

€ **EUROMERCI**

IL MENSILE DELLA LOGISTICA



MIRCO ZAULI

Procurement Manager Gruppo Olitalia

“Abbiamo cambiato il noleggio pallet con il sistema di **NoIPal basato su **EPAL**: minori costi, flessibilità e chiarezza documentale”**

Sviluppo cargo ferroviario: non basta investire sui binari

EDITORIALE

**PROGETTI E REALTA':
RISCHIO DICOTOMIA**

ENERGIA

**TRANSIZIONE IN MANO
DELLA BUROCRAZIA?**

TRASPORTO AEREO

**LA "LUNGA" STORIA
DI MALPENSA CARGO**



IN COLLABORAZIONE CON



ENGEL & VÖLKERS
COMMERCIAL

ORGANIZZA

La logistica come valore aggiunto per il territorio: costruire immobili funzionali nel rispetto dell'ecosistema e della realtà urbana. Opinioni e strategie a confronto



8 Aprile 2022 - ore 10,00-13,00

EVENTO GRATUITO ONLINE

Obbligo di registrazione al seguente indirizzo:

<https://culturaeformazione.assologistica.it/iscrizioni-seminari.html>

Il link per accedere alla trasmissione online del corso sarà fornito il giorno prima dell'evento

Info: Segreteria di Assologistica Cultura e Formazione - Tel. 02 6691 567 - Email: culturaformazione@assologistica.it

PROGETTI E REALTA': RISCHIO DICOTOMIA

La burocrazia è in grado di rispettare i tempi?

IN QUESTO NUMERO DI EUROMERCATI, RIPORTIAMO DUE ESEMPI DELLE TEMPISTICHE CHE IL NOSTRO PAESE E' USATO IMPIEGARE QUANDO SI PARLA DI "PROGETTI": IL PRIMO, NEL SERVIZIO DI PAGINA 44, NELLE PAROLE DI ALESSANDRO PANARO, CHE RICORDA LA TRASFORMAZIONE DEI PROGETTI INCLUSI NEL PROGRAMMA EUROPEO 2014-2020: "ALL'8 AGOSTO 2021, DOPO QUASI OTTO ANNI, SOLO IL 2% E' STATO CONCLUSO, L'88% E' IN CORSO, IL 10% NON E' STATO ASSEGNATO"; IL SECONDO, A PAGINA 48, NELLE PAROLE DEL CEO DELL'IMPRESA ENERGETICA AGSM AIM, STEFANO QUAGLINO: "PER VEDERE APPROVATO UN PROGETTO PER UN IMPIANTO EOLICO ABBIAMO IMPIEGATO CINQUE ANNI, AFFRONTATO OTTO SEDUTE PUBBLICHE, ABBIAMO SENTITO 110 INTERVENTI DI VARI COMITATI, CON 350 RICHIESTE, TRA LE PIU' STRANE, DI INTEGRAZIONE, UNA CONFERENZA DEI SERVIZI CON LA PARTECIPAZIONE DI 52 ENTI, 26 DEI QUALI CON DIRITTO DI VETO; POI C'E' STATA LA SOPRAINTENDENZA, CHE AVREBBE POTUTO BLOCCARE TUTTO". I LETTORI CI SCUSERANNO PER LA NOSTRA INSISTENZA, MA A QUESTI ESEMPI AGGIUNGEREMMO ANCHE QUELLO CHE RIGUARDA LE NOSTRE FAMOSE ZONE ECONOMICHE SPECIALI: VARATE NEL 2017 E POI LASCIATE PIU' O MENO AL LORO DESTINO. SIAMO NEL 2022: QUATTRO, CINQUE ANNI SPRECATI. IN QUESTO STESSO LASSO DI TEMPO, IN MAROCCO, IL PORTO DI TANGERMED, INAUGURATO NEL LUGLIO DEL 2007, HA PORTATO, APPUNTO NEL 2012, IL SUO TRAFFICO DA ZERO A 2,5 MILIONI DI TEU, PER NON PARLARE DEL GRANDE SUCCESSO DELLA SUA ZONA FRANCA, DIVENTATA UN VERO PROPRIO GRANDE HUB INDUSTRIALE-COMMERCIALE CHE GUARDA ALL'EUROPA. ADESSO DOBBIAMO "METTERE A TERRA", COME OGGI SI USA DIRE, E CON TEMPO STRETTI, UNA MAREA DI PROGETTI, LICENZIATI A LIVELLO POLITICO, COLLEGATI AI FINANZIAMENTI EUROPEI DEL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA. PER AVERE TALI FINANZIAMENTI, INOLTRE, DOVREMMO VARARE ALCUNE RIFORME CHE NON SIAMO STATI IN GRADO DI FARE IN DECENNI, AD ESEMPIO QUELLE DELLA GIUSTIZIA O DEL FISCO. PER QUANTO RIGUARDA LA REALIZZAZIONE DI TALI PROGETTI, SE NON SI INTERVIENE Celermente e pesantemente sulla "CATENA" BUROCRATICA DEL PAESE, PARTENDO DAL LIVELLO CENTRALE FINO A QUELLI TERRITORIALI, IN OGNI ANGOLO DEL PAESE, SNELLENDO PROCEDURE E POTENZIANDO COMPETENZE, E' COME VOLER INSERIRE UN MOTORE CON LE POTENZIALITA' DI UNA FERRARI DENTRO UNA "PANDA". E' PENSABILE CHE UN'OPERAZIONE DEL GENERE FUNZIONI, CHE FINE FA LA POVERA "PANDA"?

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

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

Economia

**BANCA D'ITALIA:
LE PROSPETTIVE 2022**

10

Attualità

**A DUBAI, IL CANALE DI SUEZ HA PRESENTATO
STRATEGIE E PROGRAMMI DI CRESCITA**

14

Cover

**OLITALIA CAMBIA PALLET POOLER
E SI AFFIDA A NOLPAL**

36

Portualità

**PIANO MARSHALL DEI PORTI
COSA SERVE PER CONCRETIZZARLO**

40

Immobiliare

**PROLOGIS RENDE LE STRUTTURE
LOGISTICHE A MISURA D'UOMO**

42

Infrastrutture ferroviarie

**NON BASTA
INVESTIRE SUI BINARI**

44

Primo Piano: Utilities

**IL FUTURO DELLA TRANSIZIONE ENERGETICA
NELLE MANI DELLA BUROCRAZIA?**

48

Trasporto aereo

**LA LUNGA STORIA DI MALPENSA CARGO:
UNA CORSA PIENA DI OSTACOLI**

51

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

12

DALLE AZIENDE

18



La Banca d'Italia prevede per la nostra economia, quest'anno, un aumento del 3,8%. Molto dipenderà, però, anche dall'andamento dei consumi delle famiglie, previsti in crescita del 4,4%, oltre che dal caro energia (il servizio a pag. 10)



La Commissione intergovernativa Italia-Francia, riunitasi recentemente a Torino, ha preso importanti decisioni sulla realizzazione della nuova linea Torino-Lione, stabilendo il termine dei lavori per il 2031 (il servizio a pag. 46)



BONUS PUBBLICITÀ AL 50% SULL'INTERO INVESTIMENTO DELL'ANNO 2022

Il governo ha confermato anche per il 2022 il **"Bonus Pubblicità"** a favore delle imprese che acquistano spazi pubblicitari sulla carta stampata e online. E' infatti prevista la possibilità di recuperare il 50% dell'investimento annuale attraverso lo strumento del credito d'imposta.

La domanda deve essere inoltrata dal **1 marzo al 31 marzo** 2022 attraverso i servizi telematici dell'Agenzia delle Entrate, dove sono disponibili moduli e informazioni.

EUROMERCI ED EUROMERCI.IT rientrano a pieno titolo tra i mezzi di comunicazione che permettono di ottenere gli sgravi fiscali.

Il BONUS PUBBLICITÀ è una grande opportunità per fare comunicazione e promuovere la vostra attività, recuperando il 50% dell'investimento.

Non esitate a contattarci per maggiori informazioni e per conoscere le iniziative di **EUROMERCI** per i prossimi mesi.

Per la vostra Pubblicità e/o Comunicazioni via Dem o Banner



EUROMERCI, mensile e web magazine specializzato in Logistica, Supply Chain Management e Trasporti

Pubblicità: RANCATI ADVERTISING srl • Tel. 02 70300088

Risultati del 2021 a rischio

La produzione industriale, secondo l'Istat, nel corso del 2021, ha registrato, rispetto al 2020, un aumento dell'11,8%, contro una flessione dell'11,4% segnata nel 2020 sul 2019. Si è quindi recuperato il livello ante crisi pandemica. La crescita annua è stata diffusa a tutti i principali raggruppamenti

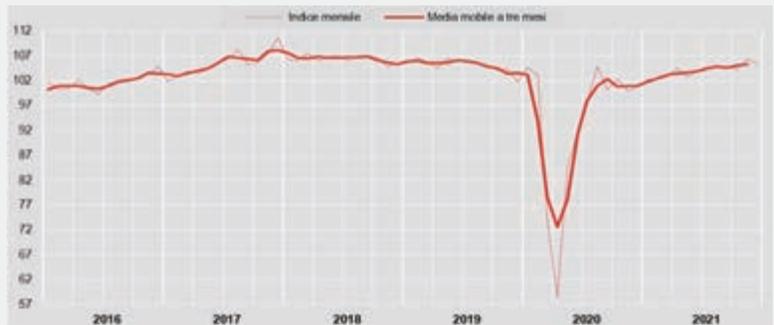


di industrie ed è più marcata per i beni intermedi e i beni strumentali. L'Istat nota, però, che "considerando l'evoluzione congiunturale del 2021, si sono registrati aumenti dell'indice complessivo in tutti e quattro i trimestri, sebbene in progressivo rallentamento nel corso dell'anno". Un rallentamento, dell'1%, che si è registrato anche a dicembre sul mese precedente, mentre complessivamente nel trimestre ottobre-dicembre, sui tre mesi precedenti, si è registrata una lieve crescita dello 0,5%. In termini tendenziali, corretto per gli effetti di calendario, l'aumento della produzione industriale registrato a dicembre 2021 è stato del 4,4%, con rilevanti incrementi per beni di consumo (più 10,4%), energia (più 8,9%), mentre più contenuto è stato l'aumento per beni intermedi (più 2,1%) e beni strumentali (più 0,3%). Due settori hanno in particolare segnato incrementi rilevanti: i prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici con una crescita del 25,4% e quelli del legno, della carta e della stampa con un più 18,7%. La >

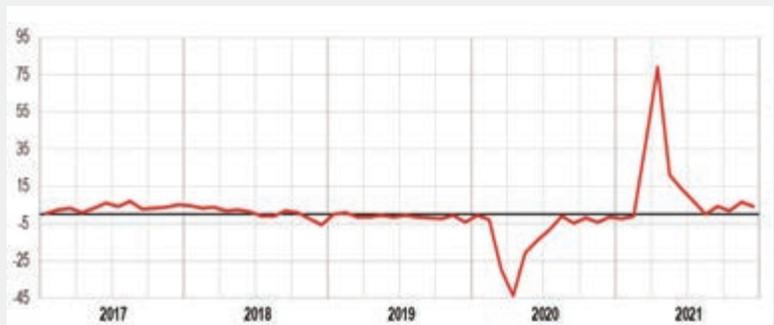
Produzione industriale

Fonte: ISTAT

(genn. 2016-dic. 2021, indice destagionalizzato e media mobile a 3 mesi, base 2015=100)



(genn. 2017-dic. 2021, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Prodotto interno lordo

Fonte: ISTAT

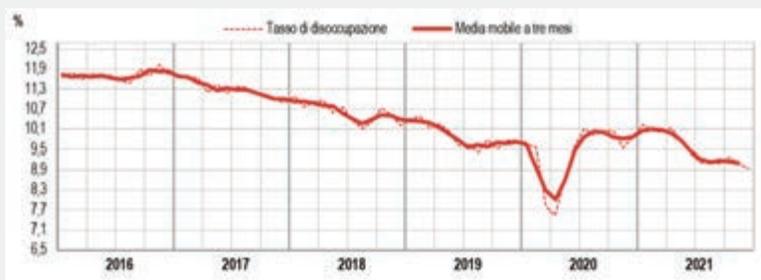
(I trim. 2014-IV trim. 2021, stima, variazioni % congiunturali e tendenziali, anno riferimento 2015)



Tasso di disoccupazione

Fonte: ISTAT

(genn. 2016-dic. 2021, variazioni %)

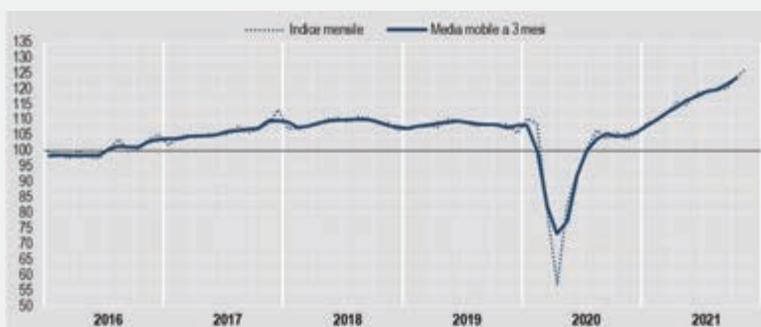


metallurgia e la fabbricazione di prodotti in metallo hanno invece registrato una flessione del 3,4%. Un andamento positivo si è anche avuto per quanto riguarda il fatturato dell'industria: a novembre 2021, l'Istat stima che, al netto dei fattori stagionali, sia cresciuto del 2,4% rispetto a ottobre con un andamento positivo sia sul mercato interno (più 2,2%) sia su quello estero (più 2,7%). Nella media del trimestre settembre-novembre l'indice complessivo ha registrato un incremento del 3,5% rispetto ai tre mesi precedenti (più 4,7% sul mercato interno e più 1,5% su quello estero). Con riferimento ai raggruppamenti di industrie, a novembre gli indici hanno segnato un aumento congiunturale per tutti i principali settori: l'energia (più 4,0%), i beni intermedi (più 3,1%), i beni di consumo (più 2,4%) e i beni strumentali (più 1,1%). Corretto per gli effetti di calendario, il fatturato totale è cresciuto in termini tendenziali del 22,2%. Per quanto riguarda i raggruppamenti principali di industrie, si sono registrati incrementi tendenziali molto marcati per l'energia (più 81,0%) e i beni intermedi (più 30,7%).

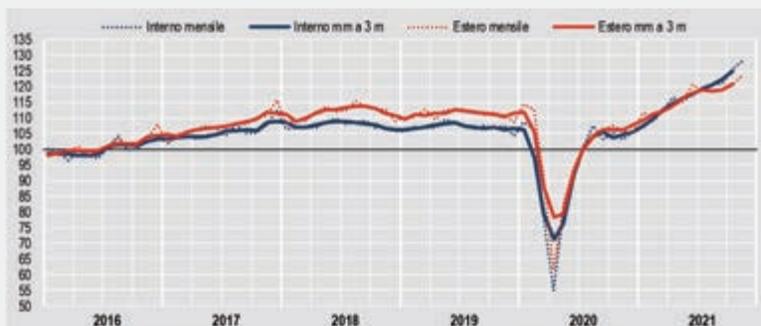
Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

((genn. 2016-dic. 2021, indice destagionalizzato e media mobile a 3 mesi, base 2015=100))



(interno ed estero, genn. 2016-dic. 2021, indici destagionalizzati e medie mobili a 3 mesi, base 2015=100)

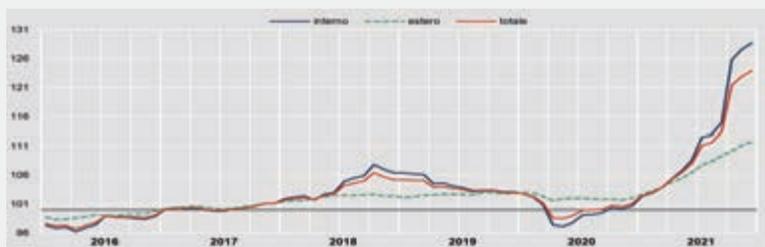


Questi andamenti hanno contribuito, nel quarto trimestre del 2021, a una crescita del Prodotto interno lordo espresso in valori concatenati con anno di riferimento 2015, corretto per gli effetti di calendario e destagionalizzato, dello 0,6% rispetto al trimestre precedente e del 6,4% in termini tendenziali. Questa variazione congiunturale è la sintesi di una diminuzione del valore aggiunto nel comparto >

Prezzi alla produzione industriale

Fonte: ISTAT

(genn. 2016-dic. 2021, indici per mercato di riferimento, base 2015=100)

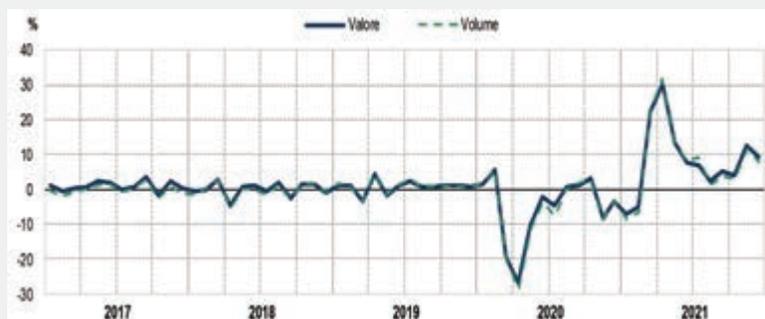


dell'agricoltura, silvicoltura e pesca e di un aumento sia in quello dell'industria sia in quello dei servizi. Dal lato della domanda, vi è un contributo positivo della componente nazionale (al lordo delle scorte) e un apporto negativo della componente estera netta. Nel corso del 2021, è cresciuta anche l'occupazione: rispetto a gennaio, in dicembre, il numero di occupati è infatti aumentato di oltre 650 mila unità e il tasso di occupazione è più elevato di 2,2 punti percentuali. Rispetto al periodo pre-pandemia (febbraio 2020), il tasso di occupazione è tornato allo stesso livello (59,0%) mentre il tasso

Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

(genn. 2017-dic. 2021, variazioni % tendenziali, base 2015=100)

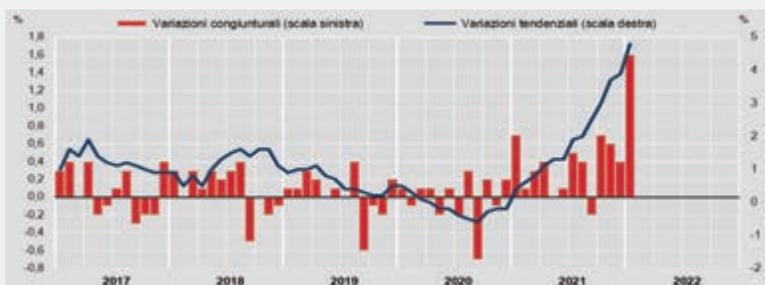


di disoccupazione, al 9,0%, è ancora inferiore di 0,6 punti e quello di inattività è salito dal 34,6% al 35,1%. In particolare, a dicembre 2021, si è registrata una stabilità dell'occupazione che è stata una sintesi della crescita del numero di occupati tra le donne, i dipendenti a termine e le persone con meno di 50 anni d'età e del calo tra gli uomini, gli autonomi e gli ultra 50enni. Il 2021, quindi, ha prodotto risultati positivi, oltre le attese, ma ha anche dato il via all'escalation dei costi di produzione all'industria: a dicembre, tali prezzi sono aumentati dello 0,8% su base mensile e di ben il 22,6% su base annua. Anche al netto del comparto energetico, i prezzi sono cresciuti dello 0,5% in termini congiunturali e del 9,6% in termini tendenziali. Anche i prezzi al consumo sono in forte salita: più 4,8% su base annua a gennaio 2022. ■

Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

(genn. 2017-genn. 2022, indice NIC*, variazioni % congiunturali e tendenziali, base 2015=100)



*NIC= indice prezzi al consumo per la collettività nazionale

LES ECHOS

L'industria francese chiede cospicui tagli alle tasse

France Industrie, la confederazione, fondata nel 2018, che raggruppa 48 presidenti di grande imprese pubbliche e private e 29 federazioni settoriali dell'industria d'oltralpe, ha chiesto al governo una nuova "offerta shock": una riduzione delle tasse sulla produzione di 35 miliardi di euro, che preve-



Veduta di Parigi

da una prima tappa a breve scadenza di 17 miliardi. Una cifra che andrebbe ad aggiungersi ai 10 miliardi di euro già stanziati dal governo nell'estate del 2020, in un momento cruciale della pandemia. L'organizzazione, diretta da Alexander Saubot ha chiesto anche la creazione di un "grande" ministero dell'Industria, che dovrebbe occuparsi anche delle tematiche dell'energia. La richiesta mira a una "reindustrializzazione del paese". Un tema che trova ampio consenso nella classe politica, ma che non ha molto spazio nell'attuale campagna elettorale per le presidenziali. Per questo motivo e per sollecitare i candidati alla presidenza a occuparsi dell'industria, la confederazione degli industriali ha lanciato l'allarme avanzando questa proposta shock al governo, pur sapendo che la situazione finanziaria e di bilancio è in difficoltà a causa della crisi sanitaria. "Siamo in un momento chiave e il prossimo quinquennio sarà decisivo per l'industria francese. Siamo convinti che occorra mettere in moto velocemente una nuova dinamica, anche se c'è qualcuno che pensa non sia necessario e che sia possibile continuare con gli andamenti attuali", ha sottolineato Saubot, che ha aggiunto: "La crescita delle tasse e di spese aggiuntive sono state la principale ragione della deindustrializzazione della Francia che abbiamo vissuto negli ultimi trent'anni". Quest'ultima affermazione va giudicata come una risposta al ministro dell'Economia Bruno Le Maire, che aveva recentemente addossato agli operatori le principali responsabilità della parabola discendente vissuta dall'industria francese a partire dagli anni '90, sottolineando in particolare che tale parabola "se è avvenuta, non è

stato per un'espressa volontà degli industriali, ma è stata semplicemente il risultato di una volontà di sopravvivenza".

La priorità, ha sottolineato France Industrie, è di agire sulle tasse che hanno maggior impatto sull'industria, ossia sulla C3S, destinata alla contribuzione sociale di solidarietà verso le società, la CVAE e la CFE che sono imposte locali sul valore aggiunto delle imprese. Questa azione dovrebbe rappresentare una prima fase, per un valore di 17 miliardi di euro. "In seguito, aprendo una seconda fase - ha sottolineato Saubot - avremo un po' di tempo per capire se sarà necessario agire ancora sulle imposte che gravano sulla produzione o sull'abbassamento degli oneri e dei contributi sociali". Su questa stessa linea si sta muovendo anche l'Uimm, l'Unione delle industrie e dei mestieri della metallurgia. Saubot si è dimostrato molto prudente rispondendo alla domanda se la richiesta sulle tasse di France Industrie fosse compatibile con la proposta di Valérie Pécresse, candidata gollista all'Eliseo, di condizionare la questione fiscale alla crescita dei salari per mirare all'obiettivo di un loro aumento del 10% nei prossimi quattro anni. "Se ci sarà un vero sforzo del governo mirato ad accrescere la competitività dell'industria, tutti ne trarranno vantaggi, anche facilmente misurabili", ha detto in proposito Saubot. Inoltre, France Industrie, come la Uimm e il Medef, la Confindustria francese, ha fatto proposte per accompagnare



Parigi, scorcio del palazzo del Senato

la transizione ecologica: "Il nostro paese ha bisogno di investire in ricerca & sviluppo, tra gli strumenti più efficaci c'è il credito d'imposta che va tutelato", ha sottolineato il vice presidente Patrice Caine, che si è anche appellato alla stabilizzazione di alcuni incentivi previsti dal piano per favorire la decarbonizzazione dell'industria. Infine, la confederazione si è impegnata per la nascita, come accennato in precedenza, di un "grande" ministero dell'Industria, che dovrebbe comprendere nella sua sfera di interessi sia la ricerca tecnologica sia, soprattutto, l'energia, sottraendola al ministero dell'Ecologia. "Lasciare la politica ecologica e quella energetica dentro lo stesso ministero rischia, come è avvenuto, di creare arbitri e conflitti di interesse", ha detto Caine. ■

Mezzogiorno: bene il 2021 e un 2022 pieno di incognite

Costi dell'energia e crescita dell'inflazione: i due ostacoli allo sviluppo. Fondamentale sarà utilizzare al meglio i fondi sia del Pnrr sia quelli complementari e accelerare sulle risorse europee già da tempo disponibili.

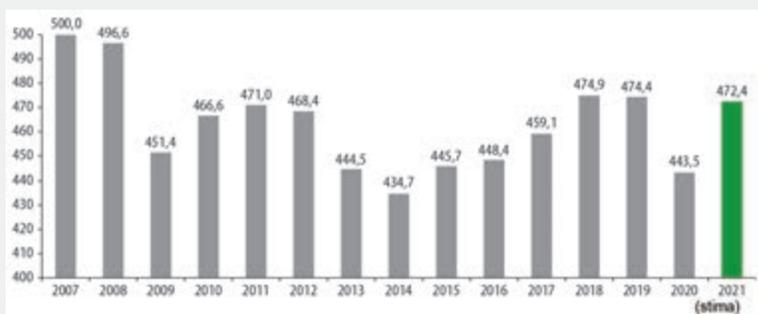
di **Carlo Sestieri**

Un'analisi condotta dall'Area coesione territoriale e infrastrutture della Confindustria e dal centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno sull'economia meridionale del 2021 sottolinea che "il Sud ha resistito all'impatto socioeconomico della pandemia e sembra aver ripreso un sentiero di crescita sostenuta". Il primo, importante, segnale positivo arriva dall'Indice sintetico dell'economia meridionale, che torna a salire dopo la brusca frenata del 2020, recuperando quasi del tutto i valori del 2019. Infatti, gli investimenti e le nuove imprese hanno superato il dato registrato prima della pandemia, ponendo in evidenza una vitalità imprenditoriale che ha saputo reagire alla crisi. Le previsioni sul Pil confermano un andamento sostenuto del Pil meridionale per il 2021 pari a più 5%, a fronte del più 6,4% a livello nazionale e del più 6,8% al centro-nord. Anche l'export meridionale nei primi nove mesi del 2021 è tornato a crescere, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, registrando più 16,6%, rispetto a più 20,2% del centro-nord. "Sono le esportazioni - sottolinea l'analisi Confindustria-SRM -, nel complesso, a trainare la ripresa economica in atto anche nel Mezzogiorno, con uno slancio complessivamente meno rilevante ma più significativo in alcuni settori rispetto al centro-nord". Il clima di fiducia delle imprese manifatturiere

Sud: le principali variabili economiche

Fonte: SRM

(2007-2021, andamento dell'indice sintetico*, stima per il 2021)

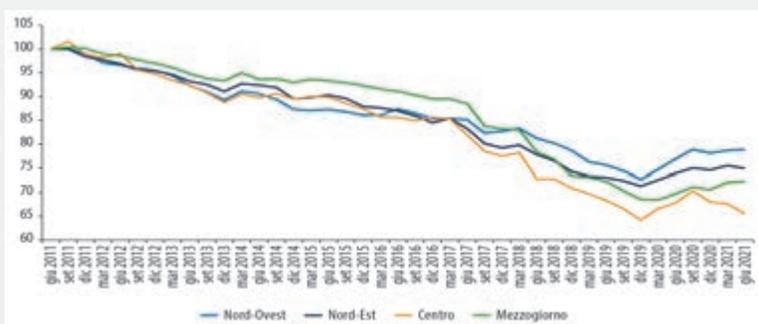


*È un indice composto calcolato come somma dei valori indicizzati al 2007 (anno base=500) di alcune importanti variabili macroeconomiche: Pil, investimenti fissi lordi, imprese attive, export, occupazione

Credito bancario alle imprese

Fonte: SRM

(2011-2021, dati trimestrali, numeri indice 30 giugno 2011=100)



presenta una tendenza crescente da metà 2020, anche se fortemente discontinua poiché sconta l'incertezza

causata dalla pandemia, in modo ancora più accentuato tra le imprese meridionali. Continuano a crescere, inve-

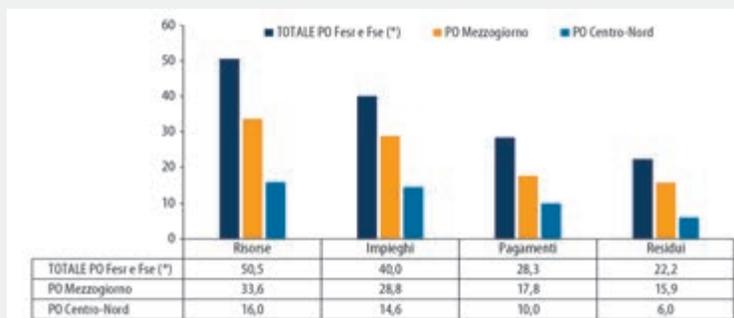
I FONDI EUROPEI 2014-2020

La situazione italiana dell'impiego dei fondi europei programmati nel settennio 2014-2020 non è particolarmente positiva. Infatti, al 31 agosto 2021, i dati sull'attuazione dei programmi 2014-2020 finanziati dal Fondo europeo di sviluppo regionale-FESR e dal Fondo sociale europeo-FSE fotografano, come sottolinea SRM, una situazione in cui dei 50,5 miliardi di euro stanziati risultano impegnati e pagati rispettivamente l'87,1% e il 56%, con un residuo di risorse ancora da spendere pari al 44% (22,2 miliardi). Rispetto a un anno fa, gli indici di attuazione dei programmi riferiti alle due macro-aree mostrano un rallentamento: per quelli del Mezzogiorno, dei 33,6 miliardi di euro stanziati, risulta impegnato l'85,7% (28,8 miliardi) e pagato il 52,8% (14,6 miliardi), con 15,9 miliardi di risorse ancora da spendere (47,2%); per quelli del centro-nord, a fronte di una spesa prevista di

I programmi operativi 2014-2020

Fonte: SRM

(la situazione della realizzazione dei fondi europei al 31 agosto 2021)



16 miliardi di euro, risulta impegnato il 91,2% (14,6 miliardi) e pagato il 62,4% (10 miliardi), con risorse ancora da spendere per 6 miliardi (37,6%). L'avanzamento complessivo dei Piani operativi regionali-POR, le cui risorse ammontano a 32,7 miliardi, registra impegni pari all'86,3% (28,2 miliardi) e pagamenti al 56,7% (18,6 miliardi), con risorse ancora da spendere per 14,2 miliardi. I POR del

Mezzogiorno, con risorse per 19,5 miliardi di euro, hanno impegnato l'81,8% (16 miliardi) e pagato il 52,1% (10,2 miliardi), con un residuo ancora da spendere di 9,4 miliardi (47,9%). I Piani del centro-nord, con 13,2 miliardi di risorse, hanno impegnato il 93% (12,3 miliardi) e pagato il 63,6% (8,4 miliardi), con risorse ancora da spendere pari a 4,8 miliardi (36,4%).



Il Mezzogiorno, nel terzo trimestre del 2021, ha esportato prodotti alimentari e bevande per 4,8 miliardi di euro, con una crescita del 4,7% sullo stesso periodo del 2020

ce, le imprese attive, che nel terzo trimestre 2021 aumentano complessivamente di poco nel Mezzogiorno (più

quindi circa 21 mila nuove imprese di capitali. Questi dati incoraggianti, dati 2021, sulle capacità di reazione

1,6%) rispetto al 2020, ma comunque in misura superiore rispetto al centro-nord e al paese. Le imprese di capitali al Sud sono ormai più di 370 mila, con una crescita del 5,9% rispetto al terzo trimestre del 2020,

dell'economia meridionale di fronte alla pandemia sono attesi ora alla prova delle attuali criticità: rialzo dei prezzi alla produzione e forti aumenti del costo dell'energia. Molto importanti saranno sia la capacità di tradurre in realtà concrete i progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza, che ha destinato importanti risorse al Meridione, sia di accelerare la spesa delle risorse già da tempo disponibili, come quella dei Fondi strutturali 2014-2020, ancora in ritardo, seppur con cifre diverse, sia nel Mezzogiorno che nel centro-nord, e quella del Fondo sviluppo e coesione, che conferma il sensibile ritardo attuativo che strutturalmente caratterizza i suoi molteplici impieghi.

Le prospettive 2022

La Banca d'Italia ha aggiornato le previsioni sull'andamento della nostra economia per l'anno in corso: il Pil è previsto in crescita del 3,8%.

di **Carlotta Valeri**

La Banca d'Italia, a gennaio, ha aggiornato le previsioni sull'andamento dell'economia italiana nel corso di quest'anno. Alla base delle previsioni vi è l'ipotesi, resa credibile dagli ultimi dati, che i nuovi contagi, anche della variante Omicron, raggiungano un picco nei primi mesi dell'anno, senza tradursi in un inasprimento delle misure di contenimento, ma con riflessi negativi nel breve termine sulla mobilità e sui comportamenti di consumo. "La diffusione dell'epidemia si attenuerebbe dalla primavera, grazie anche all'ulteriore progresso della campagna vaccinale", sottolinea il documento della Banca d'Italia. Lo scenario descritto presuppone, inoltre, visti anche gli ultimi atteggiamenti della Federal Reserve negli Stati Uniti e della Bce in Europa, che le condizioni monetarie e finanziarie rimangano favorevoli, nonostante un lieve aumento dei tassi di interesse nominali nell'orizzonte di previsione. Sulla base delle attese desumibili dalle quotazioni di mercato nei dieci giorni terminanti il 17 gennaio, i rendimenti dei titoli di Stato decennali italiani risalirebbero dall'1,4 per cento nella media dell'anno in corso all'1,9 nel 2024. Le condizioni di offerta del credito si manterrebbero nel complesso distese: il costo del credito alle imprese si collocherebbe all'1,4 per cento nel 2022 e aumenterebbe nel successivo biennio, pur rimanendo su livelli contenuti nel confronto storico. Le proiezioni si basano infine sull'ipotesi di una prosecuzione della ripresa del commercio mondiale, dopo un temporaneo indebolimento dovuto



Quest'anno, i consumi delle famiglie sono previsti in aumento del 4,4% sul 2021 e del 2,5% e dell'1,7% rispettivamente nel 2023 e 2024

alle tensioni nelle catene globali del valore, i cui effetti verrebbero meno nel corso di quest'anno. Dopo il marcato rimbalzo del 2021, la domanda estera dell'Italia, ponderata per i mercati di destinazione, crescerebbe del 4,5 per cento all'anno in media nel triennio 2022-24.

Sulla base di tali ipotesi, la Banca d'Italia prevede che, dopo l'indebolimento della crescita nell'ultima parte dello scorso anno che si potrebbe protrarre nei primi mesi di quello in corso, il Prodotto interno lordo dovrebbe tornare a espandersi in misura sostenuta dalla primavera, in concomitanza con l'ipotizzato miglioramento del quadro sanitario, recuperando i livelli pre-pandemici intorno alla metà del 2022. L'espansione dell'attività do-

vrebbe proseguire poi a ritmi robusti, seppure meno intensi rispetto a quelli che hanno caratterizzato il netto recupero seguito alle riaperture nella parte centrale del 2021. In media d'anno il Pil aumenterebbe del 3,8 per cento nel 2022, del 2,5 nel 2023 e dell'1,7 nel 2024. Queste previsioni considerano che un sostegno considerevole alla crescita dovrebbe derivare dalle misure di stimolo finanziate con il bilancio nazionale e i fondi europei, in particolare quelle delineate nel Piano di ripresa e resilienza-Pnrr. Nelle proiezioni il complesso delle misure introdotte nel 2021 e programmate per i prossimi anni, incluse le risorse della manovra per il triennio 2022-24, dovrebbero sostenere l'attività economica per circa 5 punti percentuali cumulati nel quadriennio 2021-24. Poco meno della

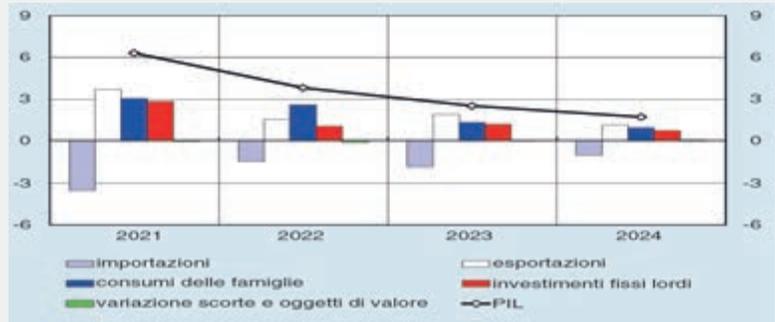
metà di questo effetto sarebbe attribuibile agli interventi del Pnrr, nel presupposto che siano realizzati con efficacia e senza significativi ritardi.

Nel triennio 2022-24 proseguirebbe l'espansione dell'occupazione, che alla fine dell'anno in corso tornerebbe sui valori precedenti la pandemia in termini sia di numero di occupati sia di ore lavorate. Il tasso di disoccupazione scenderebbe dal 9,4 per cento nella media del 2021 all'8,7 nel 2024. La ripresa dei consumi proseguirebbe a un ritmo elevato, ma il recupero dei

Previsioni al 2024

Fonte: Banca d'Italia

(dati annuali, variazioni % e punti %)



Lo scenario macroeconomico

Fonte: Banca d'Italia

(variazioni % sull'anno precedente, salvo diversa indicazione)

VOCI	2021	2022	2023	2024
PIL (1)	6,3	3,8	2,5	1,7
Consumi delle famiglie	5,1	4,4	2,2	1,5
Consumi collettivi	1,2	1,2	0,2	-0,5
Investimenti fissi lordi	15,7	5,3	5,9	3,5
di cui: investimenti in beni strumentali	11,4	7,2	6,9	5,3
Esportazioni totali	12,4	4,8	6,0	3,5
Importazioni totali	12,7	5,1	6,3	3,4
Variazione delle scorte (2)	0,0	-0,1	0,0	0,0
per memoria: PIL (dati grezzi) (3)	6,3	3,7	2,4	1,8
Prezzi (IPCA)	1,9	3,5	1,6	1,7
IPCA al netto dei beni alimentari ed energetici	0,8	1,0	1,4	1,6
Deflatore del PIL	1,1	2,5	1,5	1,8
Occupazione (ore lavorate)	7,0	3,4	1,9	1,4
Occupazione (numero di occupati)	0,5	1,7	0,9	1,0
Tasso di disoccupazione (4)	9,4	9,0	8,9	8,7
Competitività all'export (5)	0,8	2,5	0,0	-0,2
Saldo del conto corrente della bilancia dei pagamenti (6)	3,8	3,1	2,9	2,9

Fonte: elaborazioni su dati Banca d'Italia e Istat.

(1) Per il PIL e le sue componenti: quantità a prezzi concatenati; variazioni stimate sulla base di dati trimestrali destagionalizzati e corretti per il numero di giornate lavorative; (2) Include gli oggetti di valore. Contributi alla crescita del PIL; valori percentuali; (3) Non corretto per le giornate lavorative; (4) Media annua; valori percentuali; (5) Calcolata confrontando il prezzo dei manufatti esteri con il deflatore delle esportazioni italiane di beni (esclusi quelli energetici e agricoli); valori positivi indicano guadagni di competitività; (6) In percentuale del PIL.

livelli pre-pandemici si completerebbe con un ritardo di circa un anno rispetto a quello del prodotto. Nella prima parte del 2022, i consumi sarebbero frenati dal permanere di un atteggiamento di cautela nei comportamenti di spesa, dettato dall'evoluzione della pandemia e dagli effetti del rincaro dei beni energetici, che comprime il potere d'acquisto delle famiglie; tornerebbero a crescere in maniera sostenuta dalla

prossima primavera, grazie al miglioramento del quadro sanitario, all'auspicato graduale rientro dei prezzi dell'energia e alla prosecuzione della ripresa dell'occupazione. In media d'anno, la spesa delle famiglie aumenterebbe del 4,4 per cento nel 2022, per poi rallentare a circa il 2 nel successivo biennio. Il tasso di risparmio, salito al 15,6 per cento nel 2020 (dall'8,0 nel 2019), scenderebbe progressivamente, ri-

portandosi ai valori pre-crisi nel 2024. Per quanto riguarda gli investimenti, la Banca d'Italia prevede che si espandano in media del 5 per cento l'anno dal 2022 al 2024, trainati principalmente dalla componente in macchinari, attrezzature e mezzi di trasporto. Il rapporto tra investimenti totali e Pil salirebbe fino a circa il 21 per cento nel 2024, poco sotto i livelli massimi del 2007. ■

Freni e soles LL dei carri merci: cambiano le regole

L'Ansfisa, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, sulla base delle indicazioni dell'Agenzia europea per le ferrovie, ha emanato nuove procedure per il controllo del rischio di surriscaldamento dei carri merci dotati di soles dei freni denominate LL. Questi freni, a materiale composito, introdotti per abbassare le emissioni acustiche, sono stati causa in Italia e in altri



paesi europei di incidenti e inconvenienti legati, appunto, al surriscaldamento dell'apparato, con il conseguente rischio di incendio o deformazione di parti fondamentali per la stabilità dei convogli. Causa un incidente accorso sulla linea che collega Livorno con il nord del paese, l'Anfisa, dal 9 dicembre scorso, aveva ridotto, tramite una delibera, la velocità dei treni merci a 80 chilometri l'ora e, qualora trasportassero merci pericolose, a 60 chilometri l'ora. Una decisione con gravi ripercussioni sul traffico ferroviario merci e con la conseguenza di riorientare gli operatori verso l'autotrasporto, proprio in un momento in cui l'Unione europea spinge fortemente per diminuire lo shift modale a favore del trasporto su rotaia. Come aveva sottolineato Eugenio Muzio, presidente della commissione Intermodalità di Assologistica, "questa decisione rischia di mettere in ginocchio il sistema ferroviario italiano poiché sconvolge il piano commerciale delle tracce orarie predisposte da Rete ferroviaria italiana". Fortunatamente, l'Agenzia europea per la sicurezza, dopo aver aperto sull'argomento una procedura d'urgenza, mettendo al lavoro una task force di esperti, ha stabilito "misure a breve termine di controllo del rischio inerenti all'esercizio e la manutenzione dei carri" la cui adozione è stata raccomandata in tutti

i paesi europei, Italia compresa. In particolare, sono state individuate misure che intervengono sia sulla frenatura dei convogli sia sul rilevamento dell'eventuale surriscaldamento e deformazione delle ruote. In primis, si è puntato a rafforzare la cooperazione tra gli operatori e a sollevare la soglia di attenzione di tutto il sistema. Gli operatori, pertanto, restano responsabili dell'adozione e dell'attuazione delle misure indicate in conformità alle procedure dei propri sistemi di gestione della sicurezza. I limiti, imposti d'urgenza dall'Ansfisa, possono essere, quindi, superati attuando le disposizioni indicate dall'Agenzia europea. Alle imprese ferroviarie è richiesto di monitorare l'esecuzione delle prove dei freni sui treni dotati di questa tipologia di apparati e di porre attenzione al comportamento dei propri macchinisti in merito al corretto utilizzo dei freni e al rispetto dei limiti di velocità. Mentre ai gestori è richiesto di attuare in tempi tecnici strettamente necessari l'abbassamento delle soglie di allarme dei sistemi tecnologici che rilevano la temperatura dei freni dei convogli portandola a un valore sperimentale di 280° e di predisporre un programma di adeguamento e sostituzione di questi sistemi con altri tecnologicamente più avanzati. Infine, è stato chiesto, in attesa dell'up-grade tecnologico, di intensificare la sorveglianza dei treni con una maggiore dotazione di personale lungo le linee. Tutte misure che sono già entrate in vigore in Italia.

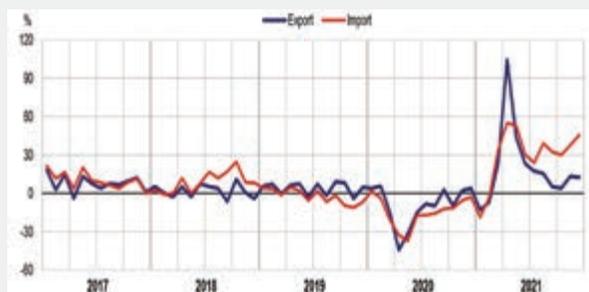
Dicembre 2021: rallenta l'export extra Ue

L'Istat stima che a dicembre 2021 si sia verificato, rispetto al mese precedente, nell'interscambio commerciale con i paesi extra Ue, un calo per le esportazioni del 2,1% e un

Flussi commerciali extra Ue

Fonte: Istat

(genn. 2017-dic. 2021, variazioni % tendenziali)



aumento per le importazioni del 4,3%. Nel trimestre ottobre-dicembre 2021, rispetto al trimestre precedente, l'export è cresciuto complessivamente dello 0,5% con, in particolare, un aumento marcato per energia (più 29,9%) e una diminuzione del 7,1% per i beni strumentali. Nello stesso periodo, l'import ha segnato un rialzo congiunturale del 7,8%, cui hanno contribuito soprattutto gli incrementi degli acquisti di energia (più 23,0%) e di beni di consumo non durevoli (più 12,8%). A dicembre, la flessione dell'export, su base mensile, ha interessato tutti i raggruppamenti principali di industrie, a eccezione di beni di consumo non durevoli (più 5,8%), ed è stata determinata in particolare dal calo delle vendite di energia (meno 27,3). Su base annua, l'export, sempre in dicembre, è cresciuto del 12,6%. L'aumento, diffuso a tutti

i raggruppamenti, è stato particolarmente elevato per l'energia (più 63,9%); anche l'import ha segnato una crescita tendenziale del 45,8%. La stima del saldo commerciale a dicembre 2021 è stata pari a più 4.737 milioni, in calo rispetto a dicembre 2020 (più 7.972). L'avanzo nell'interscambio di prodotti non energetici è diminuito in misura contenuta: da più 9.962 milioni per dicembre 2020 a più 9.291 milioni per dicembre 2021. A dicembre 2021, sono stati rilevati aumenti su base annua dell'export verso la maggior parte dei principali paesi partner extra Ue27: i più ampi riguardano Stati Uniti (più 32,5%), i paesi Opec (più 32,0%), Turchia (più 24,3%) e Russia (più 14,2%). Da sottolineare che, in particolare, sul fronte delle importazioni, sono diminuite del 30% quelle dalla Gran Bretagna. ■



PIÙ TIR SUI TRENI NELL'EUROTUNNEL



In gennaio, il treno shuttle merci in servizio sull'Eurotunnel ha trasportato quasi 114 mila tir con un aumento del 38% rispetto a gennaio 2021. Una tendenza alla crescita già avviata a dicembre scorso, con un aumento del 7% in confronto allo stesso mese dell'anno precedente. Un fenomeno che è conseguenza della Brexit e delle complicazioni doganali che ha causato nei traffici tra l'Unione europea e la Gran Bretagna. Infatti, la società che gestisce la galleria ha introdotto uno strumento digitale, l'Eurotunnel Border Pass, che facilita notevolmente le pratiche doganali per gli operatori che possono inviare tutte le informazioni richieste allo stesso Eurotunnel che, a sua volta, le inoltra alle autorità dei due paesi, rendendo tutto il procedimento molto più fluido.

A Dubai, il Canale di Suez ha presentato strategie e programmi di crescita

Il governo egiziano è impegnato per ottimizzare tutte le attività del Canale, ponendo particolare attenzione allo sviluppo della Zona Economica.

di **Stefano Pioli**

L'ammiraglio Osama Rabie, presidente dell'Autorità del Canale di Suez, ha aperto, nel contesto dell'Esposizione mondiale di Dubai, una conferenza dal titolo "Il Canale di Suez e le sfide del commercio mondiale". Alla conferenza hanno partecipato, da remoto, anche il ministro egiziano del Commercio e dell'Industria, Nevine Gamea, e il presidente della Zona Economica del Canale, Yehia Zaki. Tema centrale della conferenza è stata l'esigenza di sostenere il commercio mondiale attraverso le tante attuali sfide, come la crisi sanitaria globale causata dal Coronavirus, come l'esigenza di sviluppare politiche e procedure per assicurare la sostenibilità dei servizi offerti dal Canale, come garantire e aumentare il flusso dei trasporti marittimi attraverso Suez, confermando il Canale una delle vie principali per il rifornimento dell'intero globo. Aprendo il suo intervento, Rabie ha sottolineato l'importanza degli sforzi che tutte le componenti coinvolte nella gestione del Canale e nel trasporto marittimo, da quelle politiche a quelle tecnico-amministrative, hanno compiuto congiuntamente nell'intento di valorizzare al massimo le risorse disponibili per fronteggiare le conseguenze della crisi pandemica e di pianificare le sfide impresse dai cambiamenti climatici che potrebbero avere, nei prossimi anni, pesanti conseguenze sul futuro del commercio mondiale, ridisegnandone rotte e parametri e modificandone le politiche logistiche. "La strada - ha sot-

tolineato Rabie - è quella che abbiamo già seguito in passato, trasformando criticità in esperienze di successo e di crescita, grazie al sostegno diretto del governo e alla capacità nella gestione del Canale nell'adottare misure a lungo studiate per varare efficienti e flessibili politiche sul fronte delle tariffe e del mercato". Tutto ciò è anche dimostrato, ha aggiunto Rabie, dai risultati del 2021: nonostante la crisi sanitaria che ha inciso notevolmente sul traffico marittimo globale e le conseguenti gravi difficoltà delle filiere logistiche mondiali, l'anno scorso hanno attraversato il Canale più di 20 mila navi con un trasporto di merci che ha superato il miliardo di tonnellate, inoltre, sempre l'anno scorso, sono passate attraverso il Canale per la prima volta 4.920 navi e i ricavi sono cresciuti di oltre 1,1 mi-

liardi di dollari. Riprendendo il concetto che "criticità possono trasformarsi in successi", Rabie ha citato l'evento del blocco del traffico del Canale ad opera della mega portacontainer a bandiera panamense Ever Given: "alcuni nostri team specializzati sono stati abili nel rimettere in linea di galleggiamento la nave in sicurezza e in soli sei giorni, nonostante molti esperti del trasporto marittimo e del recupero navale avevano pronosticato che per compiere l'operazione di salvataggio sarebbero occorsi settimane o mesi. Ciò ci ha posto all'attenzione del mondo".

Un aspetto rilevante nella politica di sviluppo che il governo egiziano sta portando avanti è quello di rafforzare sempre più la Zona Economica del Canale. Il presidente Zaki, a questo pro-

Suez. Scorcio del palazzo che ospita l'Autorità del Canale





Navi in attraversamento del Canale. I ricavi dell'Autorità sono aumentati nel 2021 di oltre 1,1 miliardi di dollari

posito, ha annunciato che nei prossimi mesi saranno disponibili proprio nell'area economica i rifornimenti per le navi e tutti i servizi marittimi. "Stiamo studiando e mettendo a punto gli ultimi aspetti per attivare questa iniziativa che rappresenta un obiettivo inserito nella strategia del documento Economic Zone Strategy 2020-2025". Contemporaneamente, si sta sviluppando il progetto per inserire nell'area un'industria per produrre idrogeno verde. Progetto che sarà reso pubblico in novembre in concomitanza con la presentazione di COP27 che si terrà in Egitto. Zaki ha aggiunto: "La Zona Economica del Canale è il frutto di un ingente investimento che ha interessato un territorio di 461 chilometri quadrati, che comprendono quattro aree industriali e sei porti marittimi. E' collocata al centro di una rotta marittima fondamentale del commercio mondiale e rappresenta una piattaforma attrattiva per molte industrie, grazie ai suoi porti e all'offerta logistica, che possono contare su una rete estesa di infrastrutture con impianti di alto livello in grado di assicurare rifornimenti di energia elettrica e di gas naturale, di desalinizzazione dell'acqua, di depurazione, oltre a ogni servizio di telecomunicazione". La Zona Economica del Canale, ha concluso Zaki, "sta avanzando verso il raggiun-

gimento dei suoi obiettivi, che erano centrati nel generare 'opportunità' per attrarre ulteriori, diversificati investimenti, nell'intento di riuscire a coprire quindici settori logistici e industriali. Infatti, tre sono stati raggiunti, tra cui quelli dell'industria petrolchimica, localizzato ad Ain Sokhna, delle industrie per i rifornimenti dell'autotrasporto, della fabbricazione di idrogeno verde e dei servizi marittimi. Infine, la Zona sta partecipando attivamente al piano governativo per il posizionamento delle industrie automotive".

"Il governo ha posto grande attenzione per ottimizzare i benefici economici del Canale e della sua Zona Economica a livello sia nazionale sia internazionale e per qualificare l'Egitto sempre più come un hub globale commerciale e logistico", ha detto il ministro del Commercio e dell'Industria Gamea. A questo proposito, il ministro ha ricordato che durante la crisi Covid-19 sono state adottate numerose misure eccezionali tese a garantire la ripresa del lavoro nel settore industriale, che hanno permesso di facilitare la circolazione e la distribuzione di beni sul mercato interno e la continuazione del commercio e dei servizi logistici a livello internazionale. "Questo lavoro è stato portato avanti in stretta coordinazione con i ministeri

delle Finanze e del Trasporto in particolare per rendere più snello ed efficiente il sistema doganale, collegando in via telematica le varie autorità preposte ai controlli a partire dall'ottobre 2021", ha aggiunto Gamea. Particolare attenzione è stata posta dal governo anche per mettere in pratica ogni possibilità di sviluppare strategie per permettere all'export egiziano di raggiungere nuovi mercati. L'obiettivo di tale "attenzione" è quello di raggiungere il target di 100 miliardi di esportazioni, come è stato fissato dall'Egyptian Council for Export. A tale fine, è in via di sviluppo una rete di partnership e di accordi commerciali internazionali. Primi, importanti successi sono stati ottenuti: l'export nel 2021 ha superato i 31 miliardi di dollari e il Pil nell'anno fiscale 2019/2020 è cresciuto di circa il 16% su quello precedente.

Chiudendo la conferenza, il presidente dell'Autorità del Canale si è soffermato sulle problematiche ambientali: "Tali aspetti sono al centro della nostra politica con l'obiettivo di raggiungere gli obiettivi fissati dal programma Egypt Vision 2030 e dal governo per giungere attraverso vari step alla 'carbon neutrality' per combattere le ripercussioni del cambiamento climatico". Questi obiettivi rappresentano la "cornice" entro la quale l'Egitto ha scelto di ospitare la Conferenza delle Nazioni Unite sul clima, COP27. "Per quanto riguarda la nostra Autorità, stiamo adottando tutte le misure e le procedure che ci permetteranno di definire il Canale di Suez come 'canale verde' e stiamo lavorando per far ridurre le emissioni nocive delle navi che ci attraversano, offrendo vari incentivi agli armatori che operano con standard sostenibili". ■

Anita e Assologistica firmano un accordo di collaborazione

Le due associazioni, che aderiscono entrambe a Confindustria, si sono impegnate a consultarsi su temi di reciproco interesse per concordare e condividere le principali, reciproche attività associative a livello nazionale ed europeo.

Anita, che rappresenta le imprese di autotrasporto merci in conto terzi e logistica che operano in Italia e in Europa, e Assologistica hanno firmato un importante accordo di collaborazione. Le due associazioni, che aderiscono entrambe a Confindustria, si sono impegnate nella futura consultazione preventiva su temi di reciproco interesse, al fine di concordare e condividere le principali attività associative a livello nazionale ed europeo. L'accordo tra le parti prevede, nello specifico, un'attività condivisa di comunicazione esterna in merito al valore economico, strategico e sociale della logistica e il coordinamento preventivo nelle trattative per il rinnovo del contratto collettivo del settore e l'eventuale condivisione di proposte per il suo ammodernamento. Anita e Assologistica si sono impegnate, inoltre, nello sviluppo di progetti condivisi di formazione, nell'elaborazione di strategie associative congiunte in merito a studi, analisi e sondaggi presso i propri associati su temi di prioritario interesse, nella condivisione di progetti in ambito sostenibilità e innovazione tecnologica, nella reciproca consulta-

zione ed eventuale supporto riguardo ad attività e proposte maturate presso le sedi confederali e, infine, nella reciproca informazione e condivisione di proposte e iniziative legislative da sostenere in sede ministeriale o eu-

ropea in merito a normative e leggi in riferimento al settore dei trasporti e della logistica.

to tra i diversi attori coinvolti - ha dichiarato il presidente di Anita Thomas Baumgartner - da qui nasce l'esigenza dell'accordo con un'associazione come Assologistica, per dare espressione univoca alle esigenze del settore, caratterizzato dalla forte frammentazione delle rappresentanze sindacali delle imprese del trasporto e della logistica, e alla necessità di armonizzare la comunicazione esterna per accrescere la coscienza collettiva sull'importanza della mobilità delle merci per tutta l'economia e la tenuta sociale del paese". "Questo accordo incontra la nostra volontà di creare un'ampia e concreta sinergia di filiera. Esiste poi una oggettiva necessità da parte delle istituzioni politiche di ricevere indirizzi chiari e univoci sulle scelte pubbliche da farsi per la crescita della logistica quale imprescindibile elemento della strategia industriale nazionale. Vi sono inoltre temi di grande interesse, come la formazione, l'occupazione e il rispetto delle regole nel lavoro e anche lo shift modale, che solo attraverso il dialogo fattivo tra gli operatori possono essere messi a terra", ha infine concluso il presidente di Assologistica Umberto Ruggerone. ■



Il momento della firma dell'accordo, da sinistra, il presidente di Anita Thomas Baumgartner e Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica

ropea in merito a normative e leggi in riferimento al settore dei trasporti e della logistica.

“La complessità dell'intera filiera e la conseguente rappresentazione delle sue esigenze, richiede il coordinamen-

de interesse, come la formazione, l'occupazione e il rispetto delle regole nel lavoro e anche lo shift modale, che solo attraverso il dialogo fattivo tra gli operatori possono essere messi a terra”, ha infine concluso il presidente di Assologistica Umberto Ruggerone. ■

Il cluster marittimo contro il piano europeo Fit for 55

Le misure previste dalla commissione europea rischierebbero oggi di penalizzare pesantemente i traffici marittimi nel nostro paese.

“Le misure previste dall’Unione europea nel Fit for 55 rischiano di vanificare i positivi effetti generati dagli investimenti del Pnrr e del Fondo complementare sugli hub portuali del paese, causando ricadute negative dal punto di vista economico e sociale”, questo l’allarme lanciato dai rappresentanti di Fise Uniport (l’associazione che rappresenta tutte le imprese che operano in ambito portuale) nel corso del ciclo di audizioni presso il dipartimento Politiche Europee della presidenza del consiglio dei ministri. Al centro dell’audizione era il pacchetto di proposte adottato lo scorso luglio in sede comunitaria per ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030. “La riduzione dell’impatto ambientale dello shipping - ha sottolineato il segretario generale di Fise Uniport Giuseppe Rizzi - non deve passare da una limitazione dei trasporti via mare che anzi, considerato l’indiscusso minore impatto rispetto alle altre modalità di trasporto, devono essere promossi e incoraggiati. La penalizzazione del trasporto marittimo si tradurrebbe in una penalizzazione di tutte le attività del cluster portuale con un aumento dei costi per tutti i servizi, con ricadute negative che renderebbero insostenibile il processo di transizione energetica. Per questo motivo suggeriamo una migliore valutazione dei tempi di adozione delle misure oggi previste nel piano”. In particolare, l’associazione ha posto in evidenza che gli aumenti dei costi del carburante per le grandi navi, dovuti all’eliminazione dell’esenzione

di pagamento delle accise sui carburanti marini (oggi prevista dall’articolo 14 della direttiva 2003/96/CE) e il pagamento dei certificati ETS per le compagnie marittime comporterebbero una serie di effetti dannosi per il settore portuale e logistico nazionale, con ricadute negative dal punto di vista economico e sociale. In primis, le grandi navi per trasporto container, che oggi approdano nei porti di transhipment italiani, si sposterebbero rapidamente nei porti del Mediterraneo dislocati in Nord Africa, con conseguenti perdite di traffico per il sistema portuale nazionale. L’intera catena logistica nazionale rischia di subire incremento dei costi oltre che perdite di traffico. Infine, si verificherebbe l’aumento dei costi delle tariffe di trasporto, soprattutto per i segmenti Ro-pax e Ro-Ro.

In un’altra audizione sullo stesso tema, il segretario generale di Assarmatori, Alberto Rossi, ha ribadito gli stessi concetti: “Alcune misure proposte della commissione europea, e cioè il noto pacchetto Fit for 55, appaiono intempestive rispetto alle disponibilità su larga scala di combustibili atti a sod-



In particolare, le misure proposte dalla commissione europea danneggerebbero il nostro traffico transhipment e Ro-Ro

disfare la transizione energetica. Tali regole imporrebbero un insostenibile incremento dei costi del trasporto che vanno valutati specialmente nel nostro paese che per la sua conformazione territoriale dipende dal mare. Inoltre, l’alterazione del level playing field rispetto alle norme dettate dall’IMO per il trasporto globale potrà portare la drastica riduzione della competitività dei porti nazionali con il concreto rischio di delocalizzazione dei traffici a beneficio dei porti del nord Africa”. Rossi ha, quindi, aggiunto: “La transizione ecologica è una grande sfida che richiede un serio approccio scientifico prima di adottare misure destinate a cambiare il paradigma del trasporto marittimo alterando, specialmente nel nostro paese, l’equilibrio economico che garantisce il diritto alla circolazione delle persone oltre che l’esercizio delle attività sulle isole, in particolar modo il turismo”.

Partnership pluriennale tra Ceva Logistics e Ferrari

Ceva Logistics, parte del gruppo Cma Cgm, ha annunciato una nuova partnership globale pluriennale con Ferrari a supporto delle attività sportive in qualità di Official Logistics Partner. Sarà inoltre Team Partner della scuderia Ferrari, la squadra che ha ottenuto più successi nella storia della Formula 1. L'azienda logistica fornirà tutti i servizi di supporto per il



trasporto delle auto e delle attrezzature della scuderia in vista dei gran premi, delle competizioni GT e degli altri eventi del Ferrari Challenge. Come Team Partner, Ceva Logistics vedrà il suo logo sulla nuova monoposto del "Cavallino rampante" per il 2022, nonché sui tir del team, sulle attrezzature e sull'abbigliamento sportivo dei piloti e della squadra. Oltre all'esposizione del marchio nelle gare di Formula 1, Ceva avrà visibilità in altre categorie, tra cui le competizioni GT. In particolare, l'azienda logistica si occuperà delle spedizioni di auto e attrezzature verso le destinazioni degli eventi sportivi e gestirà le spedizioni dei pezzi di ricambio in Europa e la distribuzione globale di articoli per il commercio al dettaglio. Il mondiale di Formula 1 2022 ha in calendario 23 eventi che inizieranno il 18 marzo in Bahrain e si concluderanno il 20 novembre ad Abu Dhabi. Mathieu Friedberg, Ceo di Ceva, ha così commentato l'accordo: "Il settore della logistica vive un rapido cambiamento dettato dall'introduzione di nuove tecnologie e lo stesso accade in Formula 1. Con l'avvento di una nuova era nel 2022, non vediamo l'ora di lavorare al fianco della scuderia Ferrari per mostrare questi progressi nella logistica e nelle corse. Il team Ferrari mira a salire sul gradino più alto del podio percorrendo ogni circuito con agilità ed efficienza. Per noi, il circuito è il mondo e intendiamo

percorrerlo ogni giorno per i nostri clienti con la stessa agilità ed efficienza". A sua volta, Mattia Binotto, general manager e team principal della scuderia Ferrari, ha sottolineato: "Siamo felici di accogliere come nuovo Team Partner della scuderia un'azienda come Ceva Logistics che condivide con noi valori fondamentali come eccellenza, impegno, innovazione e passione. Nel mondo delle corse automobilistiche efficienza e organizzazione sono fondamentali per raggiungere gli obiettivi in ogni settore e la logistica è un aspetto cruciale della nostra attività quotidiana, tanto in pista quanto a Maranello. Con Ceva sappiamo non soltanto di poter contare su un'azienda di altissimo livello nel suo settore di attività ma anche di avere un partner particolarmente attento a sostenerci nel raggiungimento di un obiettivo chiave per Ferrari e la Formula 1, diventare carbon neutral entro il 2030".

IL GRUPPO SMET APRE SEDE A MILANO



Il Gruppo Smet, operatore logistico intermodale leader a livello europeo, inaugura la sede di Milano. L'apertura di questo nuovo hub logistico, che sorge nel cuore produttivo del paese, è in linea con le esigenze dettate dalle richieste del mercato e in ultima analisi dalla ripresa economica in atto. "Abbiamo chiuso il 2021 con una crescita del 10% - ha commentato il Ceo Domenico De Rosa - e il nuovo anno parte con questa nuova apertura, a testimonianza del fatto che il nostro Gruppo crede fermamente nel rilancio dell'economia italiana e nel ruolo strategico che il trasporto e la logistica rivestono in un contesto di crescita". Con questa nuova apertura salgono a 31 le sedi del Gruppo Smet, di cui 20 in Italia e 11 all'estero. La nuova sede, che sorge nel capoluogo lombardo nelle immediate vicinanze dell'autostrada A4 Torino-Trieste, è un hub logistico che svilupperà attività specifiche a particolare valore aggiunto e fungerà anche da cross docking sui flussi internazionali provenienti dall'estero.

Trieste primo porto ferroviario d'Italia

I numeri dicono che il porto di Trieste nel 2021 ha avviato un forte recupero sul primo anno della pandemia: volumi totali in crescita del 2,23%, con più di 55 milioni di tonnellate movimentate. Inoltre, lo scalo giuliano è tra i leader in tema di sostenibilità su scala continentale: già oggi oltre il 50% dei container e il 41% dei semirimorchi prendono le vie



dell'Europa centro-orientale attraverso i servizi intermodali che quotidianamente partono e arrivano da/a Trieste. Una performance in totale controtendenza rispetto alla media italiana e di altri paesi europei, se si pensa che l'Unione europea stabilisce di raggiungere per il traffico cargo ferroviario la soglia del 30% entro il 2030 e del 50% entro il 2050. I dati del traffico via ferro sono infatti importanti: Trieste si conferma primo scalo ferroviario d'Italia con 9.304 treni manovrati nel 2021 (più 15,13% sull'anno precedente). Un anno quest'ultimo che ha anche segnato il record di Adriafer per il mese di dicembre: sono stati manovrati 783 treni, si tratta della miglior performance storica, considerando la serie dei singoli mesi di dicembre. Prendendo in esame i settori merceologici, spicca il dato relativo al general cargo (Ro-Ro e container), in crescita dell'8,19% con oltre 17,3 milioni di tonnellate. Il comparto Ro-Ro ha confermato un andamento di crescita sostenuta (più 25,57%), con 305.804 unità transitate, che indica il record storico assoluto: l'autostrada del mare con la Turchia ha raggiunto 763 toccate (più 34%), rispetto alle 569 dell'anno precedente. "Ringrazio i tantissimi lavoratori di Trieste e Monfalcone che hanno permesso di ottenere questi risultati in un anno particolarmente diffi-

cile", ha affermato il presidente dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino. "I dati ci restituiscono la fotografia di un sistema portuale dinamico, in continua trasformazione, sempre meno dipendente dalle rinfuse liquide e sempre più green. Siamo sul binario giusto soprattutto se guardiamo ai numeri del traffico ferroviario che assumono particolare rilevanza e appaiono pienamente coerenti con le linee guida in termini di sostenibilità adottate dall'Unione europea".

DKV CON CARTE SOSTENIBILI



DKV Mobility, uno dei principali fornitori di servizi per la mobilità in Europa, ha prodotto la prima carta ecologica per il rifornimento e la ricarica elettrica realizzata in Petg riciclato (polietilene tereftalato modificato con glicole). Le nuove carte carburante e di ricarica elettrica sostenibili di DKV Mobility sono fatte al 90% di materiale riciclato e riducono le emissioni di CO2 per carta del 42% rispetto alle comuni carte in Pvc. A differenza del Pvc, il Petg riciclato non rilascia sostanze nocive durante il suo ciclo di vita e proviene dal riciclaggio di rifiuti post-industriali di aziende europee conosciute e controllate. Inoltre, le carte hanno superato con successo tutti i test di qualità richiesti in termini di resistenza al calore e alla flessione. L'introduzione delle nuove carte carburante rientra nell'impegno di DKV Mobility per sostenere l'economia circolare. Inoltre, il passaggio a un materiale più sostenibile per le carte carburante e di ricarica è in linea con la mission aziendale di DKV Mobility: "Guidare la transizione verso un futuro della mobilità efficiente e sostenibile".

P3 Logistic Parks: nuovo progetto in Emilia

P3 Logistic Parks, investitore specializzato nello sviluppo, nell'acquisizione e nella gestione a lungo termine di immobili logistici in Europa, ha annunciato un'importante operazione a San Pietro in Casale, nel distretto di Altedo, nel bolognese, situato in posizione strategica vicino all'autostrada A13 e all'interporto di Bologna, dove verrà riqualficata l'area dismessa dell'ex zuccherificio AIE. Il progetto prevede la realizzazione di uno o più magazzini



“chiavi in mano” fino a 100 mila mq di superficie coperta, a soli due minuti dall'uscita di Altedo dell'autostrada A13 e a 14 minuti dalla tangenziale di Bologna, situati in uno degli snodi logistici più importanti del centro nord. “Si tratta di una opportunità di sviluppo particolarmente rilevante per il mercato: la nuova struttura logistica sarà progettata all'insegna della massima flessibilità con ampi parcheggi e spazi di manovra, personalizzata a seconda delle esigenze del cliente, e ideale per una vasta gamma di settori tra i quali 3PL, retailer, eCommerce e light industrial”, sottolinea un comunicato dell'azienda. A corredo dell'iniziativa è prevista la realizzazione di un nuovo assetto infrastrutturale, con la realizzazione di due rotatorie sulla strada provinciale 20 oltre che di nuovi percorsi ciclabili, per offrire un'eccellente connessione al sito sia ai mezzi sia ai lavoratori. Da sempre P3 ha l'obiettivo di realizzare strutture logistiche di livello prime, costruendo immobili eco-sostenibili in grado di ridurre l'impatto ambientale e conformi ai più elevati standard internazionali. Nel caso del progetto di Altedo, la sostenibilità investe anche il contesto sociale. Sono infatti previste una serie di misure e di azioni finalizzate a potenziare i sistemi di trasporto più sostenibili e a raggiungere la certificazione di sviluppo “Green Logistics” prevista dal Piano urbano della mobilità sostenibile. Anche in ambito edilizio P3 ha adottato soluzioni all'avanguardia in termini

di sostenibilità: riduzione dell'incremento di emissioni inquinanti; efficienza energetica; ottimizzazione del sistema di illuminazione naturale e artificiale; installazione di pannelli fotovoltaici; sistemi idrici che utilizzano acqua piovana riciclata e impianti idraulici a basso volume.

Lufthansa Cargo riottiene la certificazione iQ quality

Lufthansa Cargo ha recentemente riottenuto la certificazione Cargo iQ Standards per la qualità della gestione lungo tutte le proprie filiere del trasporto merci aereo. Ciò implica



che nei prossimi tre anni la compagnia tedesca dovrà implementare i livelli qualitativi delle performance e rispettare gli standard e le raccomandazioni dettate dalla IATA. La compagnia, che aveva ottenuto la precedente certificazione nel 2017, si è preparata per superare questo nuovo step dagli inizi del 2021. In particolare, Lufthansa Cargo ha ottenuto una certificazione a “tre stelle”, ossia il livello massimo previsto. Molta attenzione è stata posta nel corso dell'audit con la compagnia indipendente di certificazione SGS sulle azioni condotte nella gestione dell'azienda per monitorare e sviluppare misure di “miglioramento continuo”. Tre stelle sono state ottenute da Lufthansa Cargo per i comportamenti avuti nelle categorie “Corporate Social Responsibility” e “Innovative Spirit”. Ashwin Bhat, chief commercial officer della compagnia aerea, ha così commentato: “La certificazione sulla qualità della nostra gestione conferma che stiamo mantenendo la promessa ai clienti di migliorare costantemente i nostri livelli qualitativi, continuando a mantenerli

trasparenti e misurabili. Inoltre, il riconoscimento del nostro impegno verso la sostenibilità e per un costante progresso nella direzione di adottare soluzioni digitali sempre più innovative ci rende particolarmente orgogliosi e sottolinea la nostra leadership in questi campi di azione che sono molto pertinenti e importanti nel nostro settore di lavoro”.

VGP si estende in Italia con importanti acquisizioni

VGP, azienda europea nel settore real estate che realizza e fornisce parchi logistici e semi industriali di alta qualità, ha annunciato due importanti acquisizioni nell'area a nord di Milano, il VGP Park Paderno Dugnano e il VGP Park Legnano. Con oltre 450 mila mq di aree in proprietà e dopo avere chiu-



so il 2021 con la full occupancy dei suoi immobili esistenti, VGP Italy si espande ancora e porta a sei il numero dei suoi business park, di cui quattro in Lombardia, dopo il VGP Park Calcio, Bergamo, e il VGP Park Sordio, Lodi. Il nuovo VGP >



**Portoni industriali • Porte rapide ad elevate prestazioni • Porte automatiche
Punti di carico • Manutenzione preventiva e correttiva**

Il Gruppo ASSA ABLOY è il leader globale per le soluzioni di accesso. Aiutiamo quotidianamente miliardi di persone a vivere in un mondo più aperto e sicuro. ASSA ABLOY Entrance Systems propone soluzioni automatiche che favoriscono un flusso efficiente e confortevole di persone e merci. La nostra offerta include un'ampia gamma di porte pedonali automatiche, portoni industriali e punti di carico, con il relativo servizio di manutenzione.

Per maggiori informazioni: www.assaabloyentrance.it

☎ 02 9215681

ASSA ABLOY

Experience a safer
and more open world

Park Legnano (il render nella foto), in provincia di Milano, si estenderà su una superficie territoriale di circa 50 mila mq, con una massima affittabile di 24,5 mila mq per magazzino, uffici e aree di parcheggio. Mentre su circa 95 mila mq sarà sviluppato il VGP Park Paderno Dugnano, Milano, che includerà una superficie massima affittabile di 44 mila mq anche qui di magazzino, annessi uffici e aree per il parcheggio. “Con questi due nuovi investimenti consolidiamo ulteriormente la nostra presenza nel nord Italia e in Lombardia”, ha dichiarato il country manager Agostino Emanuele, che ha aggiunto: “Siamo orgogliosi di inaugurare il 2022 rafforzando la nostra offerta con prime location, un team di professionisti del settore e elevati standard di efficienza energetica e sostenibilità. Lavoriamo costantemente senza tralasciare i profondi cambiamenti che stanno interessando il mercato, come la logistica last mile che continua a registrare un trend positivo, incentivato da elementi in continua crescita quali l’eCommerce, l’innovazione tecnologica, nonché l’insediamento di realtà produttive in aree strategicamente posizionate. Con VGP proseguiamo in questa strategia di investimento proponendo parchi logistici su misura e semi industriali di alta qualità, strategicamente posizionati, per soddisfare le esigenze dei nostri clienti e dei potenziali conduttori”.

TimoCom e Load Manager cooperano in Italia

TimoCom, l’azienda tedesca di IT per trasporti e logistica, e Load Manager, il sistema intelligente di prenotazione di carichi e scarichi, hanno annunciato una cooperazione sul mercato italiano. L’obiettivo della partnership è di rendere possibili processi di booking dinamico sempre più accurati, dai quali possano trarre vantaggio sia le aziende cariatrici sia i loro fornitori di servizio di trasporto. Infatti, grazie all’integrazione tra lo Smart Logistics System di TimoCom e Load Manager, le aziende che gestiscono le proprie attività di booking di magazzino tramite Load Manager possono ora importare in tempo reale i dati di posizione dei mezzi attesi al carico o allo scarico. In questo modo, gli operatori di magazzino possono calcolare il tempo stimato per l’arrivo a destinazione e rimodulare le precedenze e gli ordini di arrivo alla rampa di carico, sulla base dei ritardi effettivi dei mezzi. Lo scambio dei dati tra camion e magazzino avviene sulla base delle interfacce realizzate da TimoCom con il mondo della telematica, che permettono la raccolta delle

posizioni dei mezzi da 274 sistemi di tracciamento GPS. In questo modo, i trasportatori che operano nel marketplace di TimoCom possono facilmente condividere in tempo reale le posizioni dei loro camion, con i committenti da loro stessi abilitati. “Le lunghe attese alla rampa di carico non hanno più motivo di esistere. Oggi, l’integrazione dinamica dei dati con altri sistemi permette agli operatori di magazzino e ai trasportatori maggiore efficienza e flessibilità. Sviluppare le tecnologie 4.0 nei processi di logistica, inoltre, è ormai diventato qualcosa di molto semplice e veloce. Grazie a



Load Manager e TimoCom, già in poche settimane è possibile ottenere risultati concreti e misurabili”, ha sottolineato a proposito della partnership Pasquale Lanci, Ceo di Load Manager. Andrea Di Domizio, partner manager di TimoCom ha aggiunto: “La nostra missione è quella di rendere la logistica dei clienti smart, semplice e sicura. La cooperazione con Load Manager ci permette di fare un grande passo avanti in questo senso. Infatti, la condivisione sicura dei dati tramite le nostre interfacce, da un lato, garantisce una migliore pianificazione alle aziende cariatrici e, dall’altro, permette una sensibile riduzione dei tempi di attesa allo scarico per gli autotrasportatori. Vogliamo che gli stressanti giri di telefonate e gli improduttivi scambi di email diventino presto un ricordo per tutti i nostri clienti”. Secondo uno studio effettuato nel 2019 dal Politecnico di Milano, LIUC e l’associazione Efficient Customer Response, la durata media delle operazioni necessarie allo scarico merce, soste incluse, risulta essere in Italia pari a tre ore per il secco e a due ore per il freddo. La cooperazione tra TimoCom e Load Manager è tesa ad aiutare le aziende a rendere più efficienti i processi di magazzino e ad accorciare sensibilmente questi tempi. ■

ACE e Superace

di Franco De Renzo*

L'articolo 19, commi 2-7, del 73/2021, per incentivare la patrimonializzazione delle imprese, ha potenziato il beneficio fiscale di Aiuto alla crescita economica (cosiddetto ACE), di cui all'art. 1 del 201/2011 (decreto Sostegni bis), per gli incrementi di capitale proprio effettuati nell'esercizio successivo a quello in corso al 31 dicembre 2020, il 2021 per quasi tutte le imprese. Questo vuol dire che il beneficio fiscale normale dell'1,3% è stato portato al 15% ma con il limite di incremento 2021 pari a 5 milioni di euro. Quindi, una società che nel corso dell'anno 2021 avesse aumentato il capitale sociale per 1,5 milioni di euro, versato (o compensato crediti e finanziamenti da parte dei soci) per 1.050.000, e avesse portato

a riserve 15 mila euro di utili dell'anno 2020, avrebbe un beneficio fiscale di $1.050.000 + 15.000 = 1.065.000 \times 15\% = 159.750 \times 24\%$ (aliquota Ires) = 38.340 credito d'imposta. Per poter utilizzare tale beneficio si possono seguire diversi metodi anche se il metodo classico è quello di fruirlo con la dichiarazione dei redditi da presentare per i conti chiusi al 31 dicembre 2021. Alternativamente si possono presentare una o più comunicazioni per trasformare ACE in un credito d'imposta che può essere:

- utilizzato in compensazione ai sensi dell'articolo 17 d. lgs. 241/1997, senza limiti di importo;
- richiesto a rimborso in dichiarazione dei redditi;
- ceduto a terzi, con utilizzo da parte del cessionario, secondo le stesse modalità previste per il soggetto cedente, ivi compresa la facoltà di successiva cessione.

L'agenzia delle entrate (nella fattispecie il centro operativo di Cagliari) si riserva un tempo di trenta giorni per comunicare il riconoscimento o il diniego del credito. Nel caso di crediti superiori a 150 mila euro, l'agenzia comunica anche l'esito delle verifiche antimafia previste dal d. lgs. 159/2011. È necessario che i benefici della maggiore agevolazione ACE per l'anno 2021 siano mantenuti in azienda e non distribuiti fino al 31 dicembre 2023. La risoluzione 10.12.2021, n. 70/E ha istituito il codice tributo 6955 - credito di imposta ACE - art. 19, c. 3 del 73/2021,



Per incentivare la patrimonializzazione delle imprese è stato potenziato il beneficio fiscale di Aiuto alla crescita economica, il cosiddetto ACE

e l'anno d'imposta cui si riferisce il credito 2021, da usare per l'utilizzo del credito, che fino a quel momento, anche se confermato dall'agenzia, è presente nel cassetto fiscale del beneficiario nella sezione "Crediti IVA/Agevolazioni utilizzabili". La stampa ha messo in rilievo l'aumento del beneficio dell'ACE Innovativa per invogliare le aziende a meglio patrimonializzarsi. Va sempre tutto bene, ma la cosa non è strabiliante. Se l'ACE "innovativa" fosse rimasta invariata, il beneficio sarebbe stato dell'1,3%. Con l'innovativa, il beneficio sarà del 15%, certamente meglio di prima, ma non è la panacea di tutti i mali che esistono in azienda. In ogni caso, sia per l'aliquota normale sia per quella "innovativa", il prodotto ottenuto moltiplicando l'incremento del patrimonio per l'aliquota, è da portare in diminuzione dell'imponibile fiscale. Questo potrebbe generare anche un imponibile negativo (da portare in diminuzione dell'imponibile anche negli esercizi futuri) o diminuire l'imponibile dell'annualità considerata. Naturalmente i conteggi concorrono alla determinazione delle imposte per i conti chiusi al 31.12.2021 e se ne deve tener conto nella preparazione dei relativi rapporti, anche se poi si attenderà la presentazione della dichiarazione dei redditi per aver diritto all'agevolazione. ■

* Franco De Renzo, Tel. 024474528
Email: francoderenzo@studioderenzo.it

Come è cambiato il contratto di

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

Con l'entrata in vigore del decreto legge 6 novembre 2021, n. 1521 (L. 29 dicembre 2021, GU n. 310 del 31 dicembre 2021) contenente le misure del Pnrr, è stato approvato l'emendamento che ha apportato modifiche alle disposizioni del codice civile in materia di trasporto (art. 1696 cod. civ.) e spedizione (artt. 1737, 1739 e 1741 e 2761). Le modifiche apportate dalla legge di conversione che avranno un maggiore impatto sulle relazioni tra le parti sono quelle relative al limite di responsabilità vettoriale e alla disciplina del privilegio del vettore e dello spedizioniere. In particolare, l'articolo 1696 del codice civile ha subito due modifiche, una relativa alla specificazione del fatto che il limite si applichi ai trasporti terrestri, con esclusione dei trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari (che sono soggetti ai limiti sanciti dalle convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili), e una connessa al trasporto multimodale.

La disposizione prevede e mantiene un limite pari ad 1 €/kg di merce perduta o avariata per tutte le ipotesi di perdita o avaria delle merci avvenuta nel corso dell'esecuzione di trasporti nazionali, specificando "terrestri" ed il limite previsto dall'articolo 23 comma 3 della convenzione CMR e successive modificazioni, per i trasporti internazionali, specificando, anche in questo caso, "terrestri". Sempre al secondo comma, l'emendamento ha precisato che il riferimento alla CMR va esteso anche al Protocollo, documento che aveva istituito il limite di 8,33 DSP/kg di merce perduta o danneggiata. Più interessante è, invece, la modifica del terzo comma dell'art. 1696. Infatti, nel nuovo testo dell'articolo 1696 c.c. si stabilisce che "Nel caso in cui il trasporto sia effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa e non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno, il risarcimento dovuto dal vettore non può in ogni caso essere superiore a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a 3 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali". Il legislatore ha dunque inteso estendere l'applicazione del limite di responsabilità di 1€/



Le modifiche apportate che avranno un maggiore impatto sulle relazioni tra le parti sono quelle relative al limite di responsabilità vettoriale e alla disciplina del privilegio del vettore e dello spedizioniere

kg, prevista al secondo comma dell'articolo, anche al trasporto multimodale, e per il solo caso in cui non sia possibile accertare la fase del trasporto in cui si sia verificato il danno. In parte, quindi, il legislatore ha recepito l'orientamento della giurisprudenza che ha ritenuto applicabili al trasporto multimodale le disposizioni - e i limiti di responsabilità - del codice civile. Per il trasporto multimodale internazionale, invece, il legislatore si spinge oltre, introducendo un nuovo e ulteriore limite di responsabilità per il caso in cui resti ignota la fase del trasporto in cui si è verificato il danno, prevedendo un limite sensibilmente inferiore a quello previsto per i trasporti internazionali tout court, ovvero 3€/kg in luogo di 8,33 DSP/kg.

Altra importante modifica è quella apportata all'art. 2761 in relazione all'esercizio del privilegio e del correlato diritto di ritenzione da parte dello spedizioniere e del vettore. La disposizione attribuisce ora allo spedizioniere un privilegio che può essere esercitato su tutti i beni oggetto della spedizione finché i beni restano presso di lui, nonché su beni oggetto di una spedizione diversa da quella per cui è sorto il credito, purché tali spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative. Il legislatore ha quindi recepito e fatto proprio un consolidato orientamento giurisprudenziale derivante dalle pronunce

trasporto e spedizione

della Cassazione n. 13905/2005 e 7152/2012, oltre che da numerose pronunce di merito. La Cassazione, con le sentenze sopra menzionate, aveva ampliato l'esercizio del privilegio, assoggettandolo all'avveramento di alcune condizioni e segnatamente:

- il privilegio era attuabile sulle cose che il vettore deteneva anche indirettamente e a patto che i beni non fossero ancora entrati nella disponibilità del destinatario;
 - i diritti di ritenzione e privilegio sulle cose trasportate richiedevano soltanto che la causa del credito fosse il trasporto, e cioè che vi fosse un rapporto di connessione tra le cose e il credito, per cui tale privilegio poteva essere esercitato anche su cose oggetto di un trasporto diverso da quello per cui era sorto il credito, se i singoli trasporti costituivano esecuzione di un unico contratto.
- Il riferimento a questo orientamento appare evidente.

In ultimo, il legislatore ha poi aggiunto un quinto comma con

Un'importante modifica è stata introdotta all'articolo 2761 del codice civile in relazione all'esercizio del privilegio e del correlato diritto di ritenzione da parte dello spedizioniere e del vettore



il quale ha stabilito che qualora lo spedizioniere abbia provveduto a pagare i diritti doganali per conto del proprio mandante, il suo credito ha il privilegio di cui all'articolo 2752 c.c., ossia il privilegio generale previsto in favore dello Stato per i crediti per i suoi tributi diretti, per l'imposta sul valore aggiunto e per i tributi degli enti locali.

Venendo, poi, alle modifiche apportate al contratto di spedizione si segnala brevemente che:

- l'art. 1737 c.c. prevede ora la possibilità per il committente di attribuire un potere di rappresentanza allo spedizioniere il quale, in tale eventualità, potrà assumere la veste anche di un mandatario munito dei poteri di rappresentanza, con tutte le conseguenze sul committente per l'operato del rappresentante. È stata, poi, aggiunta l'ulteriore specificazione che un unico contratto di spedizione può avere a oggetto anche la stipula di più contratti di trasporto con diversi vettori;
- l'articolo 1739 c.c. ribadisce ulteriormente che lo spedizioniere non ha alcun obbligo di provvedere all'assicurazione delle cose spedite (salvo espressa richiesta del mandante), eliminando il riferimento agli usi contrari. La norma mette quindi in chiaro che non vi è un obbligo dello spedizioniere di assicurare, ponendo così a carico del mandante istruzioni precise e univoche in merito alla stipulazione della copertura assicurativa. È stato

poi abrogato il terzo comma, relativo ai premi e agli abbuoni e i vantaggi di tariffa ottenuti dallo spedizioniere, che dovrebbe girarli al committente, che aveva dato luogo a molteplici problemi applicativi;

- l'art. 1741 c.c. prevede ora che, qualora lo spedizioniere agisca in qualità di spedizioniere-vettore, ossia assuma l'esecuzione del trasporto con mezzi propri o altrui, la sua responsabilità è assoggettata alle disposizioni di cui all'art. 1696, beneficiando del limite risarcitorio ivi previsto. La precisazione ha l'effetto di rimuovere in via definitiva il tema, sorto in recente giurisprudenza, se lo spedizioniere-vettore, che non sia autorizzato all'esercizio dell'autotrasporto di cose per conto di terzi per effetto dell'iscrizione al relativo albo, possa o meno invocare

il limite risarcitorio accordato in favore del vettore. ■

* 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

Bielorussia: sanzioni e impatti per

di **Alessio Totaro** e **Alessandro Paci**

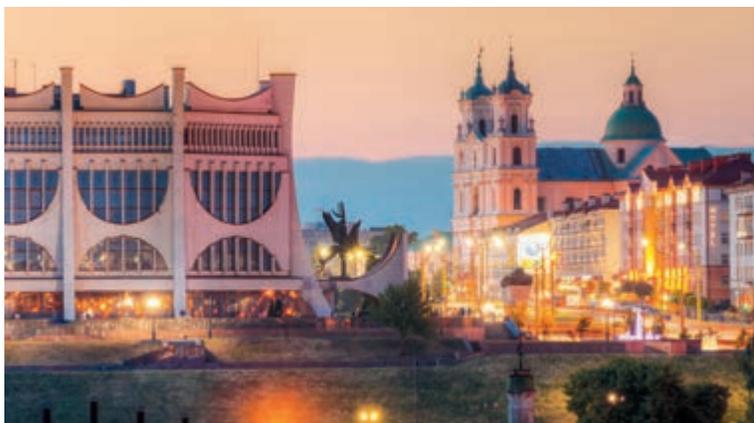
Studio RP Legal & Tax

Negli ultimi anni le imprese che operano a livello internazionale hanno dovuto sempre più spesso fare i conti con misure restrittive sanzionatorie implementate contro alcuni Stati, individui o organizzazioni che minacciano la pace e sicurezza internazionale (è il caso ad esempio di Iran, Siria, Russia, Iraq, Corea del Nord). L'Unione europea (insieme ad altri paesi tra cui Usa, Gran Bretagna e Canada) ha negli ultimi mesi inasprito il regime sanzionatorio nei confronti della Bielorussia, incrementando il numero di soggetti destinatari delle misure restrittive e irrobustendo i divieti in relazione a determinate categorie merceologiche e di servizi. Si tratta di provvedimenti che possono avere un impatto non trascurabile sulle relazioni commerciali delle società italiane in quanto la platea dei bielorussi sanzionati è piuttosto estesa, e ricomprende soggetti con cui gli operatori italiani negli anni passati hanno avuto rapporti commerciali. Sono questioni non trascurabili anche tenuto conto delle conseguenze derivanti dalla violazione delle misure restrittive: sanzione pecuniaria fino a 500 mila euro e - a partire dal 2017 - possibile rilevanza penale della condotta. E' allora utile fornire un quadro delle misure restrittive rilevanti e alcune indicazioni operative per le imprese che operano nel mercato bielorusso.

Le misure restrittive: il quadro generale. Le misure restrittive dell'Unione europea attualmente vigenti sono di vario tipo e riguardano:

- il divieto di esportazione di alcune tipologie di prodotti, tra cui attrezzature militari e beni dual use, tabacco, prodotti petroliferi, prodotti di cloruro di potassio;
- divieti di finanziamento di prestazione di servizi d'investimento e assistenza all'emissione di valori mobiliari e strumenti del mercato monetario, attività di assicurazione e riassicurazione;
- misure restrittive verso determinati soggetti, tra cui il congelamento dei beni e il divieto di mettere fondi o risorse economiche a disposizione dei soggetti ed entità listati.

Anche gli Stati Uniti hanno inasprito negli ultimi mesi le sanzioni nei confronti della Bielorussia, prevedendo il divieto di avere rapporti commerciali con determinati soggetti. I divieti di commercializzazione Usa si rivolgono in prima battuta a soggetti aventi sede negli Stati Uniti, tuttavia con i recenti Executive Order è stato previsto il divieto anche a soggetti non-US per attività di assistenza, supporto finanziario, materiale tecnologico a soggetti destinatari di misure restrittive o a soggetti che operano in determinati settori, tra cui difesa,



Grodno, Bielorussia: scorci del Teatro drammatico regionale e della Cattedrale San Francesco Saverio

energia, produzione di potassio, tabacco, costruzioni e trasporto.

La normativa europea prevede un'ampia gamma di divieti, volti a escludere ogni forma di collaborazione - diretta o indiretta - con i soggetti sanzionati, e include in particolare:

- il congelamento dei fondi e le risorse economiche appartenenti o posseduti, detenuti o controllati dai soggetti destinatari delle misure restrittive;
- il divieto di mettere a disposizione dei soggetti destinatari delle misure restrittive, direttamente o indirettamente, fondi o risorse economiche;
- il divieto di partecipazione, consapevole e deliberata, ad azioni le cui finalità o conseguenze siano tali da eludere, direttamente o indirettamente, le misure restrittive.

La messa a disposizione di risorse economiche. La nozione di risorse economiche è molto ampia e ricomprende attività

le imprese italiane



Una coltivazione di tabacco: un prodotto che l'Unione europea vieta di esportare in Bielorussia

di qualsiasi tipo, materiali o immateriali, mobili o immobili, che possono essere utilizzate dai soggetti sanzionati per ottenere fondi (cioè attività e utilità finanziarie di qualsiasi natura, in primis liquidità economica). Anche la vendita di beni può essere considerata una modalità di messa a disposizione di risorse economiche. Queste conclusioni sono state confermate dalla Corte di Giustizia dell'Unione europea: per "mettere a disposizione" si intende non una specifica categoria di atti, bensì tutti gli atti necessari per ottenere la piena disponibilità di risorse economiche, anche se l'operazione prevede il pagamento di un corrispettivo. Tuttavia una recente sentenza della Cassazione relativa all'esportazione di beni non militari in un paese sottoposto ad embargo evidenzia che i rapporti commerciali con soggetti sanzionati non sono illeciti se riguardano beni o servizi non espressamente vietati (nel caso specifico si trattava della vendita di montature e occhiali). Si tratta di una sentenza isolata, la Corte di Giustizia e la Commissione europea hanno più volte evidenziato come siano vietati tutti i rapporti economici con i soggetti sanzionati che determinano la messa a disposizione di fondi o risorse economiche, ad eccezione di quelli autorizzati o ricadenti in specifiche deroghe.

Per rendere efficace l'applicazione dei divieti, la normativa europea prevede che la messa a disposizione di risorse sia vietata anche se effettuata in maniera "indiretta". Sono indirette in particolare:

- le vendite a soggetti bielorussi o di altro Stato controllati dall'impresa sanzionata. Il controllo può avvenire in maniera diretta (detenzione di quote della società

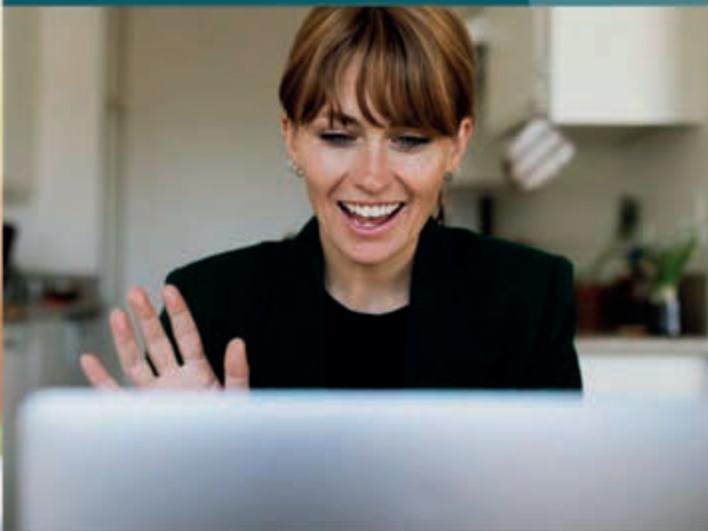
o attraverso patti parasociali) oppure quando su di essa è comunque esercitata un'influenza sostanziale, ad esempio in caso di società prestanome; • anche senza un effettivo controllo, quando la messa a disposizione avviene a beneficio del soggetto sanzionato. Il beneficio può derivare ad esempio da accordi esistenti tra l'acquirente e la società sanzionata (come contratti di vendita o distribuzione) oppure in ragione delle caratteristiche del bene o servizio venduto.

Sono vietate infine tutte quelle attività che hanno l'obiettivo di aggirare tali misure restrittive, con ciò intendendosi quelle attività che - se pur all'apparenza formale - hanno per obiettivo o risultato, diretto o indiretto, di vanificare i divieti sanciti dal regolamento (in questi termini si è pronunciata la Corte di Giustizia dell'Unione europea). In definitiva, il divieto di mettere a disposizione risorse economiche è molto ampio: un'operazione economica (compresa la vendita di beni o servizi) per essere lecita non solo non deve coinvolgere direttamente un soggetto sanzionato, ma neanche tale soggetto ne può trarre in alcun modo beneficio. La responsabilità dell'impresa europea viene meno se non sapeva dell'illiceità dell'operazione o quantomeno non aveva alcun motivo ragionevole di sospettare che le sue azioni avrebbero violato tale divieto.

Conclusioni. Le misure restrittive previste dall'Unione europea hanno una portata molto ampia: un'operazione economica (quale la vendita di beni o servizi) per essere lecita non solo non deve coinvolgere direttamente un soggetto sanzionato, ma neanche tale soggetto ne può trarre in alcun modo beneficio. Le operazioni commerciali che per oggetto o controparte possono essere in linea di principio rilevanti ai fini dell'applicazione delle sanzioni internazionali dovranno pertanto essere oggetto di un attento scrutinio. Non è poi da trascurare che sempre più spesso i contratti internazionali contengono sanctions clause con cui le parti garantiscono di non aver alcun rapporto con soggetti sottoposti a sanzioni internazionali. Il mancato rispetto delle misure restrittive - oltre a determinare l'applicazione delle sanzioni - potrebbe quindi avere ripercussioni su altri rapporti contrattuali, anche strategici per l'impresa. ■



ONHC
ODONTONETWORK



Oltre un milione di **sorrisi** garantiti



A chi ci rivolgiamo

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

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

Compagnie di assicurazione e riassicurazione

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

Chi siamo

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

Coordina strutture odontoiatriche selezionate, regolamentate e monitorate a livello centrale. Ad oggi il network conta più di 2.200 strutture affiliate e capillarmente distribuite su tutto il territorio italiano con oltre 6.000 medici odontoiatri operanti, attraverso i quali eroghiamo prestazioni ai nostri assistiti.

L'obiettivo è l'erogazione di cure odontoiatriche di qualità a costi calmierati e accessibili tramite un network regolamentato per servizi, procedure e tariffe.

Odontonetwork è in possesso di certificazione di qualità RINA ISO 9001:2015, rilasciata per la gestione e l'implementazione del network odontoiatrico.

Illeciti doganali: luci e ombre della

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Come noto, il legislatore italiano, con due provvedimenti (d.lgs. 7 e 8 del 2016) ha previsto una generalizzata degradazione di numerose fattispecie incriminatrici, trasformandole, in talune ipotesi, in illeciti amministrativi, in altre prevedendo la sostituzione della sanzione penale con la figura dell'illecito punito con sanzione pecuniaria civile. Il criterio generale adottato dal provvedimento n. 8, in particolare, ha previsto la depenalizzazione della generalità dei reati (ad eccezione di quelli espressamente esclusi dal decreto) puniti con la sola pena pecuniaria (multa o ammenda), con l'effetto di travolgere dal fenomeno dell'abolitio criminis anche numerose disposizioni extra codicem tra cui, in materia doganale, talune forme di contrabbando (cosiddetto semplice) previste dagli articoli 282 e seguenti TULD. Per contrabbando si deve intendere ogni condotta di "chi introduce nel territorio dello Stato, in violazione delle disposizioni in materia doganale, merci che sono sottoposte ai diritti di confine". In tal modo il governo, su delega parlamentare, ha inteso perseguire l'obiettivo di snellire il carico processuale penale che, ormai da immemore tempo, appare congestionato - oltre che a causa di un'ormai cronica carenza di organico presso la totalità degli uffici giudiziari nazionali - anche dalla crescente ipertrofia della normazione penale. In estrema sintesi, le direttrici seguite dal legislatore del 2016 erano coincidenti con i cosiddetti "canoni materiali di politica criminale" dell'offensività, della proporzionalità, della merito di pena e dell'effettività dell'intervento penale.

In parole più semplici: ci si è progressivamente resi conto che la sanzione penale, in un'ottica di sussidiarietà, può anche non essere la misura più adeguata, in termini

di prevenzione e di persuasione, a proteggere determinati interessi. Sul punto va infatti premesso che è ormai una convinzione comune tra gli "addetti ai lavori" che l'illecito amministrativo, a certe condizioni e in determinati settori, può addirittura risultare maggiormente persuasivo - data la pesante incisione sulla sfera patrimoniale del destinatario della sanzione - rispetto a sanzioni penali di modesta entità, considerate le numerose "scappatoie" offerte dalla legge processuale e sostanziale (solo a titolo esemplificativo, la sospensione condizionale della pena, l'oblazione, l'estinzione del reato per condotte riparatorie). Dall'altro lato, tuttavia, l'Unione europea sembra pensarla in modo diverso, quanto meno in relazione a tutte quelle condotte che ledono gli interessi finanziari comunitari. Nella fami-



In materia doganale, la direttiva europea ha inasprito le pene delle violazioni quando queste siano direttamente lesive di interessi finanziari dell'Unione

gerata direttiva "PIF" (1371/2017), tutta incentrata verso l'armonizzazione delle discipline degli Stati membri che assicurino una adeguata protezione contro condotte lesive degli interessi finanziari unionali, emerge chiaramente l'intento di usare il diritto penale come strumento primario e preferito al fine di criminalizzare condotte potenzialmente lesive delle casse unionali. Bisogna ormai fare i conti con un sistema di fonti del diritto sempre più complesso e, per certi versi, confusionario. La competenza "per attribuzione" dell'Unione europea circa il diritto penale nazionale ha infatti subito una significativa - e discutibile - espansione, i cui limiti sono spesso incerti.

In ogni caso, in attuazione di tale direttiva, il d.lgs. 14 luglio 2020 n. 75 ha previsto un inasprimento delle viola-

direttiva “PIF”



La competenza “per attribuzione” dell’Unione europea circa il diritto penale nazionale ha subito una significativa, e discutibile, espansione, i cui limiti sono spesso incerti

zioni doganali quando queste sono direttamente lesive di interessi finanziari dell’Unione; ha “ri-criminalizzato” reati che secondo lo stesso legislatore italiano di qualche anno fa non erano ritenuti meritevoli di presidio penale; ha ampliato il novero dei cosiddetti reati presupposto (inserendo l’art. 25-sexiesdecies al d.lgs. 231/2001) che possono determinare la responsabilità amministrativa dell’ente persona giuridica, includendovi i reati doganali. Più precisamente, il decreto di recepimento della direttiva, all’art. 4 ha posto una eccezione agli effetti di abolizione previsti dal d.lgs. n. 8 del 2016, limitando, di fatto, gli effetti della depenalizzazione ai soli reati di contrabbando quando l’ammontare dei diritti di confine dovuti è inferiore a diecimila euro. Insomma, si tratta di una inversione di tendenza che mal si concilia con il tanto decantato neo-principio di “efficienza”, diventato baluardo della prossima riforma del processo penale e della giustizia riparativa firmata Cartabia. Ha inoltre previsto, come accennato, un aggravamento in punto di pena (con la previsione della reclusione da tre a cinque anni, che si aggiunge alla multa) quando l’ammontare dei diritti di confine è superiore a centomila euro. Se, infine, l’ammontare dei diritti di confine è superiore a cinquantamila euro e non superiore a centomila euro, alla

elementi costitutivi dell’illecito penale, appare dirimente l’indagine circa l’elemento soggettivo del dichiarante, che diviene in questi casi il vero discrimen tra una condotta penalmente rilevante in termini concorsuali e una condotta di compartecipazione materiale, ma priva di rilevanza penale. L’immediata conseguenza - ove si dimostri che il reato sia stato commesso nell’interesse o a vantaggio della società di spedizione - è l’applicabilità della sanzione pecuniaria fino a duecento quote o, nei casi più gravi, fino a quattrocento quote (da un minimo di 258 euro a un massimo di 1.549 euro per quota), eventualmente accompagnate dalle sanzioni interdittive - potenzialmente in grado di inibire un’attività economica, anche irreversibilmente, nonostante la temporaneità delle stesse - quali il divieto di contrarre con la pubblica amministrazione, l’esclusione da contributi o agevolazioni, finanziamenti e sussidi. Per correre ai ripari, pertanto, è di primaria importanza la dotazione o l’aggiornamento dei modelli di gestione e prevenzione del rischio che, secondo la normativa contenuta nel d.lgs. 231/2001, consentono, a certe condizioni, di tenere al riparo la persona giuridica nel cui interesse o vantaggio è stato commesso il reato, contro le incisive sanzioni pecuniarie e/o interdittive previste. ■

multa si aggiunge la reclusione fino a tre anni.

In conclusione, è agevole capire l’impatto di tale disciplina in particolare sulle società che trattano operazioni doganali: se il contrabbando viene commesso nell’ambito di una operazione doganale, la notizia di reato ben potrebbe coinvolgere, oltre che l’importatore, anche lo spedizioniere persona fisica che agisce in rappresentanza, diretta o indiretta, in veste di concorrente nel reato e nella misura in cui la Procura dovesse contestare un’omissione penalmente rilevante. Ferma restando, chiaramente, la sussistenza degli altri

Academy sulle banchine del porto

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Nella logistica integrata, il personale deve essere sempre più competente. E' questa la sfida raccolta da Scuola Nazionale Trasporti e Logistica con l'importante coinvolgimento del Gruppo Perioli. Le imprese del Gruppo avevano bisogno di un servizio di recruitment super specializzato. La Scuola ha risposto selezionando, attraverso un bando FSE regionale, 18 giovani e formandi con moduli "su misura": accademici (perché le norme e le tecniche possono essere assimilate unicamente studiando), ma soprattutto capitalizzabili, sempre con approccio realistico e applicativo. Il giorno 3 febbraio si è tenuta una vera propria Academy "in cantiere" con 18 giovani frequentanti i corsi di formazione professionale in ambito portuale-logistico organizzati dalla Scuola, 5 aree

parte loro assicurare tutte le informazioni per una corretta progettazione. Hanno capito l'importanza di ottenere più dettagli possibile sui "pezzi speciali", sui punti di rizzaggio e sull'equipment per il loro terminal. Gli artigiani, a loro volta, hanno capito l'importanza di svolgere ad arte le operazioni, nel rispetto delle norme di sicurezza e dei tempi, al fine di facilitare il viaggio della nave e la rotazione delle merci nei terminal, sempre troppo piccoli e con sempre meno disponibilità per stoccaggi improduttivi, senza dimenticare che la stessa nave dopo qualche giorno è attesa in altro porto, in altro terminal, magari anche quest'ultimo partecipato dalla stessa impresa. Grazie a questa esperienza si sono poste dunque le basi per una visione unica e integrata delle attività portuali sia dal punto di vista del gruppo di imprese di riferi-

mento sia dal punto di vista del comprensorio - La Spezia e Marina di Carrara - che fa capo allo stesso sistema portuale del Mar Ligure Orientale. In rappresentanza di Dario Perioli Group, erano presenti alla giornata formativa Andrea Scarparo, amministratore delegato, e Gianni Ruscelli, direttore operativo MDC Terminal. Gli allievi del corso "Operatore polivalente terminal portuale" sono stati inoltre affiancati nell'occasione da Lorenzo Rollandi, perito dei trasporti e docente esperto, che ha progettato i contenuti della giornata con il responsabile operativo del Terminal Mirco Fanan.



operative distinte, 3 imprese di riferimento per un servizio logistico completo: agenzia marittima, linea di navigazione, terminal, spedizionieri e dogana. Tutti gli allievi candidati all'assunzione nelle diverse imprese del Gruppo Perioli si sono incontrati per discutere di lavoro comune (la logistica), ma mai condiviso (uffici e banchina). Di loro, dieci sono "architetti del trasporto" (futuri spedizionieri, agenti, tecnici, doganalisti), mentre otto sono "artigiani" (futuri operatori nave, banchina e attrezzature). L'incontro è avvenuto sottobordo, nelle reali operazioni di banchina presso il terminal di Marina di Carrara.

Oggetto della giornata è stato il rizzaggio merce varia (cioè il fissaggio del carico). Gli "architetti" hanno capito come si effettua l'operazione, e quanto importante sia da

Si rende così sempre più proficuo, grazie a questa formula applicata ai progetti formativi realizzati con la partnership delle imprese, il legame virtuoso tra mondo della formazione e mondo del lavoro, poiché si favorisce e si rende possibile il consolidamento per gli allievi di un modello di conoscenza privilegiato rispetto al settore in cui aspirano a inserirsi professionalmente e che massimizza le opportunità occupazionali. Anche per le imprese risulta, evidentemente, importante il coinvolgimento diretto nelle attività formative, per promuovere processi di recruiting che valorizzino al massimo gli ambiti in cui maturano le nuove competenze. ■

catani@scuolatrasporti.com



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

PROGRAMMA CORSI MARZO-APRILE 2022

MARZO 2022

1 MARZO

IL PUNTO SULLA NORMATIVA RENTRI. REGISTRO ELETTRONICO NAZIONALE PER LA TRACCIABILITÀ DEI RIFIUTI.
RUOLO E COMPITI DELLA FIGURA DEL "PRODUTTORE DEL RIFIUTO" IN AZIENDA

3 MARZO

I RISCHI ASSICURABILI GRAVANTI SULL'ATTIVITÀ DI LOGISTICA E DI TRASPORTO:
ANALISI - COPERTURA - INDENNIZZO

10 MARZO

IL CONTENZIOSO GIUSLAVORISTICO: CONOSCERNE I MECCANISMI PER AFFRONTARLO AL MEGLIO

16 MARZO

LE NOVITÀ NORMATIVE E GIURISPRUDENZIALI IN MATERIA DI AUTOTRASPORTO E LOGISTICA INTERVENUTE NEL CORSO DEL 2021

A cura di SC Sviluppo Chimica

21 MARZO

LA FRONTIERA DELL'ULTIMO MIGLIO DOVE LA LOGISTICA DIVENTA DECISIVA

24 MARZO

PROCESSI DI IMPORTAZIONE ED E-COMMERCE: DAZI E IVA IN DOGANA, PLASTIC E SUGAR TAX

31 MARZO

TERZIARIZZAZIONE DELLA FUNZIONE LOGISTICA: I KPI PER MISURARE E MONITORARE I SERVIZI IN OUTSOURCING

APRILE 2022

4 APRILE

VALUTAZIONE ED OTTIMIZZAZIONE DEI CONTRATTI DI VIGILANZA PRIVATA E PORTIERATO NEL SETTORE CHIMICO, DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI

A cura di SC Sviluppo Chimica

6 APRILE

IL CONTRATTO DI APPALTO DI SERVIZI DI LOGISTICA INTEGRATA: GESTIONE DEI SUBFORNITORI E CAUTELE DA ADOTTARE NEI RAPPORTI CON LE COOPERATIVE

8 APRILE

LA LOGISTICA COME VALORE AGGIUNTO PER IL TERRITORIO: COSTRUIRE IMMOBILI FUNZIONALI NEL RISPETTO DELL'ECOSISTEMA E DELLA REALTÀ URBANA.
OPINIONI E STRATEGIE A CONFRONTO

12 APRILE

ORIGINE DELLE MERCI: PREFERENZE, MADE IN ITALY, REX E STATUS DI ESPORTATORE AUTORIZZATO - IL CASO BREXIT

19 APRILE

OPERATIONS & LOGISTICA 4.0

27 APRILE

DISPOSITIVI MEDICI:
IL REGOLAMENTO (UE) 2017/745

A cura di Certiquality

28 APRILE

PROGETTARE IL MAGAZZINO. GUIDA ALLE FASI DI ANALISI, PROGETTAZIONE E IMPLEMENTAZIONE



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

Brexit: le novità dal 1° gennaio

Con il 2021, è scaduta, per le imprese dell'Unione europea, la possibilità di presentare la dichiarazione doganale entro sei mesi dal passaggio del confine: da gennaio 2022 è iniziata la "vera" Brexit.

di **Sara Armella***

Dal 1° gennaio 2022 è scattata la fase 2 della Brexit, con importanti novità per chi esporta verso il Regno Unito. Numerosi i nuovi adempimenti che interesseranno le aziende dell'Unione: dall'introduzione dei controlli doganali alla frontiera inglese, alla necessità di essere in possesso delle dichiarazioni del fornitore per fruire dell'azzeramento dei dazi doganali previsto dal TCA (Trade and Cooperation Agreement). Con il 2022 inizia, infatti, la "vera" Brexit, con molti significativi cambiamenti per la filiera logistica italiana ed europea. Alla base di questa "fase 2" vi è la scelta di Londra di rinviare di un anno gli effetti del TCA, sospendendo i controlli e la fiscalità doganale per tutto il 2021. Anche se l'Accordo concluso tra Unione europea e Regno Unito prevedeva una perfetta simmetria di gestione degli adempimenti sui due versanti del confine inglese, il Regno Unito ha scelto di rinviare unilateralmente gli effetti della Brexit. Mentre dal 1° gennaio scorso, le importazioni dalla Gran Bretagna sono trattate, all'ingresso nell'Unione europea, come normali operazioni internazionali, con la presentazione di una dichiarazione doganale completa e l'assolvimento della fiscalità, sul versante inglese gli adempimenti sono stati sospesi attraverso le delayed declarations che consentivano agli operatori di predisporre la dichiarazione doganale e assolvere alla fiscalità entro sei mesi dal passaggio del confine.

Con il nuovo anno le aziende unionali che esportano verso la Gran Bretagna dovranno invece fornire tutti i riferimenti e la documentazione necessari per consentire la presentazione di una dichiarazione doganale completa già al momento dell'introduzione dei beni nel territorio del Regno Unito. Gli operatori dovranno, inoltre, assolvere la fiscalità doganale al momento dello sdoganamento, a meno che non siano in possesso di un'autorizzazione per il differimento dei dazi. A partire dal 1° gennaio 2022 le autorità daranno il via

stione degli sdoganamenti e blocchi per le merci che devono essere sottoposte ad analisi o a puntuali verifiche. Per evitare colli di bottiglia al confine inglese, la dogana UK ha attivato a partire dal 1° gennaio, i cosiddetti Inland Border Facilities (IBF), nuovi punti di controllo interni che consentiranno di ridurre i tempi di attesa nei principali porti del Regno Unito, a condizione che venga presentata una dichiarazione di transito comune, già al momento della partenza della spedizione dall'Unione europea. Tale soluzione, nel corso del 2021, ha



All'inizio di quest'anno è scattata una nuova fase degli adempimenti doganali per le imprese dell'Unione europea che esportano nel Regno Unito

ai normali controlli sui prodotti importati in UK, che potranno comportare verifiche documentali e analisi fisiche sulla merce. L'avvio, a regime, dei controlli alla frontiera UK e l'obbligo di presentare una dichiarazione doganale completa potrebbero comportare ritardi nella ge-

però dato vita a diffuse criticità, a causa del mancato perfezionamento delle procedure di esportazione abbinate al transito doganale, determinando, in alcuni casi, ingenti contestazioni da parte dell'agenzia delle dogane. Un'ulteriore

novità riguarda l'attestazione dell'origine preferenziale negli scambi tra UE e UK. Dal 1° gennaio 2022, infatti, sono entrate a regime le prove di origine preferenziale e sarà obbligatoria la dichiarazione del fornitore per fruire dell'azzeramento dei dazi doganali al confine UK.



Dal 1° gennaio, le autorità britanniche possono svolgere controlli sui prodotti importati dall'Unione anche con verifiche documentali e analisi fisiche dei prodotti

Per le aziende italiane è pertanto fondamentale l'analisi della supply chain, ossia il tracciamento dei vari componenti e delle lavorazioni che hanno contribuito al prodotto finale ed è indispensabile essere in possesso di tutta la documentazione necessaria per attestare l'origine preferenziale delle merci. Per beneficiare dell'azzeramento dei dazi alla dogana UK, com'è noto, è necessario che i prodotti esportati soddisfino le regole di origine preferenziale stabilite dal TCA e che i beni siano accompagnati da una prova dell'origine preferenziale, rappresentata, nella quasi totalità dei casi, dall'autocertificazione da parte dell'esportatore registrato nel sistema Rex e, solo in situazioni residuali, dalla conoscenza, da parte dell'importatore britannico, dell'origine preferenziale dei prodotti. Ai fini della correttezza della prova dell'origine preferenziale rilasciata dall'esportatore, è essenziale la dichiarazione del fornitore, contenente una chiara indicazione dell'origine (Ue o non Ue) dei materiali utilizzati per la fabbricazione del prodotto esportato in UK (allegato ORIG-3 del TCA). Tale dichiarazione attesta, a beneficio dell'esportatore, l'origine delle merci,

consentendogli di provvedere direttamente alla compilazione della dichiarazione dell'origine preferenziale.

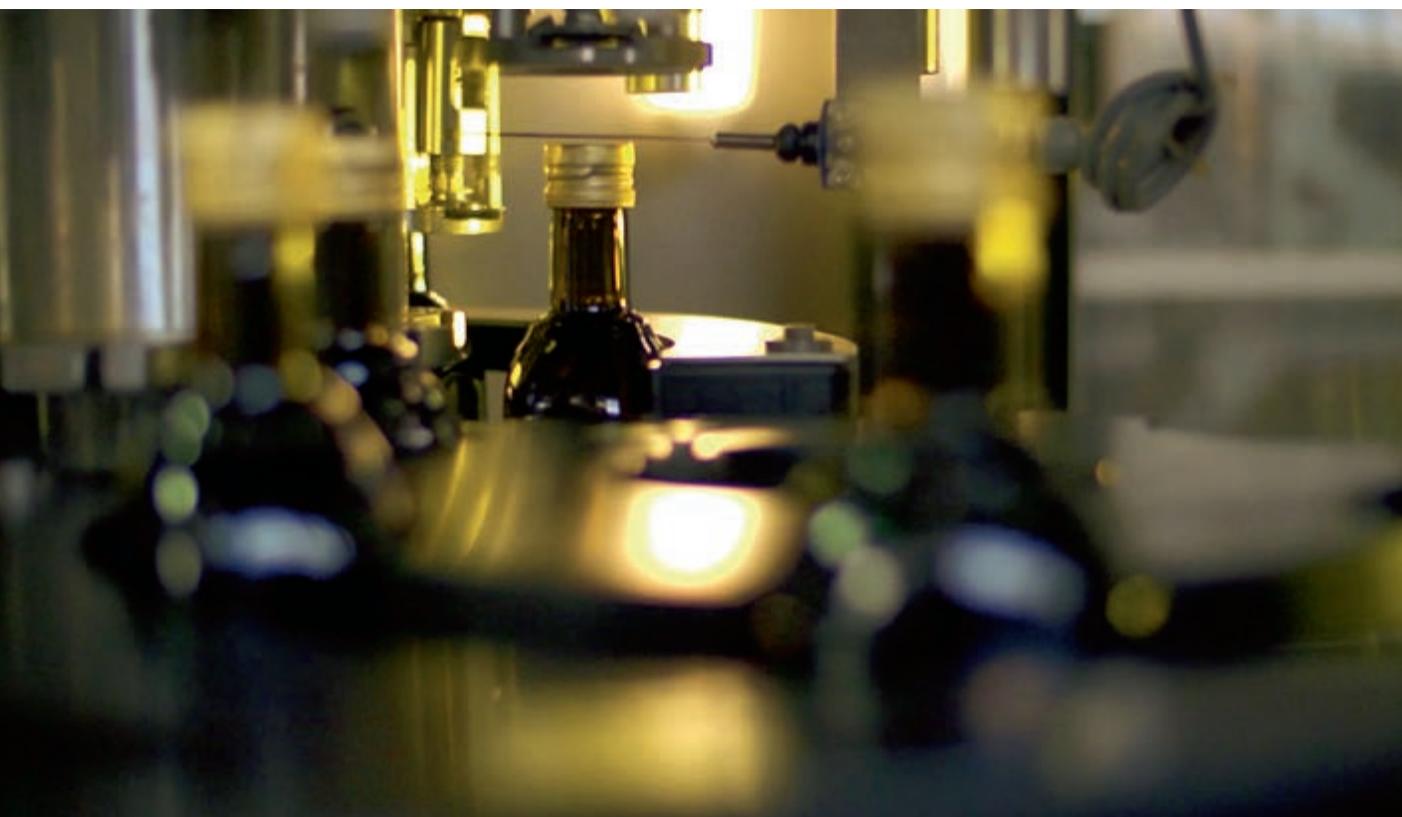
Per consentire un graduale adeguamento alla Brexit, con il regolamento 2254/2020 del 29 dicembre 2020, la Commissione europea ha consentito che, per tutto il 2021, le imprese dell'Unione potessero autocertificare l'origine preferenziale dei prodotti esportati verso il Regno Unito, anche in mancanza della dichiarazione di origine del proprio fornitore, a condizione che tale documentazione venisse recuperata entro il 1° gennaio 2022. Tale semplificazione è stata accolta favorevolmente dalle numerose imprese che non avevano mai effettuato vendite verso paesi extra-UE e non avevano quindi mai adottato metodi di tracciamento dell'origine e di gestione dei relativi adempimenti. Con l'avviso dello scorso 12 dicembre, l'agenzia delle dogane ha chiarito che se entro il 1° gennaio 2022 l'esportatore non sarà in possesso delle dichiarazioni del fornitore relative alle operazioni concluse nel corso del 2021 e non sarà in grado di dimostrare il carattere originario del prodotto con altri mezzi, l'attestazione

di origine non sarà considerata valida, con importanti conseguenze giuridiche ed economiche. È quindi indispensabile attivarsi per rispettare tali adempimenti, consapevoli che, in mancanza, occorrerà darne segnalazione al cliente UK, entro il 31 gennaio 2022, con la necessità di versare le tariffe doganali ordinarie anche per le operazioni già svolte nel 2021, considerato il venir meno delle condizioni per il trattamento preferenziale, provvisoriamente riconosciuto al momento dell'importazione nel Regno Unito. L'esportatore è, infatti, responsabile della correttezza della dichiarazione di origine e delle informazioni in essa contenute (art. ORIG.19) e occorre ricordare che, in caso di violazioni, sono previste sanzioni, oltre a responsabilità di ordine contrattuale con il proprio cliente UK. Da ultimo, occorre segnalare che con una comunicazione del 2 dicembre scorso la British International Freight Association avrebbe invitato gli operatori inglesi a richiedere agli esportatori europei di specificare, nella dichiarazione di origine della merce, il "made in" dei prodotti, indicando un singolo paese europeo di produzione (Italia, Francia, ecc.) e non il blocco commerciale di provenienza (Ue). Secondo questa nota, a partire dal 2022, gli importatori britannici potrebbero richiedere alle imprese unionali una serie di informazioni aggiuntive, motivate da esigenze di statistica del commercio inglese, ma chiaramente estranee alle norme del TCA, secondo cui gli operatori devono dichiarare l'origine "UE" della merce e non il singolo Stato europeo (allegato ORIG-4 del TCA). Tale comunicazione ha destato molta preoccupazione tra gli esportatori italiani e gli operatori logistici, anche se, a oggi, non trova fondamento nelle comunicazioni ufficiali delle dogane di sua Maestà. ■

**Studio Armella & Associati*

Olitalia cambia pallet pooler: NoPal garantisce flessibilità con il noleggio di pallet EPAL

Il noleggio ha minori costi, maggiore flessibilità del servizio, certezza delle tempistiche e chiarezza documentale.



Con un volume di 90 milioni di litri confezionati all'anno fra oli di oliva e di semi e un fatturato superiore ai 150 milioni di euro, Olitalia è una delle realtà di riferimento per il mercato oleario italiano ed estero.

“Siamo tra le aziende di olio italiane più distribuite nel mondo con spedizioni in

più di 120 nazioni - precisa Mirco Zauli, Procurement Manager - In Italia copriamo tutti i canali, con marchi nostri e con private label, nella ristorazione professionale con formati catering, fino agli extravergini da tavola per l'horeca.”

L'elevata frammentazione delle consegne e la necessità di confezionare an-

che in vetro (irrinunciabile perché icona di qualità e italianità) sono le premesse per comprendere quanto il pallet in legno sia una scelta 'delicata' in termini di robustezza, controllo dei costi, integrità dei pallet (soprattutto nelle consegne estere), flessibilità e riduzione dei contenitori quando si tratta di recuperare i bancali.



“Fino al 2018 avevamo un parco pallet EPAL - racconta Zauli - ma la gestione dell’interscambio nel nostro caso era penalizzante per la numerica elevata di clienti, flussi molto variabili, frammentazione di marchi e formati. Così decidemmo di sperimentare il pooling chiuso.”

Il noleggio ha, in effetti, eliminato i contenziosi fra vettori e clienti: zero contestazioni su tempi, quantità e qualità dei bancali, e possibilità di focalizzarsi sulla vendita e sul rapporto col cliente.

“Pensavamo che il pooling fosse meno invasivo, che ci sollevasse da controlli al nostro interno - sottolinea Zauli - Poi, il nostro business si basa su di una capacità di risposta quasi immediata: un cliente ci chiede una fornitura specifica, e nell’arco della giornata o al massimo del mattino dopo, dobbiamo dare certezza di consegna.”



MIRCO ZAULI

L’attività di controllo, invece, è risultata particolarmente onerosa, con una struttura documentale complessa che richiede tempo per le verifiche interne. Quanto invece al secondo aspetto, non c’è stata flessibilità: *“Ottenere un riscontro rapido era pressoché impossibile - lamenta Zauli - Troppi livelli di autorizzazione comportavano non ore,*



ma giorni di attesa: praticamente insostenibile. E oltre ai tempi di attesa, era richiesta a noi un’attività compilativa e procedurale eccessiva.”

Ad inizio 2021, il fornitore storico da oltre 30 anni di bancali EPAL, Casadei Pallets di Mercato Saraceno (FC), ha suggerito il noleggio basato sul sistema EPAL tramite la controllata NolPal. Olitalia ha presentato lo scenario di gestione ordinaria e il problema dei flussi straordinari. La flessibilità non è una necessità specifica di Olitalia, o del mercato oleario o della congiuntura pandemica: in molti settori, in Italia come all’estero,

OLITALIA IN CIFRE

130 collaboratori;
1 stabilimento produttivo;
3-4 partner per prodotti DOP e IGP (obbligo di disciplinare);
10 vettori;
160.000 mercato Italia;
20.000 bancali 100 x 120 per export (1.000 container via nave);
1.000 bancali via gomma per paesi dell’Unione europea.

oramai la variabilità delle consegne è in aumento.

Il noleggio con NolPal è risultato migliore sul piano economico, ma soprattutto sono aumentate la flessibilità del servizio, la certezza delle tempistiche; eliminate le lentezze procedurali; ottenute trasparenza, certezza del costo concordato, chiarezza documentale. *“Ciò non dipende dal fatto che le piccole imprese sono più flessibili - conclude Zauli - È anche un fatto di mentalità, di struttura organizzativa, di capacità di risposta alle necessità del cliente che distingue NolPal.”*

Veicoli industriali: il mercato frena

“I dati del mese di gennaio fanno pensare che si siano esaurite le spinte che avevano sostenuto le vendite nel 2021”, dice Paolo A. Starace di Unrae.

Nel mese di gennaio 2022 il mercato dei veicoli industriali ha registrato un lieve incremento rispetto a gennaio 2021, con 2.315 unità immatricolate contro 2.291, pari a più 1,0% che lascia sostanzialmente invariato il livello delle vendite. All'interno del comparto, i mezzi pesanti, che coprono l'88% delle vendite con 2.038 veicoli immatricolati, segnano un incremento del 3,6% rispetto allo scorso anno, mentre la fascia da 3,51 a 16 t evidenzia una pesante contrazione del 20%. “Il lieve incremento complessivo dell'1,0% di gennaio 2022, dopo il rimbalzo dello scorso anno, che già a gennaio era cresciuto del 4,5% rispetto al 2019, fa pensare all'esaurimento delle spinte che avevano sostenuto il mercato l'anno scorso”, ha sottolineato Paolo A. Starace, presidente della sezione veicoli industriali dell'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri-Unrae, che ha aggiunto: “E' auspicabile che le condizioni di difficoltà produttive che hanno incontrato i costruttori nei mesi scorsi si risolvano entro il periodo estivo e di conseguenza che la

produzione possa riprendere con più vigore, per poter soddisfare la domanda sia in termini di volumi sia riducendo i tempi di attesa. Ma alcuni segnali di rallentamento negli indici della produzione industriale, alla quale è più legato il mercato dei veicoli industriali, tendono a raffreddare le attese più ottimistiche. Inoltre, l'aumento del costo del gas ha impattato in modo negativo sul segmento dei mezzi alimentati a Gnl, finora favorito dagli incentivi sta-

tali e dal basso costo del carburante, contribuendo a riportare le preferenze del mercato verso i motori diesel”. “Tutto ciò - ha detto ancora Starace - rende sempre più necessario intervenire per favorire il ricambio del parco circolante, ancora in maggioranza composto da veicoli ante Euro IV, sia nell'ottica di contribuire alla transizione ecologica sia per consentire una corretta strategia produttiva al settore”.

In gennaio, le vendite dei veicoli da 3,51 a 16 tonnellate hanno avuto una contrazione del 20% rispetto a gennaio 2021



INCENTIVI PER LA FORMAZIONE

E' stato firmato dal ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, il decreto che vara incentivi per cinque milioni di euro a sostegno della formazione professionale nel settore dell'autotrasporto. Il decreto stabilisce anche le modalità di erogazione delle risorse. Destinatari dell'incentivo, previsto dalla legge di bilancio per il 2019, sono le imprese di autotrasporto merci per conto terzi che (direttamente o associandosi) organizzino corsi di formazione rivolti ai titolari, ai soci, agli amministratori e a dipendenti e addetti inquadrati nel contratto collettivo nazionale logistica, trasporto e spedizioni. L'obiettivo è favorire e approfondire le conoscenze sui temi relativi alla gestione aziendale, alla sicurezza stradale, alle nuove tecnologie, alla sicurezza sul lavoro, alla tutela ambientale, alla disciplina del settore.

I container: una merce "rara" sul mercato marittimo mondiale

La domanda cresce anche perché si stanno allungando i cicli del trasporto globale: i contenitori ritornano "alla base" di partenza con notevoli ritardi.

Molte delle difficoltà che hanno incontrato e stanno ancora incontrando, specialmente negli Stati Uniti, le supply chain nei collegamenti marittimi internazionali sono dipese e dipendono dalla difficoltà di reperire container. Nel 2021, è stato raggiunto, grazie all'aggiunta di 7,2 milioni di pezzi, il record nel numero di container marittimi globalmente in circolazione, ossia 50,5 milioni. Una crescita guidata dalla domanda in continuo incremento da parte delle compagnie marittime oceaniche, degli operatori logistici internazionali, dei proprietari delle merci. Tutti impegnati nel tentativo di salvaguardare il funziona-

vole e indipendente Drewry Shipping Consultants, società leader nei servizi di ricerca e consulenza per il settore marittimo con uffici a Londra, Delhi, Singapore e Shanghai, sono di un calo compreso tra i 4,5 e i 4,8 milioni di pezzi. Comunque la produzione del 2022 si annovererà come il secondo miglior risultato produttivo annuo della storia del container. "La domanda di container rimarrà forte data la ripresa economica che seguirà alla crisi pandemica. In particolare, stiamo assistendo a una continua crescita nei settori delle merci deperibili, delle bevande e di merci solide e liquide che chiedono sia container refrigerati sia tank container.

di vita che si aggira sui 12-15 anni, e i comportamenti di vettori marittimi, di operatori internazionali di trasporto, di alcune industrie che si pongono in proprio sul versante del trasporto e decidono di operare con una loro flotta di container", ha aggiunto Fossey. Infine, secondo Drewry, mentre i container l'anno scorso impiegavano un 30% di tempo in più per completare il loro ciclo di trasporto causa i ritardi registrati nei porti e nel traffico terrestre, quest'anno rischiano di impiegare ancora più tempo.

In questa critica situazione, la compagnia giapponese di navigazione One ha recentemente dichiarato che, oltre a ordinare nuovi container, ha anche inviato navi vuote per riposizionare container nelle zone dove registrava le maggiori richieste. La difficoltà di trovare contenitori è anche aggravata dal fatto che le società che li affittano controllano il mercato sempre di meno. Drewry ha notato, infatti, che nel 2020 disponevano del mercato per il 52%, cifra scesa nel 2021 al 51,5% e che nel 2022 può scendere al 49% per effetto dell'"accaparramento" operato da armatori e operatori internazionali. Sul fronte della produzione, attualmente, è la Cina che "regna" sovrana: nel 2021, ha dominato totalmente il mercato producendo il 97% dei container. Quindi, ha in mano le redini del gioco. Quest'anno, sempre secondo Drewry, potrebbero entrare in attività due nuove fabbriche vietnamite che dovrebbero avere una capacità globale di produrre un milione di container l'anno. ■



La Cina, attualmente, ha il monopolio della produzione di container: il 97% che è sul mercato è uscito dalle sue fabbriche

mento delle loro catene di rifornimento. Le previsioni sulla produzione di container nel corso di quest'anno, secondo quanto ha affermato John Fossey, senior analyst per l'andamento del mercato in questo settore dell'autore-

loro viaggi e ritornare nei porti e nelle aree che li richiedono. Ci sono altri fattori che influenzano sempre maggiori richieste: la necessità di ritirare pezzi obsoleti, mantenuti in servizio, data la necessità, oltre il loro normale ciclo

Ciò continua a causare problemi sulla reperibilità di tali contenitori, anche perché la domanda sta andando oltre alle capacità di produrli. I container, inoltre, impiegano molto più tempo per completare i

Piano Marshall dei porti: cosa serve per concretizzarlo

Un webinar di Fise Uniport ha messo a confronto ministero delle Infrastrutture e Autorità portuali sul difficile compito di avviare nel settore uno sviluppo su basi nuove e sull'esigenza di impiegare rapidamente i fondi del Pnrr.

di **Paolo Giordano**

Giuseppe Catalano, coordinatore della struttura tecnica di missione del ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, aprendo il webinar organizzato da Fise Uniport, dal titolo "Piano Marshall dei porti e le modalità di attuazione", ha posto due domande: "Ci sono per il settore ingenti investimenti del Pnrr. Come saranno utilizzati? Riusciremo a modernizzare il nostro sistema portuale?". Catalano si è anche dato una risposta: "In prima battuta direi di sì, anche se aggiungerei un altro quesito, ossia come e quando?". Di certo, anche secondo il coordinatore della struttura tecnica di missione del ministero, stiamo vivendo un'occasione storica, che "offre importanti opportunità e qualche difficoltà". Catalano ha poi chiarito il punto focale: "I protagonisti di questa occasione sono il governo, il ministero delle Infrastrutture, da un lato, e, dall'altro, gli imprenditori, le Autorità portuali di sistema che devono essere coloro che concretizzano tale opportunità, ne devono essere i principali 'attori'. Come parte dell'amministrazione pubblica, noi lavoriamo su due livelli: sugli investimenti e sulle regole del gioco, nell'intento di offrire soluzioni 'intelligenti'. Non dobbiamo dimenticarci che ci muoviamo in uno scenario che pone alcuni vincoli, chiede uno 'sviluppo sostenibile' e detta una strada obbligata, quella della transizione ecologica. Non osservare tali vincoli potrebbe portare i porti in un futuro anche prossimo



Uno scorcio del porto di Genova

ad avere difficoltà a ricevere le navi". In altri termini, lo sviluppo deve avere contorni nuovi, legati alla sostenibilità e agli obiettivi energetici che sono parte vincolante degli investimenti europei. Qui potrebbero sorgere le difficoltà citate da Catalano, che ha spiegato: "Le strategie di sviluppo del settore devono, quindi, andare d'accordo con i vincoli della transizione ecologica ed energetica. Chi pensa di voler difendere il passato o i suoi eventuali consolidati privilegi senza cambiare commette un errore: serve una nuova imprenditorialità. Un'imprenditorialità che porti benefici anche alla collettività. Questa è la nuova frontiera".

Catalano ha citato tre 'ambizioni' che devono essere al centro del nuovo sviluppo: "Noi abbiamo i primi porti europei, una volta attraversato il Canale di Suez, per le navi che giungono dal Far

East e navigano verso il nord Europa. Potremmo offrire loro una grande opportunità, quella di scaricare da noi, accorciando di giorni la loro navigazione, facendo poi proseguire le merci via terra. Abbiamo le capacità e le potenzialità per farlo: Genova e Trieste lo hanno fatto in passato e, specialmente lo scalo giuliano, lo sta già facendo, in primo luogo con la Turchia. Questa è una prima ambizione. La seconda è che la nostra visione strategica debba, finalmente, guardare a nord e a sud, nell'intento di valorizzare entrambi i nostri confini, quelli con l'Europa e quelli mediterranei. Dobbiamo guardare al presente e al prossimo futuro, non sottovalutando assolutamente il fatto che l'Africa non è solo un 'esportatore' di persone, ma sta diventando, e sempre più lo diventerà nei prossimi anni, ce lo insegna la Cina, importante sul fronte dell'import e dell'export di beni e servizi. Non cogliere

questa opportunità sarebbe un errore madornale. Il nostro sviluppo non può prescindere dal Mediterraneo. La terza ambizione sta nel fatto che non possiamo solo essere trasportatori di merci, ma dobbiamo creare le condizioni affinché le merci che transitano da noi si fermino per avere le prime lavorazioni e valorizzazioni. Tutto ciò può diventare realtà se l'imprenditorialità del paese ci crede e impegna in questo senso le proprie capacità e forze. Da parte nostra, come detto, noi diamo investimenti, dettiamo le condizioni e le regole, indichiamo gli strumenti affinché ciò sia possibile nell'interesse collettivo. Questo è lo scenario generale che abbiamo davanti, nel quale ognuno deve fare il proprio mestiere”.

Passando agli investimenti, Catalano ha ricordato che al settore portuale sono dedicati 4,5 miliardi di euro, dei quali 3,7 assegnati alle Autorità portuali. “Si poteva fare di più? Si può discutere, ma è certo è che in tempi ristretti, in pochi mesi, arriveranno rilevanti risorse al settore”. All'intervento di Catalano è seguito quello di Patrizia Scarchilli, responsabile nel ministero delle Infrastrutture della direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali e sul trasporto marittimo, che si è in particolare soffermata proprio sul ruolo delle Autorità portuali: “Il governo considera la portualità essenziale per lo sviluppo: rappresenta il luogo dove partono e arrivano le merci, quindi l'economia. In tale contesto, le Autorità portuali devono svolgere un ruolo di primo piano ed è fondamentale che lo svolgano in una visione di 'sistema'. Questo è un punto centrale: non è più pensabile ragionare porto per porto, procedere singolarmente. Ed è importante che vi siano scali che chiedono di entrare sotto l'egida dell'Autorità portuale di sistema, essen-



Gru nel porto di Napoli

done oggi esclusi. Un segnale positivo. Gli impegni sono però ingenti e con tempi stretti: gli impegni finanziati devono partire tutti entro il 2023. Sul tappeto vi sono 23 progetti sul cambiamento climatico; 7 per l'aumento della capacità portuale; 7 per il potenziamento dell'ultimo miglio; altri per l'efficientamento energetico. Le Autorità portuali devono, quindi, attrezzarsi per rispondere a tali impegni, in primo luogo rafforzando le loro strutture e migliorandole dal punto di vista delle competenze tecniche. Importante è anche, proprio nella citata 'visione di sistema', che le Autorità collaborino fra loro, anche aiutando quelle che potrebbero essere in difficoltà”.

Tutte queste “sollecitazioni” rivolte alle Autorità portuali sono state, nel webinar, raccolte dal presidente dell'Assoporti, Rodolfo Giampieri: “Il clima è positivo, c'è, diciamo, un 'ragionato' ottimismo nel cluster marittimo e c'è un buon rapporto di collaborazione con il ministero. Siamo tutti d'accordo che stiamo vivendo un'occasione straordinaria con il Pnrr e che sarebbe delittuoso sprecarla. Ci sono anche segnali positivi: i traffici, nel complesso di merci, di passeggeri, di coloro che usano i traghetti, di croceristi, stanno riprendendo quota; il Mediterraneo è una rotta sempre più rilevante; la logistica è in fase di cambiamento con un calo del

just in time e un aumento delle scorte; il reshoring delle industrie sul nostro territorio è un fenomeno significativo. Tutti eventi che offrono alla portualità, e alla logistica, nuove opportunità che devono essere colte. Concordo, che ciò va fatto in una logica di sistema, all'interno di un disegno organico, fuori da competizioni 'porto contro porto' e in una visione di collaborazione e di innovazione. Nei porti si è già cambiato modo di lavorare, c'è in corso una trasformazione che mira alla qualità del lavoro”. Giampieri ha sottolineato, quindi, alcuni “passaggi” che ritiene importanti affinché le Autorità portuali possano svolgere il loro compito: “Occorre che le Autorità portuali recuperino la loro autonomia gestionale. Una serie di decreti le ha trasformate in organi pubblici, facendo loro perdere 'velocità' di risposta che è fondamentale nel confronto con gli imprenditori. Non possiamo rimandare sempre a domani... Altro tema centrale è che si affronti con decisione l'elemento semplificazione: per indire una gara o fare un dragaggio si impiegano tempi oggi inconcepibili. Oltretutto, ci sono 'pezzi' dello Stato che non hanno capito il momento eccezionale che stiamo vivendo e non sono orientati a cambiare i loro soliti e storici atteggiamenti. E' indispensabile che tutti andiamo nella stessa direzione e, soprattutto, con la stessa velocità”.

Prologis rende le strutture logistiche a misura d'uomo

“Il nostro progetto PARKLife è nato per creare benefit anche a chi lavora in stabilimenti che si trovano in periferia o in posti di campagna difficili da raggiungere”, rivela Sandro Innocenti, country manager Italia.

di **Tiziano Marelli**



SANDRO INNOCENTI

Prologis è società americana leader mondiale nel settore immobiliare per la logistica, presente anche in Italia con una vasta gamma di immobili, parchi logistici e terreni per costruzioni di elevata capacità qualitativa. Nel nostro paese conta circa 20 addetti ed è basata nelle diverse zone chiave del territorio, in grado così di assicurare ai clienti il miglior accesso possibile alle vie di trasporto nazionali ed europee. Il 2021 di Prologis si è concluso con un profitto di circa 41 milioni di euro, in crescita dello 0,2% rispetto al budget previsto. Sull'attività dell'azienda, con particolare riferimento alla realizzazione di PARKLife in Lombardia, abbiamo rivolto alcune domande a Sandro Innocenti, country manager Italia.

PARTIAMO DALL'INIZIATIVA CHE VI È VALSO IL PREMIO IL LOGISTICO DELL'ANNO DA PARTE DI ASSOLOGISTI-

CA, CON LA MOTIVAZIONE: “PER L'INNOVAZIONE APPORTATA NELL'AMBITO DEL WELFARE AZIENDALE GRAZIE ALLA FILOSOFIA PARKLIFE APPLICATA PER LA PRIMA VOLTA IN ITALIA PRESSO IL PROLOGIS PARK LODI”. SI È TRATTATO DI UN'IDEA SUA, VERO?

I parchi logistici sono estranianti, caratterizzati da spazi molto vasti “riempiti” con magazzini di cemento armato, sempre anonimi se non brutti da vedere. L'uomo, il lavoratore risulta “piccolo” rispetto a questo sistema. PARKLife nasce per rendere le strutture logistiche più a misura d'uomo, più fruibili per chi ci lavora. Come Gruppo Prologis, in altre parti del mondo - soprattutto in Giappone e in Inghilterra - abbiamo notato che le società di logistica devono affrontare una severa competizione per assicurarsi le risorse migliori, cioè i lavoratori che sempre più spesso sono laureati in informatica, tecnici in grado di riparare robot, nastri trasportatori intelligenti, macchine a controllo numerico. Così abbiamo deciso di dare a questi nuovi soggetti professionali la stessa possibilità di lavorare in centro

città, dove si ha la possibilità di essere attornati da cose belle e di ricevere servizi. PARKLife nasce per questo: creare benefit anche a chi lavora in stabilimenti che si trovano in periferia o in posti di campagna difficili da raggiungere. Nel caso specifico l'ispirazione mi è venuta vedendo casualmente un graffito disegnato sulla parete dell'oratorio della chiesa di Sant'Antonio a Pisa, affrescato in perfetto stile Urban Art. È così che ho pensato di ricreare questo tipo di messaggio anche all'interno dei parchi logistici. Allora abbiamo individuato un direttore artistico che ha messo a punto una specie di concorso fra i tanti artisti che si occupano di Street Art. Alla fine abbiamo scelto le otto opere migliori che sono quelle che poi sono state realizzate su altrettante strutture nel centro Ceva di Somaglia, vicino a Lodi.

QUELLO CHE NE È USCITA SI PUÒ DEFINIRE UN NUOVO MODO DI FARE “MOSTRA”, DEL TUTTO INNOVATIVO...

Esatto, una sorta di esposizione a cielo aperto della quale possono gode-



Scorcio del Prologis Logistic Park di Lodi

re anche i cittadini. Abbiamo pensato che queste opere erano a beneficio dei dipendenti, ma la Urban Art per definizione è qualcosa di cui tutti devono usufruire, quindi anche dalla comunità che vive intorno al parco logistico. Così abbiamo organizzato, in accordo con le amministrazioni comunali circostanti, una serie di visite guidate a novembre. Ne abbiamo fatta già qualcuna, e visto il riscontro positivo ne abbiamo messe in programma ancora da fine marzo, quando arriverà la bella stagione. Questo permetterà a gruppi di cittadini e alle scolaresche di Lodi, Somaglia e Casalpusterlengo di visitare e godere di questa forma artistica gigantesca e del tutto nuova.

MA NON VI SIETE FERMATI AI MURALES, PERCHÉ AVETE “ABBELLITO” GLI SPAZI ANCHE CON ALTRE FRUIZIONI. QUALI, ESATTAMENTE?

Le opere d'arte non dovevano rivelarsi fine a sé stesse, quindi abbiamo organizzato un percorso per poterle ammirare in maniera più completa creando aree pic-nic, percorsi pedonali e ciclabili, attrezzature per momenti di svago. In pratica, punti d'incontro dove i "visitatori" possano godere di momenti di pausa magari sorseggiando un caffè, parlando con altri di quello che hanno visto e godendo insieme di un momento particolare.

SIETE STATI COSÌ LUNGIMIRANTI CHE UN'INIZIATIVA DEL GENERE PUÒ SENZ'ALTRO ESSERE REPLICATA ALTROVE...

Certo. All'estero, per esempio, i miei colleghi polacchi e della Repubblica Ceca si sono mostrati molto interessati e stanno ipotizzando l'applicazione dello stesso concetto da loro. Ancora, in Olanda, Prologis ha realizzato un murales gigante, ma in questo caso all'interno di un magazzino. Insomma, la cosa sta prendendo piede anche

fuori dai nostri confini. Da noi il progetto PARKlife non si ferma certo a quello che abbiamo fatto finora. Per esempio, stiamo realizzando e applicando qualcosa di innovativo anche all'interno dell'interporto di Bologna dove faremo qualcosa che metterà in collegamento l'Urban Art con lo sport. Nel particolare posso anticipare che stiamo realizzando una vera e propria cittadella dello sport, anche perché possiamo usufruire di spazi esterni di notevole ampiezza. Ancora, a Romentino, in provincia di Novara, abbiamo in cantiere qualcosa di simile di quanto realizzato a Lodi e coinvolgeremo alcuni degli artisti che già ci hanno supportato in quella situazione, aggiungendone altri. Come Peeta, un autentico genio che forse è attualmente il migliore italiano nel campo della Street Art, molto quotato anche a livello mondiale. Non vedo l'ora di poter ammirare quello che realizzerà per noi. Contiamo di terminare entrambe le realizzazioni entro l'estate, quando le presenteremo ufficialmente alla stampa.

NEL COMPLESSO, LA VOSTRA È CONFIGURABILE COME UNA VERA E PROPRIA OPERA DI MECENATISMO PARTICOLARMENTE ENCOMIABILE, NON CREDE?

Certo, ma non si tratta solo di "generosità" fine a sé stessa. Il tutto è compiuto anche in favore dei clienti che così possono attirare i talenti migliori, come ho già accennato. Quindi, se la soddisfazione che ne scaturisce è funzionale a loro, di conseguenza la positività dell'iniziativa si riverbera anche su di noi. Credo che realizzare qualcosa di bello, funzionale e duraturo rappresenti un merito che crea sempre benefici ai suoi promotori.



PARLIAMO DI FORMAZIONE: AVETE INIZIATIVE IN CORSO?

Oltre a quelle interne d'aggiornamento - che sono periodiche e costanti come si deve a un'azienda come la nostra - posso rivelare che è in fase di messa a punto un corso post laurea in logistica a Piacenza, in accordo con PoliMi e probabilmente anche con la Bocconi. Noi ci siamo proposti come sponsor per finanziare alcune borse di studio.

COME HA INFLUITO LA PANDEMIA SUL VOSTRO LAVORO, IN QUESTI DUE ANNI?

La situazione pandemica attuale ha comportato parecchie negatività ma, nel contempo, ha costretto a ricorrere in maniera più consistente all'eCommerce, situazione che ha comportato da parte nostra una maggiore attenzione alle peculiarità proprie della logistica. Quindi si è verificata una grande spinta, una scintilla propositiva verso il bisogno di una logistica più moderna, aspetto nel quale l'Italia era arretrata in confronto ad altri paesi europei. Abbiamo quindi avuto l'opportunità, come Prologis, di affermare la capacità di proporre soluzioni tecniche e impiantistiche per affrontare al meglio la particolare epoca in cui viviamo, anche in termini di sostenibilità e rispetto verso l'ambiente, dimostrando così che dalle avversità può scattare l'impulso a migliorare e rendere più efficace ed efficiente il nostro supporto al settore nel suo complesso.

Non basta investire sui binari

Un webinar centrato sull'obiettivo di "accorciare le distanze" che oggi separano il Mezzogiorno dalle altre macroaree del paese ha messo in luce che, specie a livello delle merci, per lo sviluppo non sono sufficienti le infrastrutture, ma serve programmare e intervenire subito sui servizi.

di **Carlotta Valeri**

Il Mezzogiorno ha da sempre registrato un forte divario infrastrutturale in termini sia ferroviari sia stradali con le altre macroaree del paese: una delle ragioni endemiche che sono state alla base del suo divario economico con il centro-nord. Oggi, principalmente attraverso le risorse del Piano di ripresa e resilienza e altre risorse complementari, si sta mettendo mano a tale divario. Nel Pnrr, la Missione 3 è dedicata in particolare alle infrastrutture per una "mobilità sostenibile" con una dotazione di 25,4 miliardi di euro, in buona parte rivolti al sud. Il Piano spiega così questa scelta: "L'attuale sistema delle infrastrutture del trasporto in Italia sconta carenze e ritardi che hanno effetti significativi sul potenziale di crescita e sulla competitività del paese. Tale debolezza è acuita dal permanere di forti divari territoriali, che travalicano l'usuale differenza fra nord e sud; ma anche tra aree urbane e aree interne e rurali, che rappresentano un forte ostacolo alla convergenza economica e sociale e determinano livelli di qualità dei servizi di trasporto molto difforni sul territorio; limitano di fatto le possibilità di movimento delle persone, lasciando intere comunità isolate; e rappresentano un forte ostacolo alla convergenza economica...La mancanza di un efficiente sistema infrastrutturale ha effetti anche sul trasporto delle merci: in assenza di collegamenti ferroviari efficaci e efficienti, il trasporto su strada rimane l'opzione principale: le merci viaggiano per circa il 54,5% su strada

(circa 100 miliardi di tonnellate-km) e per circa l'11% su rotaia (rispetto al 18,7% circa in Europa), con conseguenti congestioni e problemi di sicurezza lungo le arterie autostradali. Per aumentare i volumi delle merci su rotaia, è necessario aumentare la capacità della rete e dei nodi ma occorre migliorare anche i collegamenti tra la rete ferroviaria e i porti e gli aeroporti".

Di tutto ciò si è discusso nel recente webinar, organizzato dall'International Propeller Club Port of Naples, dal titolo "Pnrr e ferrovie al Sud: accorciamo le distanze". Gli interventi previsti sul sistema ferroviario del Mezzogiorno sono stati citati dal direttore generale per il Trasporto ferroviario del ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili Enrico Puia, che prima si è soffermato su un aspetto importate del piano della mobilità ferroviaria riguardo ai tempi e alle procedure: "Il documento è stato trasmesso al parlamento che ha trenta giorni per approvarlo, mentre in precedenza non vi era alcun limite di tempo, poi verrà il programma con Rfi. I tempi quindi si



Lungomare di Palermo. Il Pnrr prevede investimenti per migliorare la dotazione infrastrutturale ferroviaria in Sicilia

sono molto accorciati, oggi impiegheremo qualche mese per concludere l'iter, mentre in passato ci volevano anche tre anni". Tra gli interventi su linee importanti segnalati da Puia, quelli sulla Salerno-Reggio Calabria, la Palermo-Catania-Messina, la Napoli-Bari, la Taranto-Battipaglia, la Roma-Pescara, il potenziamento dell'asse adriatico, l'ammodernamento della Potenza-Foggia. A tali interventi si aggiungono quelli di "ultimo miglio", che sono previsti per assicurare una migliore accessibilità ferroviaria ai porti di Napoli, Salerno, Taranto, Brindisi, Gioia Tauro (in particolare sulla tratta Rosarno-San Ferdinando).

Su questo scenario, si è aperto un dibattito, con toni contrastanti. Alessandro Panaro, head of maritime&energy department di Srm, ha espresso una preoccupazione di fondo riguardo ai tempi di realizzazione dei progetti: "Se

(binario semplice o doppio sulla rete nazionale)



guardiamo quanto è avvenuto nella gestione delle risorse europee disponibili per il ciclo di programmazione 2014-2020, che valeva globalmente 28,3 miliardi di cui 23,9 europei, scopriamo che al 31 agosto 2021, ossia dopo quasi otto anni, questa era la situazione: i progetti conclusi sono stati il 2%, quelli in corso l'88%, quelli non avviati il 10%. E' vero che il Pnrr pone regole stringenti sulle scadenze, ma il 'passato' è allarmante". Fabrizio Vettosi, direttore generale di Venice Shipping, si è dichiarato "non particolarmente ottimista sul futuro del trasporto ferroviario cargo. Sono prudente, perché va bene intervenire sulle infrastrutture, ma questo è solo un versante del problema, perché poi sulle rotaie ci devono andare i terni, ossia i servizi merci affinché le infrastrutture siano utilizzate per le potenzialità che hanno. Per ottenere questo risultato occorre lavorare per incentivare lo shift modale, per dare pianta stabile agli incentivi per l'intermodale, come il Ferrobonus. Su questo fronte non ci sono investimenti sufficienti. Per quanto riguarda la programmazione delle infrastrutture, dal punto di vista delle merci, ho perplessità sulle connessioni 'orizzontali', tipo la Falconara-Orte-Pescara e anche sull'alta velocità".

Anche Andrea Agostinelli, presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, è intervenuto sugli aspetti che vanno oltre le infrastrutture, in pratica condividendo le osservazioni fatte da Vettosi: "Quando si parla di sviluppo, specie in un'area come la nostra e nei confronti di un porto come Gioia Tauro, occorre guardare fuori da casa nostra a quello che accade in altre aree del Mediterraneo. Allora ci renderemo conto che bisogna andare oltre l'investimento infrastrutturale.

Gioia Tauro sta lavorando e lo ha fatto anche durante il momento più acuto della crisi sanitaria. Le navi arrivano, ma il problema vero è che il nostro lavoro non produce valore aggiunto. Per avere tale risultato serve lo sviluppo del retroporto, serve 'lavorare' i container, serve un forte sviluppo della Zona economica speciale. Su questi obiettivi siamo indietro anche se sono indispensabili per un reale sviluppo. Sulla Zes si è andati avanti molto a rilento, sono

stati virtualmente persi oltre quattro anni". Sul fatto che non basti investire sulle infrastrutture, seppure necessario, per assicurare uno sviluppo del "sistema ferroviario" è intervenuto anche Armando De Girolamo, amministratore unico di Lotras: "Guardando al 2030 e agli obiettivi posti dalla commissione dell'Unione europea, scopriamo che dai 30 mila treni merci annui di oggi, in Italia, dovremmo passare a 45 mila. E' un 'passaggio' risolvibile solo con investimenti sui binari, sulle linee? Credo proprio di no. Se guardiamo, ad esempio, alla situazione attuale dei terminal, ci rendiamo conto che hanno carenze importanti, che potrebbero essere risolte con investimenti molto minori di quelli che sono posti su alcune linee. Non servirebbero miliardi, ma

Porto di Napoli. Tra gli obiettivi del Pnrr c'è il miglioramento dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio con porti e interporti



maggior attenzione alla realtà. Bisogna ragionare e progettare in termini pratici, invece non ci sono programmi per dare risposte precise a esigenze operative. Risposte che servono oggi, non domani, e quelle che ci sono non sono convincenti, specialmente nel Mezzogiorno. Bisogna lavorare e investire in un'ottica di sistema che tenga in primo piano l'esigenza di promuovere servizi che siano competitivi e di semplificarne l'operatività". ■

Compiuto un passo importante nella realizzazione della Torino-Lione

Nel capoluogo piemontese si è svolta la sessantaduesima riunione della Commissione intergovernativa Italia-Francia nata per seguire i lavori della costruzione della linea. Presi importanti impegni, anche sui tempi.

di **Eugenio Muzio***

I governi italiano e francese nel contesto del trattato bilaterale sottoscritto a Parigi il 25 gennaio 1996 hanno dato vita a un organismo, la Commissione intergovernativa, deputato alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. La presidenza di tale organismo è a rotazione annuale tra Francia e Italia. Il 29 gennaio 2011, si è compiuto un altro passo avanti con un accordo sulla realizzazione della linea con gli interventi dei due Stati per le opere di loro competenza nei rispettivi territori. A tutto ciò, ha fatto seguito il vertice del 27 settembre 2017 Francia-Italia, presenti Emanuel Macron, presidente della Repubblica Francese, e Paolo Gentiloni, presidente del consiglio dei ministri italiano, nel corso del quale entrambi hanno posto in grande evidenza l'importanza strategica dell'opera per tutti e due i paesi. In seguito, per la realizzazione del tunnel del Moncenisio è stata creata una società mista, denominata TELT, con direzione italiana e presidenza francese.

L'andamento dei lavori. Malgrado le turbolenze create dalle manifestazioni dei "No Tav", i lavori sono proseguiti su entrambi i fronti con la Commissione intergovernativa molto attenta alle esecuzioni. Recentemente, il 15 dicembre dell'anno scorso, la Commissione ha tenuto a Torino la sua sessantaduesima seduta, sotto la presidenza di Paolo Foietta, presidente dell'Osservatorio per



Torino. Particolare della Mole Antonelliana. Il capoluogo piemontese è tornato a far parte dell'Osservatorio per la realizzazione della nuova linea ferroviaria

la realizzazione della linea. Ha aperto i lavori il nuovo sindaco di Torino Stefano Lo Russo, il quale, con parole molto chiare e inequivocabili, ha sottolineato l'importanza della realizzazione non solo per l'Italia e la Francia ma anche, e soprattutto, a livello comunitario. Il sindaco ha anche annunciato il rientro della città di Torino nell'Osservatorio, soffermandosi sui ritorni sociali ed economici che il territorio della città metropolitana del capoluogo piemontese si aspetta dalla realizzazione dell'opera. Ha, infine, posto in evidenza l'esigenza che infrastrutture di questa dimensione devono essere realizzate in sintonia con le comunità locali che hanno

il diritto di poter esprimere il loro punto di vista. Pertanto occorre che nella negoziazione si tenga conto anche di questa realtà. Durante i lavori della seduta sono intervenuti la coordinatrice dell'Unione europea per il corridoio del Mediterraneo, Iveta Radicova, e, per la Francia, Josiane Beaud, che dal primo gennaio ha assunto la presidenza della Commissione.

Nella riunione sono stati presi rilevanti impegni. In primo luogo, la Commissione, per disposizione dei due governi, ha il compito di predisporre la "Decisione di esecuzione" da sottoporre alla commissione europea per la realizzazione



La nuova linea quotidianamente permetterà il passaggio di 162 treni merci a standard europeo e di 24 treni passeggeri ad alta velocità

dell'opera con particolare riferimento alle proiezioni di ampia portata e prospettiva per le vie di accesso nazionali. Quindi, il suo compito è di predisporre tutti gli elementi da inserire nell'atto, ivi compresa la disamina delle risorse finanziarie nazionali e comunitarie affinché possano essere pianificate e ottimizzate. Sono stati, inoltre, presentati e formalizzati gli impegni italiani per la realizzazione della tratta di accesso al tunnel; la programmazione facente capo a TELT per il tunnel di valico; gli impegni e i programmi francesi conseguenti alla riunione del Comitato di Pilotaggio del 13 dicembre scorso. Sono stati anche indicati i potenziali di traffico giornalieri con la nuova linea: 162 treni merci a standard europeo (lunghezza 750 metri, traino 2.000 tonnellate, sagoma P80, peso assiale 22,5 tonnellate) e 24 treni passeggeri ad alta velocità sulla direttrice Milano-Lione con diramazioni verso Parigi, Bruxelles, Barcellona, Marsiglia. Da parte italiana sono stati definiti compiutamente tutti gli aspetti inerenti la "decisione di esecuzione" per il completamento dell'opera, mentre la Francia deve ancora definire alcuni aspetti della connessione fra Saint Jean de Maurienne e Lione. Comunque, la signora Beaud ha preso formale impegno a organizzare in brevissimo tempo a Chambéry riunioni

della Commissione e della DGMove per portare a termine quanto ancora va definito sul versante d'oltralpe.

Altre problematiche esaminate nella riunione. La realizzazione del tunnel di base e gli interventi necessari sulle linee storiche prevedibilmente potrebbero portare a limitazioni di traffico su queste ultime con ovvie ripercussioni sul mercato. Al fine di scongiurare difficoltà che potrebbero anche portare alla desertificazione si è costituito il "Comitato esercenti ferroviari nazionali" che sarà già operativo da gennaio di quest'anno e che avrà il compito di gestire con razionalità e competenza questa partita difficile ma importantissima nel contesto delle opere da realizzare. Sono state anche discusse le tempistiche di realizzazione delle varie tratte. Vi è stata una sostanziale convergenza nell'indicare nel 2031 l'anno di inaugurazione della nuova realtà nelle sue varie componenti. Un altro aspetto rilevante è stato affrontato: la gestione delle terre da scavo nei due cantieri nazionali. E' ovvio che interventi quali quelli che si stanno eseguendo, specie a livello di tunnel, comportino quantitativi enormi di detriti. In materia sono stati fatti profondi studi onde ridurre al minimo i quantitativi da trasferire verso destinazioni non limitrofe che compor-

terebbero ovvie ripercussioni ambientali e di costi. Su questo punto hanno lavorato esperti di TELT che, unitamente alla realtà Matex, hanno definito i materiali da riutilizzare nella costruzione delle opere. Attività queste organizzate e definite nel quadro di un "unico cantiere binazionale" sotto l'egida dei ministeri Ambiente e Esteri dei due paesi. Il tutto in ottemperanza anche al recente Trattato del Quirinale firmato dai presidenti Macron e Mattarella.

Al termine della riunione della Commissione, il presidente dell'Osservatorio, Paolo Fioletta, in un'intervista, si è detto "felice" che, con tale riunione, "si è posta la parola fine alla fase di preparazione. Abbiamo superato 'il punto di non ritorno', i fondi necessari sono stati reperiti, fatto importante, e la decisione è stata definitivamente presa. Certamente, non va dimenticato che stiamo lavorando al tunnel più lungo del mondo, quindi possono sorgere problemi tecnici imprevedibili, ma sono molto fiducioso che saremmo sempre in grado di gestirli e risolverli. Abbiamo anni davanti, tecnologie avanzate e anche esperienze maturate. Non stiamo facendo 'un salto nel buio': la galleria del Gottardo è stata aperta e quella del Brennero è a buon punto. Credo che completeremo l'opera nei tempi programmati. Anche l'Unione europea è, come è sempre stata, decisamente favorevole alla realizzazione dell'opera, nella quale investe il 50% delle risorse necessarie, nella convinzione che i corridoi infrastrutturali siano fondamentali per connettere stabilmente l'Europa. In tutta sincerità, credo che oggi essere 'europeisti' comporti in primo luogo credere nella realizzazione della Torino-Lione". ■

**Presidente della commissione Intermodalità di Assologistica*

Il futuro della transizione energetica nelle mani della burocrazia?

Un webinar a Milano ha fatto il punto sulle problematiche che devono affrontare le imprese energetiche italiane di fronte alla pressante richiesta di passare a “fonti sostenibili”: un cammino pieno di sbarramenti e tempi biblici della pubblica amministrazione per la realizzazione dei progetti.

di **Paolo Giordano**

“La transizione energetica in atto assume un ruolo ancora più dirompente, in grado non solo di affrontare il cambiamento climatico ma anche di diminuire la nostra dipendenza energetica da paesi esteri e, di conseguenza, la volatilità dei prezzi. Un’economia basata su energia rinnovabile e distribuita garantirà prezzi più bassi e stabili, ma all’inizio richiederà forti investimenti, per questo è fondamentale sfruttare i circa 70 miliardi di euro del Pnrr. La sfida delle Utility sarà rendere esecutiva la transizione energetica, gestendo anche la competizione nascente con altri settori industriali. Per affrontare al meglio un momento così dirompente occorre un modello incentrato sull’ecosistema esterno e che metta l’Utility al servizio del pianeta. Il modello ‘You-tility’ richiede di ruotare verso nuove energie e nuovi prodotti/servizi, ripensando la value-chain tradizionale dell’energia”, ha affermato Sandro Bacan, Innovation Lead di Accenture, azienda globale di servizi professionali con capacità avanzate in campo digitale, cloud e security, che ha organizzato a Milano, insieme ad Agici, nel contesto del XXII Workshop sulle Utility, un webinar dedicato alla presentazione del rapporto “Utilities italiane ed europee Fit for 55: investimenti e prospettive economico-finanziarie”, frutto della collaborazione di Agici con Intesa Sanpaolo.



Un impianto eolico. Per ottenere la delibera di realizzazione di un progetto in questo settore l’azienda vicentina Agsm Aim ha impiegato cinque anni e si è dovuta confrontare con 52 enti, dei quali 26 con diritto di veto

Il rapporto ha messo in luce un aspetto, condiviso da tutti gli intervenuti nel webinar, in rappresentanza delle più importanti aziende che producono e vendono energia nel nostro paese: la particolarità del momento che stiamo attraversando. Una particolarità dettata da due elementi, oltre, evidentemente, al forte aumento contingente dei costi delle materie prime: la transizione energetica e gli obiettivi fissati dall’Unione europea al 2030. Per le Utilities, la transizione energetica è una grande opportunità che richiede, però, di percorrere “una strada complessa”, come ha sottolineato Bacan, quella “di una loro profonda riorganizzazione e ristrutturazione”. Devono, infatti, in primo luogo, confrontarsi, ed è la prima volta nella storia del settore, con nuovi competitor, che si stanno affermando sul mercato, ne è un esempio signifi-

cativo Amazon, che sta dimostrando una forte capacità di sviluppare energie rinnovabili in correlazione con il suo business. Inoltre, la riorganizzazione deve mirare a “ricentrare” i servizi offerti, guardando in particolare a quelli per la casa, per le persone e per singoli clienti, per la mobilità. Tutto ciò significa cambiare l’approccio al mercato, con tutte le ovvie conseguenze per una nuova modulazione organizzativa. Un’esigenza ribadita anche da Lorenzo Mottura, strategy, corporate development&innovation di Edison: “Stiamo vivendo una profonda trasformazione rispetto a qualche anno fa, quando eravamo molto legati al gas. Stiamo lavorando per diminuire questa ‘centralità’, guardando al 2030, grazie a una progressiva sostituzione del gas con energia verde. Inoltre, stiamo realizzando l’obiettivo di crescere

PERFORMANCE E INVESTIMENTI

“Il 2021 si è confermato come l’anno della ripresa delle Utilities italiane dopo la crisi legata alla pandemia: sono aumentati i ricavi, gli utili e gli investimenti sui territori in progetti di transizione energetica quali rinnovabili, efficienza energetica, mobilità sostenibile ed economia circolare. Proprio tali investimenti hanno avuto e sempre più avranno un ruolo centrale nella diminuzione della spesa energetica degli italiani: le sole misure legate all’efficienza energetica hanno avuto un impatto positivo di alcuni miliardi di euro negli ultimi cinque anni. Occorre quindi cambiare la narrazione della transizione energetica: essa non è un costo ma un beneficio per i consumatori e le Utilities ne sono i principali fautori”, ha affermato Marco Carta, amministratore delegato di Agici, aprendo il webinar. Le parole di Carta sono confermate dai numeri: rispetto al 2020, il fatturato degli operatori italiani è aumentato del 26%, l’Ebitda del 31%, l’utile netto è tornato positivo attestandosi a 14 miliardi di euro. L’anno è stato caratterizzato da un’accelerazione degli investimenti con una spesa pari a 20 miliardi di euro, in crescita di 5 miliardi rispetto al 2020. Tale accelerazione degli investimenti continuerà anche nei prossimi anni: sono stati pianificati 82,2 miliardi di euro nel periodo 2022-2025, circa 21 miliardi l’anno. Anche le prospettive di crescita al 2024 delle Utilities italiane sono positive: i ricavi sono previsti in crescita a un tasso annuo dell’1,7%, passando da 176 miliardi del 2021 a 185 miliardi di euro nel 2024. In crescita anche gli investimenti a livello europeo, stimati per il 2021 in 79 miliardi di euro (più 27% sul 2020) e programmati 258 miliardi per il periodo 2022-2025. Gli investimenti sono concentrati nei business della transizione energetica: sviluppo delle fonti di energia e dei gas rinnovabili, tra cui idrogeno e biogas, potenziamento e digitalizzazione dell’infrastruttura di rete in ottica smart grid, significativa riduzione della capacità a carbone.



Le imprese energetiche sono chiamate a diversificare la loro offerta e devono fare i conti con nuove domande, dall’eMobility alle smart cities

nei contratti retail e sviluppiamo soluzioni digitali per essere in prima linea nei nuovi business, nei nuovi servizi di mercato: eMobility, smart cities, energy communities”.

Lo sviluppo delle energie “verdi” è, quindi, un must per le imprese dell’energia dal presente a un futuro anche prossimo. L’obiettivo è “guidare l’economia lungo la transizione energetica”. Per farlo serve investire, creare un contesto competitivo, essere capaci di diversificare la produzione e l’offerta sul mercato. Il rapporto, così come tutti gli intervenuti al webinar, e, in par-

“cammino” ci debba essere una collaborazione della pubblica amministrazione. E’ stato auspicato che lo spirito che anima i progetti del Pnrr, tutti scadenziati su tempi certi e dovuti, riesca a permeare tutta l’amministrazione pubblica, dal livello centrale a quello territoriale, in maniera che le iniziative delle imprese possano seguire iter rapidi ed efficienti: serve più flessibilità, serve che la controparte pubblica delle imprese diventi efficiente. Quanto ancora oggi si sia lontani da questo obiettivo è stato dimostrato dall’intervento del Ceo dell’azienda vicentina Agsm Aim, Stefano Quaglino: “Gli odierni o-

stacoli burocratici verso la transizione energetica sono drammatici. Abbiamo impiegato cinque anni per ottenere una delibera di autorizzazione per la realizzazione di un impianto eolico da 30 Megawatt. Per arrivarci abbiamo tenuto 8 sedute pubbliche, abbiamo sentito 110 interventi svolti da ‘comitati’, abbiamo raccolto 350 richieste di integrazione - con dentro veramente di tutto -, nella conferenza dei servizi sono intervenuti 52 enti, dei quali 26 con diritto di porre un veto, e poi c’è stato il passaggio con la Soprintendenza, che può fermare tutto. Se un impianto diventa un ‘problema ambientale’ sarebbe meglio lasciar perdere”. Sulla stessa linea Nicole Della Vedova, head of corporate finance di Enel: “Nella situazione attuale è veramente complicato realizzare piani e programmi. I processi di realizzazione di eventuali progetti sono molto critici causa l’infinita gamma di procedure autorizzative. Oltretutto, ci sono in campo e con diritto di veto soggetti che non hanno competenza in materia. Certamente, è necessario che esistano ‘tutele’, ma non possono significare il blocco o ritardi biblici nell’esecuzione dei progetti”.

stacoli burocratici verso la transizione energetica sono drammatici. Abbiamo impiegato cinque anni per ottenere una delibera di autorizzazione per la realizzazione di un impianto eolico da 30 Megawatt. Per arrivarci abbiamo tenuto 8 sedute pubbliche, abbiamo sentito 110 interventi svolti da ‘comitati’, abbiamo raccolto 350 richieste di integrazione - con dentro veramente di tutto -, nella conferenza dei servizi sono intervenuti 52 enti, dei quali 26 con diritto di porre un veto, e poi c’è stato il passaggio con la Soprintendenza, che può fermare tutto. Se un impianto diventa un ‘problema ambientale’ sarebbe meglio lasciar perdere”. Sulla stessa linea Nicole Della Vedova, head of corporate finance di Enel: “Nella situazione attuale è veramente complicato realizzare piani e programmi. I processi di realizzazione di eventuali progetti sono molto critici causa l’infinita gamma di procedure autorizzative. Oltretutto, ci sono in campo e con diritto di veto soggetti che non hanno competenza in materia. Certamente, è necessario che esistano ‘tutele’, ma non possono significare il blocco o ritardi biblici nell’esecuzione dei progetti”.

Bracchi: le sfide del futuro

Umberto Ferretti, amministratore delegato dell'impresa bergamasca, che ha chiuso un ottimo 2021, crede che lo sviluppo del settore logistico si giocherà sul fronte degli "investimenti tecnologici".



UMBERTO FERRETTI

L'impresa bergamasca Bracchi venne fondata nel 1928 come azienda di trasporto locale. Negli anni ha ampliato la sua presenza affermandosi come realtà di rilievo prima a livello nazionale e poi, con l'ampliamento del proprio network logistico e i primi investimenti nel trasporto marittimo e aereo, in Europa e nel mondo. L'espansione della propria flotta mezzi e i progetti di logistica integrata e in outsourcing hanno permesso all'azienda di imporsi in settori di nicchia altamente strategici, in cui è leader europeo da oltre 40 anni. Sull'andamento dell'azienda, abbiamo intervistato l'amministratore delegato e direttore generale, l'ingegner Umberto Ferretti, in carica da un anno. "La pandemia - nota subito Ferretti - non ha fermato la crescita di un settore in prima linea nel gestire i disagi connessi ai lockdown. Abbiamo vissuto un 2021 di forte ripresa ed espansione: le vendite sono previste chiudersi sopra i 155 milioni di euro, mentre, nel 2020, il fatturato è stato di 142 milioni. La previsione

BRACCHI TRANSPORT & LOGISTICS

per il 2022 è di estendere il portafoglio dei servizi offerti e aumentare gli investimenti a sostegno di un obiettivo di crescita altrettanto sfidante. Continueremo a tenere d'occhio potenziali acquisizioni e proseguiremo gli investimenti in tecnologia, ecco le sfide che il mondo della supply chain affronterà nei prossimi anni". Infatti, 2021 è stato un anno di forte innovazione e cambiamento per la Bracchi. Sotto la guida di Ferretti l'azienda ha realizzato un tasso di crescita a due cifre, ben equilibrata su tutti i mercati dove opera, dai trasporti eccezionali alla logistica fashion, ai servizi per le aziende di eCommerce. Nel 2021 è aumentata anche la forza lavoro: oggi, nelle sedi italiane, in Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna, e nelle sedi estere di Germania, Polonia e Slovacchia lavorano in totale oltre 600 persone.

Sul particolare momento che sta vivendo la logistica, Ferretti ha una visione chiara: "Il ruolo chiave che la logistica riveste per il nostro paese è emerso chiaramente durante questa pandemia. Oltre alle note carenze infrastrutturali italiane, una grossa difficoltà che attanaglia il mondo delle spedizioni è sicuramente la difficoltà di reperire personale con le adeguate competenze alle attuali esigenze e, in particolare, la carenza di autisti. Questo spiega perché le persone e i talenti sono al primo posto nella nostra strategia aziendale, cerchiamo ingegneri

logistici, ingegneri del traffico, autisti e stiamo migliorando nuovi modelli di gestione del personale per sostenere i piani di carriera dei giovani potenziali presenti in azienda". Quello della logistica secondo Ferretti è un settore destinato a rivestire un ruolo sempre più centrale, anche in correlazione ad alcuni processi di rilocalizzazione conseguenti alla pandemia: "Realtà come la nostra sono più vicine alle aziende e ai clienti di quanto lo siano i giganti multinazionali, che coi loro servizi standardizzati faticano a rispondere sartorialmente alle esigenze del mercato. Detto questo, stiamo vivendo un momento di svolta per il settore: l'aumento dei prezzi delle materie prime e dei noli e la dipendenza delle forniture da paesi lontani, stanno rispostando la produzione in Europa; è in atto il fenomeno del reshoring, che ridisegna il modello della globalizzazione pratica-



to finora. Ci attendiamo dunque come macro-trend un aumento costante della richiesta di trasporto a livello europeo controbilanciato da minori volumi di movimentazione di merci provenienti dal Far East". ■

La lunga storia di Malpensa Cargo: una corsa piena di ostacoli

Progettato nel 1995, il settore merci dell'aeroporto milanese ha incontrato sulla sua strada molte difficoltà, spesso frutto del "campanilismo" tipico del nostro paese e della mancanza di una efficiente compagnia di bandiera. Il buon andamento del traffico dell'anno scorso e le prospettive future.

di **Pietro Pedone**

Nel 1995, l'aeroporto di Malpensa lavorava attorno alle 200 mila tonnellate di merce l'anno mentre i grandi hub aerei europei, Francoforte, Parigi Charles de Gaulle, Amsterdam Schiphol e Londra Heathrow, operavano con volumi attorno al milione di tonnellate ciascuno, tutti concentrati in un fazzoletto nel centro-nord europeo: un network assurdo dal punto di vista di una logistica globalizzata, basata su traffici intercontinentali. Il settore cargo di Malpensa nacque, quindi, anche con la sfida di aprire il sistema e assumere il ruolo di hub per il sud Europa. La situazione era allora, ed è, ancora più assurda perché molte delle merci italiane, in uscita e in ingresso, preferivano prendere un camion e usare, per volare, proprio quegli hub europei: è il fenomeno dell'aviocamionato. Decine e decine di "sottoscalisti" del Consorzio autostazione merci Milano e dintorni riuscivano a spedire, ciascuno, anche più di 30 mila tonnellate l'anno: lavorando in 40-50 mq, imballando le merci già in container aereo, da spedire via camion con manifesto aereo già chiuso per alimentare i grandi hub, in coincidenza con i voli in partenza (o arrivo) e operando così solo un semplice e rapido transhipment. Gli "avio-camion" sono chiamati anche "voli di terra" e, per esempio, l'aeroporto di Londra, per identificarli, formalizza anche un orario con sigle tipiche degli aerei: LH.nnnn. Il fenomeno è talmente



Nel 2021, il traffico aereo merci è cresciuto a Malpensa del 36% rispetto al 2019, l'anno pre-pandemia

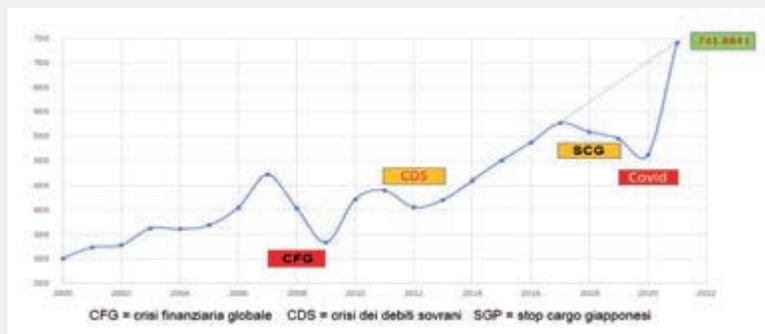
consolidato che da tempo è nato un aeroporto fittizio SWK (S=Segrate), sigla ufficiale IATA, che tuttora esiste con indirizzo a Milano Oltre, presso Alha Group. All'aviocamionato contribuiscono anche molti aeroporti del nord Italia che, in mancanza di voli di collegamento con gli hub del nord, raccolgono merce aerea per caricarla su gomma, confezionata in container aerei: per alcuni aeroporti la merce aerea "gommata" può superare quella "volata". Esiste anche l'aviocamionato in arrivo: nel 1995, capitava che merce, atterrata per esempio a Francoforte, preferisse raggiungere Venezia con maggior rapidità, facilitata sia dalla maggior frequenza dei voli, sia da norme doganali tedesche più favorevoli nel liberalizzare e far viaggiare la mer-

ce aerea. Si dice che l'aviocamionato sia nato per sfuggire dalla nebbia della Val Padana, ma è diventato un sistema ormai difficile da correggere ... come sempre, se la logistica non è efficiente, è perché ci sono troppi attori in gioco, con una pluralità di interessi locali e segmentati.

È in questo scenario che Giovanni Leonida, allora responsabile di Tecnologicistica, lanciò l'idea di una Cargo City a Malpensa, in alleanza con Sinport (altra impresa privata) e con la Società Esercizi Aeroportuali-Sea, allora guidata da un manager lungimirante, proveniente dall'industria, la Dalmine, e non dalla pubblica amministrazione, che faceva leva sul fatto che Malpensa era uno dei >

Andamento del traffico di Malpensa Cargo

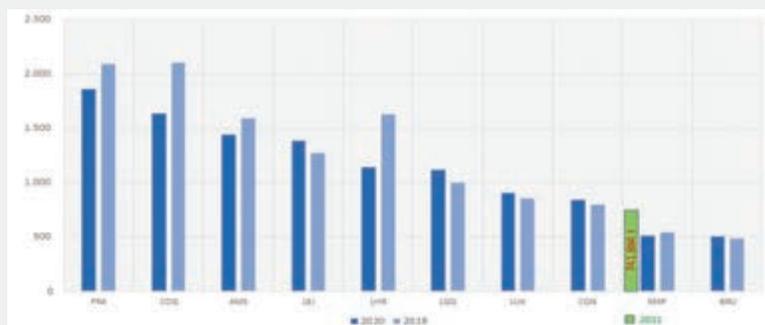
(2000-2021, valori in migliaia di tonnellate/anno)



14 progetti prioritari europei (al di sopra dei “giochetti” italiani). Pochi anni dopo, Tecnologicistica (acquisita da TNT, operatore aereo) e Sinport (acquisita da qualche compagnia del Far East) sono dovute uscire da Malpensa che, seppure con minor slancio imprenditoriale, ha comunque continuato a crescere sotto la guida operativa di Giovanni Costantini, componente del gruppo di lavoro iniziale sul progetto Malpensa Cargo, divenuto in seguito Senior Cargo Manager e, da poco, consulente free lance.

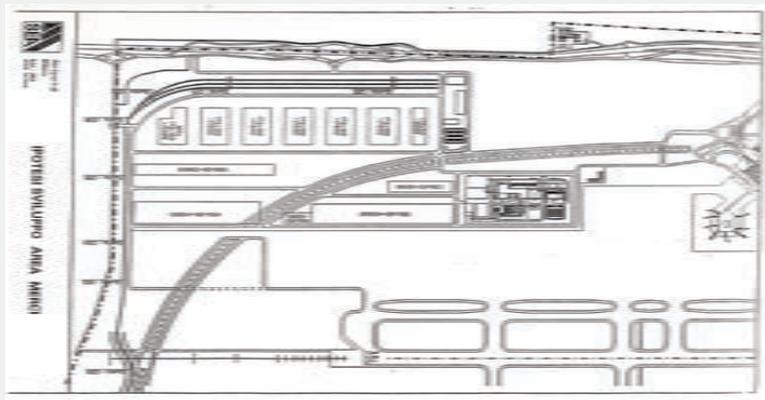
Traffico merci degli aeroporti europei

(2019-2020, valori in migliaia di tonnellate/anno)



Hub ... senza bandiera. Nel frattempo, anche i grandi hub sono cresciuti con l’aviocamionato che ha continuato a funzionare, perchè un hub come Francoforte può far volare le merci con destinazioni e frequenze che Malpensa non sempre si può permettere, in quanto non ha la stessa massa critica... e allora è un cane che si morde la coda, finché Francoforte rimarrà di fatto il maggior hub utilizzato dalle merci italiane con origine/destinazione in Italia. Non va inoltre dimenticato che l’hub tedesco già nel 1995 ospitava nel sedime magazzini di 1°, 2° e 3° livello, dando occupazione a circa 200 mila persone, dirette e indotte, ed era il principale polo industriale della Germania e, quindi, dell’Unione europea. Una Malpensa Cargo City che avesse recuperato anche solo il 50% dell’aviocamionato avrebbe potuto offrire già nel 1995 un potenziale occupazionale per 10 mila persone, che potevano diventare 30 mila con l’indotto. Stima che ha suscitato...la gelosia di qualche altro aeroporto. Da ricordare, infine, che Malpensa è di fatto il maggior hub europeo senza l’apporto di una propria compagnia di bandiera ed è questo il maggior fattore critico per un più naturale sviluppo. La (ex)Alitalia non ha mai puntato su Malpensa, nè per il cargo nè per i passeggeri (molta merce

La prima planimetria



La primissima ipotesi negli anni '90 dello sviluppo di un'area merci a Malpensa



Aereo Lufthansa nell'aeroporto di Francoforte. Lo scalo tedesco è lo "sbocco" principale dell'"aviocamionato" italiano

viaggia nei wide-body pax): è tra gli aneddoti sfortunati del cargo, il tentativo di Alitalia di trasferire l'hub all'aeroporto di Torino, dove ha provato a concentrare tre aerei all cargo (non sempre tutti pieni), facendo leva su alcuni trasporti per l'automotive col Nord America e facendo costruire una costosa struttura per il transhipment veloce di container aerei da cargo a cargo. Un "dispetto" a Sea costato caro a tutti e in primis alla stessa Alitalia, costretta a trasferire gratis le merci da/per i corrieri in Lombardia. In Italia, i maggiori concorrenti di Malpensa Cargo sono stati gli aeroporti di Roma Fiumicino, in primis, poi lo stesso Linate a Milano (feeder Pax di hub esteri), poi Venezia (col cargo in pancia ai wide-body del turismo "ricco") e quindi Bologna e alcune sciagurate iniziative sugli Aeroporti del Garda, compreso quello civile di Ghedi, Brescia. A domanda specifica sul perché si sia permesso di far nascere basi cargo aereo così ravvicinate, un ministro dei Trasporti rispose: "Sono iniziative locali, di privati o delle camere di commercio, difficili da governare centralmente".

La mancanza di visione di sistema ha consentito, di fatto, la concorrenza tra vicini (campanilismo, tipico vizio italiano) con l'effetto che così nessuno ha potuto mettere insieme una massa critica per

competere coi big (situazione di non-sistema molto simile a quella degli interporti logistici, tanti e vicini, ... e, quindi, pochi con massa critica: uno ogni 30 chilometri, la distanza tra gli antichi accampamenti romani, che era quella che i soldati coprivano quotidianamente a piedi con tutte le armi addosso). Uno studio della Roland Berger aveva, inoltre, formalizzato che Alitalia avesse bisogno di crescere con un'alleanza e aveva scelto come miglior candidato KLM (complementare per rotte e per posizione come potenziale hub simmetrico nel nord Unione europea). Progetto naufragato per logiche ... non industriali: qualcuno voleva che il miglior alleato fosse Air France, non considerando (in buona fede?) che l'aeroporto di Parigi avrebbe cannibalizzato Malpensa sia sul fronte passeggeri sia su quello cargo. Risultato: fallimento della joint venture Alitalia-KLM e, di lì a poco, alleanza Air France-KLM, con buona pace di Alitalia. Analogamente, è nata poi l'alleanza International Airlines Group (British Airlines-Iberia), isolando la nostra compagnia di bandiera nei cieli europei.

Si sono, comunque, ottenuti nel tempo significativi miglioramenti e risultati. Sono migliorate, ad esempio, le dogane, che prima erano uffici tipici della pubblica amministrazione e nel 1995 chiude-

vano alla 17:30 (un cargo, che arrivasse alle 16 o alle 17, doveva aspettare il giorno dopo). A tale proposito, il capo progetto per il cargo della Sea incontrò il top manager delle dogane, lamentando che, al contrario, in Germania le dogane osservavano orari più lunghi e le merci aeree potevano viaggiare anche di domenica. All'epoca le dogane italiane erano considerate, più o meno, al 40° posto mondiale per efficienza, mentre ora sono riconosciute al top. La recente messa a punto dello Sportello unico delle dogane e dei controlli (il cosiddetto Sudoco) darà un ulteriore contributo all'aumento di efficienza delle procedure di controllo importazioni, anche se molta strada resta ancora da fare per l'estensione degli orari di funzionamento di altre pubbliche amministrazioni coinvolte nei controlli (in primis il ministero della Salute, competente per i controlli veterinari e sanitari) che ancora operano con orario d'ufficio standard (non h24 7/7). Negli anni '90, molti corrieri non ritiravano tutti i giorni (mancanza di massa critica) e la merce "aerea" sostava nei magazzini interni al sedime in media 5-6 giorni, a pagamento ...e questo era considerato un business, al pari di un "deposito bagagli". A integrazione della Cargo City è nata fin dall'inizio Malpensa Logistica Europa, per raccogliere o distribuire via gomma la merce fino a "domicilio", nella consapevolezza che il solo transhipment è un business elementare di base, da arricchire sempre con servizi a valore aggiunto. Il grafico che pubblichiamo mostra la continua crescita di Malpensa cargo dal 2020 al 2021 (742 kt), nonostante le due forti flessioni del 2008, a causa della crisi finanziaria, e del 2020, causa Covid-19, e le due minori del 2012, per la crisi dei debiti sovrani, e del 2018, causa lo stop di 7 cargo giappo- ➤

nesi per problemi di omologazione dei cicli di manutenzione.

Ruolo di hub durante la pandemia. La consistente riduzione dei voli passeggeri, dovuta alla crisi sanitaria, ha contribuito a consolidare il ruolo di Malpensa Cargo, dove, grazie alla presenza di un numero elevato di voli all cargo ed express courier, sono stati convogliati consistenti flussi di merci, che, in precedenza erano su altri scali italiani (dove non esistono voli cargo regolari). La riduzione della capacità di stiva in molti aeroporti del nord e centro Italia e il consolidamento delle basi dei corrieri espresso su Malpensa, nel 2021, hanno fatto crescere la quantità di merci del 36% rispetto al 2019, con più di 197 mila tonnellate, a scapito di altri importanti grandi scali italiani: Fiumicino ha visto una riduzione del traffico del 49% (con meno 92 t), Venezia è calata del 32% (meno 19 mila t) e Bergamo del 78% (meno 92 mila t). Segno che, in situazioni di emergenza, un sistema logistico resiliente tende a “raddrizzare” i flussi meno razionali. Malpensa Cargo sta comunque cogliendo appieno le nuove opportunità offerte dalle evoluzioni in atto nel mercato del trasporto aereo merci a seguito della pandemia (eCommerce in primis): lo sviluppo della basi di FedEx e DHL (che possiedono propri magazzini all’interno di Cargo City), l’apertura di un gateway UPS all’interno dei magazzini esistenti e la creazione di una nuova struttura dedicata al traffico di prodotti eCommerce nei vecchi magazzini cargo del Terminal 2 (da poco ristrutturati) hanno alimentato parte della consistente crescita del traffico registrata nel 2021 (più 45% sul 2020, con recupero dei danni della crisi). Vale anche la pena di segnalare che, grazie al potenziamento dei collegamenti cargo di Malpensa, le merci aviocamionate all’estero si sono sensi-

bilmente ridotte negli ultimi anni: è un effetto rinforzato anche dall’apertura di DHL che, con più di 40 voli giornalieri (vedi crescita nel 2021) e con giri internazionali, sta utilizzando Malpensa come hub importante, anche per operazioni di transshipment cargo-cargo. Si può dire che Malpensa è finalmente un hub sud europeo grazie, però, a un operatore tedesco, non italiano, e l’aviocamionato è diminuito (oggi poco più del 20%) anche perché i corrieri espressi preferiscono concentrare e usare di-

alla terza pista dello scalo. Il nuovo Master Plan 2021-2035 prevede ulteriori espansioni per la prima linea e per il piazzale aerei a sud (60 ettari) e individua un’altra area di circa 150 mila mq, all’interno dell’attuale sedime, adiacente alla Cargo City, destinata alla realizzazione di un logistic park con magazzini di seconda linea e con un “centro servizi” per gli autotrasportatori (tra cui un “parcheggio sicuro” per gli autocarri). Cargo City si sta comunque sviluppando con continuità: oggi, in un anno, muove un terzo



Aereo DHL sulla pista dell'aeroporto milanese. L'azienda tedesca sta utilizzando molto Malpensa, contribuendo al suo recente sviluppo

rettamente l'aereo vicino alle origini/destinazioni della merce.

Prospettive di sviluppo e compatibilità con il territorio. Il recente parere negativo espresso sul nuovo Master Plan Malpensa 2021-2035 da parte del consiglio di gestione del Parco del Ticino può costituire un ostacolo allo sviluppo naturale del Cargo dell'aeroporto milanese. Sì: a oggi, la vision di progetto del 1995 è stata realizzata solo per la parte che riguarda i magazzini di prima linea (5 unità immobiliari, come previsto) perché l'area originariamente destinata alla seconda linea (cioè magazzini per corrieri e spedizionieri) è stata invece riservata

delle tonnellate di Francoforte, mentre nel 1995 il rapporto era più vicino a un sesto. Certo, per svilupparsi deve fare i conti col territorio circostante e l'equilibrio tra sviluppo industriale, sostenibilità e qualità della vita non è mai facile da bilanciare: è necessaria una visione strategica e di sistema, che però non si può modificare con un nuovo piano ogni 2-3 anni. In estrema sintesi: un aeroporto è una struttura fissa, piantata nel territorio, da alimentare con i movimenti gestiti da altri operatori del trasporto. Un hub è il perno centrale di una ruota; se i raggi attorno non collaborano e la ruota “non gira”, l'hub rimane un'isola: ma un hub non “decolla” mai da solo. ■

Carrelli elevatori: le novità

BAOLI

Il transpallet elettrico EP 15-03

Ha la batteria agli ioni di litio e si muove bene in spazi stretti.

Baoli ha ampliato la propria gamma prodotti presentando l'EP 15-03, nuovo transpallet elettrico con capacità di carico fino a 1.500 chilogrammi che combina le caratteristiche e i vantaggi dei transpallet elettrici ad un prezzo estremamente vantaggioso, rappresentando una perfetta ed economica alternativa ai transpallet manuali. Grazie alle dimensioni compatte, alla sua grande efficienza e all'estrema versatilità, l'EP 15-03 è ideale per le operazioni di movimentazione nei magazzini di piccole e medie dimensioni, così come nei punti vendita al dettaglio. Il raggio di sterzata ridotto e la marcia di precisione permettono infatti di condurre il transpallet con facilità anche in aree con poco spazio di movimento e, attivando il comando di marcia lenta, l'operatore può anche utilizzare il carrello con il timone in posizione verticale. Ciò consente manovre particolarmente

precise, una funzione utilissima in spazi stretti come i cassoni dei camion o le corsie dei piccoli negozi. La maniglia di abbassamento ad azione manuale, il motore di sollevamento e il sistema idraulico garantiscono inoltre operazioni di sollevamento e abbassamento ancora più precise, scongiurando movimenti improvvisi che potrebbero danneggiare il carico. Importante sottolineare che tutte le funzioni di spostamento e sollevamento sono azionate elettricamente: in questo modo si riduce al minimo lo sforzo per gli operatori. Fiore all'occhiello di questo nuovo transpallet è la batteria agli ioni di litio da 24 volt e 20Ah che non richiede manutenzione e non emette gas, può quindi essere ricaricata rapidamente con una qualsiasi presa standard tramite il caricatore esterno, senza bisogno di disporre di un'apposita sala di ricarica. Come tutti i prodotti a marchio Baoli, il nuovo EP 15-03 è di-



istribuito in Italia da una capillare rete composta da oltre 70 dealer, la metà dei quali monomarca, equamente distribuiti tra nord, centro e sud del paese. La rete Baoli è uno dei punti di forza del marchio ed è in grado di offrire elevati livelli di servizio e assistenza after-sales, potendo contare sul vastissimo magazzino ricambi di Rolo, Reggio Emilia, che si estende su un'area di 14 mila mq e conta oltre 4.600 referenze a stock.

LINDE

L'azienda ha attivato uno shop online

Il nuovo canale di vendita si integra con quello tradizionale.

Linde Material Handling, uno dei principali produttori a livello mondiale di carrelli elevatori, sistemi di intralogistica e soluzioni per la movimentazione delle merci, ha potenziato l'offerta commerciale aprendo uno shop online dedicato al

mercato italiano. Il nuovo portale, accessibile da qualsiasi device, costituisce un'ulteriore risorsa non solo per i clienti ma anche per la rete vendita Linde, che è composta da quattro filiali e 19 tra concessionari e partner e che impiega complessivamente ol-

tre 800 tecnici specializzati nell'assistenza. Un comunicato dell'azienda sottolinea a tale proposito: "Gli ordini raccolti attraverso il portale saranno gestiti direttamente dall'organizzazione più vicina al luogo di consegna del prodotto, a garanzia del rispetto degli >



altissimi livelli di servizio e assistenza Linde. In questo modo si evita qualsiasi sovrapposizione tra canale fisico e online, che anzi si integrano perfettamente in una strategia omnichannel e omniexperience coerente con valori del brand Linde e incentrata sul cliente". Il Gruppo Linde ha lanciato i primi

portali eCommerce in alcuni mercati europei a inizio 2021 ottenendo subito un positivo riscontro da parte dei clienti, da qui la decisione di aprire un canale di vendita online anche per il mercato italiano. Sullo shop in rete è possibile acquistare una selezione dell'ampissimo portfolio prodotti che compone la gamma Linde. Per consentire ai clienti di iniziare a familiarizzare con questo nuovo sistema, la scelta dei prodotti disponibili online è stata per il momento circoscritta ai carrelli più semplici, diffusi e facili da configurare, come transpallet e stoc-

catori di bassa portata. Per tutti i prodotti in vendita all'interno dello shop sono disponibili una descrizione, che illustra le principali caratteristiche e modalità di impiego, un'ampia galleria di immagini e una scheda tecnica, così che i clienti abbiano a disposizione tutte le informazioni indispensabili per compiere la propria scelta. Per alcuni prodotti sono inoltre disponibili opzioni di configurazione, così da consentire agli utenti di personalizzare il carrello in funzione delle proprie specifiche esigenze. Naturalmente attraverso i numeri e la mail di contatto disponibili sul sito è sempre possibile fruire della consulenza degli esperti Linde.

STILL

I trattori e i trasportatori elettrici LXT e LKW

Sono dotati di un innovativo sistema di regolazione di velocità.

Still ha presentato i nuovi trattori elettrici LXT 120/350 con capacità di traino tra 12 e 35 tonnellate e i trasportatori elettrici con pianale LKW 20/30 con capacità di carico di 2 o 3 tonnellate e capacità di traino di 6 tonnellate. Dotati in esclusiva mondiale di Still Descent Speed Regulation (DSR), un innovativo sistema di regola-



zione della velocità ideato da Still, garantiscono la massima sicurezza e una maggiore maneggevolezza soprattutto

nella discesa delle rampe. Questi nuovi mezzi possono essere impiegati su rampe con una pendenza superiore al 35% e grazie all'ampia gamma di sistemi di assistenza intelligenti, sono oggi indispensabili nel mondo del lavoro: cantieri navali, case automobilistiche, aeroporti, stazioni ferroviarie, società di logistica, spedizionieri e innumerevoli stabilimenti di produzione si affidano da molti anni alle qualità e all'efficienza di questa tipologia di mezzi. Gli ingegneri dell'azienda sono particolarmente orgogliosi del sistema DSR da loro sviluppato, che rappresenta una prima mondiale assoluta. Un sistema di assistenza in grado di rivoluzionare i processi di movimentazione, che permette all'operatore di trainare carichi fino a 35 tonnellate in maniera rapida e sicura. A seconda della versione, il DSR rileva l'esatta pendenza sulla rampa,

tiene conto del peso attuale del carico e adegua automaticamente la velocità, intervenendo sul freno di manovra idraulico. Nella versione base, installata su tutti i veicoli, un interruttore permette di ridurre manualmente la velocità a un limite predefinito durante la guida in discesa. Nella versione ECO, disponibile in optional, il sistema visualizza la pendenza della rampa sul display e limita automaticamente la velocità a un valore sempre predefinito. Nella versione premium, infine, la riduzione automatica della velocità dipende dalla pendenza nonché dal carico trainato. La misurazione del carico viene definita tramite il gancio di traino da un innovativo metodo di determinazione utilizzato solo su veicoli Still. Tutti i veicoli sono dotati su entrambi gli assi di freni idraulici multidisco esenti da usura e molto silenziosi. ■

organizzano

IL PERCORSO AEO per RESPONSABILE delle QUESTIONI DOGANALI

220 ore in modalità webinar

Dal 3 maggio 2022

DESCRIZIONE DEL CORSO

Il corso ha una durata complessiva di 220 ore, 45 lezioni in modalità webinar e una giornata di esame. Dal punto di vista didattico, il percorso si articola in 5 moduli. Il primo modulo, di carattere introduttivo, affronta il tema della normativa doganale generale e il relativo impatto sui soggetti che intervengono nelle operazioni doganali. I successivi 4 moduli sviluppano temi specifici quali classifica, origine e valore delle merci; regimi e procedure doganali; accertamento doganale e contenzioso; Iva negli scambi internazionali e intracomunitari; sistemi informatici doganali, ecc.

Si affronteranno i contenuti stabiliti dalla Determinazione Direttoriale emanata dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli in data 29 aprile 2020, prot. 123923/RU.

Per coloro non interessati ad ottenere la "Certificazione delle competenze", che, tuttavia, desiderassero approfondire determinate tematiche oggetto di trattazione di una o più giornate, viene prevista la possibilità di partecipare ad alcuni moduli. Per le quotazioni contattare i singoli Enti formativi.

PER INFORMAZIONI E ISCRIZIONI

ASSOLOGISTICA

Mariella Marelli
Tel. 02 6691567
milano@assologistica.it
www.assologistica.it

ASSOLOMBARDA

Davide Inclimona
Tel. 02 58370.604
davide.inclimona@assolombarda.it
www.assolombardaservizi.it

UNIS&F

Marco Bianchi
Tel.: 0422 916458
Fax: 0422 916411
impresa@unisef.it
www.unisef.it

TRANSPOTEC LOGITEC

SALONE DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA

TRACCIAMO NUOVI PERCORSI. INSIEME.
fieramilano 12 - 15 MAGGIO 2022

Con il patrocinio di:



Regione
Lombardia



Comune
di Milano

transpotec.com



FIERA MILANO