle imprese è andata da ottobre 2018 a febbraio 2019 progressivamente scemando.

Fiducia dei consumatori

Fonte: ISTAT

(ott. 2018-febb. 2019, indici, base 2010=100, e saldi ponderati)

	2018			2019	
	ott	nov	dic	gen	feb
INDICI					
CLIMA DI FIDUCIA	116,4	114,7	113,1	113,9	112,4
Clima economico	137,1	131,4	129,2	130,5	126,6
Clima personale	108,7	108,9	107,0	108,9	108,2
Clima corrente	112,5	111,5	110,0	112,4	109,4
Clima futuro	121,3	118,7	116,1	117,4	116,9
SALDI					
COMPONENTI					
Giudizi sulla situazione economica dell'Italia	-44,3	-54,7	-55,3	-47,2	-62,8
Attese sulla situazione economica dell'Italia	-6,3	-12,0	-13,6	-14,5	-20,0
Attese sulla disoccupazione	+13,5	+22,6	+29,3	+28,3	+23,5
Giudizi sulla situazione economica della famiglia	-20,4	-19,3	-20,5	-20,8	-20,8
Attese sulla situazione economica della famiglia	-4,0	-4,3	-6,1	-4,4	-3,5

Fiducia delle imprese

Fonte: ISTAT

(ott. 2018-febb. 2019, indici, base 2010=100, e saldi)

	2018			2019	
	ott	nov	dic	gen	feb
INDUSTRIA MANIFATTURIERA					
INDICI					
Clima di fiducia	104,6	104,1	103,4	102,0	101,7
SALDI					
Giudizi sugli ordini	-7,4	-7,6	-9,7	-10,4	-10,5
Giudizi sulle scorte di prodotti finiti	+4,1	+4,0	+4,5	+5,2	+5,4
Attese di produzione	+10,0	+8,5	+9,2	+6,6	+6,0
BENI DI CONSUMO					
INDICI					
Clima di fiducia	102,9	103,2	103,8	101,7	101,7
SALDI					
Giudizi sugli ordini	-7,6	-7,3	-8,3	-9,5	-8,8

THE ECONOMIST

China economy: "Can pandas fly?"

Con il titolo "Can pandas fly?", l'Economist fa un'analisi dell'economia cinese e sull'esigenza che debba cambiare sia per calmare la "guerra dei dazi" sia per crescere.



L'analisi parte dalla considerazione che quando Trump iniziò a sottolineare la necessità di imporre un freno sull'espansione dei prodotti cinesi, molti, e non solo negli Stati Uniti, furono d'accordo sul fatto che il capitalismo di

Stato cinese, sempre più "spinto" dal governo, sia un pessimo protagonista del sistema globale del commercio. Infatti, alla base di queste prese di posizione vi è la convinzione che il governo cinese aiuti le imprese di Stato con capitali a bassi interessi e nel contempo freni le imprese private e non rispetti i diritti di quelle straniere. Il risultato è che la politica economica cinese viene giudicata come una distorsione del mercato sia di quello nazionale sia di quello globale. Anche il piano governativo "Made in China 2025" viene considerato come un tentativo di usare lo Stato per dominare le industrie ad alta tecnologia. Il modello di governo centrato sullo Stato, fortemente voluto dal presidente Xi Jinping, ha però ridotto la crescita del paese sotto al 6% e, come molti sospettano, probabilmente il dato "vero" potrebbe essere anche più basso, ossia il risultato peggiore degli ultimi trent'anni. Un insuccesso che è stato fronteggiato con il "solito" sistema: in gennaio, le banche cinesi hanno immesso nel sistema statale altri 477 miliardi di dollari, una cifra record. Xi Jinping è probabilmente a un bivio: altri insuccessi della sua politica potrebbero indebolire la sua posizione all'interno, mentre crescerebbe comunque l'ostilità nei confronti della Cina all'esterno. L'analisi dell'Economist sottolinea che a questo punto il presidente cinese debba in primo luogo limitare nell'assegnazione di risorse il ruolo delle imprese di Stato: le banche e il mercato finanziario debbono iniziare a operare liberamente. Un'economia cinese più liberale potrebbe far crescere il paese e, sicuramente, ridurre il numero dei "nemici" all'estero. "E' tempo che Xi cambi la sua politica", conclude l'Economist. ■

CORSI INTERAZIENDALI 2019 ORGANIZZATI DA TACK&TMI

Tariffe speciali per soci di ASSOLOGISTICA e ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE

STRUMENTI DI EXCEL

MILANO, 20 e 21 marzo

Fornisce conoscenze per un utilizzo corretto e adeguato delle funzionalità di base di Excel.

PUBLIC SPEAKING

MILANO, 1 e 2 aprile

Fornisce tecniche per potenziare le abilità comunicative e acquisire maggiore consapevolezza.

DIGITAL MARKETING

MILANO, 3 e 4 aprile

Fornisce strumenti per progettare la propria presenza strategica sui social media, aiutando nella gestione di una social media strategy di successo per creare valore e incrementare business.

GESTIONE DEL TEMPO

MILANO, 8 e 9 aprile

Fornisce conoscenze e abilità per gestire tempi e priorità e per raggiungere i propri obiettivi nel modo più efficiente.

ELEMENTI DI PROJECT MANAGEMENT

MILANO, 11 e 12 aprile

Fornisce strumenti base del project management per pianificare, organizzare e gestire risorse e attività con efficacia.

GESTIRE IL TEAM

MILANO, 6 e 7 maggio

Fornisce conoscenze e abilità per potenziare il proprio gruppo di lavoro, rendendolo un team dalle performance eccellenti.

EXCEL AVANZATO

MILANO, 14 e 15 maggio

Fornisce conoscenze per comprendere la logica delle funzionalità avanzate e le abilità per un utilizzo approfondito di Excel.

PRO-PAYBACK SELLING

MILANO, 4 e 5 giugno

Guida le persone in ogni fase del processo di vendita, individuando le attività fondamentali che ogni venditore deve sviluppare nel suo approccio di vendita.

INFORMAZIONI

www.assologicaculturaeformazione.com

SEDE DEI CORSI

Palazzo del Lavoro - GiGroup (Piazza IV Novembre 5, in prossimità della stazione centrale).

PER QUOTAZIONI E ISCRIZIONI

Segreteria Assologica Cultura & Formazione,
Tel. 026691567

Email: culturaformazione@assologica.it

PERCORSO AEO

(OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO)
PER RESPONSABILI DELLE QUESTIONI DOGANALI

APRILE-GIUGNO 2019 - ROMA

DESCRIZIONE

Il corso ha una durata complessiva di 80 ore, per 10 giornate d'aula e mezza giornata di esame scritto e orale. Dal punto di vista didattico, il percorso si articola in 10 moduli.

Nel corso delle dieci giornate di lezione si affronteranno i contenuti stabiliti dalla determinazione emanata dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli in data 25 Ottobre 2018.

DESTINATARI

Le aziende già certificate AEO o che intendano chiedere l'autorizzazione che - per essere in linea con i nuovi requisiti - devono individuare al loro interno uno o più referenti incaricati di interfacciarsi con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.

I profili aziendali interessati sono amministratori, responsabili della logistica, responsabili delle spedizioni, responsabili amministrativi, responsabili fiscali, responsabili qualità, responsabili o addetti alla supply chain, ogni altra figura alla quale l'azienda vuole conferire le competenze da responsabile di questioni doganali.

PROGRAMMA

Per visionare il programma completo: www.assologisticaculturaeformazione.com

SEDE

Assologistica presso Confetra, via Panama 62, 00198 ROMA



SMART, PRATICA ED ECONOMICA COSÌ È LA NOSTRA FORMAZIONE

Assologistica Cultura e Formazione

DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA"
CON CORSI, WORKSHOP, SEMINARI E CONVEGNI

Via E. Cornalia, 19 - 20124 Milano

Tel. 02.6691567 - e-mail: culturaformazione@assologistica.it

www.assologisticaculturaeformazione.com

Andrea Gentile confermato presidente di Assologistica

“Ci aspettano sfide molto importanti e gli anni a venire saranno cruciali per il nostro settore. Fortunatamente, è un settore che sta acquisendo a tutti i livelli quella rilevanza che si merita in un paese la cui economia vive in buona parte di export. Una rilevanza da rafforzare”, ha detto Gentile.



ANDREA GENTILE

Andrea Gentile, direttore generale di Docks Cereali di Ravenna, che fa parte del Gruppo Pir, è stato confermato alla presidenza di Assologistica per il biennio 2019-2020. In questo secondo mandato verrà affiancato ai vertici associativi dai vicepresidenti Sebastiano Grasso (Sogemar), Massimiliano Montalti (Montalti Worldwide Moving), Umberto Ruggerone (Ferrovie Nord Milano) e Renzo Sartori (Number1).

“Sappiamo tutti che ci aspettano sfide molto importanti e che gli anni a venire saranno cruciali per il nostro settore, che, però, fortunatamente, negli ultimi tempi sta avendo la considerazione che

si merita e a più livelli, a cominciare dal mondo confindustriale. Fatto quest'ultimo piuttosto inedito, dopo anni in cui faticavamo a spiegare il ruolo e l'importanza strategica del nostro lavoro, specie in un paese la cui economia vive in buona parte di esportazioni e che non sempre ha saputo mettere a frutto le competenze che noi operatori logistici mettevamo in campo”, ha detto Gentile nel suo discorso di insediamento. Nei due anni precedenti (2016-2018), durante il primo mandato di Gentile, l'associazione è stata impegnata su molti fronti, non ultimo quello del rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro logistica, trasporto merci e spedizione, che - grazie anche all'azione di Assologistica - ha accolto l'esigenza di flessibilità che nel settore logistico assume sempre maggiore rilevanza. Ora è in corso la preparazione per il rinnovo del contratto nazionale dei lavoratori dei porti e di quello dei dirigenti delle imprese di logistica, magazzini generali, terminal operators portuali, interportuali e aeroportuali: un altro fronte importante per l'associazione.

Assologistica è cresciuta in visibilità ed è sempre più presente a tutti i livelli, essendo i suoi rappresentanti spesso convocati da tavoli, istituzioni, centri di ricerca. Oltre ai numerosi incontri con esponenti parlamentari e di governo



Assologistica ha svolto un ruolo importante nel rinnovo del contratto collettivo di lavoro del settore, un ruolo da svolgere anche nelle prossime scadenze contrattuali

per illustrare la posizione di Assologistica sulla tutela del diritto d'impresa e la sicurezza dei lavoratori, l'associazione ha tenuto un'audizione presso la commissione Trasporti della Camera nella quale ha esposto il tema dell'inserimento nel codice civile del contratto di servizi logistici. “L'operatore di servizi logistici ancora oggi non può contare su tutele normative che, al contrario, sono previste per altri soggetti che »



mità alle disposizioni del regolamento dell'Unione europea 679/2016, le associazioni possono elaborare codici di condotta allo scopo di precisare l'applicazione del regolamento e, in tal modo, promuovere il rispetto della normativa in materia di protezione dei dati personali. Assologistica, a tale riguardo, sta per predisporre un proprio codice di condotta.

Il presidente Gentile ha ricordato infine l'impegno formativo di Assologistica con la sua divisione Assologistica Cultura e Formazione: oltre alla classica programmazione corsi, si sta attivando un master a Roma per la qualifica di "Responsabile delle questioni doganali", prerequisite per ottenere/conservare la certificazione di Authorised Economic Operator-AEO. Tale master fa seguito ad altri analoghi già in essere, uno a Milano con Assolombarda e uno a Treviso con Unindustria Servizi & Formazione Treviso Pordenone. Col Council of Supply Chain Management Professionals-CSCMP, associazione di professionisti della supply chain, Assologistica C&F sta avviando un corso di preparazione alla Certificazione internazionale SCPro per i supply chain manager. A maggio - con il supporto di Mylia/Adecco Group - ci sarà inoltre il workshop "Costruisci il tuo futuro professionale", il cui scopo è fornire ai partecipanti nuove chiavi di lettura per conoscere quali competenze trasversali vengono maggiormente richieste dal settore e acquisire consapevolezza rispetto al modo in cui stanno svolgendo il loro ruolo professionale. Gentile ha da ultimo ricordato il convegno del 7 maggio organizzato da Gi Group, nel quale si presenteranno i risultati di una ricerca (Star Matrix Logistics Sector) sul futuro delle professioni logistiche, che è stata possibile anche grazie alla collaborazione di Assologistica. ■

"Il tema dell'inserimento nel codice civile del contratto di servizi logistici è uno dei punti del mio programma, assieme a quello relativo alla revisione della normativa sui magazzini generali", ha detto Gentile

svolgono alcune fasi dell'attività logistica, come ad esempio gli autotrasportatori", ha sostenuto su questo aspetto Gentile. "Il tema dell'inserimento nel codice civile del contratto di servizi logistici è uno dei punti del mio programma, assieme a quello relativo alla revisione della normativa sui magazzini generali. Il ruolo di queste ultime realtà è fonte di sicurezza e tranquillità tanto per l'erario quanto per gli utilizzatori, in quanto assolvono non solo a semplici funzioni di deposito, ma anche a quelle di custodia fiduciaria per i crediti sulle merci. Siamo impegnati da qualche tempo con il ministero dello Sviluppo economico per aggiornare una normativa davvero obsoleta, che fa riferimento a un regio decreto del 1927. Al ministero abbiamo chiesto di creare un'apposita commissione su questo fronte", ha aggiunto Gentile.

Altro tema cruciale per l'associazione, vista anche l'evoluzione economica in atto, è quello della "logistica dell'ultimo miglio", per il quale Assologistica ha avviato da poco una collaborazione con il

Freight Leaders Council. La mobilità di merci e persone nelle nostre città sta sempre più diventando l'elemento distintivo per vivibilità e competitività dei territori. In questo contesto la crescita tumultuosa dell'eCommerce, dei servizi "home delivery based" e più in generale del just in time stanno modificando radicalmente i modelli distributivi del nostro paese. È fondamentale in tale scenario non solo dare una risposta congiunturale in termini di professionalità degli operatori, ma anche prevedere le esigenze del mercato futuro alla luce della crescente automazione e condivisione di dati e servizi, in un'ottica di sharing economy. "È appunto a queste esigenze che va data una risposta in termini di programmazione intelligente per assicurare un servizio sempre più qualitativo, flessibile e resiliente ad aziende e cittadini. Anche su questi temi Assologistica darà il suo contributo", ha spiegato Gentile. Inoltre, Assologistica sta lavorando al recepimento del Regolamento europeo in materia di protezione dei dati General Data Protection Regulation. In confor-

Il Gruppo Basso progetta, costruisce e vende una logistica efficiente

I primi passi mossi verso questo settore hanno radici lontane.

Fondata nel 1930, la Costruzioni Generali Basso Cav. Angelo Spa si afferma oggi nel mercato italiano come azienda certificata nella produzione di strutture prefabbricate per il settore logistico, e non solo, vantando uno stabilimento produttivo di oltre 100 mila mq. Sempre vicina all'esigenza della più rigorosa committenza, l'impresa si è dotata di elementi prefabbricati dalla grande versatilità, dal design funzionale e dalla rilevante potenzialità, offerta in ottica sia ingegneristica sia architettonica. Lo sviluppo di questo comparto ha permesso negli anni di poter servire, in qualità di general contractor, nomi illustri nel panorama dell'industria internazionale e della Gdo, con la costruzione di piastre logistiche dai 10 ai 30 mila mq circa, realizzate tra nord e centro Italia, attraverso un'attenta ricerca di elementi standardizzabili che facilitassero il processo di realizzazione.

La Basso Cav. Angelo ha saputo creare molteplici soluzioni per l'edilizia ma, negli anni, si è distinta principalmente per la messa a punto del sistema strutturale "Linea Fly". Un'ampia gamma di elementi prefabbricati in c.a.p., che permettono di fornire soluzioni ottimali a tutte quelle che possono essere, ad oggi, le esigenze funzionali, e i requisiti tecnici, legati al comparto logistico. Essi vengono prodotti all'interno dello stabilimento, con sede alle porte di Treviso, con capacità produttiva di 150 mila mq annui. La progettazione di un magazzino, caratterizzato da una specifica collocazione nella rete logistica, richiede dunque la definizione di alcune imprescindibili caratteristiche atte a soddisfare le necessità degli operatori della logistica, proponendo sul mercato soluzioni strutturali all'avanguardia, dinamiche e sicure, con l'ausilio di prodotti di certificata affidabilità. Tutti i fabbricati logistici della Basso, infatti, sono caratterizzati dalle "grandi luci" con campate fino a 38 m per consentire un'ottimale fruibilità degli spazi interni e un minor impedimento possibile, da parte della struttura, sulla movimentazione della merce in transito, altezze fino



a 30 m e aggregazione di materiali - calcestruzzo e acciaio - per consentire un alleggerimento delle fondazioni. Inoltre, l'utilizzo in copertura del tegolo a sezione alare (Linea Fly), consente un'intensificazione della luce e un'ottimale areazione, secondo le norme vigenti in materia, garantendo un elevato grado di resistenza al fuoco e alla sismicità.



Dal 1930, uomini che lavorano.

Come impresa, la Basso è in grado di operare una riconversione degli immobili già esistenti e adattarli alle esigenze dell'operatore. Queste tipologie strutturali infatti, grazie ai plus sopracitati, permettono di riconvertire ad altro utilizzo, sia esso industriale o artigianale, il capannone logistico, minimizzando così eventuali costi di riconversione del magazzino ad altro uso. Un elemento molto importante dato il cambiamento del settore che supera la concezione di grandi piastre logistiche e vede la sempre maggiore richiesta di piccoli e medi magazzini a contenimento della merce in pronta consegna, d'adibire a transit point e cross docking. A sancire la fase successiva dei processi aziendali di Gruppo Basso Spa, arriva Lefim, marchio attraverso il quale vengono sviluppati e commercializzati gli asset realizzati, siti in snodi viari strategici e dalla molteplice destinazione d'uso. Fabbricati commerciali, direzionali, produttivi e logistici, ubicati in location strategiche nel centro e nord Italia e, più precisamente, nelle regioni Veneto, Lombardia, Emilia Romagna, Toscana e Friuli Venezia Giulia. (Federica Cogo)

Basso Cav. Angelo
COSTRUZIONI GENERALI
Industrialized Building Infrastructures

intergroup riceve una delegazione tunisina

Le banchine dei porti di Civitavecchia e di Gaeta potrebbero contribuire ad aumentare i contatti tra imprese di Italia



Veduta del porto di Gaeta

e Tunisia. Una delegazione tunisina, infatti, ha fatto visita ai porti di Roma e del Lazio, con l'obiettivo di rafforzare le relazioni commerciali con il nostro paese. I manager tunisini presenti erano guidati da Mehdi Ben Gharbia, importante imprenditore, deputato, ex ministro del governo fino al 2018 e attivo nel settore cargo aereo e marittimo, e Mourad Fradi, presidente della camera di commercio italo tunisina. Scopo della visita è stato quello di allacciare relazioni ancor più strette con aziende italiane tramite i porti del Lazio, con opportunità quindi sia per le imprese del centro-sud Italia sia per quelle tunisine. A fare gli onori di casa il management di intergroup con il fondatore Nicola Di Sarno e con il direttore generale del gruppo Riccardo Sciolti. Nel corso della visita i manager italiani hanno accompagnato la delegazione tunisina in visita ai porti di Civitavecchia e Gaeta, coi quali sono state gettate le basi per un possibile futuro gemellaggio. A Gaeta, i tunisini hanno poi visitato le strutture

logistiche intergroup. Mehdi Ben Gharbia ha valutato molto positivamente gli investimenti che sono stati fatti nello scalo del sud Pontino, che hanno permesso il dragaggio dei fondali antistanti le banchine e l'allargamento della superficie delle banchine stesse, in grado di gestire la movimentazione di più navi contemporaneamente. L'incanto potrebbe rappresentare un importante trampolino di lancio per i porti di Civitavecchia e di Gaeta e un ancor più importante volano per le imprese di Lazio, Umbria, Abruzzo, Molise e Campania, che troverebbero in questi due terminal gli sbocchi fondamentali per incrementare il proprio export di beni e servizi verso la Tunisia e verso i paesi confinanti di Libia e Algeria. Per permettere l'entrata in porto a una gamma di naviglio più ampia i dragaggi vanno però completati rapidamente e portati a meno 12 metri e anche i lavori di accesso al porto e alla città di Gaeta, in stato di degrado da quasi 24 mesi, vanno terminati al più presto. Anche secondo le istituzioni tunisine c'è la necessità che siano realizzate infrastrutture che qualifichino il porto, attraggano in modo continuativo traffici ad alto valore aggiunto e occupazionale e creino attività complementari, sia lavorazioni sia di filiera, oltre al semplice imbarco e sbarco.

Nexive delinea i trend dell'eCommerce in Italia



“COSTRUISCI IL TUO FUTURO PROFESSIONALE”

Ruolo professionale e settore della logistica e della supply chain: quale bilancio?

*Organizzato da MYLIA -THE ADECCO GROUP-
In collaborazione con ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE*

Il workshop fornisce ai partecipanti nuove chiavi di lettura per conoscere meglio quali **competenze trasversali** vengono maggiormente richieste dal proprio settore e per acquisire consapevolezza rispetto al **modo in cui si sta agendo il proprio ruolo**. Questa consapevolezza è fondamentale laddove si stia pensando di intraprendere un percorso di sviluppo o di carriera.

Propedeutica alla partecipazione all'intervento sarà la **compilazione di un questionario di auto analisi on line - il Management Practises Board®** - uno strumento che fornisce una rappresentazione visiva dei comportamenti agiti e che facilita il rapido riconoscimento di interventi di sviluppo efficaci.

- Sede: Presso la sede di Milano di Adecco - Via Tolmezzo, 15 building D (metro Udine)
- Costo del workshop:
Per gli iscritti ad Assologistica e Assologistica Cultura e Formazione: 300 euro + Iva
Per i non iscritti Assologistica e Assologistica Cultura e Formazione: 400 euro + Iva
- Iscrizione obbligatoria a questo indirizzo:
<http://culturaeformazione.assologistica.it/costruisci-il-tuo-futuro-professionale.html>
- Informazioni: Segreteria Assologistica Cultura e Formazione, tel. 02 66 91567

mylia_



Nexive, primo operatore privato del mercato postale nazionale, ha reso noti i risultati di una ricerca che delinea lo scenario dell'eCommerce nel nostro paese e l'evoluzione delle abitudini di acquisto degli italiani, in linea con i cambiamenti dello stile di vita. Dallo studio, condotto da Nexive in collaborazione con Erasmus University di Rotterdam nel novembre 2018, emerge come l'eCommerce sia diventata una pratica sempre più diffusa anche in Italia e che gli italiani acquistano sempre più frequentemente prodotti online: il 42% lo fa almeno una volta al mese, il 39% almeno una volta a settimana. Abbigliamento e accessori i prodotti più acquistati: il 29% acquista infatti prodotti del fashion, seguito dal 25% che acquista prodotti per il tempo libero. Al terzo posto, l'elettronica, che raggiunge il 19% delle preferenze. La consegna a casa è la modalità privilegiata di recapito, preferita dall'85% degli intervistati; tuttavia il 30% ha usufruito almeno una volta della consegna presso un punto di ritiro e il 75% si è detto soddisfatto dell'esperienza. Fattori determinanti per i consumatori: la vicinanza del punto di ritiro che, per il 38% degli intervistati, deve poter essere raggiungibile in un tempo massimo di 10 minuti, in auto (55%) o a piedi (38%), e gli orari per poter ritirare la merce. Infatti, il 24% preferisce ritirare i propri acquisti online dopo le 18:00. Infine, dall'indagine risulta che, al di là dei punti di ritiro tradizionali, agli italiani non dispiacerebbe poter ritirare i propri pacchi in luoghi come il supermercato (29%), il tabaccaio (18%), l'edicola (15%) o il benzinaio (4%). "Le modalità con cui facciamo acquisti si stanno evolvendo, in linea con i cambiamenti del nostro stile di vita: oggi viviamo infatti sempre più connessi, possiamo acquistare prodotti e servizi di brand di tutto il mondo in ogni momento della giornata, nel weekend e, grazie a smartphone e tablet, anche in mobilità. La costante crescita del commercio online messa in luce anche da questi dati è la prova di questa evoluzione, tendenza questa che non potrà che diffondersi ulteriormente. In questo contesto, la logistica risulta un elemento sempre più cruciale per supportare l'eCommerce, offrendo servizi evoluti in grado di rispondere alle esigenze di imprese e cittadini al passo con i nuovi trend tecnologici", ha commentato Michel Bagli, direttore marketing e comunicazione Nexive.



Gefco sostiene organizzazioni benefiche

Dopo un anno di duro impegno da parte di tutti i dipendenti e i partner di Gefco, è nato il fondo "Gefcares" che sosterrà quattro associazioni benefiche francesi e internazionali per tutto il 2019: Les Restaurants du Cœur, fondato in Francia nel 1985 per fornire pasti gratuiti a tutte le persone e le famiglie in difficoltà; Le Palais de la Femme, associazione fondata dall'Esercito della salvezza francese nel 1926 per prevenire l'emarginazione sociale delle donne, fornendo loro assistenza e soluzioni abitative a lungo termine e servizi di integrazione nel mercato del lavoro; Avenir Enfance Togo, una ong togolese fondata nel 2008 con l'obiettivo di dare assistenza a bambini, vedove e famiglie svantaggiate di Lomé, la capitale del Togo, attraverso programmi di formazione e inserimento lavorativo; Institut de l'Engagement, fondato nel 2012 per aiutare 3.000 giovani volontari a mettere in atto i loro progetti per il futuro e per guidare altri 700 giovani nel raggiungimento dei loro obiettivi professionali attraverso un servizio completo di tutoraggio. Il fondo "Gefcares" aiuterà queste associazioni durante tutto l'anno finanziando i loro progetti, mobilitando volontari e gestendo gli aspetti logistici delle strutture in cui operano. Questa attività è complementare all'impegno umanitario già intrapreso a livello locale in molti dei paesi in cui Gefco opera. L'obiettivo principale del fondo è di raccogliere risorse da ridistribuire alle associazioni partner. Le risorse economiche provengono principalmente dai dipendenti, ma anche i clienti e fornitori daranno il proprio contributo, in linea con l'approccio di partnership del gruppo. "Gefcares" verrà gestito da un organo di vigilanza presieduto da Pierre-Jean Lorrain, membro del consiglio di amministrazione di Gefco e vicepresidente esecutivo per l'area Centro-Europa, Balcani, Medio Oriente, Europa occidentale e Mediterraneo. Lorrain sarà assistito nelle sue funzioni da tre amministratori. ■

Nell'era della globalizzazione e della trasformazione digitale, la funzione di Supply Chain Management richiede professionisti preparati anche nelle attività di competenza più specialistica propria delle funzioni collegate

Con la **CERTIFICAZIONE INTERNAZIONALE SCPPro™** i professionisti comunicano la loro competenza verticale e la capacità di dominare tutte le dimensioni del Supply Chain Management con uno standard di valore internazionale e riconosciuto legalmente in USA



Italy Roundtable

**CSCMP - COUNCIL OF SUPPLY CHAIN MANAGEMENT PROFESSIONALS
e ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE
propongono**



PERCORSO (LEVEL ONE) DI FORMAZIONE E PREPARAZIONE PER LA CERTIFICAZIONE INTERNAZIONALE SCPRO™

**5 GIORNATE DI CORSO PREPARATORIE AL SUPERAMENTO DELL'ESAME
PER OTTENERE LA CERTIFICAZIONE INTERNAZIONALE SCPPro™:**

**7 MAGGIO e 21 MAGGIO, 18 GIUGNO, 2 LUGLIO e 10 SETTEMBRE
Dalle ore 9,30 alle ore 17,30**

SEDE DEL CORSO DI PREPARAZIONE
Presso Assolistica, via Cornalia 19, Milano

L'ESAME AVVIENE VIA WEB REMOTE:

160 domande in 4 ore di tempo; 102 (minimo) risposte esatte per conseguire la Certificazione; se necessarie, 3 possibili ripetizioni dell'esame entro l'anno

Per informazioni, iscrizioni e quotazioni: www.assolisticaculturaeformazione.com
oppure contattare la Segreteria di Assolistica Cultura e Formazione
tel. 026691567 - email: culturaformazione@assolistica.it

Prologis, un 2018 di successo

Confermati livelli di occupazione record e nuovi progetti di sviluppo.



SANDRO INNOCENTI

Sandro Innocenti, vice president and country manager di Prologis, ha presentato i risultati delle attività 2018 dell'azienda in ambito nazionale. Società fondata nel 1983, Prologis è leader nel settore immobiliare per la logistica e offre una vasta gamma di immobili, parchi logistici e terreni per costruzioni build-to-suit di elevata qualità. Situate nei mercati chiave di Milano, Bologna e Roma, le strutture assicurano ai clienti l'accesso alle principali vie di trasporto che servono l'Italia e l'Europa. I numeri degli immobili Prologis, di proprietà diretta o attraverso attività di co-investimento e progetti di sviluppo, si quantificano in 3.690 immobili per un ammontare di 72 milioni di mq distribuiti in 19 paesi e su 4 continenti. In Italia, Prologis ha la proprietà di 46 magazzini distribuiti su un milione di mq suddivisi in quattro aree: Milano (Paullo, Lodi, Novara, Piacenza, Castel San Giovanni, Cornaredo, Pavia); Bologna (Interporto, Castel San Pietro);

Padova; Roma (Tiburtina, Fiano Romano, Anagni). Per la società italiana, che ha base a Milano, il 2018 è stato un anno estremamente positivo. Prologis Italia ha infatti chiuso il quarto trimestre 2018 mantenendo un tasso record di occupazione degli immobili del 99 per cento in linea con il tasso di occupazione registrato nel 2017. Anche i proventi derivanti dai canoni godono di ottima salute grazie a un incremento del 10% che pone Prologis al primo posto per il sud Europa e terzo in Europa.

Nel corso del 2018, Prologis ha avviato la costruzione di nuovi edifici build to suit e speculativi di Classe A per la logistica per complessivi 100 mila mq circa. Più nel dettaglio, le cifre sono importanti e significative di un'azienda fortemente tesa al consolidamento e sviluppo delle strutture proprietarie: 30.600 mq suddivisi in due edifici per Sda, corriere espresso di Poste Italiane presso l'interporto di Bologna; 5.000 mq per una società operante nel settore delle consegne espresso a Stezzano (Bergamo); 20.000 mq di sviluppo speculativo all'interporto di Bologna; 22.000 mq di sviluppo speculativo a Siziano (Pavia); 23.000 mq per una società del settore logistica farmaceutica a Pozzuolo Martesana (Milano). Sempre nel 2018, Prologis ha inoltre consegnato cinque immobili build to suit: quello citato per Poste Italiane; 16.500 mq a Kering Eyeware, società del settore dei beni di lusso a Vescovana (Padova); 40.500 mq a Logista



Italia, distributore integrato di prodotti correlati al tabacco, dolci e dispositivi elettronici e prodotti di cancelleria, all'interporto di Bologna; 30.000 mq a Brivio & Viganò, società di servizi di logistica integrata nel settore alimentare, a Pozzuolo Martesana (Milano). Inoltre, la società ha realizzato 26 milioni di euro frutto di dismissioni che hanno coinvolto siti ed edifici ubicati nelle aree di Vescovana (Padova), Siziano (Pavia) e Castel San Pietro (Bologna) e che venivano considerati di minore interesse. Così ha commentato questi dati Innocenti: "Abbiamo chiuso un 2018 di grande successo con livelli di occupazione record dei nostri immobili e una crescente richiesta di immobili build to suit da parte di primarie società operanti in settori diversi. Le condizioni di mercato, che continuano a essere favorevoli, e il tasso di occupazione dei nostri immobili prossimo al 100% ci hanno convinto a tornare anche in Italia a un livello prudente di sviluppo speculativo. Proseguiremo nel 2019 anche nell'attività di sviluppo build to suit di edifici di Classe A grazie a un'importante pipeline di contratti già siglati e continueremo a ricercare le migliori opportunità di investimento nei mercati da noi considerati strategici". (G.D.G)

TRATTAMENTO E PROTEZIONE DEI DATI PERSONALI

Best practices e soluzioni già attuate,
a seguito dell'entrata in vigore del Regolamento UE 2016/679
(General Data Protection Regulation-GDPR)

Milano, 12 Aprile 2019 (ore 10.00 - 12.30)

Presso la sede milanese di Assologistica, via Cornalia 19



RELATORI

Avv. Grazia Torrente e Alessandra Vignone
dello Studio Internazionale Torrente e Vignone

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

Buon senso e ... pesci rossi

di **Franco De Renzo***

“Purtroppo, Ella fa parte della grandissima maggioranza di coloro i quali candidamente cominciano un qualunque discorso economico dicendo ‘Io non sono un economista, non ho mai studiato in proposito; ma ... a parer mio il problema potrebbe essere risolto così o cosà’. Si trattasse di opinioni dedotte dal ‘buon senso’ - e la scienza economica, nelle cose applicate, consiste ‘esclusivamente’ nel buon senso - non ci sarebbe niente da osservare. Quasi sempre, non di buon senso si tratta, ma del contrario, e nel caso migliore, della presunzione dell’innocente, il quale non sa nulla. Finché il maestro, il contadino, l’artigiano, il banchiere, il sacerdote, l’ufficiale, ecc. ecc., parla delle cose

sue, dedotte dall’esperienza sua, lo ascolto sempre con rispetto. Il più delle cose che immagino di sapere, le ho imparate dalla bocca di chi di quelle cose faceva la sua occupazione. Il guaio è che la maggior parte degli uomini non ama parlare solo delle cose che fa, ma anche e soprattutto di quelle che fanno gli altri e del come le dovrebbero fare per il bene comune. Per lo più vengono fuori spropositi grossi”.

Quanto sopra è stato scritto da Luigi Einaudi (governatore della Banca d’Italia, poi ministro del Bilancio e infine presidente della Repubblica) a don Lorenzo Milani il 5 marzo 1959. Il presidente Einaudi non era certo uno sprovveduto e don Milani, grande in tante altre cose, forse, con quella domanda che molte donne pie e uomini buoni gli avranno confidato nel segreto del confessionale, non ha fatto una bella figura.

Spesso, ci rifugiamo in progetti, tante volte elaborati nella nostra testa, da non riuscire a comprendere che non sempre i nostri pensieri sono affini alle aspettative degli altri miliardi di esseri che vivono nel mondo. Tutti usiamo il telefono cellulare e ci lamentiamo quando non c’è ricezione. Ma proviamo a chiederci se siamo disposti ad avere l’antenna sul palazzo ove abitiamo o lavoriamo, e ne vedremo delle belle. Dovrà entrare in vigore una legge per non fumare in macchina, con la quale si viaggia quasi sempre con i finestrini ben chiusi, soprattutto in inverno, e la si tramuta in un ambiente di affumicatura veloce e sembra che l’operazione sia ritenuta “euforica”. Ognuno vorrebbe le strade pulite ma non tutti recuperano le defezioni dei propri cani, i più buttano per terra le cicche delle sigarette addirittura ancora accese, e tutti vedono le vistose macchie



*Un bimbo, per il troppo amore, tirava fuori dall’acqua il suo pesciolino rosso per asciugarlo.
“Le nostre cure - dice De Renzo - non devono andare oltre le comuni aspettative”*

che procura la gomma americana che impiega decenni prima di essere distrutta. Gridiamo allo scandalo perché c’è troppa evasione, ma appena possiamo non chiediamo la fattura all’idraulico, al falegname, all’artigiano. Così abbiamo risparmiato il 22% di Iva ma collaboriamo con gli evasori a pagare meno tasse, argomento sempre in auge. Cose semplici ma della vita quotidiana, figurarsi quando si parla di cose più importanti.

Comunque è davvero carina la storiella del bambino che voleva molto bene al suo pesciolino rosso. Talmente bene che ogni tanto lo toglieva dal vaso e lo asciugava diligentemente con il fazzoletto di carta. Così da farlo restare per qualche istante non al freddo e all’umido dell’acqua. Ecco, secondo me, dovremmo prestare molta attenzione per evitare che le nostre cure vadano oltre alle comuni aspettative e che il nostro operato, agli occhi di quelli più diligenti, non sia visto come zelo fine a sé stesso e che, con un’attenzione maggiore, avrebbe potuto essere evitato, perché inutile e dannoso. Non è sufficiente che ci abbiamo messo tanto amore o che siamo stati aiutati dal buon senso. Il nostro comportamento dovrebbe sempre essere impostato con l’attenzione che ci viene dall’essere informati e dallo studio dell’argomento che abbiamo fatto per sfruttare le conoscenze di altri che hanno vissuto magari gli stessi problemi e che li hanno risolti dopo aver attentamente rivisto il proprio operato.

In un paese ove le nascite diminuiscono, le attese di un posto di lavoro scemano, la produzione industriale invece di aumentare diminuisce, ridurre l’età per andare in pensione, quando l’attesa di vita si allunga, non può essere visto positivamente dalle giovani leve che si troveranno maggiori debiti cui far fronte. Già

oggi, ogni italiano, a seconda dei diversi conteggi, sembra avere un debito superiore a 35 milioni di euro. Meglio non aggiungere altro ma i problemi sono davvero tanti. Si sente di gente che non crede nei politici e non va a votare da anni. Tranne poi lamentarsi di tutto quello che accade al governo e in parlamento. Ci sono coloro che non conoscono nemmeno le regole basilari della religione cattolica (e delle altre) ma ritengono di criticare, anche aspramente, l'operato di Papa Francesco e di tutti coloro che seguono gli insegnamenti di quel Figlio di Dio, fatto uomo, che si è lasciato crocifiggere pur di fare la volontà del Padre suo.

Ad ognuno di noi non deve essere impedito di esprimere le proprie idee e considerazioni. Tra persone serie, però, questo deve avvenire con il discernimento dovuto anche se, nel nostro paese, a furia di raccontare barzellette si può anche diventare

presidente del consiglio dei ministri o inventarsi capo di un partito politico senza né arte né parte ma non si deve aumentare il debito che le nuove generazioni si troveranno a dover far fronte. Tutti ricordiamo la battutaccia di Zelig e mi auguro che gli Italiani ne prendano coscienza. Un buon amministratore non lavora mai sui conti annuali ma su quelli pluriennali, con la prospettiva di aumentare, possibilmente, le entrate, ridurre i costi, pensare agli investimenti produttivi, diminuire l'indebitamento. Vale per la mia famiglia, per l'artigiano, per la piccola impresa, per lo Stato e per ogni istituzione. Speriamo che questa possa essere la norma regolatrice di un cattivo e continuo andazzo.

*** Franco De Renzo, tel. 0245101071**
email: segreteria@studioderenzo.it

quando
l'affidabilità
è tutto...

I NOSTRI recenti **CARRELLI ELEVATORI EDIA EM** stabiliscono nuovi standard di intelligenza

Vi presentiamo i nuovi carrelli elevatori elettrici a 3 e 4 ruote Mitsubishi Forklift Trucks. Queste macchine da 48Volt (da 1.4 a 2 tonnellate) sono dotate di numerose caratteristiche moderne, che vi offrono a livelli impareggiabili manovrabilità, potenza e naturalmente... affidabilità!

Ecco soltanto alcune delle molte caratteristiche:

- ✓ Il Controllo Intelligente delle Curve riduce automaticamente la velocità durante le svolte. Per la massima stabilità e sicurezza in curva.
- ✓ Lo sterzo è senza limitazioni a 360 gradi, nessuna necessità di usare leve. Continuare a sterzare permette di girare il carrello nella direzione opposta.
- ✓ Il Comando Passivo dell'Oscillazione ammortizza qualsiasi eccessivo movimento del carico sopra ai 3m per permettere una movimentazione sicura ed accurata.

Verificate su
www.mitsubishicarrelli.com
dove si trova il vostro concessionario più vicino e chiamate per ricevere tutte le informazioni sulla serie EDIA EM!

NUOVO



EDIA EM

Qualità | Affidabilità | Value for Money

MITSUBISHI
FORKLIFT TRUCKS

L'azione diretta del subvettore

di **Marco Lenti***

La norma stabilita dall'art. 7-ter del dl 286/2005 riconosce al subvettore che abbia prestato un servizio di trasporto su incarico di altro vettore azione diretta per il pagamento nei confronti di tutti coloro che, collocati a monte nella filiera contrattuale, abbiano ordinato il trasporto. Il fine è di fornire uno strumento di tutela per il subvettore, sottraendolo al rischio di insolvenza del vettore, che può manifestarsi anche nei casi di sottoposizione a procedura concorsuale (il tema dell'applicabilità dell'art. 7-ter in presenza di procedura concorsuale è in realtà assai dibattuto). In relazione a questa disposizione, il tribunale di Napoli ha reso recentemente un interessante provvedimento (sent. n. 780/2019, pubbl. 22.01.2019) che delinea i presupposti di fatto dell'azione diretta. La controversia trae origine dal caso di una subvettore che, con ricorso per decreto ingiuntivo, chiedeva al vettore e alla mittente in solido il pagamento del corrispettivo per le prestazioni rese. Avverso il decreto ingiuntivo proponeva opposizione la mittente, contestando il legittimo ricorso all'azione diretta del subvettore ed eccependo la mancata prova dell'effettiva e corretta esecuzione dei trasporti nonché la non applicabilità della normativa speciale a servizi diversi dal trasporto vero e proprio. Il mittente, infine, contestava la mancanza di un'autorizzazione alla subvezione e di un contratto scritto per stabilire prezzo e condizioni di trasporto. Il subvettore, a sua volta, chiedeva il rigetto dei motivi di opposizione. In primo luogo, in quanto l'esecuzione dei servizi era provata dai documenti di trasporto e dalle bolle di consegna prodotte. Inoltre, sosteneva che la subvezione era stata autorizzata dalla stessa mittente con una mail indirizzata al vettore. Per quanto riguarda i servizi accessori al trasporto, il subvettore sosteneva che questi erano stati resi a seconda delle situazioni contingenti che di volta in volta si venivano a creare e che erano stati richiesti dalla stessa mittente. Il tribunale ha accolto l'opposizione della mittente. Ha infatti precisato che, per avvalersi dell'azione diretta, è onere del subvettore dimostrare: l'incarico da parte del committente al vettore principale; l'affidamento dell'incarico o di parte di esso da parte del vettore principale al subvettore; il credito del subvettore nei confronti del primo vettore; le prestazioni imputabili al committente nell'ambito del credito vantato nei confronti del vettore; l'effettiva esecu-



zione delle prestazioni da parte del sub-vettore. Per quanto riguarda il primo presupposto, il tribunale lo riteneva provato dall'accordo quadro di trasporto intercorrente tra mittente e vettore, mentre l'affidamento dell'incarico al subvettore non era circostanza contestata dal vettore, e comunque non vietata dalla prassi diffusa e accettata nel settore dei trasporti. Il tribunale passava quindi al vaglio della qualità in capo al subvettore di trasportatore di fatto dei carichi e dell'inquadrabilità delle prestazioni rese nell'accordo originario tra mittente e primo vettore. All'esito dell'istruttoria, emergeva che il vettore si era avvalso anche di altri subvettori per eseguire parte dei trasporti in oggetto. In particolare, venivano prodotte in giudizio delle missive di sollecito di pagamento di tali altri subvettori verso il vettore, relative a prestazioni rese in favore della mittente. Inoltre, in relazione alle contestazioni mosse dalla mittente, il subvettore non era stato in grado di dare prova dell'inclusione dei trasporti di cui chiedeva al mittente il pagamento del corrispettivo tra quelli oggetto dell'accordo originario tra mittente e primo vettore, né di un previo accordo sul prezzo di ciascuno dei essi. Il tribunale ha quindi accolto l'opposizione della mittente e revocato il decreto ingiuntivo azionato dal subvettore. ■

*** 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 rischio cyber

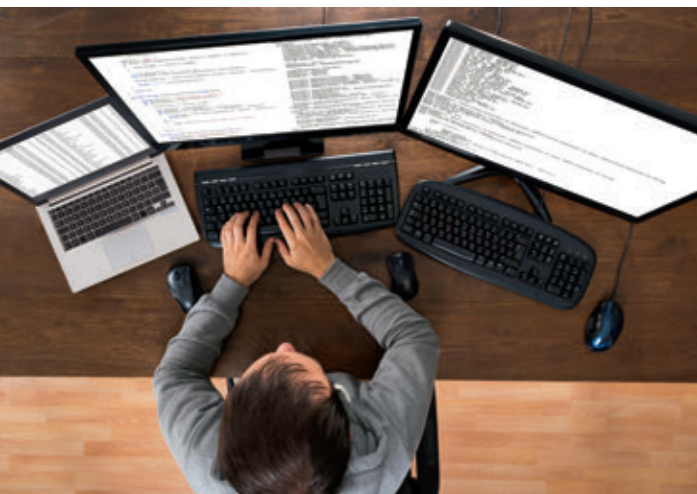
di **Alessio Totaro** e **Claudio Perrella**
Partner studio legale LexJus Sinacta*

La cybersecurity è divenuta un elemento essenziale in tutti i settori nei quali ci si affida all'information technology. Le cronache quotidiane attestano ormai in modo evidente il rischio di accessi ad opera di hacker e sottrazione e divulgazione di dati sensibili. Come è stato efficacemente evidenziato da Robert S Mueller, direttore dell'Fbi, "there are only two types of companies: those that have been hacked and those that will be". Il mondo dello shipping e della logistica naturalmente non è immune, anche in considerazione del fatto che in alcuni settori (si pensi a quello crocieristico o all'attività dei corrieri) gli operatori custodiscono un numero estremamente significativo di dati sensibili. Il 2016 ha visto l'introduzione delle Industry Guidelines on Cybersecurity Onboard Ships, preparate dal Bimco working group nel gennaio 2016, e le IMO Interim Guidelines on Maritime Cyber Risk Management. Si tratta tuttavia ancora dei primi passi. Sotto il profilo assicurativo il mercato italiano è ancora in una fase iniziale, con un numero relativamente ristretto di compagnie che operano con proprie polizze, e spesso propongono testi già collaudati in paesi in cui la copertura dei rischi cyber è molto più sviluppata. L'uso di tali polizze spesso determina difficoltà di interpretazione e applicazione, dal momento che si tratta di testi pensati per sistemi legali diversi e la traduzione in italiano di clausole concepite per operare in ordinamenti di common law spesso determina incertezze. Va aggiunto che la categoria dei rischi cyber è notoriamente ampia e variegata. Essa include i danni nascenti dalla perdita di dati, la divulgazione di informazioni altamente sensibile al pubblico o a concorrenti, si estende ai danni reputazionali, ai danni economici da interruzione di attività produttive o nascenti dall'impatto che sul mercato azionario ha la divulgazione di notizie aventi a oggetto casi di hackeraggio estesi e potenzialmente suscettibili (soprattutto negli Usa e nel



Dice il direttore dell'Fbi che le aziende si dividono fra quelle che hanno subito un attacco dagli hacker e quelle che lo subiranno

Regno Unito) di far scattare class actions con richieste risarcitorie elevate. Non sorprende a questo punto che nel settore cyber l'assunzione dei rischi implica notoriamente difficoltà di quotazione, perché i dati suscettibili di divulgazione o di uso illecito per effetto di accessi a opera di terzi possono variare in modo significativo. In questo contesto è interessante analizzare cosa è accaduto negli ultimi anni in Usa e Regno Unito e in particolare gli insegnamenti che possono trarsi dai recenti casi giudiziari. Il dato che emerge è la crescita esponenziale del rischio per gli amministratori di società vittime di azioni di hackeraggio di subire azioni di responsabilità da parte di soci e azionisti che lamentano la mancata adozione di misure preventive e protettive. Si pensi, ad esempio, alle azioni intraprese nel corso del 2014 in Usa nei confronti degli amministratori di Target Corp e Wyndham Worldwide e al giudizio intrapreso nel settembre 2015 nei confronti di 12 Directors e Officers di Home Depot da parte di azionisti che avevano sostenuto che gli amministratori avevano violato "their fiduciary duties of loyalty, good faith and due care by knowingly and in conscious disregard of their duties failing to ensure that Home Depot took reasonable measures to protect its costumers' personal and financial information". E' interessante rilevare che nel giudizio gli attori avevano richiamato i precedenti Target e Wyndham, sostenendo che essi rappresentavano un "fair warning" >



Negli Usa, gli amministratori di società vittime di hackeraggio rischiano sempre più di subire azioni di responsabilità da parte di soci e azionisti che lamentano la mancata adozione di misure preventive e protettive

dei rischi legati a cyber attacks: dunque, l'esistenza di precedenti è stata utilizzata per argomentare che la soglia di diligenza posta a carico degli amministratori nel prevenire azioni di hackeraggio si è progressivamente innalzata, e che il fenomeno è divenuto talmente esteso e rilevante da imporre un'attività specifica. E' un dato da considerare con attenzione, soprattutto tenuto conto che nelle coperture D&O è spesso presente una cyber exclusion che recita "including cyber security breach e data breach". Un altro dato che emerge dall'esame dei precedenti disponibili nella giurisprudenza Usa è la difficoltà di applicare testi di polizza evidentemente concepiti in un contesto diverso e ormai risalente a fattispecie in cui le attività di accesso illegittime a dati sensibili hanno avuto dimensioni inusitate e prodotto danni di entità difficilmente immaginabile anche solo poco tempo fa. Si è rilevato in particolare complesso accertare se danni e spese sostenute dagli assicurati rientrassero in copertura, soprattutto in relazione alla prova che i dati trafugati avessero ricevuto o meno divulgazione. Esempio al riguardo è il caso del 2015 Recall Total Information Management Inc v. Federal Insurance Co. Recall Total Information Management aveva un contratto con Ibm Corporation per la raccolta e la custodia di banche dati contenenti dati e informazioni sensibili di impiegati Ibm. Recall si era avvalsa di un vettore terrestre per il trasporto di tali dati; nel corso di un trasporto il vettore aveva perduto un collo, con dati di migliaia di impiegati Ibm. Non vi era nessuna evidenza che vi fosse stato accesso al materiale da parte di terzi, ma Ibm aveva tuttavia sostenuto costi pari a 6 milioni di dollari per l'acquisto di "identity theft services". Ibm aveva chiesto il rimborso delle spese sostenute a Recall, che a sua volta aveva chiesto l'indennizzo agli assicuratori, facendo leva sulla previsione di polizza che copriva i casi di "injury... caused by an offense of... electronic, oral, written or other publication of material that... violates a person's right of privacy".

La richiesta è stata tuttavia respinta in giudizio, perché la Corte ha ritenuto che la "personal injury clause" contenuta nella polizza non fosse operante, non essendosi verificata alcuna publication. Un rischio particolarmente rilevante negli Usa (e in altri ordinamenti dove lo strumento è diffuso) è rappresentato dalle class action, ossia le azioni promosse da gruppi di danneggiati che sostengano di aver subito un pregiudizio dal medesimo evento o dalla medesima condotta tenuta dalla parte citata in giudizio. E' spesso difficile per i danneggiati provare in concreto i danni subiti in mancanza di certezza che i dati siano stati utilizzati. Le transazioni raggiunte per definire le class actions sono state tuttavia spesso per importi elevati (nel caso Target, in cui vi era stata la divulgazione del numero delle carte di credito e di dati di 110 milioni di clienti, l'importo complessivo versato per la transazione è stato di 290 milioni). In un altro caso molto noto, sorto a seguito dell'accesso di un hacker ai programmi PlayStation della Sony e ai dati personali di 100 milioni di clienti, Sony ha non solo subito gravi danni dalla sospensione dell'attività di produzione, ma anche ben 64 class actions. Va aggiunto che ormai tutti i paesi si stanno dotando di autorità di vigilanza con forti poteri sanzionatori in caso di accertate violazioni della normativa locale in materia di protezione dei dati personali: si pensi, ad esempio, al Regno Unito, dove l'Information Commissioner Office può intervenire in caso di violazioni del Data Protection Act, comminando sanzioni che possono giungere fino a 20 milioni di euro o al 4% dei ricavi della società nell'anno precedente. L'impatto economico di un data breach può dunque essere estremamente rilevante e molto difficile da valutare in via preventiva. E' di pochi mesi fa, ad esempio, la notizia che il prezzo che Verizon verserà per rilevare Yahoo è stato ridotto di 350 milioni di dollari rispetto all'offerta originaria di 4,48 miliardi di dollari a seguito degli annunci di Yahoo di aver subito rilevanti data breach nell'agosto 2013 e nel 2014. ■

*** Studio Legale LS**

Milano - Bologna - Roma

Tel. 051232495

e-mail: a.totaro@lslex.com

www.lslex.com

Brexit: i riflessi doganali

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

L'ormai notissimo referendum consultivo del 23 giugno 2016, svoltosi in Gibilterra e Gran Bretagna, è stato seguito dalla formale notificazione al Consiglio europeo dell'avvio della procedura di recesso dallo status di paese membro dell'Unione europea. Dal 29 marzo 2017 - data in cui veniva evocato formalmente l'articolo 50 del Trattato dell'Unione europea - il Brexit sembra avvicinarsi inesorabilmente al suo epilogo.

Sebbene il dibattito circa l'opportunità politico-strategica di una simile "mossa" abbia comprensibilmente innescato una "babele mediatica" che ha visto la contrapposizione di due schieramenti - i cosiddetti leavers e i remainers - travalicando la cerchia degli "addetti ai lavori", occorre dar conto, sinteticamente, dei complessi scenari che si prospettano sul versante doganale, da un punto di vista il più possibile oggettivo.

Un primo punto fermo da considerare è dato dal fatto che il parlamento britannico abbia cassato un accordo di recesso con un periodo transitorio - il 15 gennaio 2019 - che avrebbe consentito al paese di continuare a godere del cosiddetto *acquis communautaire* fino al 31 dicembre dell'anno successivo. In assenza di un tale prospettiva, sembra che i negoziati possano orientarsi verso una Hard Brexit, cioè, di fatto, senza periodi di transizione; tuttavia, posto che la materia abbia ancora una consistenza magmatica, gli esiti di questo tortuoso cammino non sono tuttora preventivabili con certezza, sicché è possibile prefigurarsi quattro scenari. L'art. 50 TUE consente, in primo luogo, di raggiungere un accordo di rinvio della scadenza della procedura, prevista per il 29 marzo 2019. Se si concretizzasse questa opzione, nell'ulteriore frangente temporale prima del recesso sarebbe possibile, per la Gran Bretagna, proseguire il negoziato, indire un nuovo referendum, ovvero addirittura revocare la richiesta di uscita dall'Unione Europea. Viceversa, in assenza di una dilazione temporale, la Gran Bretagna vedrebbe cessare il proprio status di paese membro il 20 marzo, alle 00.00. Ai posteri l'ardua sentenza. Scelte di pura politica a parte, cosa succede dal punto di vista doganale?

Nella peggiore delle ipotesi, ossia in assenza - o nelle more - di qualsiasi accordo atto a mitigare i nuovi regimi differenziati, la situazione fiscale e doganale tornerebbe a essere quella ante 1993. In buona sostanza, l'uscita della

Gran Bretagna comporterebbe la sua esclusione tanto dal regime del mercato unico europeo, quanto dall'Unione doganale europea. In questo scenario, la disciplina giuridica della circolazione merceologica confluirà inesorabilmente nelle regole del diritto internazionale, e in particolare del Wto, che



si applicano attualmente tra Unione europea e paesi terzi. In questa prospettiva, una delle conseguenze più pesanti e significative è da individuarsi in tema di dazi doganali. Chiaramente è fortemente auspicabile l'instaurazione di un dialogo multilaterale al fine di attenuare l'inevitabile affaticamento procedurale ed economico cui si andrà incontro, ma ciononostante gli operatori dovrebbero prepararsi all'ipotesi più gravosa. A tal proposito sembra ragionevole prevedere che i due "mondi", quello dell'Unione e quello della Gran Bretagna, non scelgano di trattare le merci circolanti senza preferenze, tuttavia è certamente fuori discussione l'ipotesi di instaurazione di un concordato che preveda un sistema privilegiato bilaterale. Invero, nel contesto internazionale, trattamenti privilegiati per merci che provengono da taluni paesi sarebbero inibiti, di fatto, dalla clausola MFN (*most favoured nation*). Questa clausola, come noto, fissa il principio della nazione più favorevole, in base a cui i contraenti si impegnano a fissare, nei confronti di beni/prodotti/merci oggetto dell'accordo terzo condizioni doganali e/o daziarie almeno equivalenti a quelle previste in altri accordi commerciali con un paese terzo. Ciò, generalmente, costituisce prassi per evitare fenomeni di protezionismo economico. Sempre in proposito, occorre osservare come, presumibilmente, quando l'UK uscirà formalmente dall'Unione, essa applicherà il proprio sistema tariffario, che si applica obbli- ➤



Senza accordi, la disciplina giuridica della circolazione delle merci confluirà nelle regole del diritto internazionale, e in particolare del Wto, che si applicano attualmente tra Unione europea e paesi terzi

gatoriamente a qualsiasi paese terzo, senza alcuna distinzione. Specularmente, è ragionevole immaginare come la stessa UK adotterà scelte strategiche analoghe, adottando una propria tariffa in aderenza a quanto previsto dal Sistema Armonizzato Internazionale. Verosimilmente, la Gran Bretagna potrà optare, sulla falsariga di quanto avviene tra l'Ue e la Turchia, di adottare un'ulteriore Unione doganale con l'Europa, o, molto più semplicemente, orientarsi verso la stipula di un accordo di libero scambio. Le differenti opzioni portano con sé significative differenze: nel primo caso, la merce originaria - o immessa in libera pratica - non sconta il dazio all'entrata, mentre nel secondo, invece, quelle immesse in libera pratica saranno assoggettate al regime fiscale di confine.

Sul versante delle procedure doganali, la perdita dello status di membro unionale comporta la reintroduzione di obblighi e procedure doganali e non doganali, venendo meno il sistema uniforme e "semplificante" previsto a livello europeo. Si segnala, per esempio, che non sarà più possibile accedere al sistema di sdoganamento centralizzato. Più precisamente, torneranno a pendere sia sugli esportatori che sugli importatori gli obblighi di presentare specifiche dichiarazioni doganali per la movimentazione delle merci. Ciò comporterà l'aggravio, per l'importazione, di presentazione di dichiarazioni doganali di immissione in libera pratica, di esportazione, ovvero di accesso a regimi speciali, tra i quali si ricordino il deposito o il perfezionamento. Semplificando all'osso, si prevedono aggravii procedurali ed economici, in conformità alle disposizioni che verranno emanate dal Regno Unito. Chiaramente, gli AEO (Authorized Economic Operator), continueranno a godere del relativo regime in tutto il territorio

dell'Unione europea. Viceversa, le operazioni eseguite verso il Regno Unito, saranno considerate come operazioni import/export, e non come operazioni intracomunitarie. Le autorizzazioni ottenute nel territorio UK, in assenza di un accordo di mutuo riconoscimento, non avranno più alcun valore.

Sul versante della fiscalità indiretta di confine, nulla cambierà per le operazioni di esportazione, che, come noto, sono operazioni non imponibili. Riflessi più significativi si avranno sul versante delle modalità di assolvimento dell'imposta all'acquisto. Dall'uscita del Regno Unito il presupposto per l'applicazione dell'Iva sarà l'importazione di merci provenienti dallo stesso. L'importazione sarà soggetta a possibili dazi e all'Iva gravante sulle merci allo sdoganamento. Si potrebbe aprire, in altre parole, uno scenario in cui l'Iva non sarà più neutralizzabile per l'operatore, potendosi richiedere la riscossione diretta in dogana, per ogni singola operazione. Ulteriori aggravii potrebbero rilevarsi poi circa le barriere non tariffarie, oltre ai dazi e all'Iva. A seconda delle scelte di politica economica che verranno prese dalla Gran Bretagna, potranno essere apposte norme limitative di operazioni di "import" nei sistemi doganali. Venendo meno la compliance con l'Ue, per esempio, potranno fiorire normative fortemente divergenti con quelle unionali in tema di norme sulla sicurezza, sulla salute, sulle certificazioni di qualità, e, appunto, sui gravami apponibili alle operazioni di ingresso delle merci nei sistemi doganali. Si tratta, come è intuibile, di uno scenario complesso e articolato, molto difficile da prevedere negli esiti. Auspicabile risulta, pertanto, l'instaurazione di un dialogo collaborativo finalizzato a mantenere la fluidità dei rispettivi mercati. ■

Le agenzie per il lavoro cambiano

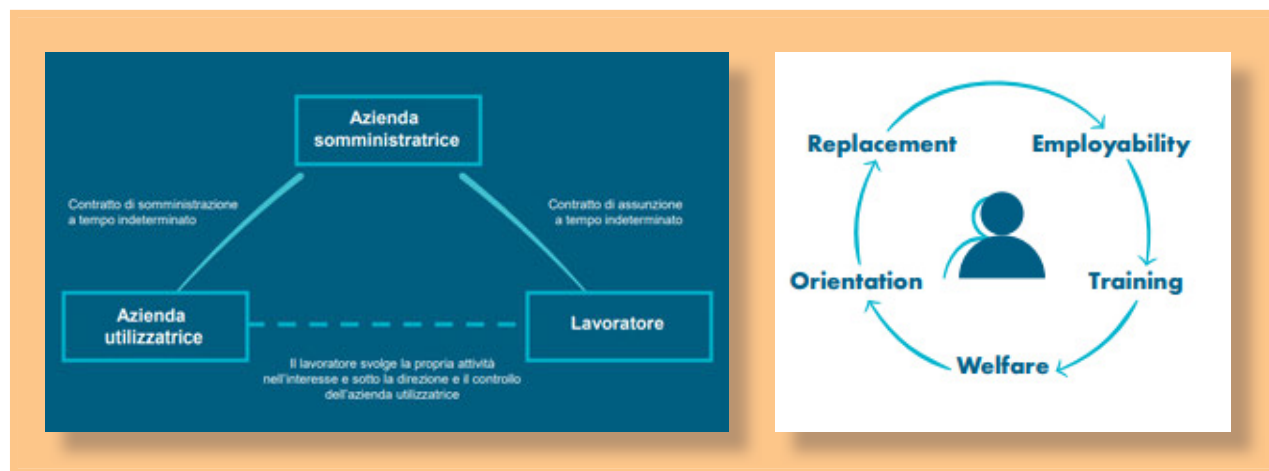
a cura di **Michele Savani**

Division Manager Logistics Gi Group

Con il rinnovo del quadro normativo relativo al lavoro dello scorso luglio (Decreto Dignità) si è modificato il posizionamento delle agenzie per il lavoro all'interno della filiera economica e produttiva. Le tradizionali funzioni collegate al matching tra domanda e offerta di lavoro comprendono servizi rivolti alle aziende e servizi rivolti al candidato finalizzati principalmente a un primo inserimento temporaneo in azienda, con successiva integrazione a tempo stabile nell'organico aziendale quando le condizioni lo rendono possibile, o in risposta a esigenze di forza lavoro

più centrale e strutturale nell'intermediazione tra domanda e offerta di lavoro. "Staff leasing" e "stabilizzazione" rappresentano una forma di flessibilità occupazionale di medio lungo periodo, uno strumento di organizzazione e gestione del personale attraverso un modello di integrazione tra azienda utilizzatrice e agenzia per il lavoro, con la garanzia di un set più ampio di tutele e agevolazioni per i lavoratori.

Lo "staff leasing", che consiste in un'assunzione a tempo indeterminato e somministrazione a tempo indeterminato



legate a esigenze estemporanee. Tra i principali servizi rivolti alle aziende possiamo individuare il supporto per il reclutamento mirato e su larga scala, la selezione specializzata, la consulenza in materia di incentivazione occupazionale e la strutturazione di percorsi di training professionalizzante. Sul fronte dei servizi al candidato troviamo, tra gli altri, l'orientamento al mercato del lavoro, la realizzazione di percorsi di training abilitante e professionalizzante, il supporto per l'accesso a percorsi di politiche attive che possano agevolare il reinserimento lavorativo. Con la limitazione degli spazi concessi a forme di lavoro a tempo determinato è aumentato sensibilmente il ricorso a forme di assunzione di dipendenti a tempo indeterminato da parte delle agenzie per il lavoro, con strutture contrattuali quali la "stabilizzazione" e lo "staff leasing". Il decreto in qualche modo ha accelerato la trasformazione in atto nel mondo delle agenzie per il lavoro, mutazione che le sta portando a ricoprire un ruolo sempre

to, è disciplinato dal dl 81/2015: unica limitazione è il limite quantitativo, fissato al 20% della forza lavoro assunta a tempo indeterminato, salvo diverse indicazioni da parte degli specifici Ccnl. In tal senso il contratto autotrasporti non prevede il ricorso allo "staff leasing": l'auspicio è che la piattaforma di rinnovo del contratto di categoria nel corso del 2019 possa recepire e abilitare espressamente all'utilizzo di tale forma contrattuale e di organizzazione della forza lavoro. La stabilizzazione, che consiste in un'assunzione a tempo indeterminato e somministrazione a tempo determinato, recepisce sul fronte del rapporto datoriale (l'assunzione) le caratteristiche proprie dell'assunzione a tempo indeterminato da parte di un'agenzia mentre sul fronte del rapporto commerciale (la somministrazione) soggiace ai limiti dati dai singoli contratti collettivi di lavoro in termini di limiti quantitativi, pari al 30%, e di durata contrattuale, pari a 24 mesi, sempre salvo diverse indicazioni da parte degli specifici contratti di

categoria. Entrambe le formule contrattuali consentono, a partire dalla legge di stabilità 2018 e della decretazione Anpal, di usufruire degli incentivi occupazionali previsti per le assunzioni dei giovani (incentivo strutturale,

Mezzogiorno e NEET) anche in via cumulativa. A decorrere al periodo di imposta 2015 risulta inoltre possibile la totale deducibilità dal valore della produzione del costo del lavoro a tempo indeterminato, anche in somministrazione, generando quindi dei benefici in termini di imposta Irap.

Il modello ideale di Flexsecurity realizzato attraverso un'assunzione a tempo indeterminato da parte dell'agenzia prevede un patto tra tutti i soggetti coinvolti (dipendente, azienda utilizzatrice e agenzia per il lavoro) dove siano chiari progetto a medio-lungo termine, rispettivi ruoli e doveri e in generale gli equilibri tra le parti che si generano da questa particolare forma di rapporto triangolare. E' utile quindi chiarire quali siano i vantaggi per aziende e per lavoratori, rendendo allo stesso tempo espliciti i criteri che portano un'agenzia per il lavoro a riposizionarsi nel proprio ruolo introducendo funzioni, responsabilità e rischi d'impresa diversi rispetto al passato. I vantaggi per l'azienda: assenza di obbligo causale dopo i primi 12 mesi di contratto (no Decreto Dignità); limiti % dedicati (20%) e incrementalmente rispetto a quelli previsti per il tempo determinato (30%); decontribuzione (fino al 100% e fino a 5 anni in combinazione con le diverse misure di incentivazione occupazionale); deduzione Irap (3,9% del costo del lavoro di dipendenti stabilizzati o in staff leasing; inserimento di personale qualificato attraverso processi di valutazione e fidelizzazione dedicati; Flexsecurity: flessibilità per le aziende utilizzatrici e tutele per i lavoratori a tempo indeterminato; eventuale licenziamento in capo all'agenzia per il lavoro; costi di esodazione certi; consulenza per saving sul costo del lavoro; accesso a formazione finanziata; no headcount per la determinazione del numero di categorie protette; no headcount



Il Decreto Dignità ha accelerato il percorso delle agenzie per il lavoro verso un ruolo sempre più centrale e strutturale nell'intermediazione tra domanda e offerta di lavoro

per il superamento della soglia 15/50 dipendenti; welfare dei lavoratori gestito da agenzia per il lavoro; risparmio sui costi di amministrazione a carico dell'agenzia per il lavoro; condivisione del potere disciplinare;

consulenza nella gestione del personale e supporto legale specialistico; alternativa ad appalti spuri e collaborazioni parasubordinate.

I vantaggi per il dipendente: diritto a condizioni di base di lavoro e d'occupazione non inferiori a quelle dei dipendenti di pari livello dell'utilizzatore; tutele derivanti dal contratto a tempo indeterminato; supporto nella gestione del percorso professionale attraverso un progetto personalizzato di valutazione, gestione, sviluppo ed eventuale ricollocazione; welfare erogato attraverso Ebitemp: sostegno al reddito, accesso al credito, tutela sanitaria e maternità, trattamento economico aggiuntivo per mobilità territoriale e infortuni sul lavoro; accesso alle convenzioni negoziate dall'agenzia (esempio: spese sanitarie, sportive, ricreative, ecc..).

La componente di valore apportato al sistema dalle agenzie rimane quello di favorire e rendere quanto più fluido e soddisfacente possibile l'incontro tra domanda e offerta di lavoro: con l'assunzione a tempo indeterminato di talenti e professionisti l'agenzia eleva in aggiunta il livello medio delle competenze che può mettere a disposizione del sistema economico e produttivo. Questo significa investire nell'assunzione e nello sviluppo dei propri dipendenti da inviare in somministrazione: la corretta valutazione dell'Employability e l'assunzione delle migliori professionalità a disposizione sul mercato consentono di generare per l'agenzia, e di conseguenza per le aziende utilizzatrici, un vantaggio competitivo unito a una gestione efficace della flessibilità, creando per il candidato una condizione di maggior tutela e il supporto attivo da parte di professionisti del settore in caso di eventuale ricollocazione, grazie a procedure strutturate di Workforce Management. ■

La legge "Spazzacorrotti"

Più pesanti le pene per reati contro la pubblica amministrazione.

di **Lorenzo Nicolò Meazza***

Grandissimo rilievo per imprenditori e imprese riveste la recente legge cosiddetta "Spazzacorrotti", che comporterà numerose novità che debbono essere ben conosciute da chi gestisce un'azienda. Lo scorso 16 gennaio, infatti, è stata pubblicata in gazzetta ufficiale la legge n. 3/2019 recante "Misure per il contrasto dei reati contro la pubblica amministrazione, nonché in materia di prescrizione del reato e in materia di trasparenza dei partiti e movimenti politici", in vigore dal 31 gennaio (salvo

le disposizioni in materia di prescrizione, che troveranno applicazione solo a partire dal 2020). La nuova legge modifica la disciplina dei delitti contro la pubblica amministrazione, ossia quei reati quali corruzione, concussione, peculato, traffico di influenze illecite, ecc., che hanno a che fare con l'ambito pubblicitario (ciononostante, la legge è intervenuta anche su delitti di natura differente, come, ad esempio, la corruzione tra privati).

Oltre all'aumento delle sanzioni per

alcuni reati, quali la corruzione per l'esercizio della funzione e l'appropriazione indebita (si pensi all'amministratore, o al dirigente, che si impossessa di somme dell'azienda), una delle più importanti novità riguarda l'inasprimento delle pene accessorie per molti reati contro la pubblica amministrazione. Vengono introdotte una interdizione dai pubblici uffici e una incapacità a contrarre con il pubblico perpetuo (il cosiddetto "Daspo per i corrotti"), anche applicabili nel corso del procedimento, ossia prima della pronuncia

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

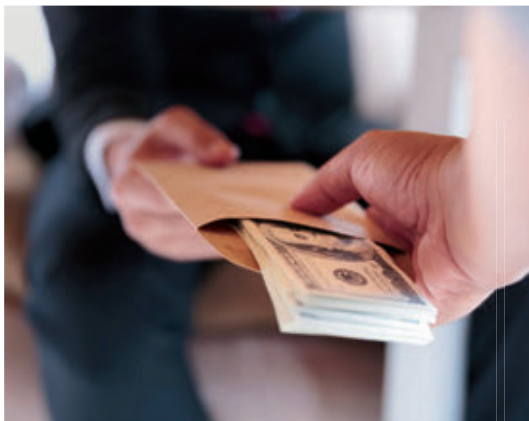


Il sistema pooling pallet e contenitori CHEP riduce notevolmente i costi totali di distribuzione e migliora l'efficienza della catena logistica della vostra azienda. Grazie alle attrezzature di qualità e ai sistemi di controllo sofisticati, CHEP rispetta l'ambiente e ottimizza i costi. **Se vi riconoscete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



La nuova legge è intervenuta anche sulla corruzione tra privati

della condanna definitiva. Viene anche disciplinata una nuova esclusione della punibilità per il cosiddetto “delatore”. Dal momento che non è facile fare emergere un’ipotesi di corruzione, essendo corrotto e corruttore entrambi interessati a tenere il proprio accordo il più possibile sotto traccia, la “Spazzacorrotti” ha introdotto un nuovo istituto che funzionerà in questo modo: il soggetto che spontaneamente, prima di essere a conoscenza di essere indagato, confesserà il proprio reato di corruzione, entro quattro mesi dalla commissione e indicando prove, altri responsabili e il profitto del delitto, potrà evitare la condanna. In questo modo si cerca di rendere meno sicuro il patto corruttivo e rendere meno vicendevolmente solidali il pubblico ufficiale corrotto e il privato corruttore.

Il reato di corruzione tra privati, previsto dall’art.2635 c.c. e che punisce, per l’appunto, quelle ipotesi di corruzione che non attengono all’ambito pubblico, ma che danneggiano le società dal loro interno e sono comunque idonee a falsare la concorrenza e il mercato, d’ora in avanti sarà punibile anche d’ufficio e non soltanto a querela di parte. Tale norma, difatti, andando a colpire amministratori, direttori generali, dirigenti, sindaci o liquidatori che accettano denaro per violare i propri

obblighi o il dovere di fedeltà alla propria impresa, spesso non poteva trovare applicazione, in quanto non era nell’interesse degli stessi apicali sporgere querela (contro sé stessi, il proprio predecessore, il proprio collega...). Ora, invece, la querela non sarà più condizione necessaria e si potrà procedere

ugualmente anche in sua assenza. Rilevanti anche le novità relative alle indagini, sempre finalizzate a stringere il cappio al collo dell’imprenditore corrotto: innanzitutto viene estesa a gran parte dei reati contro la pubblica amministrazione la possibilità di utilizzo delle intercettazioni; non solo quelle telefoniche, ma anche quelle tramite il cosiddetto “trojan”, il captatore informatico, che permette, ad esempio, di attivare il microfono e la telecamera, di acquisire da remoto il contenuto del device e del traffico dati o di geolocalizzare il dispositivo elettronico. Per agevolare le indagini e la scoperta di ipotesi di reato, inoltre, la “Spazzacorrotti” ricorre anche all’ampliamento dell’utilizzo degli agenti sotto copertura, estendendone la disciplina anche ai reati contro la pubblica amministrazione. Molto importanti anche le modifiche all’ordinamento penitenziario. In caso di condanna per i reati interessati dalla novella legislativa, infatti, non sarà più possibile accedere a importanti benefici penitenziari che consentono di allontanare il rischio carcerario in caso di condanna, quali l’affidamento in prova ai servizi sociali o la

detenzione domiciliare. Insomma, diviene molto più alto il pericolo di finire effettivamente in una casa di reclusione per chi commette un delitto contro la pubblica amministrazione.

Le novità, infine, non riguardano solo le persone fisiche, ma anche le società e le persone giuridiche: la “Spazzacorrotti”, oltre ad aver introdotto tra i reati presupposto della responsabilità amministrativa da reato, ai sensi del dl 231/01, il traffico di influenze illecite (che punisce chi sfrutta o millanta un’influenza con un pubblico ufficiale in cambio di denaro), porta anche a un cospicuo aumento delle pene interdittive. Il quadro delineato a sommi capi, oltre a richiedere un aggiornamento



La legge interdice dai pubblici uffici i responsabili di reati contro la pubblica amministrazione

dei modelli di organizzazione e gestione per adeguarli alla nuova disciplina, pone tutta una serie di nuove problematiche che chi gestisce un’impresa dovrà essere tenuto a conoscere e ad affrontare adeguatamente. ■

***Studio Legale Meazza**

Via Bianca di Savoia, 6 – 20122 Milano
Telefono: +39 02/58316431
Fax: +39 02/45509989



La green logistics vuole promuovere una supply chain più efficiente e nello stesso tempo più rispettosa della qualità della vita. Ciò in base alla profonda convinzione che nella maggioranza dei casi “inquinare costa” e la ricerca della soluzione più economica per i processi di supply chain non è affatto conflittuale con la ricerca delle soluzioni più corrette sotto il profilo ambientale, economico e sociale.

Serve una logistica che guardi oltre ai ruoli di cliente e fornitore

Occorre costruire una filiera più complessa che includa temi distanti dal fatturato diretto e che saranno prima o poi determinanti nelle scelte della committenza di logistica e nelle decisioni dei soggetti pubblici.

di **Daniele Testi***

Proviamo ad immaginarci due situazioni irreali, nel senso che oggi non si possono ancora trovare nella realtà. Immaginiamoci davanti al nostro sito di eCommerce preferito dopo aver acquistato alcuni prodotti e di essere pronti con il carrello elettronico a

nostro appartamento. Proviamo adesso ad immaginarci nel nostro supermercato di riferimento, quello dove a giorni alterni o durante il weekend facciamo la spesa. Ci sono diversi banconi con prodotti biologici o equosolidali, ma non solo: ci sono anche prodotti

Sono i consumatori i primi soggetti da convincere in merito al valore che i processi logistici hanno su quello dei prodotti acquistati quotidianamente



scegliere la modalità di consegna. Tra le varie opzioni, oltre alla consegna gratis, c'è la possibilità di scegliere una consegna "sostenibile" o "green" ovvero con un processo logistico garantito che si differenzia per il maggior grado di attenzione sui temi ambientali, economici e sociali lungo tutta la filiera degli operatori utilizzati, dal magazzino fino al

che hanno un'etichetta particolare che garantisce la sostenibilità ambientale, economica e sociale del processo logistico con cui sono arrivati sino a dove noi possiamo prelevarli per portarli a casa. Insomma un bollino che attesta il contributo di valore che la logistica ha apportato rispetto al costo finale che paghiamo alla cassa.

Sono due situazioni irreali ma non certo inverosimili perché molte persone ne condividerebbero l'utilità. Persone che hanno ormai sviluppato una coscienza sulla sostenibilità piuttosto raffinata ma che ancora non hanno la possibilità di tradurre tale coscienza in profili e comportamenti di acquisto ad essa coerenti. Se queste due situazioni di colpo si avverassero, probabilmente, come presidente SOS LOGistica, prima associazione italiana per la logistica sostenibile, dovrei dichiarare compiuto il nostro fine e scegliere gli organi direttivi. Gli anni passati a disseminare buone pratiche di logistica sostenibile, coinvolgendo filiere e cercando di dimostrare i vantaggi di un percorso di sostenibilità uniti agli sforzi per validare centinaia di aziende con il marchio Sustainable Logistics, avrebbero determinato un cambiamento epocale nel consumatore finale a cui consegue il cambiamento di chi produce e distribuisce i prodotti di consumo e beni durevoli, che in ultima istanza determina il cambiamento degli operatori della logistica, che avranno adeguato i propri processi per poter partecipare ai tender di trasporto e logistica.

Questo esercizio, abbastanza distante dalla maggior parte di discussioni che affrontiamo nel nostro amato ambito di operatori B2B, inverte quindi gli ordini di importanza, mettendo al centro il "consum-attore", come primo sog-



"La logistica è sempre più ridotta a una mera trattativa sulla tariffa con la conseguenza di ribaltare sugli anelli più deboli gli sconti necessari per farsi assegnare il servizio dal committente", sottolinea Testi

getto da convincere in merito al valore che i processi logistici hanno rispetto al valore dei prodotti della nostra quotidianità. Un soggetto che oggi sceglie la consegna gratis e sette volte su dieci acquista sulla base di un messaggio di qualità, prezzo e marca limitandosi a controllare l'origine, magari il packaging biodegradabile e in alcuni casi la classe energetica di consumo, se parliamo di beni durevoli. Per anni abbiamo provato a convincere gli operatori della logistica sull'opportunità di abbracciare un percorso di sostenibilità come leva per innovare ed essere più competitivi ma i risultati non sembrano intaccare un andamento generale a livello planetario che vede le emissioni di CO2 e di plastica aumentare senza alcuna correzione. Non solo, la logistica è sempre più ridotta a una mera trattativa sulla tariffa con la conseguenza di ribaltare sugli anelli più deboli (cooperative, autotrasportatori, magazzinieri, ecc.) gli sconti necessari per farsi assegnare il servizio dal committente.

Questa non è una visione pessimista o che si arrende di fronte a una realtà immutabile. E' semplicemente prendere coscienza che le leve per un rea-

le cambiamento non sono tutte nelle nostre mani di esperti logistici. Lo sono in parte per molti giovani imprenditori, magari di seconda o terza generazione, che vogliono dare un futuro diverso alle proprie aziende logistiche, nel rispetto di tutti gli stakeholder con cui interagiscono quotidianamente mettendoci la faccia. Servono fattori accelerativi. Il cambiamento climatico, almeno in Italia, sembra dare una mano perché ci richiede, per la prima volta, di inserire dei profili di rischio nei bilanci aziendali considerando situazioni "disruptive" legate al clima (interruzioni, ritardi, allagamenti, ecc.). Non esistono ricette facili ma di sicuro il tutto rimarrà ancora più difficile se non ci sarà la determinazione di puntare l'occhio della telecamera su una catena del valore che vada oltre ai ruoli di cliente e fornitore. Serve guardare a una filiera molto più complessa che includa soggetti distanti dal fatturato diretto e che diventeranno prima o poi determinanti nelle scelte della committenza di logistica e nelle decisioni dei soggetti pubblici. Mai come in questo periodo i temi legati alla logistica e al trasporto e di conseguenza alle criticità sulle infrastrutture sembrano essere scollegati dai fondamenti econo-

mici della nostra quotidianità. Ci siamo abituati ad avere le crocchette del gatto in poche ore consegnate nella casa delle vacanze, in quella che i colleghi del Freight Leaders Council hanno definito la "logistica del capriccio" ignorando le più banali necessità e conseguenze di un processo fisico che richiede mezzi, operatori, strade e regole per poterlo fare in modo efficace e rispettoso della qualità delle nostre vite.

In SOS LOGistica, partner di Assologistica dal 2014, riteniamo che questa sarà la sfida dei prossimi anni. Abbiamo iniziato a fare i nostri piccoli passi, aggiungendo a tutti gli sforzi di disseminazione sulle buone pratiche della logistica sostenibile alcune azioni concrete che appunto includono un marchio (collegato a un protocollo validabile solo da ente di certificazione) e un osservatorio sul consumatore finale. Siamo stati avvantaggiati in queste scelte dalla trasversalità dei nostri soci che da sempre includono professionisti, avvocati, professori universitari, informatici, studenti, imprese produttive e ovviamente operatori logistici. Una trasversalità che abbiamo coniato con il nome di "ecosistema SOS LOG", fedeli alle intuizioni che i soci fondatori hanno delineato nel 2005 con una frase che, in apertura di questo speciale Euromercati dedicato alla logistica sostenibile, vogliamo ricordare: la Logistica Sostenibile (o green logistics) vuole promuovere una supply chain più efficiente e nello stesso tempo più rispettosa della qualità della vita. Ciò in base alla profonda convinzione che nella maggioranza dei casi "inquinare costa" e la ricerca della soluzione più economica per i processi di supply chain non è affatto conflittuale con la ricerca delle soluzioni più corrette sotto il profilo ambientale, economico e sociale. Buona lettura. ■

**Presidente di SOS-LOGistica*

Da Rifkin a oggi e domani ...

Intervista con il vicepresidente di SOS-LOGistica Renzo Provedel.



RENZO PROVEDEL

Renzo Provedel, vicepresidente di SOS-LOG, uomo poliedrico, imprenditore e autore di numerosi libri, da sempre attento alle problematiche ambientali, con una storia professionale, come sottolinea, “fondata sulle tecnologie digitali”, è stato uno dei sei fondatori di SOS-LOGistica, a Genova, nel 2005. Provedel, all'inizio della nostra intervista, ricorda i nomi dei suoi cinque compagni di avventura: “Giulio Aguiari, il promotore dell'associazione, già manager di logistica e allora consulente, Fabio Capocaccia, già direttore generale del porto di Genova e poi presidente di IIC, Franco Cornagliotto, imprenditore di una società Ict, Giuseppe Ricca, manager in una grande azienda di produzione di mezzi di trasporto, Giovanni Leonida, esperto e imprenditore del settore logistico. Tutti avevamo nel curriculum una ‘militanza’ di volontariato nella logistica”.

COSA VI HA SPINTO A FONDARE L'ASSOCIAZIONE?

Eravamo tutti mossi dalla volontà

di portare nella funzione logistica delle aziende il nuovo paradigma della “sostenibilità”, che allora significava, per i “visionari”, soprattutto rispetto per l'ambiente e qualità della vita per tutte le persone. La logistica delle aziende si poneva in quegli anni l'obiettivo primario, e tradizionale, di migliorare il servizio al cliente, di solito misurato da tre indicatori: il tempo di resa, la rotazione delle scorte, l'efficienza della catena logistica, ossia il contenimento dei costi. La logistica veniva spesso vista in modo “minimalista” come il processo di gestione dell'ordine e del trasporto. In quegli anni alcuni fenomeni stavano crescendo a ritmi dirompenti e se ne potevano già intravedere gli effetti. Ne ricordo tre che oggi determinano i nostri comportamenti individuali e sociali: internet, che emerge nel 1991 con il “world wide web”, con, stimiamo, due milioni di utenti, oggi, gli utenti sono quattro miliardi con una penetrazione del 53%, mentre nel 2005 erano un miliardo; il telefono mobile, che nel 1991 ha 22 milioni di utenti, oggi gli utenti sono 5,1 miliardi; il commercio elettronico che muove i primi passi negli anni 2000 e og-

gi il volume transato a livello mondo vale circa 2.800 miliardi di dollari, circa 11% del totale retail. Nel 2005, contemporaneamente, forti erano le preoccupazioni ambientali. Possiamo utilizzare un indicatore sintetico se vogliamo capire il degrado ambientale complessivo sulla Terra, e cioè l'overshoot day, ossia il giorno in cui si consumano le risorse del pianeta di un anno: poniamo che oggi sia il 1° di agosto, nel 2005 era il 26 agosto, nel 1970 era il 29 dicembre. Dobbiamo cioè risalire a circa 50 anni fa per trovare il punto di equilibrio: nel 1970, agli umani serviva una Terra, oggi serve 1,7 volte la Terra. Quindi nel 2005 la situazione era già compromessa ma la sensibilità e le conoscenze sul fenomeno dell'inquinamento e della capacità della Terra di “digerirlo” erano, in Italia, molto modeste se non assenti.

SOS-LOG nasce, quindi, nel bel mezzo di una rivoluzione etica ed economica che stenta a svilupparsi ma contiene già i chiari segnali della sfida - la sostenibilità - articolata in tre direzioni: ambientale, sociale ed economica. L'associazione ha un nome emblematico. Infatti, compone

Consumiamo le risorse della terra sempre più velocemente ...



SOS (Save Our Soul) e LOG, primi tre caratteri di "logistica". Lanciamo il primo SOS in Italia. E vogliamo parlare alle e con le imprese perché immaginiamo che siano loro i primi interlocutori in grado di agire positivamente sull'ambiente e sulla socialità.

QUALI SONO STATE LE "PRIME MOSSE" DELL'ASSOCIAZIONE?

■ Dal 2005 al 2010 puntiamo "alto" e ogni anno invitiamo un premio Nobel - spesso dell'economia - o un esperto a livello internazionale a dare la sua visione strategica sulla logistica sostenibile. Il primo fu Jeremy Rifkin nel 2005. Ricordo due sue affermazioni che furono davvero anticipatrici del futuro. La prima riguardò la rilevanza della logistica nel funzionamento dell'economia mondiale. Rifkin rappresentò le rivoluzioni industriali con una terna di innovazioni e domini di conoscenza: l'energia, la comunicazione...e la logistica e aggiunse anche un messaggio sul modello di gestione delle risorse della Terra affermando che stava per svilupparsi un modello economico centrato sulla capacità di ogni singola persona di diventare produttore di energia. "Tutti autoproduttori" fu il suo messaggio che delineava un futuro di produzione energetica distribuito e diffuso. Dopo Rifkin vennero diversi premi Nobel, tra cui: Joseph E. Stiglitz, Robert C. Merton, Edward C. Prescott, Amartya Sen, Eric Maskin e personaggi influenti per i modelli che avevano ideato e diffuso: Edward De Bono, Jean Paul Fitoussi ...

CON QUALI RISULTATI?

■ Da queste testimonianze e dai convegni abbiamo capito, innanzitutto, che le persone sono la chiave principale del cambiamento e che pertanto dobbiamo agire su grandi numeri attraverso diversi strumenti (formazione, esperienza, incentivi e penalizzazioni, ecc.) che mobilitino masse critiche di persone. Poi che la strategia per cambiare deve essere quella "giusta", cioè quella che conduca a risul-

tati di lungo termine sostenibili, se la scelta strategica è sbagliata andiamo nella direzione opposta alla "salvezza". Inoltre che l'innovazione è importante, ma deve essere indirizzata verso obiettivi e territori nella direzione della sostenibilità, e solo le "persone" e le comunità possono farlo e devono farlo "lentamente" ma efficacemente. Infatti pensare semplicemente che la tecnologia ci possa salvare significa affidarsi "senza rete" a terzi.

COSA È AVVENUTO NEGLI ANNI SUCCESSIVI?

■ Abbiamo pensato di più alle relazioni di SOS-LOG con l'eco-sistema e negli ultimi tre anni ci siamo concentrati su alcuni obiettivi:

- sviluppo del numero di soci per migliorare il mix con professionalità trasversali rispetto alla logistica sostenibile (penso agli avvocati che si occupano di diritto commerciale e contrattuale, ad esempio) e per ampliare la gamma di professionalità e di responsabilità, stiamo infatti connettendoci con aziende della Gdo e con aziende manifatturiere. Ci interessano anche i "giovani" per sviluppare con loro esperienze utili di sostenibilità. Il "laboratorio" che abbiamo incluso nel convegno annuale è una risposta per attrarre i giovani 20-25enni nell'associazione, che viene offerta a costo zero;
- ideazione e proposta al mercato delle imprese di strumenti che le supportino nelle loro strategie di sostenibilità, che stanno progettando ed attuando. Il "Marchio di Logistica Sostenibile" è uno di questi strumenti;
- inclusione nei progetti e negli eventi degli stakeholder per significare che le imprese devono includere gli stakeholder, non solo per rapportarsi correttamente, ma anche per ascoltare i loro input per sviluppare poi piani e azioni congruenti con le richieste di sostenibilità.



Fondamentale per la "sostenibilità" è anche un cambio di atteggiamento da parte dei consumatori

COSA C'È NEL PROSSIMO FUTURO?

■ Ora pensiamo di rivedere la strategia dell'associazione per posizionarci in modo tale da migliorare l'impatto e farci ri-conoscere dai nostri stakeholder di riferimento, persone e imprese. Le sfide che abbiamo individuato sono 21 - sono quelle alla base del protocollo per assegnare il Marchio di Logistica Sostenibile - e vogliamo condividerle con le imprese per facilitare piani e azioni efficaci, quindi per aumentare l'impatto positivo sugli ambiti ambientale e sociale. Il futuro che emerge è la nostra stella polare, che oggi ci manda messaggi molto forti e chiari per agire: adottare e diffondere il modello di sviluppo economico "circolare"; "ingaggiare" sempre di più e meglio persone, gruppi, comunità sulla sostenibilità a tutto campo, perché sono una forza di cambiamento che le imprese cercheranno di soddisfare; ci stiamo concentrando sul "consum-attore" per significare che è l'utente il target e che questi può impegnarsi a co-creare le soluzioni e soprattutto a co-definire i problemi; migliorare/creare collaborazione trasversale e aperta tra imprese e tra imprese, stakeholder, pubblica amministrazione, consum-attori. La governance partecipata, ancorché complessa e lenta, produce risultati migliori di un modello burocratico e direttivo. ■

Un'indagine sui consumatori

C'è ancora scarsa attenzione agli aspetti logistici nelle scelte di acquisto.

Negli ultimi tempi si sono moltiplicate le linee di prodotti di ogni tipo che fanno leva sulla sostenibilità o sulla "naturalità" per catturare le preferenze dei consumatori. I quali, peraltro, si dimostrano sempre più sensibili a tali sollecitazioni (si pensi alla grande fortuna del "biologico"). Inoltre, non esiste ormai azienda di una certa dimensione che sul suo portale non abbia una sezione dedicata alla sostenibilità. Sono poi numerosissime, in tutti i settori, le iniziative (ad esempio, le certificazioni) per cercare di garantire modi di produzione rispettosi di standard etici e ambientali. Eppure, nonostante il crescere dell'attenzione verso la sostenibilità e gli sforzi profusi per il suo perseguimento, i risultati non si vedono e l'emergenza ambientale si aggrava: a livello globale la concentrazione di gas serra sembra crescere senza inversioni di tendenza.

In questa situazione, SOS-LOG ha ritenuto interessante, anche sulla base delle considerazioni svolte nelle pagine precedenti di questo "speciale", realizzare un'indagine presso i consumatori italiani per meglio conoscerne i comportamenti "sostenibili" e per capire se e quanto la logistica abbia spazio nell'orientare le scelte di acquisto. L'indagine è stata condotta con il Dipartimento di Psicologia dell'Università Milano-Bicocca, con il professor Luca Vecchio, e con la collaborazione della Federconsumatori. L'indagine si è basata su un questionario anonimo

in tutto il territorio nazionale. La raccolta dei dati è avvenuta in parte tramite gli sportelli della Federconsumatori, in forma cartacea, e in parte online utilizzando contatti messi a disposizione da membri di SOS-LOG. In totale sono stati raccolti 907 questionari validi (con il 56% di risposte da uomini e 44% da donne, con un'età compresa, in maniera abbastanza omogenea, dai 40 a



oltre 60 anni, di elevato livello culturale: 64% con laurea e 27% con diploma superiore). Di seguito pubblichiamo i dati di alcune risposte al questionario: "Quanto ritiene che le sue scelte/comportamenti possano realmente favorire uno sviluppo sostenibile?": molto 23%, abbastanza 52%, poco o nulla 25%.

"Chi deve promuovere la sostenibilità e lo sviluppo sostenibile": le istituzioni nazionali 53%, ogni cittadino 30%, le istituzioni internazionali 10%, le aziende private 4%.

Il questionario passa poi ad esaminare le ricadute dell'interesse per la sostenibilità dei consumatori sulle pratiche di acquisto. Qui emerge con chiarezza

l'inerzia dell'abitudine. Queste le risposte al quesito "dove ha acquistato?": supermercato vicino a casa 75%, negozio lontano da casa 56%, vicino a casa 49%, ipermercato lontano e online 46%, mercato di strada 11%. Alla domanda "come ha raggiunto il luogo di acquisto?", hanno risposto: in automobile (il mezzo più inquinante ...) 80%, a piedi 54%,

con i mezzi pubblici 14%, in bicicletta 10%. "Quali i primi criteri per scegliere l'acquisto?": garanzia di qualità 69%, utilità 53%, prezzo 50%, estetica 21%, ecosostenibilità 20%, prodotto in Italia 15%, abitudine 15%.

Per quanto riguarda l'impatto della logistica, queste le risposte. "E' interessato a informarsi sul trasporto dei prodotti che acquista?": sì 79%, no 21%. "Legge le etichette per sapere dove

sono stati prodotti i beni che acquista?": sempre 45%, talvolta 47%, mai 8%. "Pensa mai a come sono stati trasportati?": sì 23%, talvolta 53%, mai 24%. "Quando sceglie un prodotto tiene conto del modo in cui è stato trasportato?": sì 12%, talvolta 54%, mai 34%. Da queste risposte si comprende come esista una discrepanza tra "interesse" per la sostenibilità e comportamenti abituali. Certamente, esiste una richiesta di avere maggiori informazioni sulle modalità di trasporto dei beni da acquistare, tuttavia gli aspetti logistici sono lontani dal divenire un criterio consolidato per orientare le scelte di acquisto. ■

Quanto e come la sostenibilità sia un vantaggio per le imprese

Dieci buone ragioni per integrare la strategia di sostenibilità in quella di business e farlo sapere con una comunicazione diversa dai canoni tradizionali e che richiede approcci e competenze specifiche sia nella definizione dei messaggi sia nella gestione dei mezzi.

di **Elena Rabaglio***

Mediatyche è un'agenzia di comunicazione e marketing che ha scelto la strada della sostenibilità. Radicata sul territorio nazionale, ma con uno sguardo fortemente proiettato anche sul mercato internazionale, crede in una moderna visione della comunicazione in chiave sostenibile e green. Alla base del suo modello di lavoro, un approccio consulenziale e gruppi multidisciplinari. Tra i vantaggi, una comunicazione fortemente orientata a sostenere gli obiettivi di business, e un pool di esperti con competenze complementari. Nel 2017, l'agenzia ha promosso l'Osservatorio permanente su sostenibilità e comunicazione. Le notazioni che seguono, e che sottolineano "dieci buone ragioni" affinché le imprese integrino la strategia di sostenibilità in quella di business e affinché lo rendano noto, sono tratte dalle ricerche e dall'attività dell'Osservatorio:

1) Il "brand sostenibile" premia sia nei settori B2B (come per esempio la logistica, l'Oil & Gas, l'automotive) sia nei settori B2C. Su un campione rappresentativo di 800 aziende con più di dieci dipendenti, circa sei imprese su dieci dichiarano che la sostenibilità garantisce: una crescita del 58,3% nel brand reputation; il 57,3% di maggiore efficienza dei processi interni; il 49,3% nel contenimento dei costi; un



In un'azienda, la sostenibilità ambientale deve essere un valore da sviluppare con continuità anche perché è "premiante" sul mercato

aumento delle vendite del 39,2%. E' risaputo che gli stakeholder sono disposti a pagare di più a fronte di valori condivisi, concorrendo ad aumentare la reputazione dell'azienda.

2) I dipendenti che lavorano in aziende green lavorano meglio perché si sentono più motivati: questo aumenta la produttività e abbassa il turnover.

3) Sempre più frequentemente le aziende (59,3%) chiedono ai propri fornitori di iniziare un percorso di sostenibilità perché necessitano di una filiera green.

4) La sostenibilità oltre a un dovere morale e un obbligo (per certi) è opportunità per tutti. Saperla comunicare

efficacemente al mercato e ai clienti è una sfida importante e complessa, che richiede attenzione e competenze. A oggi, solo il 6,1% degli intervistati la considera un costo, mentre per il 35,4% delle imprese la sostenibilità rappresenta "il modo di fare impresa da qui in avanti" (con una crescita del 5,8% rispetto allo scorso anno).

5) A definirsi sostenibile oggi è il 78,7% delle imprese.

6) Comunicare la sostenibilità vuol dire comunicare l'azienda e dialogare con gli stakeholder con logiche diverse da quelle della comunicazione "commerciale". Oggi solo l'11,5% delle imprese ha una politica di comuni-



Sostenibilità, innovazione e progresso sono valori strettamente intrecciati che devono essere alla base di uno sviluppo civile

cazione verso l'esterno delle proprie performance economiche, ambientali e sociali.

7) Comunicare la sostenibilità significa raccontare con parole semplici ai diversi stakeholder sia interni (il management e i dipendenti) che esterni (clienti, influencer, ecc.) la cultura e i valori del brand attraverso messaggi chiari, autentici, rilevanti e coerenti, ma soprattutto pertinenti per tipologia di target. Non comunicare bene la sostenibilità dell'azienda cambia la percezione degli stakeholder.

8) Gli stakeholder non vanno più persuasi ma "ingaggiati". Il primo passo è la consapevolezza del management che deve credere in una strategia della comunicazione che evidenzia la missione dell'impresa, il suo orientamento nei valori, l'assunzione consapevole della responsabilità sociale.

9) L'impegno verso la sostenibilità si deve poter leggere in tutti i messaggi aziendali, non deve essere relegato esclusivamente nel bilancio di sostenibilità o nel sito internet.

10) La sostenibilità deve essere il punto di partenza del piano di business e del piano di marketing. La sua comunicazione deve essere crosscanale.

L'Ossevatorio si prefigge l'obiettivo di comprendere l'atteggiamento delle imprese verso il concetto di sosteni-

nibilità, analizzato nelle sue diverse dimensioni - sociale, ambientale ed economica - e di anticiparne i possibili futuri sviluppi, senza dimenticare il modo in cui la sostenibilità viene comunicata esternamente all'azienda con relativi effetti e vantaggi. L'obiettivo è quello di mettere a disposizione del management italiano dati che fotografino la sostenibilità con l'angolazione B2B, dando un quadro partendo dallo stato dell'arte delle aziende e non del consumatore. Tre sono gli step per essere sostenibili, che variano da azienda a azienda secondo il percorso intrapreso:

1) Creare le basi e i presupposti culturali se ancora non esistono in azienda. Sviluppare la sostenibilità in azienda significa prima di tutto creare una nuova cultura aziendale. Si tratta di un cambiamento significativo ed è fondamentale che ci sia una consapevolezza diffusa sul "perché" e il "come". Questo implica: analizzare i vantaggi di un percorso di sostenibilità; sostenere lo sviluppo di un know how dei principi di sostenibilità verso tutti i dipendenti; identificare "come" integrare la sostenibilità nel business plan dell'azienda, nelle attività e nei processi decisionali quotidiani.

2) Realizzare il "Primo bilancio di sostenibilità". Il bilancio di sostenibilità è un documento che si rivolge a tutti gli

stakeholder (quindi non solo agli azionisti, ma anche ai dipendenti, clienti, fornitori, giornalisti, comunità territoriali, ecc.) e si basa su le seguenti linee guida condivise a livello internazionale, come per esempio il Global Reporting Initiative-GRI: sostegno allo sviluppo del bilancio di sostenibilità; identificazione dei parametri di sostenibilità; rendicontazione della sostenibilità a lungo termine; ROI della sostenibilità; identificazione del percorso di sostenibilità della supply chain.

3) Comunicare la sostenibilità. Le imprese che già dispongono del bilancio di sostenibilità devono essere in grado di poter trasmettere messaggi e valori in modo coerente ai diversi stakeholder, traducendo tematiche complesse in fatti comprensibili e posizionando la comunicazione come leva strategica fondamentale per promuovere la sustainable brand reputation. Questa comunicazione è molto diversa da quella tradizionale e richiede approcci e competenze specifiche sia nella definizione dei messaggi sia nella gestione dei mezzi.

A questo link è possibile partecipare a una breve survey per fotografare lo stato dell'arte della sostenibilità dell'azienda in cui si lavora: bit.ly/sostenibilitaimprese

**Co-fondatrice e direttore clienti di Mediatyche*

Il nuovo Headquarter di Bomi Group: nel segno della logistica sostenibile

Grazie agli investimenti in automazione e robotica il nuovo magazzino di Spino d'Adda, in provincia di Cremona, sarà l'espressione di un perfetto bilanciamento tra innovazione e sostenibilità.

Prosegue a ritmo serrato la costruzione del nuovo Headquarter di Bomi Group, multinazionale che opera da oltre 30 anni a servizio dell'Healthcare disegnando soluzioni logistiche per importanti aziende internazionali del settore dei dispositivi medici, della diagnostica in vitro, biomedicali e farmaceutiche.



L'azienda nel mese di ottobre 2018 ha perfezionato l'acquisizione di un'area edificabile di circa 34 mila mq nel comune di Spino d'Adda, in provincia di Cremona, per destinarla al progetto "One Roof 4.0". Il

raggiungimento di una Sostenibilità d' Impresa a livello economico, sociale e ambientale è uno dei pilastri della business strategy di Bomi Group che si è associata a SOS-Log nel 2017 ed è la prima azienda logistica nel settore della salute ad aver ottenuto il marchio "Sustainable Logistics".



Il progetto "One Roof 4.0" prevede la creazione di un nuovo Headquarter interamente a temperatura controllata a meno di 20 km da Milano, in una posizione baricentrica rispetto al core business e alle arterie principali che collegano il nord al sud del paese. La piattaforma operativa di circa 18.500 mq sarà al contempo un impianto logistico all'avanguardia per la raccolta e lo stoccaggio di prodotti Healthcare e un hub di trasporto per la distribuzione su tutto il territorio nazionale e internazionale. Il nuovo magazzino di Spino d'Adda, operativo entro l'autunno 2019, è stato progettato al fine di garantire la



massima indipendenza energetica della struttura, la minimizzazione dei consumi e conseguentemente delle emissioni di CO2 nell'atmosfera. Il progetto prevede l'isolamento termico del manto di copertura e dell'involucro, la presenza di un impianto fotovoltaico e di un impianto geotermico alimentato ad acqua di falda per produrre e utilizzare energia pulita e rinnovabile. Sono previsti anche la realizzazione di un "parco in azienda", con aree verdi attrezzate a disposizione di tutti i collaboratori, e lavori sullo svincolo stradale dedicato al fine di evitare la congestione di traffico all'interno del paese. L'intero magazzino sarà inoltre realizzato con elementi strutturali e impiantistici FM Global compliant, caratterizzati da elevata resistenza meccanica sotto l'azione del fuoco.

Grazie infine agli investimenti in automazione e robotica il nuovo Headquarter di Spino d'Adda sarà l'espressione di un perfetto bilanciamento tra innovazione e sostenibilità, una proposta di valore unica per il mercato di riferimento. Il progetto "One Roof 4.0" consente a Bomi Group di fare un importante passo avanti verso il raggiungimento di quella "triple bottom line" di valori e obiettivi ambientali, sociali ed economici che ogni azienda virtuosa dovrebbe ambire a raggiungere. Il motto di Bomi Group è infatti "Handling Health with care" e l'attenzione con cui l'azienda ogni giorno gestisce e movimenta importanti attrezzature diagnostiche, farmaci o prodotti salvavita deve passare attraverso una consapevolezza etica e sociale dell'ambiente in cui opera e delle persone a cui si rivolge.

Logistica sostenibile? Serve un impegno diffuso e congiunto

“Per raggiungere questo obiettivo è necessario uno sforzo da parte di istituzioni, sistema imprenditoriale, mondo della ricerca. Fondamentale è anche un cambiamento degli stili di vita e di consumo dei cittadini”, sottolinea Massimo Marciani, nuovo presidente del FLC.

di **Deborah Appolloni**



MASSIMO MARCIANI

Massimo Marciani, esperto a livello internazionale delle tematiche logistico/ambientali, è stato nominato recentemente presidente del Freight Leaders Council. Marciani è anche presidente della commissione City Logistics di Assologistica. In questa intervista affronta il tema della sostenibilità logistica da diverse angolazioni.

PRESIDENTE, IL FREIGHT LEADERS COUNCIL DA SEMPRE LAVORA PER UNA LOGISTICA PIÙ SOSTENIBILE. CHE SIGNIFICATO HA OGGI QUESTO CONCETTO?

Uno sviluppo resiliente poggia le proprie basi sulla mobilità di persone e di merci e quindi anche su una lo-

gistica efficace ed efficiente. Quanto più sapremo costruire una logistica sostenibile, tanto più daremo beneficio all'intero sistema industriale. Non dobbiamo mai dimenticare che la logistica è l'industria delle industrie, principale motore della competitività del made in Italy, in grado di creare un vero e proprio valore aggiunto per l'intero sistema paese, favorendo la libera circolazione delle merci, aumentando lo sviluppo della shared and circular economy, riqualificando un intero settore professionale che finora è stato solo ed

esclusivamente labour intensive, contribuendo in tal modo alla crescita di Pil e occupazione. La strada, purché non facile, è già tracciata e percorrerla fino in fondo sarà senza dubbio il fattore vincente nella competizione fra territori e tra mercati. Per raggiungerlo è richiesto uno sforzo congiunto di istituzioni, sistema imprenditoriale, mondo della ricerca senza dimenticare l'importanza fondamentale nel cambiamento degli stili di vita e di consumo dei cittadini. Il mio impegno personale come presidente è fare in modo che il Freight Le-

L'economia circolare si sta affermando come modello, la logistica italiana non può non tener conto di questo fenomeno, anche perché è premiante nei confronti di molti clienti attenti sulle problematiche ambientali





Il "trasporto sostenibile" è uno degli obiettivi da perseguire. "Lo slogan che possiamo lanciare: una città sana e vivibile che si sviluppi intorno alle persone", dice Marciani

aders Council giochi sempre un ruolo di aggregatore e di facilitare in questo processo.

ULTIMAMENTE LEI HA PARLATO DI SHARING ECONOMY NELLA LOGISTICA. ANCHE QUESTO PUÒ INFLUIRE SULLA SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA. IN CHE MODO?

La condivisione intelligente di spazi (magazzini, piazzole di carico/scarico, banchine, terminali), di veicoli e carichi (piattaforme digitali di incontro della domanda e offerta, borsino noli) può avere sul nostro sistema logistico un effetto disruptive in grado di ottimizzare i flussi a fronte di investimenti sulla digitalizzazione della supply chain e sulla condivisione dei dati (sempre nel rispetto completo di privacy, concorrenza e GDPR). Un cambiamento che non può essere più rimandato: già ci troviamo di fronte a modelli collaudati, affermati dalla circular economy. I clienti, quelli finali, sono molto più avanti dei principali operatori del mercato logistico in termini di digitalizzazione e accesso alle nuove piattaforme di sharing. La vera sfida è portare questi modelli nel mondo della logistica anche a favore

di uno sviluppo resiliente del settore. Il Freight Leaders Council ha deciso di dedicare a questo tema uno dei prossimi quaderni. Il passaggio dall'acquisto di un bene alla fruizione di un servizio costituirà più della metà dei volumi economici complessivi entro il 2025. In questo scenario la condivisione di piattaforme logistiche, di magazzini di prossimità in città e della capacità dei veicoli sono driver molto interessanti, già presenti oggi nel settore, che debbono essere analizzati e studiati nel dettaglio per fornire alle aziende e ai decision maker gli elementi necessari per uno sviluppo mirato che riporti l'uomo centrale nel modello di sviluppo. Lo slogan che possiamo lanciare è "healthy city around people, "una città sana e vivibile che si sviluppa attorno alle persone".

A PROPOSITO DI QUADERNI, L'ULTIMO LAVORO DEL FLC HA STUDIATO L'INTERMODALITÀ FERROVIARIA. QUALI LE PREMESSE E GLI OBIETTIVI?

Io penso che l'Italia sappia fare grandi cose. L'alta velocità è un esempio. La metropolitana d'Italia ha realmente cambiato il paese: lo ha accorciato. Per il trasporto merci occorre una vision a-

naloga. Non dobbiamo dire che occorre trasferire al treno le merci che percorrono brevi distanze; dobbiamo dire che entro 3-4 anni non ci devono più essere percorrenze superiori a 350 km in autostrada perché saranno penalizzate da un sistema di charges addizionali. Sempre a proposito di pedaggi, Rfi deve ripensare alla sua policy che oggi penalizza gli operatori ferroviari sulle tratte più redditizie per l'intermodale. Allo stesso tempo occorre spiegare alle persone che i camion rimarranno sulle strade perché almeno il 50% delle merci percorrono non più di 200-250 km e quindi non possono prendere il treno. In pratica dobbiamo fare in modo che l'aumento di trasporto merci - che è certo in fase di espansione economica - prenda il treno per definizione, mentre lavoriamo allo spostamento del traffico esistente. Insomma, un processo veloce e virtuoso che deve essere una delle priorità nazionali. Non escludo da questo scenario ovviamente né la modalità short sea shipping e neppure il cargo aereo che però, per caratteristiche specifiche, hanno la necessità di investimenti infrastrutturali consistenti e/o di cambiamenti del modello di business. Tutto questo lo dobbiamo all'ambiente per ridurre le emissioni, e a noi stessi per avere strade meno trafficate e più sicure.

LEI SI OCCUPA DI MOBILITÀ SOSTENIBILE DA MOLTO TEMPO: COME SONO CAMBIATE QUESTE POLITICHE NEGLI ANNI?

Anche in questo settore si è passati da un'epoca fammi dire pionieristica in cui parlare di mobilità sostenibile sembrava essere un argomento per persone snob da trattare nei salotti romani ad un tema all'ordine del giorno e sul quale anche la famosa casalinga di Voghera protagonista delle statistiche ha una sua opinione e vuole anche esprimerla nelle diverse forme

LA "PAROLA CHIAVE"

Abbiamo chiesto ad alcuni esperti e soci del Freight Leaders Club quale sia la "parola chiave" per una logistica sempre più sostenibile. Di seguito pubblichiamo le risposte che abbiamo ricevuto:

Franco Fenoglio, presidente e amministratore delegato di ItalScanica:

"Le parole chiave per una logistica sempre più sostenibile sono: sostenibilità, sicurezza e intermodalità. Sono necessarie misure urgenti e continuative che garantiscano il rinnovo del parco circolante; si deve passare dalle parole ai fatti, definire una politica che garantisca lo sviluppo efficiente, sicuro e sostenibile dell'autotrasporto e delineare un piano di sviluppo che comporti l'uso integrato delle diverse soluzioni di logistica e relative modalità di trasporto. È importante, inoltre, agire al più presto con investimenti sul fronte delle infrastrutture e per lo sviluppo di smart roads".

Guido Porta, amministratore delegato e presidente InRail:

"La sostenibilità va di pari passo con l'innovazione, intesa come la capacità di introdurre non soltanto nuove tecnologie e attrezzature a servizio della logistica, ma anche mutamenti organizzativi in grado di incrementare la produttività".

Giuseppe Guzzardi, direttore di Vie&Trasporti:

"La sostenibilità in generale e la logistica sostenibile in particolare saranno influenzate dalla capacità di gestire i big data, interpretandoli per programmare una movimentazione massimizzata. La capacità di prevedere i flussi, le quantità, i tempi e le velocità dipendono dalla prontezza dell'analisi".

Paolo Volta, amministratore delegato di Pagiro:

"La formazione rappresenta l'arma vincente sia a livello aziendale che sociale. Una decisa crescita culturale rappresenta il requisito di fondo per uno sviluppo sempre più sostenibile. È nella dimensione etica delle persone che si trova il terreno più consono per far crescere consapevolezza e senso di responsabilità verso l'ambiente".

Clara Riccozzi, vicepresidente del Freight Leaders Council:

"Due parole chiave: intermodalità ferroviaria, da rilanciare con più convinzione dopo il calo dello scorso anno, con interventi infrastrutturali e mantenimento nel tempo degli incentivi; maggiore attenzione all'ultimo miglio, con iniziative premiali per i veicoli a minor impatto ambientale".

di comunicazione multimediale che caratterizzano la nostra vita quotidiana. Questo è merito non solo dell'opera di moral suasion svolta dalle associazioni ambientaliste ma anche di una generale e progressiva presa di coscienza a livello planetario. Dal punto di vista tecnico il più grande passo avanti compiuto negli ultimi anni è stato quello di considerare finalmente la pianificazione e la progettazione dei sistemi di trasporto come un unicum nella città e non più come sistemi monomodali, come silos in continuo conflitto fra di loro per accaparrarsi domanda o spazi. La nuova frontiera dei nuovi servizi di mobilità sempre più responsive, sempre più flessibili si è dunque spostata dalla strada al marciapiedi lasciami

dire, marciapiedi inteso come spazio, segmento di strada di fronte al quale il veicolo si può fermare e far scendere/salire, caricare/scaricare persone e merci. Lì si giocherà la partita dello sviluppo sostenibile delle future città Smart come ce le immaginiamo adesso.

ARRIVIAMO ALLA SUA RECENTE ELEZIONE A PRESIDENTE DEL FREIGHT LEADERS COUNCIL. CHE COSA OGGI RAPPRESENTA QUESTA ASSOCIAZIONE?

Il FLC è l'unica associazione realmente ed onestamente intermodale che ha a cuore non l'affermazione di un singolo modo di trasporto ma della logistica nel suo insieme, l'industria delle industrie. FLC, nel suo piccolo,

vuole essere un elemento di discontinuità in questo panorama puntando sui contenuti spiegati e supportati da dati e numeri piuttosto che su 140 caratteri banalizzati ed urlati, vuole portare consapevolezza diffusa anche al di fuori degli addetti ai lavori della logistica, verso il così detto pubblico generalista, vuole mettere l'impegno dei propri soci come garanzia del progresso collettivo del nostro paese, vuole riportare la cultura logistica ad essere un valore riconosciuto. Ecco se riuscirà in questo con capacità di ascolto dei diversi e spesso legittimamente contrastanti interessi riuscendo a trovare un pronto di sintesi che garantisca la crescita qualitativa prima e quantitativa poi del mercato del-



“L’intermodalità e lo sviluppo del cargo ferroviario lo dobbiamo all’ambiente per ridurre le emissioni e a noi stessi per avere strade meno trafficate e più sicure”, sottolinea il presidente del FLC

la logistica, ecco allora mi potrò ritenere degno di rappresentare i nostri soci.

IL FLC GESTISCE IN ITALIA IL PREMIO DI LOGISTICA SOSTENIBILE LEAN AND GREEN: COME STA ANDANDO?

Il programma Lean and Green Sustainable Logistics, gestito da Connekt, aspira a rendere sempre più sostenibili le attività di logistica grazie a un contributo tangibile e pragmatico da parte degli attori di mercato. Le aziende che partecipano al programma si impegnano infatti a ridurre almeno del 20% le proprie emissioni di CO2 nell’arco di un quinquennio. Si tratta di una attività di tipo volontario e volontaristico da parte delle aziende più sensibili al tema ma FLC ritiene che il concetto di consegna sostenibile debba ancor di più ed in modo più vigoroso essere affermato non solo nella comunità logistica ma anche riconosciuto come elemento distintivo e quindi eleggibile per incentivi non monetari da parte di enti locali e comuni cittadini. Mi spiego meglio applicando il concetto all’eCommerce: un cliente di una qualsiasi piattaforma deve poter avere fra le modalità di con-



Tanti cittadini su temi ambientali sono avanti ai logistici, ad esempio in termini di digitalizzazione e accesso alle nuove piattaforme di sharing. Una “distanza” da recuperare

segna del pacco a casa anche quella “sostenibile”, il che vuol dire sostenibile in termini di tempo (non in un’ora), sostenibile in termini di emissioni (ad esempio attraverso veicoli a minori emissioni), sostenibile dal punto di vista del packaging (ad esempio con confezionamento non monouso). Dare la possibilità al cliente di operare una

scelta in tal senso mi pare un atto di grande civiltà e responsabilità e ovviamente trovare anche un modo di premiare questa responsabilità che crea minori esternalità al trasporto mi pare altrettanto doveroso. Ma su questo punto a breve FLC lancerà una campagna nazionale ed avremo sicuramente modo di riparlare nel dettaglio. ■

Una storia di 28 anni

“Sostenibilità”: un tema seguito e sviluppato con studi e Quaderni.

di **Antonio Malvestio***

Il Freight Leaders Council è stato fondato 28 anni fa, l'obiettivo era dare supporto per lo sviluppo dell'intermodalità: aiutare il paese a trasferire merci dalla strada alla ferrovia, sviluppando il connubio strada-ferrovia che consentiva a chi spedisce e a chi riceve di continuare a gestire camion, effettuando il trasporto su lunga distanza via treno. C'era allora consapevolezza am-

itive all'impronta ecologica del trasporto sono diventate ormai comuni.

Il Freight Leaders Council ha seguito questi sviluppi accompagnando con i suoi studi il cammino verso una logistica più sostenibile. Nel 2016, anno del Venticinquennale dell'associazione, è stato presentato il Quaderno 25 sulla “Sostenibilità del trasporto merci e della logistica”. Sono trascorsi poco più di tre anni, ma

dell'eCommerce ha infatti sviluppato moltissimo in termini di volume le consegne di pacchi: ogni portone in città e in campagna è la destinazione potenziale di una consegna. Nelle città basta ruotare lo sguardo in una qualsiasi piazza per individuare almeno un furgone in consegna. Il nostro quaderno affronta appunto anche l'impatto ambientale dovuto a questa specialissima logistica, raccomandando un sempre maggior uso dei lockers e un'attenzione particolare da parte dei comuni che ancora non includono la logistica dell'ultimo miglio nei piani urbani della mobilità sostenibile che sono tenuti a predisporre e poi attuare. Ancora nel Quaderno 27, dedicato alla “Intermodalità ferroviaria - una occasione per crescere”, uno degli argomenti più importanti è quello della possibilità di ridurre sostanzialmente l'impronta ecologica del trasporto merci attraverso un piano a lungo termine dell'adeguamento infrastrutturale, del materiale rotabile e dell'organizzazione del trasporto intermodale. Infine, Il Freight Leaders Council sta in questi giorni lavorando al Quaderno 28, dedicato al GNL, il metano liquido a bassissima temperatura. Tra i combustibili alternativi, il GNL è particolarmente adatto ai grandi motori per camion, treni e navi, funzionanti a ciclo 8, solo gas, o a ciclo diesel, bi-fuel. Già nel Quaderno 25 lo avevamo indicato come uno dei combustibili su cui spingere per ridurre le emissioni nel trasporto merci, il GNL ha il vantaggio di preparare lo scenario del bio-gas, in grado di annullare completamente l'impatto ecologico del trasporto.

**Past president del Freight Leaders Council*



Il boom dell'eCommerce sta avendo forti impatti sulla logistica. Ne parla il Quaderno 26 del Freight Leaders Council

biennale? Sicuramente sì, mostrava il vantaggio in termine di minor inquinamento, ma era una citazione senza troppa convinzione, essendo bassa l'attenzione generale alle problematiche ambientali. Da allora si è fatta molta strada: l'uso della ferrovia è aumentato, è stato lanciato il trasporto marittimo anche per tratte nazionali. La crisi economica ha duramente colpito l'intermodalità ferroviaria e solo recentemente il tonnello è tornato ad aumentare e abbiamo assistito ad un vero e proprio boom delle autostrade del mare. Anche le argomentazioni rela-

sembra passato di più. Avevamo infatti discusso molto in associazione prima di dedicare un quaderno alla sostenibilità. Nel tempo necessario a discutere il soggetto, a realizzare il quaderno e a pubblicarlo, la sostenibilità del trasporto è diventata un argomento per le riunioni annuali delle principali associazioni di categoria, per innumerevoli conferenze e per tantissimi articoli sulle riviste specializzate e sui giornali nazionali.

Anche nel Quaderno successivo, il 26, dedicato alla “Logistica ai tempi dell'eCommerce”, siamo ritornati esplicitamente sull'argomento della sostenibilità. Il boom

Centroplan: sul tetto da oltre 126 anni

L'azienda progetta e costruisce impianti fotovoltaici ad alto rendimento con una grande esperienza e una profonda specializzazione.

Centroplan progetta, costruisce e manutiene impianti fotovoltaici ad alto rendimento con la qualità del made in Germany e con l'esperienza di chi costruisce tetti e coperture dal 1892, ovvero da oltre 126 anni. Siamo nel mercato italiano del fotovoltaico dal 2007, oggi con un focus particolare sul tetto visto come Asset Sostenibile.

Il fotovoltaico rappresenta il principale driver nel cambiamento



energetico sull'onda della decarbonizzazione e dell'economia circolare. Parafrasando Tony Seba, il passaggio dall'età della pietra a quella del bronzo non avvenne per un esaurimento della pietra, ma semplicemente perché il bronzo si presentava come "business model" più performante. Lo stesso accade con il passaggio dalla distribuzione oligarchica e centralizzata alla mini generazione&distribuzione di energia. Il cliente si trasforma da consumatore a fornitore di energia, di servizi di accumulo e di stabilizzazione della rete. Tanto premesso e limitatamente alla sola Italia, la generazione di energia elettrica da solare dovrà triplicare; la considerazione, ovvero l'obiettivo,



viene dalle considerazioni che seguono (Source: RSE, ISPRA, ENEA, GSE, Eurostat, MIP Politecnico di Milano). Conformemente agli obiettivi del 2030, il fotovoltaico dovrà toccare i 45 GW di potenza addizionale (a fronte degli attuali 20GW). Si



I NUMERI DI CENTROPLAN

1892: nascita della Pohlen (tetti e coperture); 126 anni di esperienza con tetti e coperture; 4 milioni di m2 di tetti in gestione/manutenzione; oltre 100M€ di fatturato del Gruppo nel 2018; oltre 350 MW-Megawatt di potenza realizzata in impianti fotovoltaici; 8 i paesi dove siamo presenti con le nostre sedi: Germania, Italia, Spagna, Francia, Belgio, US, UK, Cina. I nostri partner su scala globale per i nostri prodotti e servizi di qualità: Allianz, SIKA, Fraunhofer ISE, VDE, RC Ruscheweyh Consult, DFP Engineering services. In Italia siamo soci e collaboriamo attivamente con Anie Rinnovabili; Camera di commercio italo-russa; Camera di commercio italo-germanica; SOS-Log; Assologistica.

dovrà passare dunque da una produzione annuale di circa 400MW (media degli ultimi tre anni) agli oltre 4GW annui. Tutto questo è anche oggetto del Piano Nazionale Energia Clima, vincolante per l'Italia. Il tutto si presenta strettamente connesso con il fattore occupazione. Si stima un aumento dagli attuali 11 mila occupati ai 24 mila del 2021.

Si tratta di obiettivi ambiziosi che richiederanno una politica incentivante, sebbene diversa e più matura di quelle viste negli anni passati. L'Italia si è già dimostrata capace nel passato di affrontare le sfide energetiche: ad oggi si sono raggiunti gli obiettivi del 20/20/20. Al di là di possibili politiche incentivanti, queste le chiavi per implementare la potenza da solare: revamping e repowering; promozione autoconsumo (sviluppo delle comunità energetiche); premi per l'adozione di sistemi di accumulo; PPA; obblighi rinnovabili su edifici; utilizzo superfici agricole non utilizzate.

Noi, alla Centroplan, riteniamo che il fotovoltaico non possa prescindere da una profonda conoscenza e sinergia del e con il tetto; questo costituisce il nostro competitive advantage, le cui radici hanno superato i 130 anni. La nostra esperienza nasce nel lontano 1892 come impresa artigiana tedesca specializzata nelle coperture.

Più sostenibilità, meno rischi

Modelli di gestione aziendale che favoriscono la sostenibilità portano a maggiore efficienza, a mitigare i costi, ad abbassare i fattori di rischio e, nel contempo, a ottenere favorevoli condizioni di credito e assicurazione.

di **Cristian Novelli***

La missione delle aziende riunite sotto la bandiera di SOS Log è la stessa di Care, broker assicurativo specializzato nel settore dei trasporti e della logistica, da quest'anno partner riconosciuto dell'associazione. Crediamo in una logistica verde e sostenibile per un futuro migliore e lo dimostriamo da sempre facendo informazione e divulgazione di queste tematiche presso convegni, ma anche sostenendo operatori impegnati nel portare avanti pratiche virtuose. Mezzi di trasporto innovativi, magazzini e uffici a impatto ambientale zero, cura nella selezione di imballaggi, formazione del personale, nuove tecnologie... sono così tante le modalità che possono dare un contributo visibile e, perché no, sviluppare la creatività e l'innovazione delle aziende.

Fino a non molto tempo fa la sostenibilità veniva considerata solo come un fattore di costo nelle politiche aziendali, peggio ancora un elemento di fastidio. Fortunatamente però negli ultimi anni la spinta verso pratiche più virtuose, favorita sia dall'alto (istituzioni locali, nazionali e sovranazionali) sia dal basso (la crescente coscienza dei consumatori) ha fatto maturare negli operatori una nuova sensibilità a queste tematiche, che si declinano sotto diverse forme. Anzitutto, l'inquinamento: il settore dei trasporti e della logistica è per certi versi la pecora nera dell'ambiente e a titolo di esempio le emissioni di CO2 prodotte dal



Le compagnie assicuratrici sempre più premiano i clienti virtuosi che si impegnano nel migliorare e rendere più razionali ed efficienti i propri processi

trasporto marittimo nel mondo in un anno superano quelle della Germania intera. I progressi tecnici consentono al consumatore odierno di acquistare da un fiorista a Milano un mazzo di rose fresche raccolte in Ecuador il giorno prima, di trovare al supermercato le fragole a dicembre e di acquistare a prezzo contenuto frigoriferi di marca europea prodotti nel sud-est asiatico. Tutto questo però ha un importante costo ambientale ed è dunque anzitutto da questo settore che deve partire una riflessione e ogni paese ha il suo da fare. In questo senso, l'Italia sconta da tempo un'eccessiva dipendenza dal trasporto su gomma. Dove altre nazioni europee come la Svizzera hanno adottato strategie nazionali a lungo termine a sostegno della ferrovia per la riduzione delle emissioni e del traffico, a tutto

vantaggio di un ambiente fragile come può essere quello alpino, nello stivale si fatica a ragionare in questi termini.

Regolarmente nei convegni di settore si discute sulla necessità di un cambiamento, ma alle parole non sempre seguono i fatti e, soprattutto, non in tempi brevi. Non solo di riduzione delle emissioni, tuttavia, si deve parlare: chi aderisce a SOS Log sa bene che una logistica veramente sostenibile si raggiunge solo attraverso un approccio olistico alla revisione del proprio operato, investendo risorse economiche e umane per ridurre - in maniera verificabile - il proprio impatto ambientale. Modelli di gestione aziendale studiati a livello accademico negli ultimi anni hanno dimostrato come un'efficace pianificazione dei propri processi per

favorire una logistica sostenibile porti a tutta una serie di vantaggi aggiuntivi quali il miglioramento dell'efficienza (e dunque la riduzione dei costi), l'adozione di una preziosa cultura della responsabilità, la creazione di valore aggiunto che porta a nuovi spazi di mercato e dunque anche alla crescita dei propri profitti. La condivisione delle risorse di-

più accorte sono in grado di far fronte anche ad eventi catastrofici e anche questo consente di mitigare le conseguenze, ridurre eventuali sanzioni e garantire la continuità delle operazioni. Nell'ambito dei trasporti è evidente che, come abbiamo già avuto modo di vedere, l'intermodalità è una necessità per il nostro futuro e anche questa por-



Il settore delle assicurazioni non sempre gode di buona fama nella società, ma è in realtà in prima linea da tempo per favorire l'adozione di pratiche encomiabili che riducano i rischi in molti ambiti

sponibili è un altro aspetto che richiede pianificazione e collaborazione tra gli operatori, ma può ad esempio favorire il riempimento dei mezzi di trasporto e favorisce un sano spirito di cooperazione con uno scopo nobile.

Ci soffermiamo però, come esperti di assicurazione, su un vantaggio fondamentale che ci sta particolarmente a cuore, ovvero la mitigazione dei rischi cui tutta questa attività di pianificazione dei processi inevitabilmente conduce: riducendo i fattori di rischio le aziende possono infatti gestire meglio i costi, proteggere la loro attività e quota di mercato e ottenere condizioni più favorevoli a livello di credito e assicurazione. Non solo la prevenzione è importante ma anche la capacità di gestione a danni avvenuti: le aziende

terebbe alla riduzione dei rischi: non si contano negli ultimi anni gravissimi incidenti stradali che hanno coinvolto mezzi pesanti, con notevolissime ricadute in termini umani. I trasporti eccezionali, a titolo di esempio, sono molto più sicuri su una chiatta fluviale in un canale artificiale protetto che non su un'autostrada trafficata in un giorno ferialo: eppure, anche esempi virtuosi esistenti come il porto fluviale di Mantova, che sosteniamo, faticano a ottenere visibilità e investimenti che in altre parti del continente sarebbero garantiti. Non si deve dimenticare che il collasso di molte nostre infrastrutture, di cui abbiamo avuto esempi drammatici di recente, è stato favorito anche da un traffico sempre più sostenuto e pesante. Il rischio dei singoli trasporti, che potrebbe sembrare minimo ad un

occhio distratto, ha invece una inquietante serie di esternalità negative per la società, per esempio il danno ambientale. Uno sversamento di chimici in seguito ad un incidente stradale o ad una collisione marittima è anch'esso un evento da scongiurare quanto più possibile, data la fragilità dei nostri ecosistemi e non dovrebbero essere solo le legislazioni sempre più stringenti in materia ambientale a favorire un cambio di mentalità. La tecnologia applicata ai mezzi di trasporto è certamente utile a ridurre l'errore umano (si parla di frenatura automatica o di navi a guida autonoma per il prossimo futuro) ma questa da sola non basta ed è per questo che solo l'approccio globale che prima menzionavamo funziona tanto bene per la logistica sostenibile quanto per la gestione dei rischi, una pratica che negli ultimi tempi è assurda addirittura a dignità di disciplina accademica per la complessità e l'importanza che riveste.

Il settore delle assicurazioni non sempre gode di buona fama nella società, ma è in realtà in prima linea da tempo per favorire l'adozione di pratiche encomiabili che riducano i rischi in molti ambiti. Le compagnie sempre più premiano i clienti virtuosi che si impegnano nel migliorare e rendere più razionali ed efficienti i propri processi. Il nostro sostegno a SOS Log e alle imprese associate vorrà tradursi concretamente proprio nel fare in modo che chi ha già raggiunto livelli di efficienza e consapevolezza ambientale elevati (o dimostri di impegnarsi in tal senso per il futuro) possa beneficiare, grazie alla nostra attività di broker negoziatori, del giusto sostegno assicurativo e di condizioni su misura che riconoscano gli sforzi adottati. ■

**Chief Operating Officer di Care*

Efficienza e sicurezza: due facce della stessa medaglia

Essere efficiente, ridurre i costi e migliorare la sicurezza sono un connubio di concetti imprescindibili l'uno dall'altro e sono un passaggio obbligato per arrivare a essere "sicuramente efficienti".

di **Marco Mazzocco***

S spesso si ritiene che parlare di "efficienza" sia scollegato dal termine sicurezza. Guida economica e guida sicura sono argomenti trattati come se fossero due pianeti diversi. Nulla di più sbagliato. Parlare di "efficienza", specie in riferimento ai mezzi pesanti che movimentano persone e cose, significa agire su tutti i fronti che coinvolgono la guida di un mezzo su strada, e non soltanto sul risparmio di carburante. Prendiamo ad esempio l'autista, artefice dell'utilizzo del mezzo, che deve adattare il proprio modo di agire e pensare alle continue evoluzioni tecniche e normative. Guidare oggi un veicolo moderno non ha nulla a che fare con quanto si faceva (o poteva fare) con un veicolo di 20 anni fa. Ricordiamoci che noi non siamo nati per guidare. La guida, oggi più che mai, impegna le facoltà psico-fisiche dell'uomo in un modo totalmente diverso da quello per cui la natura ci ha strutturati; basti pensare ad esempio che l'essere umano, correndo, raggiunge mediamente gli 8 km/h. Ossatura, organi, sensi e quindi il cervello sono stati concepiti per lavorare ed elaborare informazioni entro la velocità che si riesce a raggiungere in natura, quindi appunto circa 8 km/h. Ma durante la guida viaggiamo oltre 10 volte più veloci e di conseguenza le informazioni arrivano 10 volte più velocemente, senza che l'elaborazione possa essere in qualche modo velocizzata.



E' un limite non da poco, in quanto il cervello, se non riesce ad elaborare tutte le informazioni che riceve, decide arbitrariamente quali eliminare e non considerare, e quali invece "automatizzare", con il rischio di prendere degli abbagli pericolosissimi. Prendiamo come esempio, per capire la logica che sta dietro ad ogni azione, il vedere un pedone in lontananza. Gli occhi, elaborando informazioni "luminose", inviano al cervello dati che lo stesso ricomponne, confronta con quanto ha in archivio,

cioè confronta quanto visto con le "immagini" di pedoni che ha, ne confronta caratteristiche, pregi, difetti, pericoli e si prepara ad affrontare il pericolo "immaginando" i vari scenari, tipo frenare, suonare, sterzare, ecc. Tutta questa sequenza che porta al film anticipatore impiega mediamente mezzo secondo, che percorriamo inermi, cioè senza poter intervenire in nulla. A 80 km/h abbiamo quindi percorso 12 metri al buio. Poi il pedone inizia ad attraversare, quindi ci fa mettere in atto la soluzione che ave-





Oggi c'è una battaglia serrata tra i costruttori che fanno a gara per dichiarare i propri veicoli i più "economici" e più "sicuri". Però occorre "saperli" usare ...

vamo immaginato, ad esempio frenare, mandando un impulso alla gamba che deve spostarsi sul freno e premerlo. L'impianto deve iniziare il suo lavoro e inizia la frenatura. E abbiamo perso un altro secondo, cioè altri 24 metri. E abbiamo solo iniziato a frenare, rimane poi tutto ciò che accade dopo. Ecco che, per guidare in modo efficiente, fondamentale diventa la consapevolezza dei propri limiti, fisici e mentali, la conoscenza dei metodi per evitare di cadere nelle inevitabili trappole mentali, nonché la formazione continua sull'evoluzione dei mezzi moderni, e delle tecniche per farli funzionare sinergicamente e nel modo migliore possibile.

Tutto questo fa sì che affidandosi a dei trainers professionisti, si possa conoscere in dettaglio quanto sopra esposto, oltre a ogni logica che sta dietro al funzionamento di tutti quei dispositivi tecnologici che ormai la fanno da padrone nei veicoli moderni. Tutto questo si traduce in una resa ottimale del veicolo, sotto il profilo dei consumi, del conseguente inquinamento, ma anche sotto il profilo delle usure, dei fermi macchina inattesi o semplicemente delle soste in officina non preventivate anche solo per

far spegnere una spia. Senza tralasciare l'usura delle gomme, dei freni e di tutte le componenti importanti e costose che contribuiscono alla sicurezza e alla funzionalità del mezzo e che, alla lunga, incidono sul TCO di un veicolo. Il primo passo normalmente è l'ammodernamento della flotta, con veicoli di ultima generazione, che promettono prestazioni di tutto rilievo sotto ogni aspetto. Oggi c'è una battaglia serrata tra i costruttori che fanno a gara per dichiarare i propri veicoli più "economici" dei concorrenti, vantando consumi ridotti, riduzione dei costi, aumento della marginalità, dispositivi di guida quasi autonoma, sistemi di sicurezza di ogni tipo, sistemi di predizione del percorso e chi più ne ha più ne metta. Ma come possiamo poi ottenere quello che sulla carta viene promesso se non utilizzando gli strumenti per come sono stati concepiti, conoscendone pregi e difetti e utilizzandoli secondo i principi più moderni di guida? Per fare un'analogia, se guardiamo i due maggiori attori nel mondo smartphone, ci troveremo di fronte a due fazioni che "sponsorizzano" il proprio sistema operativo come il migliore. Entrambi hanno ottime potenzialità, ma per fare la stessa cosa utilizzano logiche diver-

se. Se non utilizzo lo strumento che mi viene dato per come è stato concepito, rischio di non sfruttarlo come dovrei solo perché non voglio cambiare le mie abitudini dando la colpa al dispositivo. Quindi non basta avere l'ultimo ritrovato di tecnologia se poi non lo si utilizza correttamente, perché si corre il rischio di avere prestazioni a dir poco lontane dalle aspettative.

Per raggiungere l'efficienza bisogna prima di tutto formare gli utilizzatori all'uso corretto degli strumenti che hanno in dotazione, creando in loro una cultura di sicurezza alla guida che passa per i principi cardine di una guida efficiente: la prevenzione del pericolo. Formando un conducente ad avere un atteggiamento "difensivo" in strada, permettiamo allo stesso di anticipare le mosse degli altri, di adottare uno stile di guida molto meno aggressivo, e conseguentemente di mettere molto meno sotto stress gli organi meccanici. Inoltre questo permette di utilizzare al meglio gli ausili elettronici del veicolo (ad esempio Cruise control, Acc) e di affrontare al meglio le condizioni di strada e traffico che si presentano, permettendo così il raggiungimento dell'efficienza economica desiderata sotto la voce consumi. La quale si traduce in minor incidentalità, risparmio quindi sui premi assicurativi, minori costi di usura e quindi di manutenzione, minor impatto ambientale, maggior sostenibilità e, non ultimo, maggior marginalità. La sicurezza quindi deve passare per l'efficienza, e viceversa. Sono due elementi che necessariamente devono viaggiare di pari passo. Ridurre i costi e migliorare la sicurezza quindi sono un connubio di concetti imprescindibili l'uno dall'altro e sono un passaggio obbligato per arrivare ad essere "sicuramente efficienti". ■

**Fondatore e ceo di Efficient Driving*

L'“incontro” logistica e industria

A Milano, l'edizione 2019 di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry". Gli operatori dei due settori mostrano la volontà di creare partnership per favorire l'efficienza. I conti da fare con le criticità del sistema paese.

di **Valerio di Velo**

Nereo Edoardo Rixi, viceministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, intervenendo a Milano al convegno Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, non ha dato buone notizie alla platea di operatori presenti in sala, dichiarando: “In un mondo normale il Terzo Valico, così come la Tav, si sarebbe realizzato 15 o 20 anni fa. Nel mondo attuale, la Tav si apre nella migliore delle ipotesi nel 2030, mentre il Terzo Valico viene dato per completato, per quando riguarda la galleria di valico, a fine 2022 o inizio 2023. Ma a oggi la programmazione ferroviaria prevede il completamento di quel corridoio non prima del 2030. Perciò il tema, al momento, sta nella necessità di anticipare i lotti di realizzazione sulla Genova-Rotterdam, il che significa rivedere nell'accordo di programma con le Ferrovie dello Stato e con Rfi la priorità di alcune opere. La riprogrammazione degli investimenti FS nei prossimi anni per anticipare la realizzazione dei vari lotti è coerente con l'accordo di governo”. Il filo rosso del convegno era “favorire l'alleanza tra l'industria e la logistica”. Su questa linea si sono trovati tutti, più o meno, d'accordo, produttori, spedizionieri, logistici, come gli stessi caricatori.

Ad esempio, Betty Schiavoni, presidente dell'Associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori-Alsea, ha sottolineato che “gli operatori del mondo della logistica e di quello della pro-



Il tavolo della presidenza del convegno per la “sessione istituzionale”

duzione devono essere partner e non avversari”. Ha anche aggiunto: “Con la nostra partecipazione a questo evento cercheremo di presentare, come associazione che rappresenta il mondo dei trasporti, delle spedizioni e della logistica, quali siano le eccellenze delle nostre imprese ma anche gli aspetti che più spesso generano incomprensioni con la clientela, in modo da risolverli all'origine”. Uno dei problemi di fondo è quello che il rapporto logistica/industria non può essere giocato, come troppo spesso è avvenuto, esclusivamente sul piano delle tariffe. Anche Marco Conforti di Confetra ha ribadito

che sono necessarie “una co-produzione e co-progettazione fra il mondo della logistica e quello della produzione”. Le sfide del futuro si chiamano marketplace, gigantismo navale, digitalizzazione, industria 4.0 ... Sfide che vanno affrontate tenendo conto della fragilità delle nostre infrastrutture, della sempre più forte e competitiva concorrenza internazionale, delle nuove tecnologie dell'informazione e dei trasporti. Tutti aspetti che dovrebbero creare una forte partnership tra la logistica, il settore delle spedizioni e dei trasporti e quello della produzione, in un'ottica di superare le criticità esistenti nel

L'INTERVENTO DI GENTILE

Andrea Gentile, presidente di Assologistica, intervenendo al convegno si è soffermato sul ruolo che hanno infrastrutture efficienti non solo per la mobilità di persone e merci, ma anche per favorire lo sviluppo delle industrie e dell'export: "Le infrastrutture sono un mezzo determinante, ma non il fine, per la crescita economica di un paese. Il loro stato di salute influisce su tutta la nazione e non su questa o quella regione, su questo o quel distretto, su questa o quella specifica area economica. Una cosa deve essere chiara, il crollo del ponte Morandi non ha danneggiato - sotto svariati punti di vista - solo Genova e la Liguria, ma l'Italia intera e conseguentemente la sua economia. Sul ruolo strategico delle infrastrutture nel favorire l'internazionalizzazione di uno Stato ci basti riflettere in merito a quanto sta facendo la Cina con la Belt and Road Initiative, il cui scopo non è unicamente quello di collegare fisicamente la Cina alle città dell'Eurasia, ma anche quello di favorire l'export della sovra-produzione, di ampliare e facilitare l'accesso a materie prime e a mercati di esportazione, accrescendo al tempo stesso il peso finanziario e istituzionale della Cina in aree strategiche del globo". Venendo alla situazione italiana, il presidente di Assologistica ha sottolineato "alcuni dei mali che caratterizzano le infrastrutture: polarizzazione del trasporto su alcuni grandi assi; concentrazione sul traffico via gomma rispetto a quello su rotaia; inefficienze organizzative del sistema ferroviario; difficile e faticosa mobilità nel Meridione nonostante la dinamicità dei suoi porti; scarsa propensione alla programmazione. Ma, dopo quanto avvenuto a Genova lo scorso agosto e adesso il blocco della Orte-Ravenna il tema centrale per il nostro paese diventa la messa in sicurezza e la manutenzione delle opere infrastrutturali esistenti". Gentile è entrato anche nel tema del rapporto tra industria e logistica: "Le crisi logistiche e dei trasporti merci degli ultimi 18 mesi e la crescente concorrenza internazionale anche nelle nostre aree di presenza tradizionale, come il Mediterraneo, hanno reso ancora più urgente la stretta collaborazione tra operatori delle filiere produttive, della logistica e dei trasporti. Non si tratta solo di ottenere gli interventi puntuali che mettano la nostra infrastruttura logistica all'altezza delle sfide e in grado di soddisfare le esigenze di tutti gli attori, ma di lavorare insieme per integrare le nuove tecnologie, per cambiare mentalità nei confronti della competizione internazionale, per valorizzare al massimo le riforme e le novità normative, per estendere il concetto di filiera produttiva includendo logistica e trasporti come fattori primari".

"sistema paese". Il tema dell'alleanza fra i "due mondi" industria/logistica è stato evocato anche da Rosario Bifulco vicepresidente di Assolombarda: "Il nostro sistema logistico è chiamato a esprimere servizi altamente efficienti per aumentare la competitività nazionale e internazionale delle imprese e dei territori. L'Italia, infatti, è una delle principali porte d'accesso all'economia europea e del Medio Oriente. Per questo è fondamentale per il nostro paese sviluppare un'efficace politica industriale per le imprese logistiche, che sia in grado di sostenere le aziende italiane nella sfida della competizione globale. Occorre far emergere le opportunità di collaborazione sempre più strette fra chi fornisce servizi logistici e le imprese manifatturiere e abbattere le inefficienze che, secondo recenti stime, costano al sistema della produzione industriale

circa 13 miliardi l'anno". Trovare nuove vie di partnership tra i "due mondi" è senza alcun dubbio importante, anche se non facile, specialmente in una situazione economica di difficoltà. Il problema centrale, come abbiamo accennato, è che l'efficienza della logistica, come del trasporto, non dipende solo dagli operatori dei due settori. Infatti, quanto detto dal viceministro Rixi, che abbiamo riportato in apertura dell'articolo, spiega bene le difficoltà con le quali gli operatori si devono confrontare.

Durante il convegno, sono stati fatti molti esempi di tali difficoltà, definimole "strutturali". Ad esempio, Alessandro Vitiello, amministratore delegato della filiale italiana di Bunge, leader mondiale nel settore della cerealicoltura, che spazia dagli Stati Uniti all'Au-

stralia, dall'India al Vietnam e alla Cina, ha sottolineato le criticità che per il settore sono rappresentate dai fondali non sufficientemente profondi dei porti di Ravenna e Marghera che impediscono l'accesso di navi bulk carrier classe Panamax che trasportano granaglie: "Trasportare la materia prima su navi di portata minore significa non poter ottimizzare la logistica e dunque non ottenere economie di scala delle quali beneficerebbero le imprese produttive". La stessa criticità è stata denunciata da Carlo Licciardi, presidente dell'Associazione nazionale cerealisti: "L'industria agroalimentare italiana vale sette miliardi di euro. Su questo valore, la logistica incide per oltre il 15%. Non poter portare navi Panamax nei nostri porti dell'Adriatico si traduce in costi più elevati per l'industria italiana rispetto ai competitor del nord Europa che >



Nave da carico nel canale Candiano, Ravenna. I fondali del porto romagnolo non permettono l'ingresso delle navi Panamax. Ciò crea forti disagi e aumento di costi per l'industria cerealicola nazionale

ricevono le merci via Rotterdam". Licciardi ha anche sottolineato il fatto che in Italia le granaglie via terra si trasportano quasi esclusivamente su gomma mentre "sarebbe obbligatorio intervenire sul tra-

sporto ferroviario in maniera da renderlo competitivo nel settore agroalimentare e in particolare cerealicolo". Non a caso abbiamo citato quanto detto a Milano da Vitiello e Licciardi, infatti queste stesse

cose sono state dette in maniera identica un anno fa, nell'ultima edizione del convegno milanese. Se il paese resta "fermo" difficile trovare efficienza, al di là delle "buone volontà".

Per lo sviluppo industriale serve una ferrovia efficiente

L'Italia esporta essenzialmente nei paesi europei, al di là delle Alpi, per superarle, presto, non ci resterà che il treno.

di **Eugenio Muzio***

Oliviero Baccelli, professore alla Bocconi, ha tenuto un interessante intervento in occasione del convegno di Milano sul tema "l'alleanza tra industria e logistica per la crescita dell'economia". L'intervento di Baccelli - centrato sull'"Evoluzione degli scenari infrastrutturali e di mercato sugli assi transfrontalieri alpini" - è partito sottolineando il ruolo dei progetti Ten-T dell'Unione europea e della politica strategica dei trasporti quale elemento prioritario per una politica

economica. Questi elementi debbono imprescindibilmente essere presi in considerazione da qualsiasi governo in un contesto di accordi bilaterali e multilaterali sottoscritti e avallati nel rapporto con altri Stati al fine di rendere per il paese un sistema trasporto sia passeggeri che merci più sostenibile e funzionale. In questo quadro una valenza prioritaria debbono avere le condizioni ambientali, sociali ed economiche.

Il settore dei trasporti obbligatoria-

mente deve essere sostenuto da importanti investimenti pubblici, molto spesso pluriennali, per la realizzazione e il mantenimento in buono stato delle infrastrutture. Questo ovviamente genera costi esterni per la collettività a cui debbono essere confrontati i vantaggi che essa ne riceve. In più occasioni è stato evidenziato che il trasporto stradale nel contesto del computo costi-ricavi comporta positivi ritorni grazie alle accise sul carburante e ai pedaggi autostradali certamente più

validi dell'alternativa ferroviaria. Questo tipo di ragionamento si basa anche sull'eventuale riduzione del volume delle accise nell'ipotesi di trasferimento di traffici dalla strada alla ferrovia e quindi questo è presentato come una negatività, peraltro tutta da discutere. Questo metodo di ragionamento non tiene però conto degli extracosti dovuti all'incidentalità dei veicoli stradali, della piaga delle migliaia di morti sulle strade, della quantità di inquinamento insita nei motori endotermici che incide pesantemente sulle aree e sulle

spondere alle esigenze crescenti di interscambio in un contesto nettamente migliorativo del sistema. Ovviamente è e sarà assolutamente indispensabile un programma pluriennale di investimenti pubblici.

Riportando il tema allo specifico traffico di interscambio attraverso le Alpi al momento attuale ritroviamo scelte modali per direttrice molto differenti. Infatti, dati 2017: frontiera con la Francia, 44,1 milioni di ton di cui 40,7 strada (92,3%) e 3,4 ferrovia (7,7%),

mazione per il corridoio Alp Transit, al 2020 proporrà al mercato un notevole incremento di potenzialità via ferrovia peraltro a condizioni economiche estremamente vantaggiose. Il corridoio Brennero-Austria grazie al costruendo tunnel di base e ai notevoli lavori sulla linea di transito Innsbruck-Kufstein a partire dal 2027 e in incremento entro la fine degli anni 2020 potrà consentire una notevole conversione di traffici via ferro e quindi risolvere le attuali grandi problematiche di intasamento frequentemente riscontrabili sulla A22.



Operai al lavoro all'interno della galleria del Monte Ceneri

popolazioni limitrofe alle grandi arterie stradali. Studi autorevoli di istituti quali ad esempio CE Delft del 2018 dimostrano e documentano la realtà in materia. E' ragionevole, quindi, ritenere che un esame approfondito, che tenga conto di tutti i parametri in gioco, possa dimostrare che in ambito terrestre il trasporto ferroviario, specie nella componente intermodale, è in grado di ri-

con la Svizzera, 38,9 milioni di ton di cui 27,2 ferrovia (69,9%) e strada 11,7 (30,1%), con l'Austria, 78,6 milioni di ton di cui 53,8 strada (70,3%) e ferrovia 24,8 (29,7%). Questi dati mettono in evidenza l'enorme differenza esistente fra i transiti attraverso le tre direttrici. La Svizzera, a seguito della politica ambientale perseguita e degli investimenti fatti e in corso di ulti-

La connessione con la Francia, già oggi caratterizzata da un anomalo utilizzo del tutto strada peraltro con prevalente utilizzo della A10 via Ventimiglia, se non sarà realizzato il nuovo tunnel del Frejus non sarà in grado di convertire traffici alla ferrovia causa la vetustà e i limiti di sicurezza che caratterizzano la linea storica. Pertanto o si rinuncerà a una parte significativa del previsto incremento di interscambio con la Francia e con i paesi dell'Europa occidentale o, assurdamamente, si sarà obbligati a realiz-

zare il raddoppio dei tunnel stradali e, di conseguenza, ampliamenti delle autostrade A10, A32, A5. Iniziative queste ultime praticamente impossibili.

In questo preoccupante contesto, Baccelli ha presentato un'ampia documentazione a dimostrazione che attualmente l'autotrasporto che interessa il nostro paese in larga parte è >

appannaggio di realtà estere, specie dei paesi dell'est Europa, il che produce l'enorme cifra di 3,27 miliardi di euro di deficit nella bilancia dei pagamenti internazionali per il settore strada. A questo occorre aggiungere che i vettori stranieri, grazie a serbatoi che possono raggiungere i mille litri, operano sul territorio italiano senza acquistare carburante, alla faccia di chi sostiene l'importanza delle accise per il nostro Stato. Considerata la particolare nostra situazione, che vede il paese fortemente strutturato sull'export verso altri paesi europei (il 70 % del totale), appare evidente e imperativa la necessità di valicare i transiti alpini. Altrettanto evidente appare l'impossibilità di rispondere alle crescenti esigenze di trasporto con l'incremento del traffico stradale. Quindi, rimane solo l'opzione ferroviaria. E' pertanto indispensabile l'attivazione di una strategia politica che porti il prima possibile a parametrare l'infrastruttura ferroviaria italiana, almeno nei principali corridoi, al rispetto dei parametri europei che si ritiene estremamente opportuno richiamare per l'ennesima volta: lunghezza treno 750 m; sagoma P/C 80-400 per consentire il trasporto di veicoli di altezza 4 m; peso trainato dal locomotore 2.000 ton. Questi accorgimenti permetteranno una riduzione sensibile del costo del trasporto stimabile intorno al 27% circa, senza tener conto dell'ulteriore notevole risparmio possibile quando l'Italia si allineerà al resto dell'Europa utilizzando il macchinista singolo e non il doppio macchinista. Baccelli ha anche evidenziato l'enorme risparmio di esternalità



con l'utilizzo della ferrovia rispetto alla strada: 0,005 euro per ton/km rispetto a 0,049. E' questo l'ennesimo dato che dovrebbe spingere il governo verso lo sviluppo del ferroviario senza ulteriori indugi.

Appare legittimo chiedersi se i decisori politici che hanno in mano la responsabilità dell'economia e della socialità italiana conoscano questi dati incontrovertibili e in tal caso perché si vogliano adottare provvedimenti diametralmente opposti con tutte le conseguenze del caso. Ritornando un attimo al tema del ruolo delle politiche dei trasporti nei trend dei traffici su strada internazionali nel nord ovest italiano, Baccelli ha sottolineato che ben il 40 % di questi hanno origine/destino in Lombardia. In particolare, va ricordato che, malgrado dichiarazioni non attendibili su una riduzione dell'interscambio con la Francia, le statistiche 2018 del traffico autostradale evidenziano un più 6,17% via Frejus, un più 3,8% via Ventimiglia e un più 0,11% via Monte Bianco. Per contro, il traffico ferroviario sulla Torino-Modane continua a essere in costante flessione, malgrado la sua marginalità, avendo una quota solo del 6,7% sul traffico totale. Lo sce-

nario futuro dovrà anche tener conto della decisione svizzera, votata con un referendum, di autorizzare il Consiglio Federale a ridurre a due anni dall'ultimazione dei lavori il transito stradale a un massimo di 650 mila veicoli. Se questo provvedimento sarà attuato comporterà per l'Italia una situazione da affrontare e da risolvere pena crescenti difficoltà nella gestione degli interscambi con il resto dell'Europa.

Per concludere, Baccelli ha presentato un'interessante slide dell'Arco Alpino con evidenziati i vari valichi, le interconnessioni con il territorio italiano e i principali porti del nord Italia e per ognuna di queste infrastrutture l'ammodernamento programmato e previsto in termini ferroviari. Se tutto questo troverà adeguato compimento al 2029 (cioè in tempi rapidi) l'Italia potrà presentarsi con infrastrutture efficienti e di primordine al servizio degli interscambi e della logistica che, lo si sottolinea ancora una volta, sono gli strumenti indispensabili per difendere il ruolo manifatturiero dell'industria italiana. ■

**Presidente della commissione Trasporto intermodale di Assologistica*

L'Interporto Campano elemento fondamentale della ZES Campania

L'infrastruttura di Nola, Napoli, offre un articolato sistema di trasporto combinato e coniuga le richieste di servizi di alta qualità con le nuove politiche del trasporto: l'intermodalità e il trasporto sostenibile.

L'Interporto di Nola è un tassello fondamentale della ZES Campania, la prima regione in Italia che si è dotata di una Zona Economica Speciale. Infatti, l'Interporto di Nola è integralmente compreso nel perimetro di questo strumento di politica economica nazionale, pensato a livello governativo per favorire la crescita dei territori meridionali anche grazie allo sviluppo delle aree retroportuali e logistiche. L'attuale governo punta molto sulle ZES e il ministro per il Sud, Barbara Lezzi, nel corso della sua recente visita a Nola ha sottolineato l'importanza del ruolo di questa misura per valorizza-



INTERPORTO CAMPANO

re le eccellenze del Sud, tra cui l'Interporto di Nola. Grazie alla qualità dei suoi servizi, l'infrastruttura oggi è in grado di offrire un sistema di trasporto combinato (stoccaggio, movimentazione e manipolazione delle merci) e coniugare le richieste di servizi (di alta qualità) con le nuove politiche del trasporto: l'intermodalità e il trasporto sostenibile.

A gestire l'interporto di Nola è Interporto Campano SpA, una società a capitale interamente privato, che è concessionaria della Regione Campania fino al 2080 per la progettazione, costruzione e gestione dell'interporto nel sito di Nola. Con l'istituzione della ZES, e l'inserimento dell'area retroportuale nolana nella stessa, è prevedibile una crescita del tessuto produttivo locale attraverso l'aumento degli investimenti da parte di imprese multinazionali, la creazione di posti di lavoro e l'incremento dell'innovazione. Per le aziende che avviano nuove attività economiche o di investimenti nella ZES Campania sono previsti, infatti, incentivi e facilitazioni, tra cui la possibilità di accedere ad agevolazioni fiscali, semplificazioni delle procedure di rilascio di autorizzazioni e riduzioni di oneri amministrativi e istruttori. Operare in una ZES, per le aziende nuove e anche

per quelle già operative insediate in essa, ma che daranno vita a nuove attività economiche imprenditoriali, significa avere la possibilità di beneficiare di un credito d'imposta, fino a 50 milioni di euro, per l'avvio di un'attività o per investimenti. Va, infine, specificato che l'Interporto di Nola è l'unica piattaforma intermodale in Italia ad avere al suo interno una stazione ferroviaria elettrificata, direttamente collegata al Terminal Intermodale, attraverso 13 coppie di binari di presa e consegna, ciascuno lungo un km. Nel Terminal Intermodale - gestito da TIN, società specializzata controllata al 100% da Interporto Campano - è presente un'area di temporanea custodia, al cui interno si trovano il deposito doganale privato e il deposito Iva. L'Interporto, dal 2006, è anche attivo nel settore dei trasporti ferroviari come operatore intermodale. Per questo, nel gennaio 2009, ha costituito una società dedicata, Interporto Servizi Cargo S.p.A. (ISC) (controllata al 100% da Interporto Campano S.p.A.), che integrando la figura di operatore intermodale, tramite la società Nuovo Operatore Intermodale, a quella di Impresa Ferroviaria, ha sviluppato - e continua a sviluppare - un network ferroviario nazionale privato, collegando le più importanti realtà interportuali e portuali del Paese. A partire da ottobre 2019 - dopo aver completato una istruttoria durata oltre due anni - ISC sarà la prima impresa in Italia a far viaggiare i suoi treni sui binari dell'alta velocità/alta capacità, con la possibilità di trasportare anche i mega trailer attraverso le gallerie appenniniche. ■

Zalando: come gestire l'eCommerce in diciassette mercati europei

“L'Italia è un mercato per noi molto importante: il segmento online sta crescendo velocemente e vediamo un grande potenziale per sviluppare ulteriormente il nostro business”, sottolinea Lorenzo Pretti, responsabile della strategia commerciale dell'azienda tedesca per il sud Europa.

a cura di **Ornella Giola**



LORENZO PRETTI

“Zalando ha costruito con successo una rete logistica europea che serve oltre 25 milioni di clienti attivi in 17 mercati. Per garantire una migliore distribuzione e offrire soluzioni più convenienti basate su necessità e abitudini locali, abbiamo ampliato costantemente il nostro network logistico”. E' questo l'esordio nella nostra intervista da parte di Lorenzo Pretti, responsabile della strategia commerciale per il sud Europa della nota società di eCommerce.

DOPO LA RECENTE APERTURA DELL'HUB SCANDINAVO QUALI SONO GLI ALTRI PIANI DI SVILUPPO IN EUROPA?

Ad oggi, abbiamo un totale di 8 centri logistici distribuiti in 5 mercati: oltre

ai nostri 4 centri logistici tedeschi gestiti direttamente da noi a Erfurt, a Mönchengladbach, a Lahr, tutti e tre di 130 mila mq, e a Brieselang (30 mila mq), abbiamo anche i centri logistici di Gryfino vicino Stettino in Polonia (130 mila mq), di Stradella vicino Milano (40 mila mq), di Moissy-Cramayel vicino Parigi (20 mila mq) e Brunna vicino Stoccolma (30 mila mq) che gestiamo con la collaborazione di service provider. Il nostro nuovo polo logistico in Svezia non sarà l'ultimo centro logistico a essere avviato. Siamo sempre alla ricerca di aree strategiche e stiamo considerando altre zone in Europa per servire al meglio i nostri clienti. Al momento, stiamo costruendo tre nuovi centri logistici a Gluchow vicino Lodz in Polonia, a Olsztynek, sempre in Polonia e a Nogarole Rocca vicino Verona. Tutti questi hub sono di 130 mila mq.

PUÒ TRACCIARE UN BILANCIO DELLA VOSTRA OPERATIVITÀ IN ITALIA? SODDISFATTI DEI RISULTATI RAGGIUNTI A STRADEL-

LA? CHE RUOLO GIOCA IL NOSTRO PAESE NELLA STRATEGIA ESPANSIVA DI ZALANDO IN EUROPA?

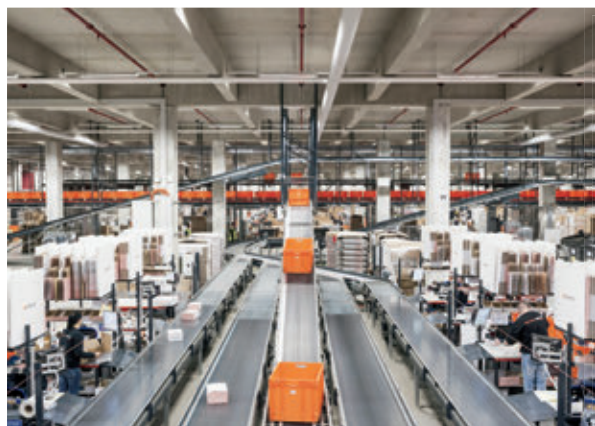
L'Italia è un mercato molto importante per Zalando: il segmento online sta crescendo velocemente e vediamo un grande potenziale per sviluppare ulteriormente il nostro business. Si tratta di un paese centrale nella nostra strategia di crescita: Stradella, che abbiamo inaugurato nel 2016, è stato il nostro primo centro logistico aperto fuori dai confini della Germania e costituisce uno dei nostri primi passi nell'espansione internazionale della nostra rete logistica. Il magazzino gioca un ruolo cruciale nel portare la nostra offerta più vicina ai

Un'inquadratura dell'interno dell'hub Zalando di Mönchengladbach in Germania



clienti italiani e nel ridurre i tempi di consegna. Nel 2018 abbiamo raddoppiato la capacità del polo logistico a 40 mila mq per servire gli altri mercati del sud Europa. L'ampliamento di Stradella, come il nostro ultimo investimento a Nogarole Rocca, ci permette di focalizzarci su un continuo miglioramento del servizio offerto ai clienti italiani e agli altri mercati del Sud Europa.

COME PROCEDONO I LAVORI PER IL CENTRO DI DISTRIBUZIONE DI NOGAROLE ROCCA? ANCHE IN QUESTO CASO NE AFFIDERETE LA GESTIONE A UN 3PL (OPERATORE LOGISTICO), COME CON FIEGE



Un altro centro logistico dell'azienda in Germania, quello di Erfurt

A STRADELLA? SE SÌ LO AVETE GIÀ SELEZIONATO?

Il nostro centro logistico di Nogarole Rocca sarà di circa 130 mila mq, una grandezza analoga a quella dei nostri poli logistici in Germania. I lavori di costruzione sono quasi ultimati mentre l'installazione del sistema intralogistico è iniziata a ottobre 2018 e si protrarrà per circa un anno. L'hub sarà gestito da un operatore esterno come avviene per tutti i nostri hub al di fuori della Germania. Gestire e avviare un polo logistico richiede una conoscenza locale ed è per questo

che traiamo beneficio dal lavorare con un service provider per i nostri nuovi centri logistici all'estero. Non abbiamo ancora selezionato il partner esterno,

ma non appena ciò avverrà, potremo fornire tutte le relative informazioni.

OLTRE ALLE SUE TRE AREE DI BUSINESS STORE DI MODA, OFFPRICE E ZLABELS, ZALANDO OPERA IN UNA VARIETÀ DI SETTORI COMMERCIALI EMERGENTI. NE VOGLIAMO PARLARE?

Zalando è la piattaforma online europea leader in ambito moda e lifestyle. Adottiamo diverse strategie per connettere tutti gli attori del settore moda e soddisfare le loro esigenze individuali. Nell'ambito della nostra strategia di piattaforma, abbiamo lanciato servizi e attività aggiuntive che vanno oltre il nostro business iniziale, con i quali, per esempio, aiutiamo i brand ad avere successo nel panorama digitale, sia integrando i loro stock nel nostro fashion store sia connettendo gli store offline alla nostra piattaforma, consigliamo i brand in merito a pubblicità e marke-

ting, garantiamo a terze parti l'accesso alla nostra rete logistica e connettiamo i clienti con i nostri stylist.

L'ECOMMERCE VIENE VISTO IN CONTROTENDENZA RISPETTO AI TREND DI UN'ECONOMIA CHE SI STA PROGREDIVAMENTE AVVIANDO NELLA DIREZIONE DELLA "CIRCULARITÀ", CON ZERO SPRECHI, SOPRATTUTTO NEGLI IMBALLAGGI? CHE FA AL RIGUARDO ZALANDO?

Non è mai stato così importante per aziende come Zalando essere consapevoli sia del proprio impatto ambientale che di quello sociale e cogliere le opportunità legate allo sviluppo economico, ambientale e sociale. Per noi, la sostenibilità comincia proprio con l'assunzione di responsabilità per i nostri impatti. Stiamo concentrando gli sforzi sulla riduzione dell'impatto ambientale nelle consegne ai clienti, nell'energia, e sull'ottimizzazione dei packaging per ridurre i rifiuti. Nel 2017 abbiamo ottenuto una riduzione del 13% del nostro impatto ambientale, siamo passati quasi al 100% di energia verde in Germania e in Polonia e abbiamo aderito per la prima volta alla valutazione CDP (Carbon Disclosure Project). Nel 2018 abbiamo anche iniziato a utilizzare bags da consegna costituite all'80% di plastica riciclata post-consumo, certificate Blauer Engel. Per post-consumo intendiamo tutti quei materiali che provengono da un prodotto finito che è stato >

I "NUMERI" DELL'AZIENDA

Nei primi nove mesi del 2018, i ricavi di Zalando sono cresciuti del 18,1% a 3,7 miliardi di euro. L'azienda annovera oltre 25 milioni di clienti attivi e oltre 80 milioni di ordini. Conta su oltre 15 mila dipendenti, dei quali più di seimila a Berlino. Nel settore fashion offre oltre 300 mila articoli, quasi duemila brand e oltre 750 Zalando stylists. Il settore Tech, dove lavorano più di duemila dipendenti, è strutturato su un quartier generale sito a Berlino, su quattro hub (Dortmund, Dublino, Helsinki, Lisbona), su due tech offices (Erfurt e Mönchengladbach) e su un AdTech lab posto ad Amburgo. L'azienda utilizza in Europa otto centri logistici: Brieselang, Erfurt, Mönchengladbach, Lahr, Milano (Stradella), Parigi (Moissy-Cramayel), Stettino (Gryfino), Brunn (Stoccolma). Altri tre sono in costruzione: a Lodz e Olstyn, entrambi in Polonia, e a Nogarole Rocca, Verona.

LA COLLABORAZIONE CON I PARTNER

Lorenzo Pretti ci ha anche illustrato nel corso dell'intervista quanto l'azienda propone e fa in favore dei partner commerciali. Di seguito alcuni servizi che Zalando offre:

Partner Program (lanciato nel 2014 in Italia): i nostri brand partner sono in grado di integrare il loro stock direttamente all'interno del fashion store di Zalando. Il conseguente assortimento più ampio e la più elevata disponibilità degli articoli aumenta e migliora l'esperienza d'acquisto dei nostri clienti, mentre i brand mantengono il controllo sull'assortimento, sui prezzi e sulla propria immagine. Al momento il 10% delle nostre vendite deriva dal Partner Program e l'obiettivo che ci poniamo è quello di raggiungere il 20-30% entro il 2020.

Connected Retail: aiutiamo i brand a evolvere da negozi tradizionali o con business di modeste dimensioni ad attori multicanali collegando il loro stock offline a Zalando. Al momento abbiamo oltre 700 negozi connessi alla nostra piattaforma.

ZMS (Zalando Marketing Services): offriamo servizi di marketing ai nostri brand partner sulle nostre piattaforme esterne (3rd party sides). Il range dei servizi, da considerarsi un servizio marketing a 360°, include media solutions, creazione di contenuti, consumer insights e influencer marketing così come consulenza strategica.

ZFS (Zalando Fulfillment Solutions): è il servizio volto a rendere il nostro Partner Program ancora più di successo e che permette ai brand di accedere all'infrastruttura logistica e al know-how di Zalando. Ci occupiamo dell'intera catena logistica gestendo gli ordini dei partner, dalle spedizioni alle soluzioni di reso. Aiutiamo i brand a risolvere le sfide della complessità logistica come gli alti costi di spedizione e li aiutiamo a soddisfare gli elevati standard di mercato e le aspettative dei clienti.

Zalon: disponibile in sei mercati, è il servizio di personal stylist di Zalando grazie al quale oltre 750 stylist creano look personalizzati utilizzando i prodotti del fashion store. "Zalon è l'esempio perfetto della strategia di piattaforma di Zalando: unire la moda, gli stylist e i clienti attraverso tecnologia e convenience", sottolinea Pretti.



In Italia, la Zalando opera con la piattaforma logistica di Stradella (nella foto), vicino Milano, che è stato ampliato fino a 40 mila metri quadri. E' in costruzione anche un impianto di 130 mila mq vicino Verona

PER ZALANDO LA REVERSE LOGISTICS GIOCA UN RUOLO DETERMINANTE: COSA FATE PER CONTENERE L'IMPATTO AMBIENTALE DI QUESTO

TIPO DI ATTIVITÀ?

Il nostro obiettivo è quello di rendere l'esperienza dello shopping il più piacevole possibile per i nostri clienti e di portare i camerini in cui si provano gli abiti a casa degli oltre 25 milioni di clienti attivi in 17 mercati europei. Al tempo stesso, ci impegniamo a far crescere il nostro business in modo responsabile riducendo l'impatto ambientale. Siamo focalizzati nel presentare gli articoli ai clienti in modo tale da evitare resi dovuti a taglie non adeguate. La presentazione degli articoli in modo coerente è già stato un impor-

tante passo e ora stiamo utilizzando il machine learning per presentare indicazioni sulle taglie ancora più accurate. Le informazioni sui resi dovuti alle taglie e il feedback dei nostri modelli ci aiutano in questo senso. Anche la sostenibilità nella gestione dei resi è un aspetto importante per noi: stiamo costantemente migliorando il processo dei resi al fine di minimizzare le emissioni di CO2. Una delle iniziative che stiamo testando al momento nella pagina dei resi sul nostro shop online è il raggruppamento di diversi articoli in un unico pacco di reso, così che i clienti possano restituire gli articoli provenienti da ordini multipli in un unico pacco. Approssimativamente sono state risparmiate 90 mila spedizioni da quando questa funzionalità è stata sviluppata nel luglio 2018. ■

acquistato e utilizzato dal consumatore. Uno dei principali vantaggi ambientali derivanti da ciò è che impedisce che molti materiali finiscano nelle discariche. In aggiunta, paragonata ai materiali "vergini" delle altre borse, l'utilizzo dei materiali riciclati post-consumo permette di risparmiare fino al 40% delle emissioni di CO2 per chilogrammo di prodotto. Anche le polybags (le buste trasparenti che proteggono gli articoli che vendiamo) sono anch'esse un aspetto a cui pensiamo con attenzione, testando al momento materiali più sostenibili.



Dal 1930, uomini che lavorano.

OTTIME POSIZIONI

in prossimità
di importanti
assi viari

VENDESI·AFFITTASI
immobili e aree
dove realizzare
o ampliare
la vostra
attività
logistica.

*Operiamo nel mercato come
property & development company
a 360°.*

*Garantiamo un servizio completo
con la formula "chiavi in mano".*

Siamo presenti in

Emilia Romagna
Friuli Venezia Giulia
Lombardia
Toscana
Veneto

Lefim

Promotion Real Estate Development

0422.299311

info@lefim.it

Realizziamo immobili ad hoc,
anche nelle aree
di vostra proprietà.

Basso Cav. Angelo
COSTRUZIONI GENERALI
Industrialized Building Infrastructures

0422.999311
info@costruzionigeneralibasso.it
www.costruzionigeneralibasso.it

GREEN

2^a EDIZIONE

Maggiore proiezione internazionale
Più spazi espositivi
Incontri ravvicinati con l'impresa

LOGISTICS EXPO

SALONE INTERNAZIONALE DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE



Green Logistics Expo è un evento internazionale di **business, marketing, cultura, approfondimento, esposizione** e **confronto** sui temi più avanzati della **catena logistica** e sulle sue interazioni con la **sostenibilità ambientale, economica e sociale**.

Una fiera B2B con i leader dell'**intermodalità ferroviaria** e del **trasporto merci**, della **logistica per l'industria** e della **portualità**, dell'**e-commerce** e dei servizi per la **città del domani**. Un **Salone** a supporto dell'**economia**, dello **sviluppo**, della **qualità della vita**.

FIERA DI PADOVA

**18-19-20
MARZO 2020**

www.greenlogisticsexpo.com

**DOVE SI INCONTRANO
EFFICIENZA E AMBIENTE**

Con il patrocinio di



In collaborazione con



Media partner

