

€uromerci

IL MENSILE DELLA LOGISTICA

HUPAC

Il grande Gruppo svizzero è subentrato nella gestione del terminal Novara CIM, strategico per il trasferimento del traffico transalpino. L'obiettivo è di sviluppare ulteriormente l'uso dell'intermodalità strada-rotaia per le merci che partono e arrivano nel nostro paese, negli scambi con il nord Europa

Aut. Trib. Roma n° 487 del 6.11.1993 - Spedizione in Abbonamento Postale - 70% - DCB Milano



Mediterraneo: da "mare nostrum" a "mare aliorum"?

EDITORIALE

**ISTRUZIONE E FORMAZIONE:
ALLARME ROSSO**

CARGO SU ROTAIA

**OBIETTIVO UE 30%:
CAMMINO IN SALITA?**

TRASPORTO AEREO

**LA DOMANDA CRESCE,
ITALIA IN RITARDO**

organizzano



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

**CONVEGNO “SEGNI PARTICOLARI: LOGISTICO”
+ assegnazione dei premi
IL LOGISTICO DELL'ANNO 2021**

Milano, 16 Dicembre 2021, ore 9,30 - 13,00
Auditorium Giò Ponti di Assolombarda - Via Pantano 9, Milano

L'evento si svolge in modalità ibrida: parte in presenza e parte in streaming online.
La presenza in Auditorium è riservata prevalentemente ai premiati (e loro eventuali ospiti),
e fino a esaurimento posti disponibili. Obbligo di mascherina, green pass o tampone.

Per tutti i partecipanti all'evento occorre iscriversi a <https://www.euromerci.it/iscriviti.html>

Qualche giorno prima dell'evento verrà comunicato il link per accedere alla visione online dell'evento

ISTRUZIONE E FORMAZIONE: ALLARME ROSSO

In costante aumento il gap con altri paesi europei

MENTRE A PALAZZO CHIGI SI RIUNIVA LA PRIMA CABINA DI REGIA SUGLI INTERVENTI DEL PNRR DEDICATI ALL'ISTRUZIONE, ALLA SCUOLA, ALLA FORMAZIONE E ALL'UNIVERSITA'-RICERCA, L'ISTAT HA PUBBLICATO IL "REPORT 2021 SUI LIVELLI DI ISTRUZIONE E DI PARTECIPAZIONE ALLA FORMAZIONE" NEL NOSTRO PAESE. UN REPORT CHE HA SOTTOLINEATO IL GAP CRESCENTE CHE CI SEPARA SU QUESTI DUE FRONTI DAI PAESI DELL'UNIONE. POCHI DATI METTONO IN EVIDENZA QUANTO L'ITALIA SIA ARRETRATA: DA NOI, SOLO IL 20,1% DELLA POPOLAZIONE DI 25-64 ANNI POSSIEDE UNA LAUREA CONTRO IL 32,8% DELL'UNIONE (CON IL MEZZOGIORNO CHE SUPERA DI POCO IL 16%); AMPIA DISTANZA DAGLI ALTRI PAESI EUROPEI NELLA QUOTA DI POPOLAZIONE CHE POSSIEDE ALMENO UN DIPLOMA (62,9% CONTRO IL 79% DELL'UNIONE); LA PARTECIPAZIONE DEGLI ADULTI ALLA FORMAZIONE E' INFERIORE ALLA MEDIA EUROPEA, CON DIFFERENZE PIU' FORTI PER I DISOCCUPATI E PER LE PERSONE CON BASSI LIVELLI DI ISTRUZIONE. INFATTI, LA PARTECIPAZIONE ALLA FORMAZIONE E' DA NOI MINIMA TRA I DISOCCUPATI E MASSIMA TRA GLI OCCUPATI (4,4% CONTRO IL 7,6%) MENTRE NEL RESTO D'EUROPA AVVIENE IL CONTRARIO: CON LA PARTECIPAZIONE DEL 10,5% TRA I DISOCCUPATI E DEL 9,5% TRA GLI OCCUPATI. IL DIVARIO ITALIA-EUROPA E' DUNQUE MASSIMO PER LE PERSONE DISOCCUPATE IN ETA' ATTIVA (25-64 ANNI) CHE DEVONO RICOLLOCARSI NEL MONDO DEL LAVORO E CHE SPESSO HANNO COMPETENZE ACQUISITE IN TEMPI LONTANI E QUINDI PIU' OBSOLETE. UN DIVARIO CHE TENDE A "TAGLIAR FUORI" DEFINITIVAMENTE DAL LAVORO SEMPRE PIU' AMPIE FASCE DI POPOLAZIONE. SU QUESTA SITUAZIONE DECISAMENTE CRITICA E CHE, COME DICEVAMO, CI ALLONTANA DRAMMATICAMENTE DALL'EUROPA, IL PNRR INTERVIENE IN MANIERA MOLTO FORTE CON LA "MISSIONE 4: ISTRUZIONE E RICERCA". MISSIONE CHE STANZIA IN PARTICOLARE 30,88 MILIARDI PER POTENZIARE L'OFFERTA DI ISTRUZIONE DAGLI ASILI NIDI ALL'UNIVERSITA' E 11,44 MILIARDI PER INTERVENTI SULLA RICERCA E SULL'INNOVAZIONE. UN PROGRAMMA TITANICO CHE TENDE A "RIMODELLARE" IL PAESE. FONDAMENTALI ANCHE GLI INTERVENTI SULLA FORMAZIONE, IN PRIMO LUOGO SUGLI ITS, CON L'OBIETTIVO DI AUMENTARNE IL NUMERO E DI ALMENO RADDOPPIARE IL NUMERO DI CHI LI FREQUENTA E DI CHI SI DIPLOMA. CIO' SEGUENDO "IL MODELLO EMILIA ROMAGNA" NEL QUALE SONO IMPEGNATE SCUOLE, UNIVERSITA' E IMPRESE, IN UNA STRETTA COLLABORAZIONE TRA PUBBLICO E PRIVATO. APPUNTO, UN PROGRAMMA TITANICO CHE RICHIEDERA' CONTINUA ATTENZIONE, CONTINUI CONTROLLI E CONTINUE VERIFICHE.

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: Bonomi presidente Confindustria

**L'ATTUALE CRESCITA ECONOMICA
DEVE AVERE UN "ORIZZONTE DECENNALE"**

8

Nuove professioni

**LE ESIGENZE
DELL'ECONOMIA CIRCOLARE**

32

Cover

**IL GRUPPO HUPAC È SUBENTRATO
NELLA GESTIONE DEL TERMINAL NOVARA CIM**

36

Cargo ferroviario

**FERROVIA AL 30% NEL 2030:
UN CAMMINO TUTTO IN SALITA?**

38

Cargo ferroviario

**IL FUTURO DEL TRASPORTO SU ROTAIA IN EUROPA
STA NELLO SVILUPPO DELL'INTERMODALITA'**

40

Geopolitica

**MEDITERRANEO: DA "MARE NOSTRUM"
A "MARE ALIORUM"?**

43

Cargo aereo

**LA DOMANDA STA CRESCENDO
A LIVELLO INTERNAZIONALE**

49

Primo Piano

**IL RUOLO SEMPRE PIU' CENTRALE
DELLA TRASFORMAZIONE DIGITALE**

55

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

14

DALLE AZIENDE

18



Carlo Bonomi, presidente di Confindustria, nella relazione all'assemblea annuale, ha chiesto al governo di "agire da subito" per raggiungere una "stabilità decennale", unica via per fronteggiare il deficit pubblico (il servizio a pag. 8)



Xi Jinping, presidente cinese, sta ponendo sotto pressione l'economia del paese introducendo limitazioni agli investimenti e controlli specialmente sulle imprese private e manifestando una "nostalgia rossa" (il servizio a pag. 12)

La prima galleria d'arte a cielo aperto...
in un parco logistico!



Costi sempre più alti

L'economia sta tirando, il Pil è previsto crescere a fine 2021 intorno al 6%. Nel secondo trimestre dell'anno, espresso in valori concatenati con anno di riferimento 2015, corretto per gli effetti di calendario e destagionalizzato, è aumentato

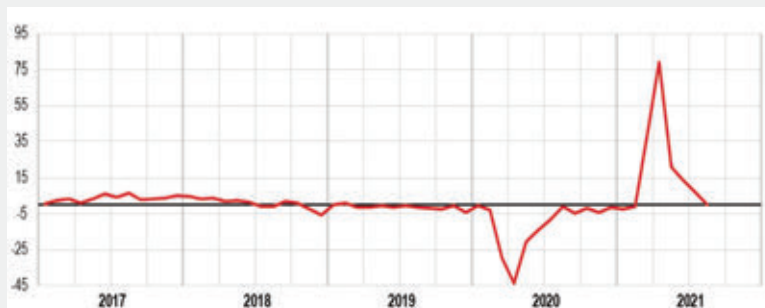


to del 2,7% rispetto al trimestre precedente e del 17,2% nei confronti del secondo trimestre del 2020. Rispetto al trimestre precedente, tutti i principali aggregati della domanda interna registrano un'espansione, con aumenti del 3,4% dei consumi finali nazionali e del 2,6% degli investimenti fissi lordi. La crescita, però, deve fare i conti con l'aumento dei prezzi alla produzione dell'industria. Ad agosto scorso, infatti, sono aumentati, rispetto allo stesso

Produzione industriale

Fonte: ISTAT

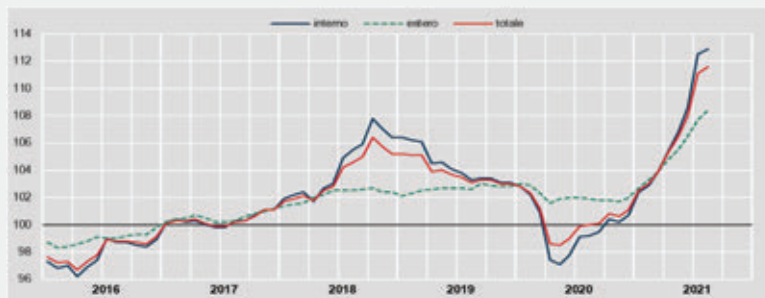
(genn. 2017-ago. 2021, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Prezzi alla produzione dell'industria

Fonte: ISTAT

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



Variazioni congiunturali dei prezzi all'industria

Fonte: ISTAT

(genn. 2017-ago. 2021, in %, base 2015=100)



Quando il rifiuto ti conviene



Scopri il servizio di riduzione della tassa sui rifiuti di 2A

Tra i suoi numerosi servizi, 2A offre anche consulenza in merito alla **riduzione sulla tassa rifiuti**, con l'immediata conseguenza di un risparmio economico annuale.

COME FUNZIONA?

- ☺ **Check-up totalmente gratuito** per verificare se la tua attività ha i requisiti per richiedere al Comune la detassazione.
- ☺ **Nessun risparmio = nessun costo.** Il nostro servizio richiede una percentuale solo in caso di risparmio effettivo.
- ☺ Richiedi il **rimborso fino a 5 anni** in caso di imposte versate in eccesso rispetto al dovuto.

2A è in grado di offrire anche **consulenza di carattere tecnico legale** per qualsiasi necessità relativa al tributo, come la **denuncia in caso di nuovo insediamento**, o la consulenza in caso di ricezione di avvisi di accertamento.

UNA PROPOSTA COSÌ NON SI PUÒ "RIFIUTARE". → AFFIDATI A 2A.

2A GROUP
HSQE TRAINING ENERGY

✓ Sicurezza sul lavoro
✓ Qualità
✓ Ambiente
✓ Sostenibilità

✓ Energia
✓ Formazione
✓ Outsourcing
management

2a-group.it

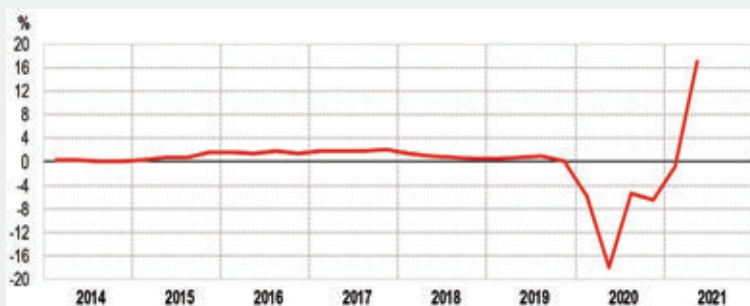


scopri di più

Prodotto interno lordo

Fonte: ISTAT

(I trim. 2014-II trim. 2021, variazioni % tendenziali, anno di riferimento 2015)



so mese dell'anno 2020, dell'11,6% e, rispetto a luglio 2021, dello 0,5%. I prezzi sono aumentati specialmente sul mercato interno (del 13,8% su base annua e dello 0,4% rispetto a luglio). All'aumento hanno in particolare contribuito i costi dell'energia, infatti al netto di tale componente, l'aumento tendenziale si riduce al 6,9%. Nel trimestre giugno-agosto, in confronto con il trimestre precedente, i prezzi all'industria sono aumentati del 4,8%, con una dinamica più sostenuta sul mer-



cato interno. Gli aumenti hanno riguardato tutti i settori manifatturieri: i più marcati interessano coke e prodotti petroliferi raffinati (più 30,0% mercato interno e più 47,1% nell'area non euro), metallurgia e fabbricazione di prodotti in metallo (più 20,2%), prodotti chimici (più 10,6% mercato interno), fabbricazione di computer e prodotti di elettronica. Sempre ad agosto scorso sono aumentati anche i prezzi alla produzione nel settore delle costruzioni (più 5,3% su base annua) e quelli che riguardano lavori su strade e ferrovie (più 4,8%). Sempre ad agosto scorso, la produzione industriale, dopo essere cresciuta per due mesi consecutivi, ha avuto una battuta d'arresto, calando dello 0,2% rispetto a luglio. Comunque, nel trimestre giugno-agosto, l'indice è rimasto positivo per l'1,1% rispetto ai tre mesi precedenti.

Andamento delle società non finanziarie

Fonte: ISTAT

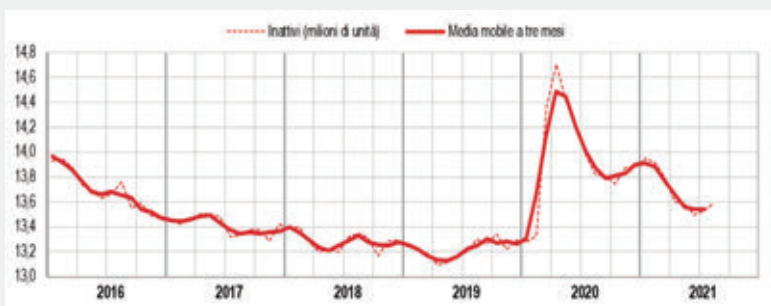
(I trim. 2014-II trim. 2021, variazioni % congiunturali)



Occupazione

Fonte: ISTAT

(inattivi 15-64 anni, genn. 2016-ago. 2021, valori assoluti in milioni, dati destagionalizzati)



"Settembre nero" per le auto

Anche il mercato dei veicoli industriali è caratterizzato da grande incertezza.

Settembre è stato un mese "nero" per le immatricolazioni di auto, con dati in calo del 32,7% rispetto a settembre 2020 e del 26,2% in confronto a settembre 2019. Nei primi nove mesi dell'anno, il dato complessivo delle immatricolazioni è ammontato a 300 mila veicoli con una flessione del 20,6% rispetto allo stesso periodo del 2019. Secondo l'Unrae, "il forte calo di settembre è stato determinato dal sovrapporsi di due pesanti crisi congiunturali: da un lato, la prosecuzione della carenza delle forniture legate alla cronica crisi dei microchip, che causa forti ritardi nella consegna di moltissimi veicoli e rallenta le vendite in tutti segmenti di mercato, e, dall'altro, l'esaurimento delle risorse destinate all'ecobonus, che in due giorni ha visto dissolversi anche i fondi che nelle scorse settimane erano stati trasferiti dall'Extra-bonus per supplire a un primo esaurimento dell'Ecobonus già in piena estate".

"Il continuo stop and go degli incentivi - ha aggiunto il presidente dell'Unrae Michele Crisci - non aiuta certo il mercato dell'auto ad agganciare l'attuale fase di ripresa dell'economia nazionale e a ridurre l'handicap dovuto alla crisi dei semiconduttori. Ribadiamo perciò il nostro appello al governo affinché faccia rientrare il finanziamento dell'ecobonus all'interno di una strategia di lungo periodo per l'intero settore dell'automotive, il cui rilancio farebbe anche aumentare ulteriormente il Pil oltre il livello previsto nella Nota di aggiornamento del Def, viceversa dal settore automotive arriverà un pesante contraccolpo".



Gli imprenditori, in una situazione di difficoltà, stanno ricorrendo a prolungare i contratti di leasing. Ciò porta a un ulteriore invecchiamento del nostro parco circolante

Anche sul fronte dei veicoli industriali le notizie non sono confortanti: nei primi otto mesi dell'anno, il mercato ha chiuso con un più 4,2% sul corrispondente periodo del 2019, ma solo i pesanti sono tornati in positivo con un più 7,3% (comunque, va sottolineato, che a giugno erano calati di oltre il 30%), mentre la classe di peso fino a 6 t perde ancora il 35,8% e quella da 6,01 a 16 t perde lo 0,7%. Quindi, sta proseguendo un quadro di forte incertezza, negativa anche ai fini di qualsiasi previsione. Infatti, sottolinea l'Unrae, "il più 4,2% dei primi otto mesi non può essere considerato indice di alcuna tendenza". "La situazione che stiamo vivendo - ha commentato Paolo A. Starace, presidente della sezione veicoli industriali dell'Unione - non può più essere giustificata solo come conseguenza del lockdown in tempo di pandemia, e quindi destinata a risolversi con la ripresa economica, della quale il recupero del trasporto merci è un indicatore determinante. I numeri che leggiamo

non sono brillanti, ma quello che ci preoccupa di più è il loro andamento a singhiozzo, derivante dall'impossibilità dei costruttori di consegnare regolarmente i veicoli a causa della mancanza di componenti. Il rallentamento e la sospensione di alcune produzioni hanno allungato i tempi di consegna, facendo altresì lievitare i costi di produzione, in buona parte sostenuti dai costruttori stessi. Si è avviata una spirale perversa che non potrà continuare a lungo, con il rischio di passare da un portafoglio ordini che oggi faticiamo a evadere al crollo degli ordinativi con ripercussioni su occupazione e conti economici dell'intera filiera. Un miglioramento delle condizioni, che liberi dall'incertezza ed eviti un rallentamento grave del rinnovo del parco in senso sostenibile, non può che passare per un ripensamento a livello europeo dell'intera supply chain della filiera automotive dei veicoli commerciali, in particolare quelli pesanti, in quanto beni strumentali operanti in un settore strategico". ■

L'attuale crescita economica deve avere un "orizzonte decennale"

Carlo Bonomi, presidente di Confindustria, nella relazione all'assemblea annuale, ha chiesto al governo di "agire da subito" per raggiungere tale stabilità, che è l'unica via per poter fronteggiare l'immane deficit pubblico italiano.

di **Valerio di Velo**



CARLO BONOMI

Il presidente Carlo Bonomi ha aperto la relazione all'assemblea annuale di Confindustria rivolgendo un caldo ringraziamento a Mario Draghi per il lavoro che sta portando avanti e per aver più volte sottolineato, cosa non usuale per i governanti del nostro paese, che "le cose giuste vanno fatte, anche se e quando sono impopolari". Una strada sulla quale occorre proseguire con fermezza, così come è stato fatto nella lotta contro la pandemia e per l'uso esteso del green pass, nonostante una maggioranza di governo spesso ondivaga su questi temi. Con "fierezza", Bonomi ha quindi sottolineato che "la ripresa italiana è avviata verso una crescita del Pil pari al 6%, in questo 2021": un dato positivo che è da ascrivere in gran parte all'industria, alla manifattura e al nostro export. "Il vero punto, però, non è il rimbalzo in corso

quest'anno. La sfida è il tasso di crescita dal 2022 in avanti: che deve essere solido e duraturo". Questo perché solo una crescita di "orizzonte decennale" può rendere davvero sostenibile l'immane debito pubblico italiano, specie quando le regole comunitarie, "seppur riviste", torneranno a "essere vigenti su deficit, debito e aiuti di Stato".

Occorre capire subito come sia possibile raggiungere tale stabilità di crescita, anche affrontando le "ombre" che si stanno addensando sui mercati internazionali, come l'aumento delle commodities, del prezzo dell'energia, in termini di petrolio e gas. Difficoltà alle quali si aggiungono altre problematiche come i costi del trasporto marittimo mondiale. Da tener presente nel panorama globale, ha aggiunto Bonomi, anche "la svolta radicale che sta vivendo la Cina, con un poderoso programma di riposizionamento delle proprie risorse per basare la sua economia non più sull'export ma sul proprio mercato interno. Una svolta che avrà conseguenze non solo economiche, ma geopolitiche molto profonde e durature". Tutto ciò non può essere affrontato in un'ottica nazionale, ma necessita di una serie di rapide ed efficaci ri-

sposte a livello internazionale. "Sfide globali richiedono risposte condivise, ma soprattutto concrete e tempestive". La via maestra è rafforzare i centri di governance multilaterali, che hanno mostrato di non tenere il passo con la geopolitica, l'evoluzione dei mercati e delle tecnologie e con le minacce alla salute e alla sicurezza di cittadini, di imprese e di governi. Bonomi ha aggiunto: "I prossimi mesi saranno decisivi. Occorre imprimere a dicembre una svolta di efficacia alla prossima conferenza dell'Organizzazione mondiale del commercio, bloccata da anni dal ritorno al bilateralismo muscolare degli Usa con Trump. Mentre, a novembre, Italia e Regno Unito, che co-presiedono la COP26, dovranno battersi perché tutti i maggiori paesi del mondo condividano gli impegnativi obiettivi della lotta al cambiamento climatico".

"Occorre imprimere una svolta alla prossima conferenza dell'Organizzazione mondiale del commercio, bloccata da anni dal ritorno al bilateralismo muscolare degli Usa con Trump", sostiene Bonomi





“La transizione energetica deve essere accompagnata da misure che sostengano investimenti qualificati, nazionali ed esteri, come quelli in ricerca e sviluppo e in digitale”, sottolinea Bonomi

Altro punto determinante per Bonomi è accompagnare la transizione energetica con chiare strategie di politica industriale. Il presidente di Confindustria ha spiegato che se così non fosse, “parti fondamentali della nostra industria resterebbero altrimenti esposte a rischi di chiusura o delocalizzazione. Ad esempio, i grandi produttori tedeschi dell’auto, dopo i colpi severi del ‘dieselgate’, hanno comunque potuto disporre di risorse finanziarie tali da annunciare nuovi modelli elettrici con investimenti complessivi per oltre 70 miliardi di euro. Ma le migliaia di piccole e piccolissime imprese italiane fornitrici di componentistica meccanica, parti di scocche e telai, si trovano ad affrontare la transizione senza adeguato supporto per i necessari investimenti. Altrettanto vale per l’industria energie intensive: dalla produzione del cemento all’acciaio, si rischia di spacciare come risultato positivo il minor consumo di energia per unità di prodotto, uscendo da queste produzioni, e dipendendo ancor più dall’estero. A noi sono bastati nove anni di follie pubbliche sull’Ilva di Taranto che ci hanno obbligati a importare i laminati piani che non si producono più lì, senza dovervi aggiungere anche perdite massicce di produzione e di occupati anche per il Fit-for-55. Serve dunque una valutazione seria dei governi di I-

tradotto in cifre quanto la transizione energetica potrebbe costare al nostro paese: forse più di 650 miliardi di euro nei prossimi dieci anni. Per quanto importanti siano i fondi che il Pnrr dedica alla transizione energetica, sono solo il 6% del totale necessario. Quasi il 94% lo devono investire le imprese, ma se contemporaneamente devono fronteggiare gli spiazzamenti tecnologici e di produzione, “tutto diventa difficilmente realizzabile”.

Per questo, sul fronte nazionale, queste transizioni vanno accompagnate da misure che sostengano investimenti qualificati, nazionali ed esteri, come quelli in ricerca e sviluppo e in digitale, onde evitare che tra i nostri stessi partner l’industria italiana resti ai margini.

Bonomi è quindi passato ai problemi strettamente nazionali, a cui si può porre “rimedio con soluzioni che dipendono solo da noi”. La prima preoccupazione del presidente di Confindustria riguarda le riforme strutturali e di contesto indicate nel Pnrr: “Se vogliamo, tutti, dare all’Italia una possibilità come è stato nel dopoguerra, dopo gli anni di piombo e nel periodo della costruzione monetaria continentale, occorre risolvere le questioni cruciali. Il cronoprogramma delle riforme rischia di slittare. I ritardi mettono a rischio le prossime tranche di fondi europei.

talia, Germania e Francia, sia degli impatti economici e sociali dei nuovi obiettivi sia delle risorse per affrontare i costi sociali, perché le proposte della commissione europea, così come sono ora, sono inadeguate”. Bonomi ha

Soprattutto allontanano nel tempo ciò che più serve: che il Pnrr venga scaricato a terra, bene e al più presto. Confindustria si opporrà a tutti coloro che vorranno intralciare il processo delle riforme”. Il primo tema toccato da Bonomi è stato quello della concorrenza: “Leggiamo in questi giorni che i partiti non mollano nella difesa dei troppi settori dell’economia italiana sottratti alla logica della concorrenza e del mercato. Cioè sottratti ai più forti stimoli necessari per accrescere la produttività: quella produttività che in tutti questi anni è stata stagnante, perché l’apporto positivo dell’industria esposta alla concorrenza dei mercati era sempre sopravanzato dalla produttività negativa del settore pubblico e di vasta parte dei servizi offerti in regime di concessione o tariffe amministrate”. Un andamento che deve essere “sovvertito”. Sul fisco e la previdenza, il presidente della Confindustria ha ricordato che “l’Ocse ha indicato ancora una volta la via, come fa da tanti anni: meno tasse su impresa e lavoro, tagliando il cuneo fiscale. Quindi non solo interventi sull’Irpef, non solo una radicale revisione di tutti i bonus introdotti da destra e sinistra, che con prelievi forfettari hanno minato l’imponibile e introdotto distorsioni e iniquità inaccettabili sia orizzontali sia verticali nel prelievo sul reddito delle persone fisiche. Ma anche via l’Irap e un sistema di imposizione sui redditi societari più attrattivo rispetto a quello attuale”. Sulla riforma degli ammortizzatori sociali e sul lavoro, Bonomi ha sottolineato: “Sì a un ammortizzatore universale, ma di natura assicurativa, non una mera integrazione al reddito, pur necessario, ma strumento anche di riqualificazione, aperto alla libera scelta individuale del lavoratore. Perché anche nelle crisi ordinarie d’impresa serve formazione e serve ricollocazione, perché le aziende possano assumere nuove competenze”.

Pandemia, inflazione e politica monetaria

Ignazio Visco, governatore della Banca d'Italia, è intervenuto su quanto la banca centrale deve mettere in atto per raggiungere l'obiettivo della stabilità dei prezzi ed evitare squilibri sul piano finanziario.



IGNAZIO VISCO

Dai cambiamenti indotti dalla pandemia, dal progresso tecnologico e dalla transizione ecologica possono derivare effetti non solo sull'attività economica, ma anche sulla configurazione dei prezzi e, almeno temporaneamente, sui tassi di inflazione. Le implicazioni di questi cambiamenti devono pertanto essere attentamente valutate da chi governa la politica monetaria. Tutte le principali banche centrali del mondo, incluso l'Eurosistema, orientano infatti i propri sforzi a garantire la stabilità dei prezzi al consumo, ossia a conseguire un tasso di inflazione sufficientemente basso e stabile, tale da non interferire con le decisioni economiche delle famiglie e delle imprese. Una dinamica dei prezzi sufficientemente bassa e poco variabile contribuisce alla stabilità macroeconomica e finanziaria, preserva il risparmio e sostiene gli investimenti, favorisce un'allocazione efficiente delle risorse, la crescita dell'attività economica e l'occupazione.

Il governatore della Banca d'Italia, Ignazio Visco, intervenendo recentemente alle giornate di economia "Marcello De Cecco" a Lanciano, Chieti, ha illustrato i compiti della banca centrale in una situazione economica che risente ancora della crisi sanitaria e che sta facendo i conti con la ripresa: "La funzione di reazione della politica monetaria a variazioni inattese o indesiderate dei prezzi dipende, tra gli altri fattori, dalla natura degli shock che colpiscono l'economia. La banca centrale è certamente chiamata a intervenire nel caso di shock di domanda tali da mettere a repentaglio la stabilità dei prezzi nel medio periodo. Ad esempio, una politica di bilancio eccessivamente espansiva o uno sproporzionato incremento del credito possono spingere consumi o investimenti su valori non coerenti con il potenziale dell'economia, una variabile peraltro non osservabile. Ciò può ripercuotersi sui salari e sui prezzi

con il rischio di innescare una spirale di aumenti. Misure restrittive di politica monetaria devono contrastare questo rischio ponendo un freno al surriscaldamento dell'economia. Nel caso invece di una restrizione creditizia generata da prolungata instabilità nei mercati finanziari la risposta espansiva della politica monetaria deve mirare a evitare che effetti depressivi sulle decisioni di investimento delle imprese e di consumo delle famiglie, inclusi gli acquisti di beni durevoli, determinino tendenze deflazionistiche che potrebbero diventare particolarmente gravi nel caso di amplificazioni causate dall'aumento dell'onere reale degli interessi sui debiti in essere". Più in generale, la banca centrale dovrebbe agire con prudenza nel contrastare shock che appaiono avere una natura solo temporanea. I ritardi con i quali la politica monetaria dispiega i propri effetti, mediante la trasmissione al credito e alla doman-

Secondo Visco, "le pressioni sui prezzi alla produzione dovrebbero rivelarsi temporanee e non tradursi in un rialzo persistente dell'inflazione"





Una volta superata la crisi, il nostro governo dovrà innalzare i saldi di bilancio primari e diminuire l'incidenza del debito

da aggregata, sono infatti tali che il suo impatto sull'economia potrebbe materializzarsi quando lo shock è già rientrato. "La difficoltà di distinguere con successo - ha spiegato Visco - un 'rumore', ancorché prolungato, da un 'segnale' di pressione sui prezzi non destinata a rientrare in tempi brevi, con il rischio di produrre spirali al rialzo, può però essere in alcuni casi elevata. Oggi disponiamo più che in passato di informazioni e strumenti utili a guidare le decisioni di politica monetaria; come è ovvio queste decisioni terranno conto della necessità di mantenere stabili le aspettative".

Gli effetti della pandemia. L'inflazione si è indebolita nel 2020 sia nell'area euro (più 0,3%) sia in Italia (meno 0,1%) per effetto del forte calo della domanda. Dall'inizio del 2021 i prezzi alla produzione nel comparto industriale hanno però iniziato ad accelerare, salendo in luglio di oltre il 10% rispetto allo stesso mese dello scorso anno sia in Italia sia nel complesso dell'area, a seguito del forte aumento delle componenti dei beni energetici e di quelli intermedi. Secondo i sondaggi condotti presso i responsabili degli acquisti delle imprese manifatturiere dall'area euro, i costi degli input hanno raggiunto in

luglio il loro massimo storico, assestandosi poi nei mesi seguenti. Secondo Visco, però, "le pressioni sui prezzi alla produzione dovrebbero rivelarsi temporanee e

non tradursi in un rialzo persistente dell'inflazione. La dinamica salariale, anch'essa assai moderata, sembra al momento escludere potenziali effetti di second'ordine dai salari ai prezzi. L'insieme di queste valutazioni sulle prospettive per i prezzi è in linea con le proiezioni formulate il mese scorso dallo staff della Bce, secondo le quali l'attuale rialzo dell'inflazione sarà perlopiù transitorio. La crescita dei prezzi al consumo si collocherebbe al 2,2% nella media dell'anno in corso, per poi flettere all'1,7 nel 2022, coerentemente con quanto previsto dagli analisti privati censiti da Consensus Economics, e all'1,5 nel 2023, ben al di sotto quindi del tasso del 2% considerato dal Consiglio direttivo della Bce come il valore congruente con la definizione di stabilità dei prezzi nel medio periodo. L'inflazione resterebbe debole anche al netto della componente energetica e alimentare".

Con riferimento alle politiche da mettere in atto per conseguire l'obiettivo della stabilità dei prezzi ed evitare squilibri sul piano finanziario andrà inoltre tenuto conto del fatto che le banche centrali agiranno in un contesto in cui i debiti pubblici e privati sono fortemente aumentati in quasi tutte le economie

avanzate. Nel 2020, il rapporto tra debito pubblico e prodotto è salito di 14 punti percentuali dall'area euro, fino al 100%. L'alto debito costituisce una fragilità intrinseca: espone al rischio di shock finanziari, crea una incertezza di fondo che si riflette sugli oneri di finanziamento e, in assenza di decisi miglioramenti infrastrutturali, scoraggia gli investimenti privati. Esso tende inoltre a complicare la fase di normalizzazione delle misure di politica monetaria. "Tuttavia - ha sottolineato Visco - per il complesso dell'area euro e ancor più con riferimento al nostro paese, se l'uscita dall'attuale fase ultra-espansiva procederà correttamente, quando la crescita sarà più forte e l'inflazione più elevata, in linea con l'obiettivo della banca centrale, il suo impatto sulla sostenibilità del debito pubblico non dovrebbe essere motivo di preoccupazione. Grazie anche alla lunga maturità del debito pubblico, si potrebbe persino realizzare uno scenario in cui anche con tassi di interesse più elevati, in un contesto di crescita nominale sufficientemente forte, il ritmo di riduzione del rapporto tra debito e prodotto acceleri, anziché rallentare. Una volta superata la crisi, i governi con uno spazio fiscale limitato, come il nostro, dovranno però innalzare i saldi di bilancio primari e diminuire l'incidenza del debito, anche sfruttando il differenziale attualmente favorevole tra la crescita dell'economia e l'onere da interessi". Visco ha così concluso: "L'Eurosistema continuerà a garantire il necessario supporto all'economia finché il mercato del lavoro resterà debole e il grado di capacità inutilizzata si manterrà elevato. Quando verrà il momento, la sfida per la politica monetaria sarà quella di saper correttamente tirare il freno, senza provocare inutili tensioni e restando comunque pronta a premere di nuovo l'acceleratore qualora servisse". ■

THE ECONOMIST

Quale Cina in mano a Xi Jinping?

Xi Jinping sta ingaggiando una campagna per eliminare in Cina gli eccessi capitalistici. Il presidente cinese vede il debito crescente come un frutto velenoso della speculazione finanziaria, considera i miliardari come uno sfregio al marxismo, è convinto che le imprese debbano seguire le indicazioni dello Stato e che il partito comunista debba “permeare” ogni aspetto della società nazionale. Se Xi riuscirà a imporre queste realtà, modellerà su questa base il futuro del paese, così come risolverà la battaglia ideologica tra democrazia e dittatura. La campagna del presidente, oltre a essere ambiziosa, è estremamente importante per i suoi contenuti e per i riflessi sull'economia del paese. E' iniziata a farsi sentire nel 2020, quando funzionari bloccarono l'iniziale pubblica offerta del Gruppo Ant, affiliato di Alibaba, per l'acquisto di un “gigante” della tecnologia. L'azienda Didi, la risposta cinese

siero” del presidente cinese sostiene con convinzione tutti questi obiettivi che vengono insistentemente veicolati anche verso i bambini. Un autentico “tambureggiamento”. Tutto ciò si aggiunge a un già brutale autoritarismo. Da presidente, Xi Jinping ha eliminato i propri rivali e ha rinchiuso un milione di Uiguri, l'etnia turcofona islamica che vive nel nord-ovest del paese. Non tollera dissensi. Le ultime sue campagne stanno dimostrando come egli sia un ideologo sempre più incline alla conservazione del potere anche con iniziative che possono rallentare la crescita economica e mettere in difficoltà la popolazione. La sua volontà e la sua visione, nella quale il partito controlla che le imprese siano allineate con lo Stato e che i cittadini abbiano il dovere di servire la nazione, sono quelle di determinare il futuro di oltre 1,4 miliardi di persone.

Xi Jinping sta in realtà affrontando problemi, molti dei quali esistono anche nei paesi occidentali. Uno è l'ineguaglianza. Lo slogan cinese del momento è “prosperità comune”, che indirettamente ammette come la Cina comunista non si differenzi molto da tanti paesi capitalisti. Il 45% del reddito cinese è posseduto dal 20% delle famiglie, mentre una ristrettissima cerchia di ricchi raggiunge redditi elevatissimi. Un altro problema riguarda il potere assunto dai giganti della tecnologia, accusati di concorrenza sleale, corruzione e di poter aver libero accesso ai dati personali (privilegio che può avere solo lo Stato). Infine, esiste per Xi Jinping la preoccupazione o la minaccia che la Cina sia

strategicamente vulnerabile qualora venisse ostacolato il suo accesso alle materie prime o a vitali tecnologie. Le odierne campagne del presidente stanno ponendo in luce le criticità dell'economia del paese: i debiti di imprese, come Evergrande, che possono creare risvolti imprevedibili, i 2,8 trilioni di dollari presi in prestito dagli sviluppatori immobiliari, i quali, insieme alle industrie dell'indotto, generano il 30% del Pil nazionale. Situazioni di instabilità che possono



Il presidente cinese sta facendo forti pressioni ideologiche sull'economia e sulla società civile

a Uber, è stata “punita” per i suoi affari negli Stati Uniti. Evergrande, l'indebitato, gigantesco sviluppatore immobiliare, è stato guidato verso il fallimento. Il commercio di criptovalute è stato bandito. Il gioco attraverso i mezzi elettronici è stato considerato un danno per i bambini e quindi è stato strettamente controllato e razionato. La Cina ha bisogno di famiglie “larghe”, perciò l'aborto deve divenire “raro”. I buoni modelli maschili devono essere in primo luogo patriottici. Il “pen-



Xi Jinping manifesta una "rossa nostalgia" e considera il Maoismo una pietra miliare nella costruzione della nuova Cina

avere gravi ricadute: i risparmi di molte famiglie sono investiti nel real estate che offrono maggiori ritorni, gli acquisti di case non finite rappresentano la metà dei fondi a disposizione degli sviluppatori, gli introiti degli amministratori locali, specialmente fuori dalle grandi città, contano in primo luogo sulla vendita di terreni e sullo sviluppo dell'edilizia. C'è da aggiungere che le restrizioni presidenziali stanno rendendo le attività più complicate e anche meno redditizie. Il settore edilizio, ad esempio, era regolato da norme e disposizioni "quadro" emesse dal partito comunista, ma gli improvvisi cambiamenti introdotti dal presidente li hanno resi antiquati. Così come hanno messo in difficoltà i comportamenti delle imprese, come dimostrano le compagnie tecnologiche, che "sentendosi in colpa", stanno devolvendo fondi allo Stato, in una sorta di "redenzione".

Dato che il successo sta diventando "pericoloso", le compagnie private si stanno comportando con molta più cautela. Le imprese di Stato e alcune strategiche, come quelle che producono semiconduttori, non stanno risentendo di questa nuova situazione, come invece sta succedendo a quegli imprenditori che in realtà sono stati la vera fonte del dinamismo industriale cinese. Un'altra misura che sta creando preoccupazione è quella che gli stranieri pagano il 31% in meno rispetto agli investitori nazionali sull'acquisto di azioni di imprese cinesi. Tutto ciò sta mettendo in fibrillazione l'economia, che ha già dovuto confrontarsi con il declino dei ricavi dagli investimenti in infrastrutture e con gli effetti sia di un calo sia dell'invecchiamento della manodopera. Dopo quarant'anni di crescita ininterrotta e prorompente, molti cinesi

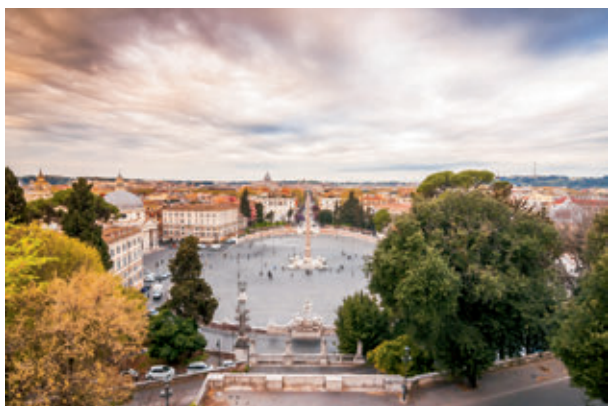
trovano complicato confrontarsi con le scelte che occorre fare di fronte a una flessione o a un rallentamento economico.

In termini politici, sta sorgendo il pericolo che le campagne lanciate da Xi Jinping degenerino nel culto della personalità. Per portare a termine i cambiamenti nel paese, il presidente ha acquisito poteri che mai nessuno aveva avuto dall'epoca di Mao. Mentre si sta preparando a rompere il protocollo del partito comunista chiedendo al prossimo Congresso il terzo mandato presidenziale quinquennale, sta usando le sue campagne per organizzare un profondo turnover tra i funzionari in maniera da creare le basi per una sua riconferma e trovare terreno fertile per le sue repressioni ideologiche. Aspetti che hanno

insiti pericoli. Uno è che il presidente venga deluso dalla burocrazia. Cosa probabile, dato che Xi si attende che risponda ai segnali del mercato, ma in un clima dove si manifestano promozioni e "bocciature", i funzionari cinesi manifestano molto nervosismo. Lo dimostra il fatto che il black out che si è improvvisamente registrato in quasi venti province è dipeso anche dal fatto che funzionari, consci di non avere raggiunto i loro target nel taglio dell'uso del carbone, hanno staccato la corrente. Altri burocrati, timorosi di essere accusati di corruzione o di "devianze" ideologiche, stanno restando immobili. Infatti, per un burocrate che prenda iniziative fallire è molto pericoloso, come dimostrano diversi casi. Un altro pericolo è insito nelle medesime restrizioni ideologiche. "Consigli morali" stanno rinforzando e plasmando quella che dovrebbe essere una condotta ideologica ortodossa. Nonostante non vi sia nulla che faccia pensare a un'orrenda riedizione della "rivoluzione culturale", il popolo cinese si sente meno libero sia di pensare sia di parlare. Sta, infatti, pesando il fatto che Xi Jinping, così come promuove le proprie dottrine, manifesta una "rossa nostalgia" e considera il Maoismo una pietra miliare nella costruzione della nuova Cina. Due atteggiamenti che sta rinforzando in vista del Congresso del partito. Un pericolo è rappresentato anche dagli stessi attuali atteggiamenti del presidente Xi. Nel lungo periodo, il suo attaccamento al potere potrebbe rendere la successione altamente complicata. Nel breve periodo, se il suo tentativo di imporre una nuova realtà socioeconomica non dovesse raggiungere l'obiettivo, dovrebbe fronteggiare la faticida scelta o di "raddoppiare" o di fare marcia indietro. Al punto in cui si è giunti, tutto lascia pensare che non giungerà a compromessi. ■

L'evento "Rom-E" sulla sostenibilità

Roma è stata teatro per tre giorni, agli inizi di ottobre, nel periodo in cui era stato anche previsto lo stop del traffico, dell'evento "Rom-E", che ha avuto lo scopo di sensibilizzare la cittadinanza sia sulla sostenibilità ambientale e sulla qualità dell'aria sia su un uso responsabile delle fonti energetiche. Infatti, i temi all'ordine del giorno sono stati la transizione energetica, la decarbonizzazione dei trasporti, la mobilità a basse emissioni/low-carbon mobility, l'elettrificazione, le future infrastrutture di rete e le fonti rinnovabili di alimentazione come l'idrogeno e nuovi vettori energetici. L'evento è stato patrocinato dal ministero della Transizione ecologica e da Roma Capitale ed è stato sostenuto dall'assessorato allo Sport, Turismo, Politiche giovanili e Grandi eventi cittadini. L'organizzazione è stata curata dal gruppo Amodei,



con i quotidiani Corriere dello Sport-Stadio, Tuttosport e dal magazine Auto. L'evento si è articolato in varie aree della capitale, dal centro storico alle zone verdi, da Via del Corso a Villa Borghese, dalla terrazza del Pincio a Ponte Milvio. In tutte queste location, diverse imprese hanno mostrato il loro lato green attraverso esempi concreti, test, dimostrazioni, ma anche incontri per creare un appuntamento dedicato a tutto quello che ruota intorno al mondo dell'ecosostenibilità. Particolare attenzione è stata posta alla realizzazione delle strutture espositive che sono state pensate, con l'uso di superfici riflettenti, in modo tale da trasportare immediatamente il visitatore nel mondo green. Roma, quindi, si è trasformata per tre giorni nella capitale italiana del "green" e ha rappresentato i cambiamenti che ci dovranno essere nel rapporto con la mobilità.

2020: meno traffico, meno incidenti

Nel contesto della crisi sanitaria ed economica esplosa nel 2020, la mobilità e l'incidentalità stradale hanno subito cambiamenti radicali. Infatti, durante l'anno scorso, secondo i dati Istat, si è registrata una flessione di incidenti stradali e di infortunati coinvolti senza precedenti. Ciò è anche facilmente spiegabile con i periodi di lockdown che hanno determinato quasi il blocco totale della mobilità e della cir-



colazione da marzo a maggio inoltrato e successivamente anche nei mesi invernali. Nel nostro paese, l'anno scorso, i morti in incidenti stradali (entro trenta giorni dall'evento) sono stati 2.395, in calo del 24,5%, e i feriti 159.249 (meno 34%). Gli incidenti sono stati complessivamente 118.298, in drastica diminuzione rispetto al 2019 (meno 31,3%). Anche i feriti gravi sono risultati in forte diminuzione rispetto all'anno precedente: ne sono stati registrati 14.102, con un calo del 20%, più contenuto rispetto a quelli delle vittime e dei feriti nel complesso. Il rapporto tra feriti gravi e decessi si è attestato a 5,9, di poco superiore ai valori medi registrati nel quinquennio precedente, prima dell'era Covid-19. Le vittime si sono ridotte per tutti gli utenti della strada: per gli occupanti di mezzi pesanti (meno 14,6%), motociclisti (meno 16,0%) e pedoni (meno 23,4%) si sono registrati i cali più contenuti. Tra gli altri utenti, le vittime su autovetture sono diminuite del 27,9%, quelle su ciclomotori del 33%, i ciclisti hanno registrato, infine, una variazione negativa pari al 30,4%. Nel 2020, si è registrata anche la prima vittima su monopattino elettrico. Il calo degli incidenti ha interessato tutti gli ambiti stradali: la flessione più consistente si è registrata sulle autostrade (meno 39,9%), a seguire le strade urbane (meno

31,7%) e quelle extraurbane (meno 27,5%). Le vittime sono scese del 37,1% sulle autostrade, del 25,7% sulle strade extraurbane e del 20,3% sulle strade urbane. Tra le cause più frequenti degli incidenti si sono confermate la distrazione alla guida, il mancato rispetto della precedenza e la velocità troppo elevata (nel complesso il 40,2%). Le violazioni al codice della strada sono risultate in diminuzione rispetto al 2019; sono diminuite, però, in misura minore rispetto alla media, tra le principali, le sanzioni per velocità, inosservanza della segnaletica, uso del casco e delle cinture, norme di comportamento dei ciclisti. Da notare che anche nell'Unione europea il numero delle vittime, nel 2020, sul 2019, è calato drasticamente con un 17,2% in meno.

Verso la realizzazione del Ravenna Port Hub

Sono state consegnate le aree per la realizzazione del progetto "Ravenna Port Hub". Un progetto che mira ad aumentare la competitività e le performance del porto. Grazie agli interventi previsti nella prima fase del progetto - approfondimento dei fondali, ammodernamento degli impianti, realizzazione di nuove banchine e di nuove aree logistiche - che, insieme agli altri progetti che si concretizzeranno nei prossimi quattro anni, vedranno investimenti pubblici e privati per 900 milioni di euro, lo scalo di Ravenna si candida a



diventare l'hub commerciale più importante dell'Adriatico. "Il momento tanto atteso è arrivato - ha dichiarato Umberto Esposito del Consorzio Stabile Grandi Lavori - già da qualche giorno abbiamo iniziato le attività propedeutiche ai lavori che ci metteranno nella condizione di partire senza indugi con la

PREZZI AL CONSUMO IN SALITA



L'Istat stima che a settembre l'indice dei prezzi al consumo in Italia, al lordo dei tabacchi, sia aumentato del 2,5% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. L'aumento è in gran parte dovuto ai beni energetici con un più 20,2% sul 2020, ma anche ai prodotti alimentari. L'inflazione acquisita per l'anno in corso è pari all'1,7%.

realizzazione delle opere. L'intervento che stiamo per realizzare riveste un carattere di primaria importanza per il porto di Ravenna, la città, la cittadinanza, la portualità nazionale e internazionale. È l'opera di maggiore importanza nel campo delle infrastrutture marittime che parte oggi in Italia e noi siamo orgogliosi di farne parte". "Il progetto dell'hub portuale di Ravenna - ha sottolineato Marco Di Stefano della Sispi, una delle società di progettazione - è di indubbia complessità e mobilita molte risorse. Comunque non potrebbe realizzarsi se non ci fosse la condivisione e il sostegno dell'intera comunità portuale. Non bastano tecnici e ingegneri a realizzare un progetto di tali dimensioni e siamo contenti di poterlo portare avanti lavorando in sinergia con tutti gli operatori del porto, che sono coloro per i quali questo progetto esiste e sui quali è destinato ad avere le maggiori ricadute in futuro". In particolare, la prima fase del progetto, del valore complessivo di 235 milioni euro - finanziati da Cipe, Bei, Unione europea e dalla stessa Autorità portuale - consistono nell'escavo di cinque milioni di metri cubi di sedimenti, per approfondire i fondali sino a meno 12,5 metri, nel rifacimento del primo lotto di banchine esistenti (per oltre 6,5 km) per adeguarle ai nuovi fondali e nella realizzazione di una banchina della lunghezza di oltre mille metri a servizio di una nuova area portuale da destinarsi principalmente al terminal container. La seconda fase, del valore complessivo 230 milioni, interamente finanziati con risorse del Fondo infrastrutture del ministero e del Pnrr, oltre che da risorse della stessa Autorità, prevede l'adeguamento di ulteriori banchine, l'approfondimento dei fondali a meno 14,50 metri e la realizzazione di un impianto di trattamento dei materiali risultanti dall'escavo. ■

La nautica italiana: al top del Made in Italy

L'edizione 2021 del Salone nautico di Genova, oltre a riscuotere grande successo di pubblico, ha sottolineato la rilevanza che il settore ha nel contesto dell'economia italiana e delle nostre esportazioni.

La Sessantunesima edizione del Salone nautico di Genova ha registrato circa 93 mila visitatori, con un 30% in più rispetto all'edizione 2020, nonostante anche quest'anno ci fossero restrizioni causa Covid. Il presidente di Confindustria nautica, Saverio Cecchi, ha così commentato l'evento: "Ci aspettavamo questo successo. Infatti, era giusto che capitalizzassimo il coraggio che abbiamo dimostrato l'anno scorso quando siamo stati gli unici in Europa a organizzare un Salone del settore. Una decisione che ci ha premiato, infatti all'edizione di quest'anno sono tornati tutti i brand. Anche sul fronte del business le cose sono andate bene con una crescita dei contratti del 15-20%. I problemi adesso sono la manodopera e le materie prime e su questo ci dobbiamo concentrare. Il prossimo anno ci saranno 400 posti barca in più e contiamo di riempirli tutti". "E' stato - ha commentato il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti - un po' un rito catartico di ripartenza. Ora dobbiamo far germogliare tutti i semi che abbiamo piantato. E' stato un risultato eccezionale nonostante tutte le limitazioni ancora legate al Covid che hanno fatto faticare non poco tutti coloro che hanno lavorato a questa edizione, compreso il personale della sanità ligure che ha supportato l'evento. Penso sia stato il secondo Salone del coraggio, dopo l'edizione passata. Un coraggio che è stato premiato in termini sia di visitatori sia di business delle imprese".



L'edizione 2021 del Salone è stata un successo anche per il business con un 15/20% di contratti firmati in più rispetto all'anno scorso

Si può dire che il Salone genovese abbia posto il sigillo su una stagione di forte successo della nautica italiana. Infatti, la rilevazione dei dati, effettuata dall'Ufficio studi di Confindustria nautica sulla base di un campione significativo di aziende, ha mostrato una stima di crescita del fatturato globale dell'industria italiana del settore del 23,8% per l'anno solare 2021, con un range di variazione del 5% che determina un valore complessivo compreso tra 5,5 e 6 miliardi di euro. La crescita, quindi, ha superato di molto il rimbalzo post lockdown registrato dall'industria italiana. A determinare tale risultato positivo hanno determinato vari fattori, tra cui il boom dell'export della cantieristica, che al 30 giugno 2021 ha raggiunto il massimo valore storico di 2,8 miliardi di euro, i portafogli ordini dei cantieri italiani di superyacht, che per molti operatori coprono il prossimo triennio, e l'ottima performance dei

comparti dell'accessoristica nautica e dei motori marini. Qualora i dati del quarto trimestre 2021 confermassero la fascia superiore di stima, l'industria italiana della nautica tornerebbe a toccare i livelli massimi di fatturato raggiunti nel biennio 2007/2008. Relativamente poi ai dati di consuntivo dell'anno solare 2020, che emergono dalle elaborazioni pubblicate nella nuova edizione del rapporto "La nautica in cifre", si confermano le precedenti stime di sostanziale tenuta del settore, a fronte delle complessità determinate dalla pandemia.

Il fatturato globale dell'industria nautica si è attestato nel 2020 a 4,66 miliardi di euro, con una crescita pari all'1,36% per il comparto della produzione cantieristica, determinata dalla riapertura anticipata delle attività industriali ottenuta grazie al confronto tra Confindustria nautica e il governo. La



L'export della cantieristica ha toccato nei primi sei mesi dell'anno il massimo valore storico con 2,8 miliardi di euro

start-up abbiamo invitato 10 imprese specializzate in materiali sostenibili e produzione elettrica. Considerando questi dati così straordinari, lancio qui anche una proposta. Perché non offrire incentivi agli esportatori dando loro la

componentistica (accessori nautici e motori marini) ha invece segnato nel 2020 una flessione media dell'8,7%, generata principalmente dagli effetti della chiusura delle attività produttive nei primi mesi di lockdown, derivanti dall'interruzione delle catene di approvvigionamento delle forniture e delle filiere logistiche connesse. Sempre per il 2020, sono poi da sottolineare due indicatori molto positivi, rivelatori dell'attuale forte sviluppo del settore: l'incremento del 2,4% degli addetti effettivi, che superano quota 24 mila, e l'aumento del peso del contributo al Pil da parte dell'industria nautica, in crescita dal 2,22% al 2,37%, che mostra una migliore performance rispetto all'economia nazionale.

Alla presentazione dei dati sull'industria nautica nazionale, è seguita la tavola rotonda "In barca per riaprire le frontiere. Quali scenari per l'export dell'industria dello yachting e per l'incoming del turismo nautico?". "L'industria italiana della nautica - ha spiegato il professor Marco Fortis, Fondazione Edison-Università Cattolica - ha avuto una bilancia commerciale di quasi 3 miliardi di dollari, un valore che è il doppio di quello dei Paesi Bassi. Stiamo consolidando su 12 mesi una cifra di esportazioni che è enorme rispetto al passato e anche rispetto a ogni altro record. È un momento magico per le esportazioni italiane ma anche per



L'industria nautica ha pesato nel 2020 sul Pil italiano per il 2,37%

il valore aggiunto della nostra manifattura. Sui primi sei mesi dell'anno, tra i paesi dell'euro, l'Italia è quella con la crescita più forte non solo a livello di Pil, dove siamo più o meno alla pari con la Francia, ma soprattutto nella manifattura, con una crescita dell'11% acquisita nei primi sei mesi dell'anno. Sicuramente, Industria 4.0 ha influito, rafforzando il sistema. Questa dinamica a cui stiamo assistendo non è dunque una dinamica di rimbalzo ma il segno di un rafforzamento strutturale. Questo non vuol dire solo che siamo diventati più competitivi ma che abbiamo anche meno debiti con l'estero. Ci siamo trasformati da debitori verso l'estero in creditori verso l'estero". "Più guardiamo i numeri - ha commentato Carlo Maria Ferro, presidente dell'Agenzia Ige - e più migliorano. Il punto di forza della nautica è la filiera e la capacità di portare al successo i grandi marchi attraverso tutta la filiera. Nell'area

possibilità di pagare meno imposte?". Barbara Beltrame Giacomello, vicepresidente di Confindustria Internationalizzazione, ha sottolineato che il Made in Italy è "un asset centrale per il nostro paese. Le potenzialità dei beni di consumo 'belli e ben fatti' valgono 135 miliardi. C'è un grosso potenziale da scoprire anche in paesi come Cina, Medio Oriente e India, dove nel 2025 avremo tantissimi nuovi ricchi. La sfida futura sarà andare proprio lì". "La cantieristica navale e nautica italiana - ha aggiunto l'amministratore delegato di Simest Mauro Alonso - è una delle punte dell'eccellenza del Made in Italy ma per garantire un ulteriore sviluppo del settore nel nuovo scenario globale è importante che le imprese di tutte le dimensioni, soprattutto le tante Pmi specializzate in piccole produzioni di eccellenza, puntino sull'internazionalizzazione e investano in innovazione e sostenibilità". ■

Geodis potenzia la politica ambientale

Per sostenere i propri clienti nella riduzione dell'impatto ambientale, Geodis ha sviluppato un approccio "eco-design" dei servizi logistici. Inoltre, è stato uno dei primi operatori logistici al mondo a essere stato sottoposto ad audit. Infatti, la sua metodologia di eco-design è stata convalidata dall'associazione francese per il miglioramento e la gestione della qualità. Rafforzata dalla Line of Business Contract Logistics dell'azienda, la metodologia di eco-design mira a identificare l'impatto ambientale di un servizio logistico in tutte le fasi del suo ciclo di vita e a proporre aree di miglioramento. Geodis



fornisce ai clienti la loro "carbon footprint" dettagliata e soluzioni per diminuire o addirittura evitare le emissioni di CO₂, ad esempio, minimizzando i consumi energetici, migliorando la gestione dei rifiuti e ottimizzando edifici, attrezzature e flussi di trasporto. Per uno di essi, Geodis ha proposto un piano per ridurre le emissioni di CO₂ del 51% (circa 2.250 tonnellate in meno in cinque anni), utilizzando un sistema che integra l'uso di pannelli fotovoltaici e lampade a Led, un processo di riciclo, l'ottimizzazione degli spazi e delle attrezzature e un edificio certificato Breeam. "I nostri clienti si aspettano un forte impegno dai loro partner logistici. Certificati Iso 14001 da molti anni, abbiamo voluto spingerci oltre nel nostro approccio ambientale per andare verso una supply chain responsabile. Il nostro metodo si basa su una comunicazione più trasparente. Ci consente di garantire ai nostri clienti che dietro a un'offerta e un prezzo, sono stati presi in considerazione anche gli aspetti ambientali, che fanno parte della qualità del servizio che ci impegniamo a

fornire", ha affermato Laurent Parat, general manager Western Europe, Middle East & Africa & EVP Contract Logistics. Questo approccio esclusivo (solo il 21% delle aziende utilizza la prospettiva ecologica per sviluppare prodotti e servizi secondo Ademe¹), tiene conto dell'intero ciclo di vita del servizio logistico, secondo la definizione di eco-design, che "consiste nell'integrare l'ambiente sin dalla progettazione di un prodotto o servizio e durante tutte le fasi del suo ciclo di vita". "Con lo sviluppo dell'eCommerce, sempre più clienti ci chiedono di trovare soluzioni per decarbonizzare e ridurre gli sprechi nella supply chain. Abbiamo voluto fornire ai nostri clienti un calcolo molto preciso delle emissioni di CO₂ generate e, soprattutto, proporre soluzioni virtuose per limitarle il più possibile", ha aggiunto Parat.

I tedeschi puntano sul trasporto cargo aereo

Lufthansa Cargo è entrata a far parte del progetto federale tedesco "Digital Test Field Air Cargo", teso a incrementare l'efficienza, le performance e la competitività del cargo aereo attraverso un potenziamento della rete digitale e delle interconnessioni tra i diversi attori di questa modalità di trasporto. Il cargo aereo, che ha dimostrato tutta la sua validità



durante anche i momenti più critici della pandemia nel rifornire l'Europa e la Germania, è però in forte concorrenza con altre modalità. Secondo il governo tedesco, la digitalizzazione e l'intelligenza artificiale sono importanti prerequisiti sia per migliorarne le prestazioni sia per dare un importante contributo sulla via della sua sostenibilità. Per queste ra-

gioni, il ministero dei Trasporti ha varato il progetto. “Con piacere abbiamo sottolineato il forte interesse che il ministero ha manifestato per il trasporto aereo merci prendendo l’iniziativa di varare questo progetto, al quale noi vogliamo contribuire anche mettendo a disposizione molti anni di esperienza nella digitalizzazione della supply chain. Credo che possiamo avere un notevole potenziale nell’ottimizzare lo scambio di dati con tutti i partner della filiera del trasporto aereo”, ha dichiarato Harald Gloy, membro dell’executive board. Nel frattempo, la compagnia aerea tedesca continua a rafforzare la sua flotta: sono stati infatti acquistati due Boeing 777 destinati alle merci. Gli aerei sono stati posti di base all’aeroporto di Francoforte. “Siamo molto lieti che oggi possiamo offrire ai clienti la capacità totale di quindici aerei cargo molto efficienti. La nostra politica continuerà a essere quella di gestire con la massima flessibilità la nostra capacità di trasporto in maniera di poter servire nel modo migliore i nostri clienti”, ha affermato Dorothea von Boxberg, Chief Executive Officer. La compagnia, unitamente ad Austrian Airlines, Brussels Airlines, Eurowing Discover e SunExpress, serve 300 destinazioni in più di cento paesi.

Charge4Europe: 200 mila punti di ricarica in Europa

Charge4Europe, la joint venture tra DKV Mobility e Innogy eMobility Solutions, uno dei principali fornitori di mobilità in Europa, ha raggiunto il collegamento di oltre 200 mila punti di ricarica in tutto il continente, coprendo 32 paesi. L’ambizioso obiettivo di attivare 180 mila punti inizialmente stabilito per il 2021 è stato superato: in solo un anno, il numero dei punti di ricarica è infatti raddoppiato rispetto a settembre 2020, quando la partnership ha inaugurato il punto di ricarica numero centomila. “DKV Mobility e Innogy e-Mobility Solutions stanno facendo grandi progressi per far crescere in tutta Europa la copertura della loro rete di punti di ricarica e sono determinate a fare ancora di più”, ha detto Sven Mehringer, managing director Energy&Vehicle Services di DKV Mobility. “E grazie a questo impegno, crediamo davvero di essere pronti a guidare i nostri clienti e partner verso un futuro sostenibile per la mobilità”. La joint venture offre oggi accesso a oltre 18 mila punti di ricarica soltanto in Italia. “Questo percorso in continua crescita verso una mobilità sempre più sostenibile e attenta all’ambiente ci rende ogni giorno più orgogliosi. Ampliare la rete di ricarica è l’ennesimo



passo verso i nostri obiettivi a lungo termine, senza smettere di sostenere i nostri clienti con servizi eccellenti”, ha sottolineato Marco Berardelli, managing director di DKV Italia.

Fercam trasporta la Pietà di Jago da Napoli a Roma

La squadra di Fercam Fine Art si è occupata del trasferimento della scultura in marmo la Pietà dell’artista Jago da Napoli a Roma, a Piazza del Popolo nella Basilica di Santa Maria in Montesanto. E’ stata un’operazione non semplice, a partire dalle dimensioni imponenti e dal peso del gruppo scultoreo,



massiccio ed estremamente delicato al contempo. Superando la scalinata di Sant’Aspremo ai Crociferi, a Napoli, dove una piccola folla si è radunata per assistere alle operazioni di sollevamento della cassa lignea, il prezioso carico è stato >

collocato sul mezzo Fercam e ha affrontato i 230 chilometri che lo separavano dalla sede della esposizione romana. Qui, in una cappella laterale della Basilica, che già testimoniava un legame storico tra spiritualità e arte, il team di tecnici Fine Art ha predisposto l'impalcatura, poi collocato e messo in



sicurezza sul suo nuovo piedistallo la scultura marmorea. “È stata un’esperienza incredibile perché ho acquisito una nuova consapevolezza: organizzare una simile operazione di trasporto può sembrare semplice per un profano, ma c’è dietro grande specializzazione e talento. Per arrivare alla Pietà ci sono voluti tutti i miei 34 anni di vita: l’ho affidata a chi sapevo ne avrebbe avuta la massima cura, in ogni momento”, ha dichiarato l’artista, che ha stretto con Fercam una collaborazione per futuri trasporti, a trasferimento avvenuto. “È una collaborazione davvero prestigiosa”, ha commentato Chiara Prisco, responsabile della Business Unit Fine Art. “Siamo felicissimi di aver potuto costruire quella che ci auguriamo sia la base di una duratura partnership con un artista che non solo ha autentico talento e una interessantissima visione, ma intelligenza imprenditoriale e ampia consapevolezza del proprio contesto storico-sociale”. L’accurato lavoro effettuato dalla squadra Fin Art ha instaurato anche un particolare parallelismo con il passato storico dell’azienda: nel 1964 infatti, l’allora Gondrand (poi acquisita da Fercam) si era occupata di trasportare la Pietà di Michelangelo a New York, nell’unico viaggio della sua vita.

L’azienda altoatesina, da sempre molto attenta alle tematiche ambientali, nei primi giorni di ottobre, ha anche partecipato, sempre a Roma, all’evento “Rom-E”, teso a sensibilizzare la cittadinanza sulle problematiche ambientali, il risparmio energetico, l’inquinamento dell’aria. Fercam

ha presentato il progetto “Fercam Green Logistics”. A tale proposito, il regional manager Dino Menichetti, che cura il percorso aziendale in direzione dello sviluppo sostenibile, ha sottolineato: “Personalmente ritengo che sia molto importante informare non solo gli addetti ai lavori ma anche un vasto pubblico sui vari campi di intervento che vanno dall’e-cologico al sociale, dalla mobilità all’istruzione”.

Nuovo centro logistico Amazon in Abruzzo

P3 Logistic Parks, società di sviluppo e investimento immobiliare a lungo termine specializzata nell’acquisizione e nello sviluppo di asset logistici, dopo aver portato a termine il sito Amazon in provincia di Rovigo sta realizzando il nuovo centro di distribuzione multipiano che l’azienda eCommerce aprirà in Abruzzo, a San Salvo, Chieti. L’edificio è stato progettato secondo i trend più innovativi in termini di sostenibilità con l’obiettivo di conseguire la certificazione Breeam con la valutazione “Excellent”. L’impianto di riscaldamento, la ventilazione e l’aria condizionata degli ambienti saranno gestiti da un sistema intelligente per l’utilizzo e la manutenzione



dell’immobile in grado di offrire agli operatori di magazzino un ambiente di lavoro confortevole e, allo stesso tempo, capace di eliminare i consumi energetici superflui. Il magazzino multipiano, di 189 mila mq, sarà inoltre dotato di pannelli solari e i dipendenti potranno usufruire di postazioni di ricarica per veicoli elettrici e depositi per biciclette. Oltre che

della progettazione e della costruzione P3 è stata incaricata di interessarsi di tutte le fasi di land assement e dei percorsi autorizzativi e legali, sin dalle prime fasi di avvio del progetto. Andrea Amoretti, managing director di P3 Logistic Parks Italy, ha dichiarato: “Siamo orgogliosi di aver contribuito ad aggiungere un'altra eccellente location al network logistico del nostro cliente Amazon. Una struttura situata in una posizione strategica, con facile accesso all'Autostrada A14 e in linea con l'approccio di P3 e Amazon verso una progettazione sostenibile e green. Inoltre, aggiungo un ringraziamento particolare ai nostri partner, che ci hanno supportato egregiamente: Gruppo FBH come venditore e promotore dell'iniziativa, il nostro general contractor Engineering 2K, GVA Redilco in qualità di broker e Progeca come project e construction manager”.

Progetto Green Ports nello scalo di Trieste

L'Autorità portuale di Trieste ha firmato un protocollo d'intesa con il Comune e con l'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente nell'ambito del progetto Green Ports. Con la sottoscrizione dell'accordo sono state condivise le azioni e le



attività da attuarsi in ambito portuale per la riduzione degli impatti sull'ambiente delle attività. In particolare, è stato deciso che l'Autorità portuale aderirà alla procedura pubblica “Interventi di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti - Green Ports” con interventi per: la produzione di energia da fonti rinnovabili; l'efficienza energetica degli edifici portuali; i mezzi di trasporto elettrici; gli interventi sulle

infrastrutture energetiche portuali non efficienti; la realizzazione di infrastrutture per l'utilizzo dell'elettricità in porto. Dal canto loro, il Comune e l'Arpa sosterranno l'Authority nelle procedure autorizzative e nella realizzazione di sistemi di monitoraggio degli interventi. “Il protocollo firmato con il Comune di Trieste e l'Agenzia per l'ambiente è fondamentale per lo sviluppo di progetti collegati ai finanziamenti Pnrr, cosiddetti Green ports”, ha dichiarato Zeno D'Agostino, presidente dei porti di Trieste e Monfalcone. “Vanno a integrare le attività che noi come Autorità di sistema dovremo garantire nei confronti del ministero della Transizione ecologica, e chiaramente prevedono una condivisione totale dal punto di vista dell'approvazione, della valutazione ambientale e dello sviluppo dei progetti con i referenti per la pianificazione urbanistica, il Comune, e per la parte di valutazione ambientale, l'Arpa”.

Le richieste Uniport al parlamento

“Prevedere la rimodulazione al ribasso dei canoni concessori a carico dei terminalisti che hanno subito una riduzione del fatturato del 20%. Includere anche i terminalisti del Sud Italia nella platea dei beneficiari del bando Green Ports”, queste le richieste avanzate dall'Unione nazionale imprese portuali-Uniport nel corso dell'audizione parlamentare che l'ha vista protagonista presso le commissioni riunite Trasporti e Ambiente alla camera dei deputati, nell'ambito della conversione del decreto Infrastrutture. Uniport ha inoltre evidenziato che la crisi innescata dalla pandemia ha duramente colpito il settore portuale e che, nonostante la timida ripresa registrata nel 2021, gli effetti negativi sulle imprese del mondo terminalistico e sul lavoro portuale si stanno facendo sentire oggi ancora in modo evidente. Proprio per contrastare questi effetti e rilanciare il comparto e il lavoro portuale, l'associazione ha proposto di prorogare fino alla fine del 2021 la misura di sostegno, già applicata nel 2020 in modo efficace, che prevede la rimodulazione al ribasso dei canoni concessori a carico dei terminalisti che hanno subito una contrazione del giro d'affari superiore al 20%. La misura peraltro non comporterebbe oneri aggiuntivi per lo Stato in quanto potrebbe essere finanziata con gli avanzi di amministrazione delle stesse Autorità portuali. Tra gli altri temi al centro dell'audizione anche il bando Green Ports del ministero della Transizione Ecologica, che ha stanziato 270



milioni di euro per le proposte progettuali nel settore dell'intermodalità e della logistica integrata, escludendo però dalla platea dei possibili beneficiari le Autorità portuali del Sud Italia. E' stato chiesto di porre rimedio a questa ingiustificata incongruenza anche alla luce del fatto che il Pnnr vede nel rilancio del Sud una delle sue principali missioni.

Prologis e Ceva: urban art nel Parco di Lodi

Prologis e Ceva Logistics hanno dato vita a un progetto artistico di urban art a cielo aperto nel Prologis Park Lodi, che, per questa occasione, è stato aperto al pubblico in determinati giorni di visita. Il progetto si compone di otto grandi opere realizzate dagli artisti che hanno aderito all'iniziativa: Etnik, Font, Hitnes, Made, Macs, Sea Creative, Yoïs e Vesod. Gli artisti, coordinati dall'art director Enrico Hemo Sironi e che hanno lavorato su parole chiave suggerite da Ceva e Prologis, hanno realizzato le monumentali opere utilizzando, come "tele", circa 40 mila metri quadrati di facciate degli edifici e serbatoi d'acqua. "Abbiamo realizzato un itinerario che mette al centro l'individuo e la natura. Un itinerario composto da otto stili differenti, che vogliono creare un ritmo e una cadenza nelle forme e nei concetti lasciando a chi lo visita un senso di nuova identità e di spirito rinnovato, frutto di un perdersi e ritrovarsi nei colori e nelle forme nuove", ha commentato l'art director Sironi. "Siamo entusiasti del risultato finale che va ben oltre le nostre più ottimistiche aspettative", ha commentato Sandro Innocenti, senior vice president e country manager di Prologis in Italia. "Le opere sono maestose, nascondono diversi piani di lettura e su-

scitano forti emozioni. Raggiungono a pieno l'obiettivo di rendere il nostro parco più accogliente ed esteticamente bello a beneficio di quanti vi lavorano". Pietro Sessa, business unit leader di Ceva, ha aggiunto: "I nostri dipendenti



L'opera "Evoluzione" di Luca Font

e quanti frequentano il parco logistico quotidianamente sono rimasti a bocca aperta davanti alle opere realizzate da questi otto incredibili artisti. Si tratta di un'operazione unica al mondo, oltre a essere un perfetto esempio del tipo di ambiente di lavoro che Ceva Logistics vuole offrire ai suoi dipendenti". La galleria di urban art a cielo aperto rientra in un più vasto progetto pilota promosso da Prologis a Lodi

L'opera realizzata da Etnik che chiude il percorso



che si ispira alla filosofia PARKlife che segna un cambio di paradigma nello sviluppo dei parchi logistici e che mira a mettere al centro non solo le esigenze dei propri clienti ma anche quelle dei loro dipendenti. L'obiettivo è quindi quello di pensare il parco logistico sempre più come un luogo di socializzazione. ■

Arriva il Documento unico

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

Al termine di un percorso durato diversi anni, rallentato sia dalla pandemia da Covid-19 che dalle ripetute proroghe, il 1° ottobre 2021 è entrato finalmente a pieno regime il nuovo sistema previsto dal decreto legislativo 98/2017, che ha introdotto il Documento unico di circolazione e di proprietà ("DU") in sostituzione del libretto di circolazione e del certificato di proprietà del veicolo. Già dal maggio 2020 era iniziato, in regime transitorio, il rilascio

del "DU" per alcune tipologie di operazioni ma a decorrere dal 1° ottobre tutte le pratiche degli uffici competenti, ricadenti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 98/2017, porteranno necessariamente all'emissione del Documento unico.

Il Documento unico è costituito dall'attuale modello di carta di circolazione nel quale in basso a destra sono riportati

anche i dati relativi alla situazione giuridico patrimoniale del veicolo presenti nel pubblico registro automobilistico, ossia i dati di trascrizione nonché la presenza di eventuali vincoli o gravami sul mezzo, quali ad esempio la presenza di un'ipoteca o di un fermo amministrativo. Il Documento unico viene rilasciato dal ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili. E' importante sapere che, a norma dell'art. 6 del decreto, la vecchia carta di circolazione e il certificato di proprietà del veicolo, emessi entro il 30 settembre 2021, manterranno comunque la loro validità fino a quando non si dovranno effettuare nuove operazioni che comportino il rilascio di un Documento unico (per esempio, un trasferimento di proprietà). In sede di immatricolazione o di aggiornamento conseguente al trasferimento della proprietà del veicolo, il soggetto interessato potrà presentare istanza di rilascio del Documento unico presso qualsiasi sportello telematico dell'automobilista o presso il competente ufficio motorizzazione civile. Con la piena attuazione della riforma introdotta dal decreto legislativo 98/2017 si è ottenuta una semplificazione burocratica nella gestione dei veicoli, con riduzione del numero dei certificati, maggiore facilità di consultazione, nonché una piccola (seppur non trascurabile) riduzione dei costi per le pratiche automobilistiche.



Il libretto di circolazione emesso entro il 30 settembre 2021 rimarrà valido fino a quando non si faranno operazioni che espressamente richiedono il Documento unico, come, ad esempio, la vendita del mezzo



*** 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

Le “Preferenze Generalizzate”

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Dal 1971 l'Unione europea prevede il Sistema delle Preferenze Generalizzate-SPG quale strumento essenziale per stimolare e sostenere la crescita economica dei paesi in via di sviluppo, obiettivo perseguito attraverso una sistematica riduzione o abolizione del dazio doganale “in entrata” che graverebbe sulla stessa tipologia di prodotto che, normalmente, è originario di altri paesi non beneficiari del sistema in oggetto. In estrema sintesi, la ratio dell'istituto è essenzialmente quella di aumentare il volume dei traffici commerciali comunitari, irrobustendo al contempo le esportazioni da parte di paesi economicamente deboli o instabili: l'istituto si atteggia infatti tanto come strumento di abolizione della povertà, quanto come uno dei metodi più fruttiferi per assicurare un approvvigionamento florido e sostenibile di materie prime del mercato unico europeo. Il SPG - strumento alternativo alla mera erogazione di finanziamenti da parte del paese donatario verso il paese “debole” - è fondato, attualmente, su un articolato sistema di accordi di accesso al mercato (SPG standard; incentivi speciali SPG +, il cosiddetto accordo LDCs) che sorregge tanto la diversificazione economica dei beneficiari - stimolati ad accelerare la loro industrializzazione, quale contropartita dell'abbattimento del dazio - quanto la competitività dell'industria europea. Compendiati i tratti salienti dell'istituto, conviene tracciare qualche coordinata sistematica circa le fonti del diritto che regolano la materia.

Attualmente, in scadenza alla fine del 2023, il Sistema delle Preferenze Generalizzate è disciplinato dal regolamento Ue n. 768/2012 (entrato in vigore dal 1° gennaio 2014), orbitante intorno a tre differenti categorie di agevolazioni modellate sulla economia, più o meno florida, dei paesi beneficiari. La normativa, peraltro, è ispirata ai principi ordinatori di trasparenza e prevedibilità, rivolgendosi ai paesi più bisognosi, in considerazione delle mutate dinamiche commerciali dell'ultimo decennio. Se si volessero sinteticamente indicare le tre macro-aree di intervento, occorre partire dalle tariffe standard (SPG standard), che sono iscritte in un accordo avente a oggetto la riduzione o la sospensione dei dazi su beni importati da

determinati paesi in via di sviluppo, le cui caratteristiche sono individuate “in negativo” rispetto alle altre categorie: non si applica, cioè, a quei paesi classificati come “a reddito alto” o “medio-alto” per tre anni consecutivi immediatamente prima dell'aggiornamento dell'elenco dei paesi beneficiari da parte dell'Unione. Il secondo regime, il SPG + (o regime di incentivazione), è specificamente rivolto a paesi ancor più arretrati, offrendo un regime tariffario ancor più ridotto a condizione che i beneficiari ratifichino convenzioni internazionali (individuate dal provvedimento) relative ai diritti



Il Sistema delle Preferenze Generalizzate dell'Unione europea mira ad aiutare i paesi in via di sviluppo

umani e al lavoro (oltre che alla tutela ambientale e alla promozione del buon andamento della pubblica amministrazione). Da ultimo, è istituito il cosiddetto EBA (Everything but Arms - “tutto tranne le armi”), rivolto ai paesi meno sviluppati (LDCs.) secondo la definizione delle Nazioni Unite. È chiaro che il funzionamento e l'efficacia delle agevolazioni generalizzate debba poggiare le proprie fondamenta su una leale collaborazione con i beneficiari, motivo per cui la legge prevede un complesso sistema di sospensione delle tariffe agevolate nel caso in cui il beneficiario violi le convenzioni sulla tutela del lavoro e dei diritti umani, attui politiche commerciali sleali, commetta sistematiche e gravi violazioni nei controlli doganali (contrabbando o, peggio, traffico illecito

di stupefacenti), o altre violazioni di legge stabilite dal regolamento stesso. Posto, peraltro, che la ratio conclamata dell'istituto è quella di stimolare l'emancipazione economica dei paesi in via di sviluppo, nonché quella di promuovere un ordinamento democratico e rispettoso dei diritti umani, il regime è interrotto nel caso in cui il beneficiario si sviluppi compiutamente (a tal proposito è disciplinato un meccanismo di "promozione" che consente al beneficiario una fluida transizione nel mercato unico europeo in condizioni di parità con gli altri attori di mercato).



Il regime sin qui sinteticamente illustrato cesserà di avere efficacia alla fine del 2023 (ciò in quanto trattasi, in buona sostanza, di una misura non illimitata in quanto pone specifici obiettivi di risultato, che ben possono variare in base alla crescente dinamicità dei traffici globali), momento a partire dal quale, in assenza di ulteriori provvedimenti, i paesi attualmente beneficiari (a reddito basso o medio-basso) decadrebbero dal beneficio: è solo il terzo accordo (quello relativo al regime "Tutto tranne le armi") a non avere infatti una scadenza. La vocazione spiccatamente "assistenzialista" dell'istituto costringe, pertanto, a postulare un nuovo intervento regolatore al fine di evitare una situazione di stallo dei paesi beneficiari in scadenza, con l'obiettivo di mantenere i medesimi standard qualitativi circa il rispetto delle politiche del lavoro e del rispetto dei diritti umani, nonché quantitative, circa la floridità degli scambi commerciali. A tal proposito si segnala ai lettori la recente proposta di regolamento del parlamento europeo e del Consiglio relativo all'applicazione del sistema di preferenze tariffarie generalizzate che abroga contestualmente la precedente normativa. Le direttrici della proposta sono essenzialmente tre: senza operare alcuno stravolgimento dell'impianto strutturale dell'istituto, continuare ad abbattere povertà attraverso l'aumento delle esportazioni dai paesi beneficiari, in specie quelli più bisognosi con un contestuale aumento della diversificazione delle esportazioni; incentivare buone pratiche di governo e di sviluppo sostenibile attraverso una maggiore pubblicità e accessibilità delle opportunità del sistema SPG; garantire una miglior tutela degli interessi economici dell'Unione con una protezione rafforzata delle industrie concorrenti dell'Unione.

I paesi beneficiari devono ratificare convenzioni internazionali, come, ad esempio, quelle relative ai diritti umani

Certo è che saranno gli stessi principi governatori di sussidiarietà e di proporzionalità dell'intervento delle istituzioni europee a voler irrobustire (questa forse l'unica vera nota innovativa rispetto al precedente regime) i meccanismi di controllo e tutela nei confronti dei beneficiari "poco virtuosi" (ad esempio, si sta discutendo circa la possibilità di estendere la cosiddetta condizionalità negativa, cioè la possibilità di revocare la preferenza tariffaria in caso di violazioni gravi e sistematiche) anche nei confronti di convenzioni internazionali su clima e ambiente e buon governo e, in generale, assicurare una tutela parimenti rafforzata degli interessi economici dell'Unione soprattutto nei settori tessili e dell'alimentare.

A titolo informativo, la proposta prevede, fra l'altro, l'introduzione dei principi di base del Green Deal europeo, il rispetto delle convenzioni sui diritti umani e il lavoro quali criteri determinanti per l'inclusione del beneficiario; lo snellimento del processo di revoca della preferenza nel caso di infrazione grave; l'utilizzo di diversi meccanismi per garantire la tutela degli interessi delle industrie europee (la cui finalità è quella di garantire una pronta e rapida uscita dal beneficio al paese che si dimostra sufficientemente competitivo). Non di secondaria importanza, infine, l'introduzione di un sistema rafforzato di tutela e salvaguardia dell'industria europea (settori tessile, agricolo, pesca) in presenza di aumenti rilevanti delle importazioni di un paese beneficiario che ha causato o minaccia di causare gravi difficoltà economiche per un determinato settore. ■

Rifiuti tossici: sappiamo gestirli?

di **Giammarco De Mutiis**

Public Relations Optivo Logistics

Recentemente è abbastanza facile incappare in articoli e analisi statistiche volte a dimostrare come, tra le principali conseguenze dell'emergenza sanitaria, vi sia stata una significativa riduzione del tasso di inquinamento atmosferico. Attraverso una riflessione più approfondita e condotta da un differente punto di vista, è però possibile notare come la relazione che lega pandemia e inquinamento è molto più complessa e intricata. Per avere una visione più chiara della correlazione che intercorre tra questi due fattori risulta necessario concentrarsi maggiormente su quelli che sono stati i settori più colpiti. Infatti, un numero significativo di imprese (principalmente operanti nella last mile delivery, ma anche nel settore sanitario-ospedaliero) ha dovuto fronteggiare un aumento tanto repentino quanto inaspettato del carico di lavoro, trovandosi dunque costrette, a parità di risorse disponibili, a adattarsi alle richieste di una società che, ormai da 18 mesi, è in forte crisi.

Nello specifico, è interessante analizzare il fenomeno economico con cui si sono confrontate le aziende legate al trasporto e allo smaltimento dei rifiuti prodotti dalle strutture ospedaliere. Come da dl 152/2006, la normativa vigente in Italia stabilisce che i rifiuti potenzialmente infetti, ovvero quegli "scarti organici e inorganici che contengono sostanze ritenute causa di malattie nell'uomo o in altri organismi viventi", debbano essere sottoposte a processi di raccolta e smaltimento differenti rispetto alla normale immondizia. Dunque, l'avvento del Covid-19 ha causato un brusco aumento della produzione di scarti infetti e questo non solo a causa del sovraffollamento delle strutture sanitarie

Con la pandemia sono esponenzialmente aumentati negli ospedali i rifiuti ritenuti infetti



italiane, ma anche per le iniziali incertezze della comunità scientifica, che hanno imposto la necessità di "mettere



sito: www.sos-logistica.org email: segreteria@sos-logistica.org

CHI È OPTIVO

Optivo è una startup innovativa che si occupa di digitalizzazione e ottimizzazione per le aziende del settore logistico. Grazie alla propria soluzione di ottimizzazione delle rotte, permette una sostanziale riduzione degli impatti ambientali prodotti dalle flotte commerciali. www.optivologistics.com

le mani avanti" riguardo alla reale carica infettiva del virus. Di conseguenza, le aziende incaricate del ritiro di questo tipo di rifiuti si sono necessariamente dovute adeguare in maniera repentina, nonostante le risorse a loro disposizione fossero soppesate alla mole di lavoro dei livelli pre-pandemici. Ne è un esempio quanto accaduto alla Bizzaglia A&S, società capitolina preposta alla raccolta e al trasporto di sostanze pericolose presso alcune strutture sanitarie romane e del centro Italia. In linea con quanto sopra affermato, tale azienda, così come altre del settore, ha registrato un incremento del carico di lavoro piuttosto rilevante, di oltre il 30%, nel corso dello scorso anno. Il rapido aumento della produzione dei rifiuti potenzialmente infetti, oltre ad essere naturalmente correlato all'aumento dei ricoveri e delle terapie, ha comportato anche la necessità di rivalutare il concetto di "scarto pericoloso infettivo": la possibilità di contaminazione da Covid-19, assieme alla sua facilità di diffusione, ha obbligato infatti le aziende ospedaliere a classificare come "potenzialmente infetti" anche tipologie di rifiuti che in precedenza venivano comunemente trattati come normale spazzatura (tra cui, tra gli altri, i fazzoletti). Perciò, se prima del 2020 le strutture sanitarie costituivano con grande margine la maggioranza dei fruitori del servizio, a seguito della diffusione dell'epidemia, l'insieme dei clienti di tali aziende ha assunto una conformazione ben più variegata, arrivando a includere anche scuole, università e persino alcuni enti amministrativi. Inoltre, alcuni tra i comuni più colpiti dalla pandemia sono stati indotti a mettere in atto un sistema



La pericolosità del virus ha fatto sì che oggi sono considerati “potenzialmente infetti” anche rifiuti che in precedenza erano trattati come semplice immondizia

di raccolta porta a porta dei rifiuti presso le abitazioni di chi si trova costretto in

quarantena, fatto che ha contribuito notevolmente a modificare i processi organizzativi delle società preposte al ritiro.

Dunque, il danno ambientale derivante dall'incremento della produzione di rifiuti potenzialmente pericolosi appare ben evidente. Tuttavia, l'aumento dell'inquinamento atmosferico non dipende direttamente dalla maggiore quantità di immondizia, quanto piuttosto da una serie di inevitabili conseguenze correlate al trasporto e allo smaltimento di questa, tra cui:

- la maggiore quantità di rifiuti sanitari a rischio infettivo ha obbligato le società di trasporto ad aumentare in maniera rilevante il numero dei viaggi necessari per portare a termine il proprio servizio. Di conseguenza, questo ha significato un aumento rilevante nella distanza complessivamente percorsa, e quindi di un sostanziale incremento del consumo di carburante. Le conseguenze di tale fenomeno risultano persino più drammatiche per quelle società che operano anche il ritiro domiciliare di materiale infettivo: l'azienda romana, ad esempio, a causa della raccolta porta a porta ha visto crescere il proprio consumo di carburante fino al 15%;
- oltre all'emissione dei gas di scarico durante il trasporto dei materiali infettivi, anche lo smaltimento degli stessi può costituire un contributo notevole alla contaminazione del pianeta: infatti, sempre secondo quanto stabilito dalla normativa nazionale, i rifiuti di questo genere, sebbene vengano combusti all'interno di particolari termovalorizzatori, producono una sostanza di scarto che deve comunque essere smaltita nelle apposite discariche;
- la scarsa diffusione sul territorio nazionale degli stabilimenti preposti alla bruciatura delle sostanze pericolose e l'inadeguatezza delle strutture attualmente in funzione costituiscono altri fattori d'innescio: per citare nuovamente l'esempio della capitale, nonostante la città di Roma mantenga il primato per numero di strutture sanitarie presenti sul proprio territorio, l'assenza di un forno inceneritore adatto costringe le società di trasporto a ricorrere agli stabilimenti fuori regione, incrementando ancora il carburante consumato, la distanza percorsa e le emissioni dei veicoli.

Per ridurre questi impatti, sono presenti in commercio soluzioni innovative in grado di fornire supporto a tutte quelle realtà imprenditoriali che hanno registrato un fenomeno simile, o che semplicemente hanno la necessità di innovarsi. Stiamo parlando di software che permettono, tra le possibili applicazioni, la gestione digitale delle flotte. Tali software sono in grado di pianificare e ottimizzare in anticipo le rotte, permettendo una più efficiente distribuzione dei veicoli sull'insieme di punti da visitare. Optivo ne è la dimostrazione. Grazie a un software, sviluppato da un team 100% italiano, garantisce un'ottimizzazione delle rotte in grado di gestire un'enorme quantità di punti, mezzi e vincoli in pochi secondi. Le aziende che hanno adottato il sistema possono vantare una riduzione del 25% della distanza complessivamente percorsa e del 15% sul numero di veicoli impiegati, garantendo di conseguenza fino al 30%



I rifiuti infetti, anche se bruciati in particolari termovalorizzatori, producono una sostanza di scarto che deve comunque essere smaltita in apposite discariche

di risparmio sui costi complessivi di gestione rispetto alla programmazione manuale. Il valore di questa soluzione ha impatti diretti sia sulla sostenibilità economica delle aziende (riduzione in tempi di pianificazione, costi di gestione e corretta allocazione di risorse qualificate) sia sulla sostenibilità ambientale, contribuendo alla riduzione di inquinanti in atmosfera e del traffico cittadino. Optivo permette di avere un'interfaccia semplice e personalizzata per i vincoli/obiettivi di ogni specifico settore, superando le difficoltà di molte aziende nell'utilizzo di nuovi sistemi. Nonostante la crisi post-pandemica, la semplicità di un'interfaccia personalizzata e la potenza della tecnologia più avanzata sono oggi disponibili. Le aziende della logistica hanno a disposizione le armi giuste per affrontare questa sfida e quelle future che si presenteranno.



LA SOLUZIONE SMART, E FORMAZIONE IN LOGISTICA

PROGRAMMA VIDEOCORSI NOVEMBRE 2021

NOVEMBRE 2021

3 NOVEMBRE

OBBLIGHI E RESPONSABILITÀ DELLO SHIPPER
E DEL VETTORE NEI TRASPORTI MARITTIMI

In collaborazione con SC Sviluppo Chimica

4 NOVEMBRE

DEPOSITI DOGANALI, DEPOSITI IVA E FLUSSI
DI E-COMMERCE DOGANALE - I RESI E LE
REINTRODUZIONI IN FRANCHIGIA (EASY FREE BACK)

In collaborazione con SC Sviluppo Chimica

9 NOVEMBRE

GESTIONE E OTTIMIZZAZIONE DI SCORTE,
STOCK E APPROVVIGIONAMENTI

In collaborazione con SC Sviluppo Chimica

12 NOVEMBRE

SICUREZZA DIGITALE: COME ADOTTARE
LA TECNOLOGIA BLOCK CHAIN E RINNOVARE
I PROCESSI AZIENDALI

**In collaborazione con SC Sviluppo Chimica
e Certiquality**

17 NOVEMBRE

LE NUOVE TECNOLOGIE APPLICATE AI MACCHINARI
PER FORNIRE SERVIZI DI AVVIAMENTO E ASSISTENZA
DA REMOTO ADOTTATE DALLE AZIENDE ITALIANE CHE
ESPORTANO: QUESTIONI OPERATIVE E GIURIDICHE

18 NOVEMBRE

GLI INCOTERMS 2020, UNA PROSPETTIVA LEGALE,
CON SPECIFICO FOCUS SUI TRASPORTI MARITTIMI

In collaborazione con SC Sviluppo Chimica

19 NOVEMBRE

LA SUPPLY CHAIN AGROALIMENTARE:
CONTROLLO E VALORIZZAZIONE DEI FORNITORI

A cura di Certiquality

22 NOVEMBRE

IL CONTRATTO DI TRASPORTO

In collaborazione con SC Sviluppo Chimica

23 NOVEMBRE

LA VALUTAZIONE DEI RISCHI DI SECURITY
NEL CONTESTO CHIMICO E RESPONSABILITÀ
DATORIALI IN AMBITO D.LGS. 81/08, D.LGS. 105/05
E D.LGS. 231/01

A cura di SC Sviluppo Chimica

24 NOVEMBRE

CONTRATTO DI APPALTO DI SERVIZI LOGISTICI
CON COOPERATIVE: I PROFILI LAVORISTICI ALLA LUCE
DELLE NOVITÀ LEGISLATIVE E GIURISPRUDENZIALI

25 NOVEMBRE

CHE COSA CI FA UN LOGISTICO IN PRODUZIONE?

In collaborazione con Certiquality

DICEMBRE 2021

1 DICEMBRE

I GRANDI SINISTRI MARITTIMI RIGUARDANTI LE PERDITE
DI CONTENITORI: LA PROSPETTIVA DEGLI INTERESSATI
AL CARICO

2 DICEMBRE

LA SUPPLY CHAIN TRA REALE E DIGITALE

In collaborazione con Certiquality

9 DICEMBRE

TERZIARIZZAZIONE LOGISTICA E KPI PER MISURARE
E MONITORARE I SERVIZI IN OUTSOURCING

In collaborazione con SC Sviluppo Chimica



Assologistica Cultura e Formazione

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

ASY ED ECONOMICA AI PROBLEMI DI ICA E SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

NOVEMBRE 2021 - FEBBRAIO 2022

14 DICEMBRE

LA CUSTOMER SATISFACTION, DAI CONCETTI BASE
ALLE NUOVE METODOLOGIE PER FIDELIZZARE IL CLIENTE
**In collaborazione con SC Sviluppo Chimica
e Certiquality**

GENNAIO 2022

14 GENNAIO

L'EMERGENZA SANITARIA, LA TUTELA DEL BENE SALUTE
E LE IMPLICAZIONI IN TERMINI DI GESTIONE
DEL PERSONALE DI PARTICOLARE ATTUALITÀ

20 GENNAIO

LA TERZIARIZZAZIONE DEI SERVIZI: QUALI STRUMENTI
CONTRATTUALI ADOTTARE PER LO SPECIFICO SERVIZIO?
LE PARTICOLARITÀ DEI SERVIZI LOGISTICI

27 GENNAIO

TRASPORTO INTERMODALE: CARATTERISTICHE,
VANTAGGI E PRINCIPALI OFFERTE IN AMBITO EUROPEO
**In collaborazione con SC Sviluppo Chimica
e Certiquality**

FEBBRAIO 2022

2 FEBBRAIO

LA SOSTENIBILITÀ NEL SETTORE DEL TRASPORTO E DELLA
LOGISTICA: OBBLIGHI, FUNZIONI, RESPONSABILITÀ
In collaborazione con Certiquality

10 FEBBRAIO

E-COMMERCE E LOGISTICA: UN BINOMIO INDISSOLUBILE
ANCHE NEL POST COVID-19

17 FEBBRAIO

REGIMI, ESPORTAZIONI, DEPOSITI DOGANALI E IVA
In collaborazione con SC Sviluppo Chimica

24 FEBBRAIO

LA GESTIONE DEL CONTRATTO DI TRASPORTO
SU STRADA E I NUOVI SCENARI DI MERCATO
In collaborazione con SC Sviluppo Chimica

L'incontro tra formazione e lavoro

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Per rispondere all'esigenza di rigenerazione del capitale umano, di riduzione del mismatch tra domanda e offerta di competenze e per facilitare la connessione tra le imprese e i possessori di rinnovati profili professionali, la Regione Liguria ha inteso sperimentare con l'avviso "Match Point" una modalità di formazione finalizzata all'acquisizione di competenze e/o di qualificazioni attraverso lo svolgimento del percorso formativo in alternanza tra formazione formale e formazione in azienda. L'avviso "Match Point" rappresenta una prima sperimentazione di formazione in alternanza finalizzata all'inserimento lavorativo di giovani disoccupati, inoccupati e inattivi di età compresa tra i 18 e i 30 anni non compiuti che abbiano assolto l'obbligo di istruzione. Il focus centrale dell'iniziativa è l'acquisizione di competenze da parte dei destinatari per l'ottenimento "di un posto di lavoro", competenze cioè che siano effettivamente richieste dal tessuto produttivo di riferimento. La misura ha lo scopo di finanziare percorsi di potenziamento delle competenze erogati attraverso la modalità dell'alternanza formativa in azienda per il 50% del monte ore totale. L'utilizzo dello strumento dell'alternanza quale modalità di formazione in contesto lavorativo ha il duplice obiettivo di garantire un elevato livello qualitativo della formazione e di favorire la costruzione di reti sinergiche tra enti di formazione accreditati e imprese.

L'iniziativa trova il proprio fondamento nelle relazioni tra gli organismi formativi e il tessuto produttivo locale in un'ottica di anticipazione dei fabbisogni. I destinatari delle misure acquisiscono competenze facilmente spendibili nel mercato del lavoro che favoriscono l'inserimento lavorativo. La possibilità di creare fin da subito una relazione tra il destinatario della politica e un'impresa permette inoltre di attivare un meccanismo di matching tra domanda e offerta di lavoro. Molte imprese del settore logistica, porti e trasporti hanno già sviluppato, all'interno di programmi di formazione superiore già realizzati, significative sinergie con Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, concorrendo a eccellenti risultati occupazionali. In collaborazione con le imprese del settore, la Scuola ha condotto un'approfondita analisi dei fabbisogni in termini di competenze e professionalità, finalizzata all'individuazione delle esigenze specifiche all'interno delle organizzazioni e delle competenze necessarie per far fronte alle richieste del mercato del lavoro, anche in termini di cambia-

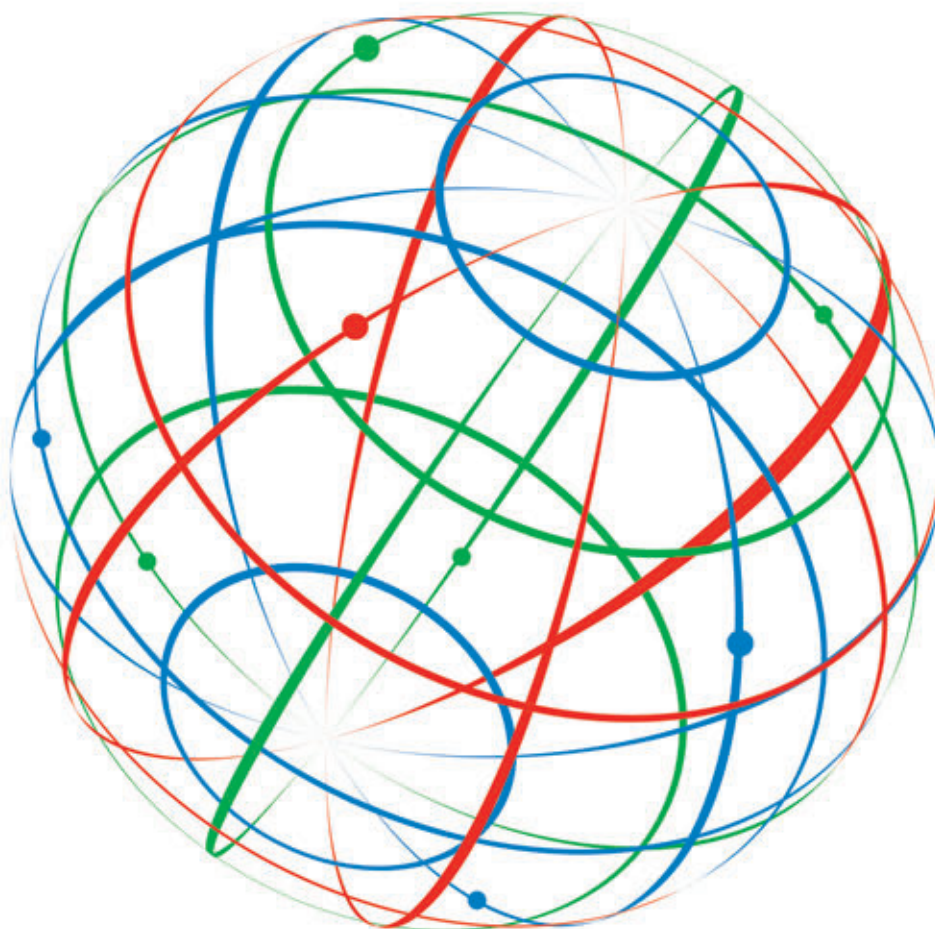


La formazione deve essere sempre più connessa con le esigenze delle imprese in materia di lavoro e competenze

mento e innovazione. L'analisi condotta dalla Scuola ha portato alla predisposizione di 5 primi progetti di prioritario interesse per il settore logistica, porti e trasporti, di cui 3 già avviati con primi significativi risultati. È prevista la formazione di figure professionali di diverso livello (operativo, tecnico, manageriale), e in particolare: 2 percorsi di qualifica volti alla formazione di 24 operatori polivalenti terminal portuali; 2 percorsi di qualifica volti alla formazione di 20 tecnici spedizionieri; un percorso di qualifica volto alla formazione di 12 logistic manager. Nel complesso, 56 risorse che al termine della formazione saranno pronte a inserirsi con competenza nel mondo della logistica portuale. I progetti hanno visto il coinvolgimento attivo di otto aziende tra le più rappresentative del settore logistico portuale, che hanno siglato con la Scuola uno specifico protocollo di condivisione e impegno alla formazione degli allievi in contesto di lavoro. Si tratta di un processo virtuoso di "contaminazione" tra formazione dei giovani e formazione aziendale. Se, da una parte, Scuola Nazionale Trasporti e Logistica intrattiene da sempre un rapporto privilegiato con le imprese al fine di garantire programmi formativi sempre aggiornati rispetto alle esigenze emergenti dal mondo del lavoro, dall'altra si è potuto assistere, negli ultimi anni, a una sinergia ancora più forte tra l'area dedicata ai giovani e l'area dedicata alle aziende. C'è un credito molto forte da parte di queste ultime nei confronti delle attività che sviluppano le nuove professionalità e c'è un coinvolgimento importante in tutte le fasi di sviluppo dei progetti, segno di una cultura imprenditoriale nuova che scommette sul capitale umano non solo in una fase di post-inserimento lavorativo, ma sin dall'origine della sua formazione. ■

catani@scuolatrasporti.com

CAPIRE IL PRESENTE È SEMPLICE. GUIDARE IL FUTURO ANCHE.



È semplice se adotti tecnologie per analizzare i dati e prendere la giusta direzione.

È semplice se applichi strategie di condivisione per migliorare le performance della tua Supply Chain.

È semplice se utilizzi prodotti riciclabili e riutilizzabili per azzerare l'impatto ambientale.

Questa è la logistica sistemica. È semplice. È Simpool.



Guarda il video e scopri l'Equipment Sharing System.
Sostenibilità, innovazione e massimizzazione
nella tua Supply Chain.

www.simpool.it



Le esigenze dell'“economia circolare”

La transizione verso un'economia centrata sulla sostenibilità ambientale e sociale ha una forte incidenza sull'attuale organizzazione produttiva in tutti i settori con la comparsa di tante, nuove competenze.

“**D**esigner circolare”, “gestore della logistica inversa”, “esperto di blockchain per la sostenibilità”, “tecnico di gestione della filiera”, “carrellista digitale”, passando per l'imprenditore e per gli ingegneri gestionali che dovranno guidare le aziende nell'innovazione. Sono oltre 200 (e in continua crescita) le nuove professioni dell'economia circolare, censite nella nuova indagine di Randstad Research, il centro di ricerca sul lavoro del futuro promosso da Randstad, che ha realizzato il primo repertorio in questo ambito come strumento di orientamento per le aziende e lavoratori.

L'economia circolare è il paradigma chiave per una transizione alla sostenibilità ambientale e sociale, la sfida urgente e decisiva del post-Covid e di cui ormai sono sempre più consapevoli consumatori, imprese e gli operatori pubblici; è un paradigma in gran parte ancora da attuare, che punta a ridurre - fino a eliminare - la produzione di scarti attraverso le innovazioni che ne consentano l'utilizzo e il riutilizzo. Le professioni coinvolte richiedono un mix di conoscenze “ibride”, sia tecnico-scientifiche specifiche dell'ambito di riferimento sia trasversali, come la capacità di fare squadra, l'apertura al cambiamento, la capacità di aggiornarsi continuamente, e doti relazionali, in connessione costante con i contesti in cui



L'economia circolare richiede, sul fronte del lavoro, anche una “circularità” delle professioni e delle conoscenze

A PROPOSITO DI RANDSTAD RESEARCH

Randstad Research Italia è un centro di ricerca del gruppo Randstad, nato all'inizio del 2019. L'Istituto sorge da una serie di constatazioni rivolte all'attuale mondo del lavoro. Si tratta di una realtà indipendente con un comitato scientifico composto da studiosi ed esperti di lavoro e formazione. Randstad Research Italia divulga le proprie ricerche con cadenza annuale, trimestrale e mensile, attraverso paper, note e contributi occasionali di ricerca. Gli aspetti oggetto di indagine sono suddivisi in un'area core, rappresentata dall'analisi delle professioni richieste per il futuro, più alcune aree satellite, composte da focus settoriali, partnership e dalla valorizzazione di ricerche e notizie di terzi a cui si desidera fornire visibilità.

operano. Ed evidenziano un ostacolo che va superato: l'insufficienza di persone adeguatamente preparate per ricoprire questi ruoli, con il rischio di esasperare nei prossimi anni la cronica difficoltà di reperimento di personale. Le “costellazioni” rappresentano la metafora proposta da Randstad Research per disegnare le squadre che, in ogni ambito, devono affrontare gli aspetti specifici di questa sfida. Le nuove professioni ibride richiedono infatti una nuova organizzazione del lavoro. Il modello fordista, entrato in crisi dagli anni '90, viene definitivamente superato nella circolarità, perché la segmentazione delle mansioni lavorative fa posto al collegamento tra queste. È scorrendo le diverse connessioni che si evidenziano delle vere e proprie “costellazioni” di professioni che viaggiano vicine, rapportandosi tra loro e permeandosi di conoscenze le une con le altre. In questo senso, le competenze del curriculum di studi di ciascuna professione vanno integrate trasversalmente con quelle relative ai temi della circolarità e della sostenibilità e, in secondo luogo, con le conoscenze che permettono di rapportarsi con i “compagni di viaggio”. Nel repertorio aperto delle professioni dell'economia circolare, Randstad Research ha rappresentato 15 costellazioni, a cominciare per esempio da quella dell'agricoltura: per ogni professione viene segnalata la costellazio-

ne di riferimento, poi le professioni e le costellazioni con le quali si ibrida. Ogni costellazione è costituita da professioni centrali, professioni specialistiche (presenti solo in alcuni tipi specifici di aziende) e professioni emergenti trasversali.

“È necessario sostenere lo sviluppo dell'economia circolare evitando 'colli di bottiglia' nelle risorse umane - avverte Daniele Fano, coordinatore del comitato scientifico di Randstad Research -. Nei prossimi mesi, in cui l'Italia sarà impegnata nella transizione sostenibile, è destinato ad aggravarsi il problema del 'matching', la difficoltà a riempire i posti vacanti che già oggi ci affligge. Il nostro sistema formativo deve attrezzarsi rapidamente per formare il capitale umano che nei prossimi anni dovrà programmare, realizzare e gestire tecnologie e servizi dell'economia circolare. Il Pnrr, con la forte spinta agli ITS, come quelli erogati dalla Fondazione Tech Talent Factory di cui fa parte Randstad, può essere l'occasione per rilanciare tutti i percorsi tecnico-professionali di cui c'è urgente bisogno. Ma è necessario moltiplicare l'accesso dei giovani agli ITS, insieme a un ampio piano 'shock' per la formazione e l'istruzione, dalla scuola materna alla formazione continua”.

Le competenze dell'economia circolare. L'economia circolare richiede nuove professioni o la re-invenzione di professioni tradizionali. Innanzitutto, nel settore manifatturiero del riciclo (che conta in Italia 93 mila occupati), ma anche in molti altri. Ha bisogno di designer dei cicli di produzione e consumo, di imprenditori e di ingegneri gestionali che diano senso a questi processi, di operatori a tutti i livelli chiamati a separare e ricombinare i prodotti e di molte professioni attigue, a seconda dell'innovazione introdotta. Dall'analisi delle competenze richieste, nelle oltre 200 professioni individuate, sono fondamentali principalmente le conoscenze tecnico-scientifiche, lo spirito di progettazione, l'attitudine al cambiamento, la capacità di gestione e di controllo, la conoscenza delle norme, la vocazione alla comunicazione e al coordinamento. E poi ci sono le competenze trasversali che variano a seconda della professione. Sono ricorrenti soprattutto la capacità di lavorare in squadra, di capire i trend emergenti, la flessibilità, la capacità di rapportarsi con persone interne ed esterne. Sono profili “ibridi” che richiedono conoscenze più ricche del comune e una maggiore capacità di mettersi “in connessione” con altre professioni. ■



**NOTIZIE, INTERVISTE,
APPROFONDIMENTI E INCHIESTE**

Le trovate qui

www.euromerci.it

*Indispensabile per tutti
gli operatori della supply chain*

Accessibilità e sicurezza nei centri di distribuzione e logistica

La multinazionale svedese ASSA ABLOY Entrance Systems punta sull'affidabilità, la sicurezza e l'efficienza dei propri prodotti.

Nel settore della logistica, una delle aziende di spicco sia a livello nazionale che internazionale è sicuramente ASSA ABLOY Entrance Systems, una divisione del gruppo svedese ASSA ABLOY, multinazionale che genera a livello mondiale un fatturato di circa 9 miliardi di euro l'anno. La filiale italiana di Entrance Systems, che ha sede a Carugate (Mi), si rivolge a una vasta clientela di aziende e costruttori, alle quali fornisce prodotti e servizi di manutenzione per punti di carico (pedane, portali isotermici, loadhouse, bloccaruote e accessori) portoni industriali (sezionali o a libro), porte rapide ad avvolgimento ed a impacchettamento (per isole robotizzate, per celle frigorifere, per l'industria alimentare, per camere bianche ecc..) e porte automatiche pedonali (scorrevoli, a battente e girevoli).



L'attenzione alla sicurezza trova applicazione in tutti i prodotti ed è confermata dal costante investimento in ricerca e sviluppo. Tra gli ultimi prodotti commercializzati possiamo trovare l'Auto Block, un sistema in grado di

bloccare le ruote del camion durante le operazioni di carico e scarico della merce. Come ulteriore conferma del focus aziendale, un'intera business unit fornisce porte avvolgibili di sicurezza principalmente richieste da specialisti di soluzioni logistiche automatizzate, sviluppatori di sistemi robotizzati, impiantisti del fine linea, produttori di sistemi e macchine automatiche (avvolgitori, fasciatrici) e costruttori d'impianti di movimentazione interna. Queste porte rapide di sicurezza consentono a magazzini e centri di distribuzione di raggiungere la loro massima efficienza grazie all'ottimizzazione degli spazi (essendo barriere fisiche sono posizionate a ridosso della zona di rischio) e alla loro rapidità di movimentazione (fino a 5 cicli al minuto). I test che dimostrano l'idoneità di queste soluzioni come valida barriera anticaduta e antisfondamento le rendono interessanti anche come componenti integrativi di elevatori e disensori a ripiani continui.

ASSA ABLOY Entrance Systems offre la possibilità di avere un unico interlocutore per tutte le soluzioni di chiusure automatiche di un edificio, sia per quanto riguarda la selezione dei più idonei ingressi pedonali e industriali, che per la compartimentazione di aree produttive o di stoccaggio, oltre che per la manutenzione di porte e portoni automatici che ricordiamo essere un obbligo previsto dalla Direttiva Macchine e, indirettamente, dal DM81/2008. L'azienda supporta i progettisti e gli utenti con consulenti dedicati all'ottimizzazione del traffico delle persone e delle merci sempre con un occhio attento alla sicurezza e al risparmio energetico. Ad ogni prodotto è associato

ASSA ABLOY

Entrance Systems



il proprio file di modellizzazione BIM e la quasi totalità della gamma dispone di dichiarazioni EPD di livello 3 validate da un ente terzo per la sostenibilità ambientale di prodotti e processi (utili per certificazioni Green Building quali LEED e BREEAM). ASSA ABLOY Entrance Systems è un partner internazionale affidabile che vanta unità produttive e uffici commerciali in 35 paesi nel mondo, oltre a distributori autorizzati in più di 100 nazioni. La divisione italiana è composta da 90 dipendenti e ha una rete di tecnici altamente qualificati che svolgono più di 120 interventi di installazione e manutenzione ogni giorno, in ogni regione d'Italia. ■

info.it.entrance@assaabloy.com
www.assaabloyentrance.it

Il “modello Lotras”: la piena collaborazione tra strada e ferrovia

Tra Brindisi e Forlì, dodici treni settimanali, complessivamente nei due sensi, trasportano rimorchi non gruabili, con grandi benefici ambientali.

“**I**l sistema logistico italiano trova nel ‘modello Lotras’ una testimonianza produttiva inclusiva che coinvolge imprese di diversi segmenti del settore trasporto che condividono e realizzano obiettivi coerenti con i principi della sostenibilità ambientale, sociale e della sicurezza e coniuga, altresì, la competitività nel trasporto delle merci con una migliore qualità della vita per gli operatori del settore”. E’ quanto ha dichiarato Jean Francois Daher, segretario generale di Assologistica, commentando l’avvio di un’innovativa soluzione di trasporto ferro-gomma, sulla tratta Brindisi-Forlì

dei rimorchi non gruabili con una soluzione tecnica innovativa.

“**L’iniziativa di Lotras** - ha proseguito Daher - può definirsi un modello in quanto sollecita e traina, inevitabilmente, l’intero sistema del trasporto merci verso la collaborazione piena e integrata tra vettori ferroviari e operatori dell’autotrasporto che esprime grande consapevolezza e senso di responsabilità proprio nel momento in cui, per il rilancio del sistema paese, il settore della logistica resta pilastro fondante e strategico”. Innovazione diffusa, apertura culturale e non solo tecnologica i valori rappresentati dal trasporto su ferrovia dei rimorchi non gruabili sulla dorsale adriatica, con l’auspicio che questo modello di



Una fase del carico sul treno

e ritorno, che vede Lotras, gestore dei terminal ferroviari di Foggia-Incoronata e Forlì-Villa Selva, nella veste di Mto fornitore di soluzioni integrate nel trasporto combinato strada-ferro, con importanti aziende dell’autotrasporto e dei sistemi specializzati per il carico

collaborazione tra imprese sia replicato in altre realtà territoriali. Dal 13 settembre scorso sul collegamento ferroviario tra Brindisi e Forlì viaggiano ogni settimana 12 treni con 6 partenze serali da ciascuno dei due terminal, con arrivo a destinazione il mattino



Il terminal Lotras all’Incoronata, Foggia

successivo, per un totale di circa 15 mila camion - solo su questa tratta - che annualmente sono trasferiti dalla rete autostradale alla ferrovia.

Significativi e senza precedenti i benefici in termini di impatto ambientale e anche di sicurezza lungo le arterie viarie, sulle quali gli autotrasportatori continuano ad assicurare, a nord come a sud, le consegne e i ritiri delle merci nell’ultimo miglio stradale, nella piena autonomia del rapporto con i loro clienti. “Ecco perché queste collaborazioni - ha concluso il segretario generale di Assologistica - declinano nel modo migliore il contributo dell’intermodalità alle iniziative del sistema logistico complessivo finalizzate e finalizzabili alla transizione ecologica del Pnrr e orientate rigorosamente al raggiungimento degli obiettivi sulla decarbonizzazione fissati dalla Comunità europea con la piena valorizzazione della professionalità degli autotrasportatori e della qualità della loro vita”. ■

Il Gruppo Hupac è subentrato nella gestione del terminal Novara CIM

“Il nostro obiettivo è sviluppare ulteriormente questo terminal strategico per il trasferimento su rotaia del traffico merci transalpino”, ha detto Piero Solcà, direttore Terminal e Infrastrutture del Gruppo svizzero.

Hupac, il grande Gruppo svizzero specializzato nell'intermodalità ferroviaria, è subentrato in ottobre nella gestione del terminal Novara CIM, attraverso la società Combiconnect, che, con un accordo siglato il 15 settembre, ha rilevato dalla società Eurogateway - che continuerà a essere per il Gruppo Hupac un partner di rilievo - il ramo d'azienda relativo al terminal Novara CIM Ovest e dalla CIM SpA la gestione terminalistica. “Il nostro obiettivo è sviluppare ulteriormente questo terminal strategico per il trasferimento su rotaia del traffico merci transalpino. Oggi Novara CIM gestisce oltre 60 coppie di treni settimanali, in maggioranza dell'operatore Hupac Intermodal, su un impianto di 150 mila metri quadrati dotato di 7 binari di carico e scarico”, ha spiegato Piero Solcà, direttore Terminal e Infrastrutture del Gruppo Hupac. “I piani di investimento sono già nel cassetto e prevedono l'allungamento dei binari dagli attuali 600 metri allo standard europeo di 740 metri, nuovi binari di entrata/uscita, gru a portale e un sofisticato sistema OCR per la lettura automatica dei dati dei treni e delle unità di carico”. L'accordo firmato ha anche garantito la continuità lavorativa per i 37 attuali collaboratori impiegati nel terminal novarese con il passaggio del rapporto di lavoro a Combiconnect, nel pieno rispetto del contratto di lavoro nazionale e delle vigenti normative. La società Combiconnect, costituita a inizio 2021, è partecipata all'80% da Hupac SA, Chiasso, e al 20% dal Centro Interportuale Merci di Novara.



Nel primo semestre 2021, il traffico Hupac è aumentato sul 2020 del 14,5% e sul 2019 quasi del 10%

Con questa iniziativa il Gruppo Hupac, come ha sottolineato Solcà, tende a rafforzare l'attraversamento delle merci dei valichi alpini, in primo luogo di quelli italo-svizzeri, con il vettore ferroviario e l'intermodalità. Obiettivo che la Svizzera sta perseguendo si può dire da sempre e con successo, se si considerano anche gli ultimi dati. Infatti, il traffico combinato sta crescendo in modo dinamico, trasferendo il trasporto merci dalla strada alla ferrovia, in linea con la strategia europea sulla protezione del clima. Nel primo semestre del 2021, il volume di traffico nella rete del Gruppo Hupac è aumentato del 14,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, raggiungendo 568.622 spedizioni stradali. “Questo significa che abbiamo chiuso il gap causato dalla pandemia, e addirittura superiamo i volumi del 2019 di quasi il 10%”, ha sottolineato Mi-

chael Stahlhut, Ceo del Gruppo Hupac. Il trend positivo è confermato in tutti i segmenti di mercato ed è stato costantemente al di sopra delle aspettative. Un'eccezione è stato il trasporto marittimo, che ha sofferto le conseguenze del blocco del Canale di Suez e ha risentito e risente della congestione di numerosi terminal a causa degli squilibri nel traffico dell'entroterra. Questa crescita della domanda ha causato nel corso del 2021 problemi di capacità, soprattutto nei terminal e sulle linee ferroviarie, con un impatto negativo, in primo luogo, sull'affidabilità e sulla qualità del traffico ferroviario. In particolare, diversi fattori esterni hanno influito sul funzionamento del trasporto intermodale: cantieri e chiusure programmate di linee ferroviarie, le inondazioni in Germania, le difficoltà di adeguare le risorse operative al crescente volume



Il Gruppo svizzero, dopo la riduzione degli investimenti per la pandemia, sta varando risorse per potenziare i terminal

di traffico. Per questo motivo, il Gruppo svizzero, dopo la riduzione degli investimenti dovuta alla pandemia, ha in programma una serie di misure mirate all'organizzazione e alla disponibilità di risorse per rafforzare il sistema e garantire ai clienti la qualità necessaria per mantenere l'intermodalità competitiva. Ad esempio, nel settore dei terminal, i lavori di progettazione e costruzione stanno procedendo nei siti di Piacenza, Milano Smistamento e, come abbiamo visto, di Novara, in Italia, e di Brwinów, in Polonia.

Le difficoltà che ha incontrato l'intermodalità si sono riscontrate anche in un altro importante terminal sul territorio italiano gestito da Hupac, quello di Busto Arsizio-Gallarate che per alcune settimane si è trovato a lavorare in condizioni di stress. "Abbiamo reagito tempestivamente introducendo numerose misure volte a mitigare gli effetti negativi", ha spiegato Alessandro Valenti, Director Sales & Operations, in occasione dell'incontro con i clienti tenuto il 18 ottobre presso il terminal. "Oggi i progressi si vedono chiaramente, e siamo in grado di offrire la capacità operativa, la performance e la resilienza che il mercato si attende". Le misure hanno riguardato il personale, con un aumento del 15% dall'inizio dell'anno e il rafforzamento dei turni, nonché il potenziamento dell'infrastruttura terminalistica, con nuovi spazi dedicati al-

la sosta dei semirimorchi, il raddoppio delle corsie stradali di ingresso/uscita e un aumento dello spazio per le locomotive. "Inoltre sono entrati in servizio due nuovi locomotori di manovra e due trattori per la gestione interna delle unità di carico", ha elencato Roberto Paciaroni, direttore di Hupac SpA. Se con questo set-up il terminal di Busto Arsizio-Gallarate è in grado di operare con il consueto livello qualitativo, non mancano le iniziative per sviluppare ulteriormente il servizio. "Stiamo creando una app che consentirà agli autisti di interagire con il terminal e di ottimizzare il timing di ritiri e consegne", ha spiegato Michail Stahlhut, Ceo del Gruppo. "Nel medio termine invece sono previsti importanti lavori di ammodernamento riguardanti le gru a Busto e l'intero impianto del Terminal Novara CIM. Elementi importanti per rendere sempre più performante il traffico combinato, in linea con le esigenze della moderna logistica green".

Un'altra iniziativa nell'ottica sia di salvaguardare l'efficienza sia di potenziare in Europa l'intermodalità è stata presa da Hupac: la richiesta di istituire un tavolo di lavoro permanente tra i gestori dell'infrastruttura e i clienti del trasporto merci su rotaia per risolvere il problema dei 'colli di bottiglia' rappresentati dai cantieri. Questo perché, ad esempio, l'intensa attività di costruzione sul corridoio Reno-Alpino, con chiu-

sure totali o parziali che durano giorni e settimane, mostra ancora una volta quanto sia importante per tutti i partner coinvolti agire in modo coordinato. La costruzione simultanea su diversi tratti della linea con insufficienti opzioni di deviazione riduce notevolmente la capacità. Le conseguenze sono cancellazioni, ritardi, congestione dei terminal, esplosione dei costi di produzione e il ritrasferimento su strada. La situazione è stata particolarmente seria nei terminal italiani, dove per settimane l'operatività si è svolta in modalità di crisi. "I cantieri non devono diventare un ostacolo per il trasferimento del traffico", ha sottolineato il presidente del consiglio di amministrazione Hans-Jörg Bertschi. Per questo Hupac ha chiesto una tavola rotonda sull'istituzione di linee di bypass stabili, dal momento che i lavori sul corridoio Reno-Alpino si protrarranno per i prossimi anni. Al tavolo dovrebbero sedere tutti i gestori delle infrastrutture del corridoio, compresa la Francia come partner importante per l'adeguamento e l'elettificazione del percorso alternativo Wörth-Lauterbourg-Strasburgo sulla riva sinistra del Reno. "Siamo convinti che uno scambio costante e mirato tra i gestori dell'infrastruttura e i clienti del trasporto merci su rotaia sia il fattore chiave per garantire, in futuro, la costruzione e la circolazione sulla più grande arteria di approvvigionamento d'Europa", ha sostenuto Bertschi.

Ferrovia al 30% nel 2030: un cammino tutto in salita?

L'obiettivo fissato dall'Unione europea è stato il "filo rosso" che ha guidato l'edizione Mercintreno di quest'anno. Il Pnrr offre possibilità importanti con gli interventi sulla rete ferroviaria, ma per cambiare un sistema storicamente fondato sulla gomma occorrono anche tante altre cose.

di **Paolo Giordano**

Un filo rosso ha guidato tutti i lavori della tredicesima edizione di Mercintreno: il raggiungimento dell'obiettivo europeo di trasferire sulla rotaia il 30% del traffico merci entro il 2030. Un obiettivo che per l'Italia e per il nostro attuale sistema che regola il trasporto merci nazionale significa, a dire poco, una "rivoluzione": è evidente, infatti, che comporta un profondo rimodellamento dell'intero sistema, comprese nuove funzioni per l'autotrasporto, e delle logiche che attualmente lo governano. Il punto di partenza è questo: nel nostro paese, e siamo nel 2021, a nove anni dalla scadenza prevista al 2030, il trasporto merci su rotaia oscilla realisticamente intorno al 10-12%, contro il 20% dell'Unione europea e il 35% della Svizzera. Quindi, il settore ferroviario, così come l'intermodalità, dovrebbe crescere in media almeno di un 2% l'anno. Gli elementi di novità che stanno permettendo di prendere in esame e di dibattere un tale obiettivo, altrimenti impensabile, sono senza alcun dubbio le disposizioni per il settore logistico nazionale del Piano nazionale di resilienza e di ripresa, che ha varato importanti finanziamenti, in primo luogo per le infrastrutture ferroviarie. Sorge però il problema a tale proposito se siano sufficienti gli investimenti. In primo luogo, per 'rivoluzionare' un sistema.

I fondi varati dal Pnrr sono certamente determinanti sul fronte delle infrastrut-

ture: all'adeguamento della rete ferroviaria sono dedicati complessivamente 24,77 miliardi di euro. Importante è anche l'impegno di Rfi. Vera Fiorani, amministratrice delegata e direttrice generale della società, intervenendo nel dibattito, ha anche sottolineato che entro il 2024 dovrebbero essere risolti problemi storici e determinanti per lo sviluppo del cargo ferroviario, come quelli dell'adeguamento delle sagome sulle linee principali, dei moduli a 750 metri, del peso assiale e dei principali colli di bottiglia nei collegamenti dell'ultimo miglio tra la rete nazionale e porti e interporti. Problemi che sono imprescindibili e alla base del tentativo di far crescere in Italia il trasporto su ferrovia.

Un altro aspetto che è emerso unanimemente nel dibattito di Mercintreno, anche questo innovativo rispetto alla storia delle nostre modalità, che sono state sempre gestite dalla politica in maniera separata e segmentata, probabilmente anche a fini elettorali, è che l'obiettivo "Ferrovia

al 30%" deve divenire un obiettivo del paese, un obiettivo dell'intero sistema logistico nazionale e del suo sistema di trasporto. Senza tale passaggio, se si lascia questo target alla sola ferrovia e alle sue imprese, il fallimento è pressoché certo. Luigi Legnani, presidente di Fercargo, lo ha sottolineato con chiarezza: "L'obiettivo ferrovia al 30% deve essere fatto proprio dall'intera collettività e non lasciato al singolo settore". Guido Gazzola, vicepresidente di Confrtrasporto, ha aggiunto: "Abbiamo vissuto cinquant'anni in una contrapposizione senza senso tra l'autotrasporto e la ferrovia. Una situazione da superare per affrontare uniti l'obiettivo di migliorare il sistema e alzare il livello del trasporto ferroviario".

Particolare di un'industria tessile. Nel dibattito, Guido Nicolini ha sottolineato l'esigenza che "la manifattura italiana modifichi la sua consolidata abitudine di vendere franco fabbrica, perdendo il controllo sulla logistica"



rio. Il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, lo ha ribadito recentemente, sottolineando che i soldi del Pnrr possono poco se le diverse modalità e chi le rappresenta non lavorano uniti". Un concetto che è stato ripetuto dal presidente della Confetra Guido Nicolini: "Gli interventi del Pnrr possono assumere oggi un ruolo di primo piano soltanto se tutti siamo coesi e uniti. Dobbiamo lavorare a una sintesi delle nostre varie proposte da presentare agli organi decisori, evitando di creare contrapposizioni e confusione negli obiettivi da perseguire".

Aumentare l'uso del treno nella movimentazione delle merci non è un tema che riguarda solo le imprese ferroviarie e quelle logistiche, perché deve coinvolgere anche le imprese produttrici di beni, la manifattura riguardo sia al rifornimento di materie prime sia alla distribuzione di prodotti finiti. In una situazione come quella italiana, in cui la manifattura si affida alla vendita franco fabbrica per oltre il 70% - da notare che in Germania non supera il 25% -, disinteressandosi della logistica, è complicato mettere

in moto una campagna di promozione dell'uso della ferrovia perché le decisioni sulle modalità da utilizzare sono prese da altri. Se continuiamo così il controllo sulla nostra logistica rischia di dipendere sempre più da protagonisti esterni, perlopiù stranieri. Nicolini ha sottolineato questo aspetto: "Il premier Draghi ha fatto bene a sottolineare l'esigenza che venga stretto un patto tra industria e logistica. Un patto essenziale se vogliamo far cambiar passo al nostro sistema e un patto che deve portare la nostra industria a modificare le sue visioni 'minimaliste' sulla logistica, che oggi è, invece, un elemento fondamentale per lo sviluppo economico e per aumentare l'efficienza del sistema paese. Occorre ragionare con il governo e fra noi per mettere in campo soluzioni e incentivi che portino a ridurre drasticamente il ricorso alle vendite franco fabbrica da parte dell'industria". Il necessario coinvolgimento della manifattura per raggiungere il target "Ferrovia al 30%" conferma le tante angolazioni con cui è necessario guardare e valutare l'obiettivo. Un'operazione che, come ha ribadito Legnani, "richiede una politica e una pianifica-

zione decisamente orientate sulla meta da raggiungere. Occorre fare sempre scelte che rafforzino costantemente tale orientamento: se vengono varati interventi legislativi a riguardo, devono avere lo stesso orizzonte temporale del piano, altrimenti le imprese si vedono costrette a 'inseguire' finanziarie e singoli provvedimenti scollegati uno dall'altro".

Anche quest'ultima è una richiesta che cambia radicalmente la maniera con cui la logistica e la ferrovia sono state gestite storicamente, basti pensare alle vicissitudini degli incentivi all'intermodalità o a quelle del ferrobonus. Un aumento del ricorso ai servizi ferroviari dipende certamente, in primo luogo, da un miglioramento dei servizi che le imprese ferroviarie offrono al mercato e, quindi, le imprese devono avere certezze a medio-lungo termine per fare scelte gestionali e investimenti.

Come abbiamo più volte ripetuto, l'obiettivo "Ferrovia 30%" al 2030 è molto arduo da raggiungere. Nel dibattito, l'intervento di Marco Gosso, amministratore delegato di Mercitalia Logistics, ha aperto un altro fronte: la difficoltà delle imprese ferroviarie di riuscire ad adeguare i fattori della produzione a una crescita del traffico come quella che si ipotizza. Oggi, ha sottolineato Gosso, per svolgere i servizi che vengono offerti ai clienti, le imprese contano in totale su 500 locomotori elettrici, 200 locomotori da manovra, 20 mila carri, 2.800 tra macchinisti e personale di bordo. Con proiezione al 2030, per trasportare il 30% delle merci, che sono oltretutto destinate a crescere, e per offrire un servizio competitivo, le imprese dovranno acquisire in otto anni, più o meno, mille locomotori elettrici, 300 locomotori da manovra, 40 mila carri e reclutare 5.600 persone tra macchinisti e personale di bordo, senza considerare le sostituzioni di mezzi obsoleti e di lavoratori che andranno in pensione. Il tutto per un investimento di circa 6 miliardi di euro. Questo è un tema che non può essere sottovalutato e che deve essere posto all'attenzione della politica, altrimenti si rischia, se non si riescono a realizzare servizi competitivi, come ha detto Gosso, "di sprecare anche gli investimenti che il Pnrr fa sulle infrastrutture". ■

"In Italia, le imprese ferroviarie, per offrire nel 2030 servizi competitivi in grado di assorbire il 30% del traffico merci, dovrebbero investire nei prossimi anni 6 miliardi di euro nei loro fattori di produzione", ha sostenuto Gosso



Il futuro del trasporto su rotaia in Europa sta nello sviluppo dell'intermodalità

Nel lungo viaggio del Connecting Europe Express si è discusso, da tutti i punti di vista, sugli attuali risultati del servizio ferroviario e sulle sue potenzialità.

di **Carlotta Valeri**

Si è concluso il viaggio del “Connecting Europe Express”, il treno speciale organizzato nell'ambito delle celebrazioni previste per sottolineare l'importanza dell'Anno europeo delle ferrovie. Il treno, partito da Lisbona il 2 settembre, ha concluso il suo viaggio il 7 ottobre a Parigi, dopo aver attraversato 26 paesi e 33 confini ed essersi fermato in oltre cento stazioni e, in particolare, a Lubiana, collegando così simbolicamente le ultime presidenze del consiglio dell'Unione europea portoghese, slovena e francese. La commissaria europea ai Trasporti, Adina Valean, ha sottolineato a proposito di questa iniziativa: “La ferrovia non ha solo plasmato la nostra ricca storia comune, ma rappresenta anche il futuro dell'Europa, la via da seguire per attenuare i cambiamenti climatici e dare impulso alla ripresa economica post-pandemia nel contesto della creazione di un settore dei trasporti neutro in termini di emissioni di carbonio. Nelle scorse settimane il Connecting Europe Express ha ospitato nelle sue carrozze conferenze, laboratori e forum di dibattito pubblico su come trasformare la ferrovia nella modalità di trasporto preferita per i normali passeggeri e le imprese. Sono stati anche sottolineati i principali risultati ottenuti dalle singole reti ferroviarie nazionali, come quelli della nostra rete Ten-T”. Da questi “laboratori” su rotaia sono emerse opinioni differenti, ma su un fatto tutti hanno concordato: lo sviluppo del trasporto cargo su ferrovia è fondamentale se si vogliono raggiungere i target ambientali che l'Unione si è posta. Dal



Immagine di Lubiana, Slovenia. Il Connecting Europe Express ha simbolicamente toccato le capitali dei tre paesi che hanno retto le ultime presidenze del consiglio dell'Unione, Lisbona, Lubiana e Parigi

dibattito sono emersi alcuni “punti fermi” per raggiungere questo sviluppo:

- la necessità di connettere i porti con l'entroterra e con la rete ferroviaria principale. Ciò è necessario se si vogliono cogliere le potenzialità offerte sia dalla modalità su ferro sia dai corridoi europei. L'obiettivo non deve essere solo quello di connettere i grandi porti, ma bisogna fare la stessa cosa per quelli di minore dimensione;
- l'intermodalità rappresenta il futuro. Le compagnie marittime hanno dimostrato la loro preferenza per l'intermodalità, considerandola più “flessibile” del trasporto ferroviario tradizionale. Questo spiega anche la particolare attenzione che le imprese ferroviarie stanno dedicando agli armatori e ai loro clienti. Quanto sta avvenendo potrebbe far aumentare i servizi intermodali sul mercato;
- i problemi della congestione. Molti paesi presentano una congestione delle linee ferroviarie, come, ad esempio l'Olanda. Una situazione che penalizza le merci. Quale soluzione è possibile? Secondo Kristian Schmidt, responsabile della direzione generale Mobilità e Trasporti della commissione europea, sarebbe opportuno, per aiutare la “decongestione” varare più linee espressamente dedicate alle merci: “Far correre treni più lunghi e più numerosi è quello di cui il settore merci ha bisogno”, ha sottolineato Gilbert Bal, responsabile del settore ferroviario del porto di Amsterdam;
- fra le diverse prese di posizione è emerso anche che la rete ferroviaria europea, nel suo complesso, non solo ha bisogno di essere modernizzata, ma richiede anche forti



Porto di Rotterdam. Nel dibattito è emerso che la ferrovia, specie negli scali marittimi, non può agire in modo 'indipendente' ma deve modulare i servizi sulle esigenze dei clienti

investimenti per nuove realizzazioni e per una sua estensione. Il primo ministro del Lussemburgo, Francois Bausch, intervenuto nel dibattito, ha in particolare sottolineato che “c'è bisogno di più treni, di maggiore capacità”. Un obiettivo che richiede molti fondi. Su questo punto, Kris Peeters, vicepresidente della Banca europea degli investimenti, ha assicurato che “la nostra banca è favorevole a finanziamenti che permettano una crescita del trasporto ferroviario merci. Lo abbiamo inoltre già fatto negli anni passati. Quello che occorre è che gli Stati elaborino progetti credibili e, quindi, chiedere i fondi per realizzarli”. Probabilmente il problema è un altro, come ha ricordato Bausch: “Oggi, bisogna avere maggiore 'coraggio politico'. Infatti, se uno Stato vuole realmente investire in infrastrutture ferroviarie è possibile che trovi la maniera per avere i necessari investimenti. La questione centrale è di avere una reale volontà di avventurarsi su questa strada. Non dimentichiamo che da anni gli Stati europei non fanno forti investimenti sulla rete ferroviaria”. In altri termini, è emerso che un supporto finanziario al cargo su ro-

collaborazione tra i diversi paesi europei. Ad esempio, ciò è accaduto quando la Svizzera, con l'intento di migliorare le connessioni ferroviarie sul territorio italiano con la rete AlpTransit, ha finanziato in parte, a fondo perduto, infrastrutture sul suolo italiano e quando il Lussemburgo e la Francia hanno finanziato al 50% infrastrutture tese a superare “colli di bottiglia” che ostacolavano la circolazione fra i due paesi. E' stato sottolineato che accordi e collaborazioni fra paesi dovrebbero seriamente tendere a migliorare le infrastrutture ferroviarie internazionali.

“Il cargo ferroviario - è stato affermato da molti interventi nei diversi dibattiti succedutesi durante il lungo viaggio - dovrebbe centrare la sua attenzione per migliorare alcuni suoi aspetti come l'efficienza e la puntualità. Altro requisito importante è quello di assicurare una maggiore resilienza alle operazioni e ai trasferimenti ferroviari. E' accaduto troppo spesso che a fronte di incidenti e a chiusure di linee, anche molto rilevanti ai fini del traffico, non si sia approntato prontamente un 'piano B' credibile ed efficiente per assicurare comunque i servizi ai clienti. Questo è l'unico modo per evitare che questi

taia è possibile. Una possibilità, però, che è in diretto rapporto con l'impegno che uno Stato pone nel voler realizzare gli obiettivi che si è dato sul fronte ferroviario;

- serve, inoltre, una forte

ultimi tornino a usare l'autotrasporto”. Nico van den Berg, responsabile dei processi distributivi dell'Electrolux, ha anche sottolineato: “E' evidente che le tariffe praticate dalla ferrovia sono sempre importanti, ma non rappresentano il punto determinante affinché le imprese ricorrano per il loro rifornimento di materie prime e per la distribuzione dei prodotti finiti alla ferrovia. In questa scelta contano molto due elementi: l'affidabilità del servizio e la sua flessibilità. Quest'ultimo è un elemento fondamentale. Non si può dimenticare che l'uso della ferrovia nei porti dipende molto da come essa riesca ad adattarsi ai 'tempi' del trasporto marittimo e alla difficoltà di prevedere con precisione l'arrivo di una nave. Possono esserci anche forti ritardi. Un aspetto che la ferrovia deve risolvere, infatti non è pensabile che i nostri clienti non sappiano quando arriva loro la merce, devono poter essere tranquilli su questo fronte”. A quest'ultimo proposito van den Berg ha aggiunto: “Tutto ciò significa che la ferrovia non può agire in maniera 'indipendente', ma deve invece modularsi sulle esigenze e sui bisogni delle imprese. Una maniera per farlo è quella di indirizzarsi sempre più e meglio sull'intermodalità o sul combinato strada-rotaia, chiamiamolo come meglio ci aggrada. Se ciò non avverrà la ferrovia perderà clienti. Questo dipende anche dal fatto che nonostante tante industrie abbiano i raccordi ferroviari, l'uso dell'autotrasporto nell'ultimo miglio è quasi inevitabile, dato che il mercato è molto flessibile e le compagnie cambiano spesso la loro localizzazione”. “Il trasporto intermodale - ha concluso van den Berg - rappresenta il futuro non solo per giungere a un sistema di trasporto sostenibile, ma anche per assicurare lo sviluppo dell'industria ferroviaria cargo”. ■

Ritardi sulla linea Cina-Europa

L'aumento dei contagi Covid-19 in alcuni siti strategici lungo la linea e fenomeni di congestione in Polonia stanno creando notevoli difficoltà.

Il trasporto ferroviario merci tra la Cina e l'Europa, dopo una forte, costante crescita dei traffici, sta incontrando notevoli difficoltà, sia per il periodo, dal primo al 7 ottobre, di festività cinese "La settimana d'oro della Giornata nazionale", che ha ridotto la produzione manifatturiera, e quindi la domanda di trasporto, sia per fenomeni di congestione in Polonia sia per l'aumento di contagi Covid-19 in alcuni siti strategici per un buon funzionamento della linea. In particolare, a Khorgos, snodo chiave sulla frontiera tra la Cina e il Kazakistan, si sono registrati forti ritardi causa l'espandersi di contagi. Secondo una dichiarazione di Jack Yan, Ceo della New Silk Road Intermodal, all'agenzia "The Loadstar": "L'aumento dei contagi a Khorgos ha portato alla temporanea chiusura di aeroporti e di stazioni ferroviarie e ha fermato i trasporti terrestri nella regione autonoma di Xinyiang. E' molto probabile che, come accaduto in un'altra città cinese di confine, Alashankou, sarà prolungata una rigida quarantena con la conseguente temporanea chiusura della frontiera e, comunque, un rallentamento degli attraversamenti ferroviari. Il risultato di tutto ciò sta generando forti ritardi nel trasferimento delle merci su rotaia lungo la rotta Cina-Europa e viceversa. Il viaggio in treno dalla Cina a Duisburg, in media, prima delle attuali criticità, durava 18 giorni, oggi i tempi di trasferimento della merce dalla Cina all'Europa si allungano sia passando per Khorgos sia utilizzando il valico a Alashankou, con ritardi nel primo caso di dieci/quindici giorni e di otto/dodici nel secondo. A tutto ciò si è aggiunta una fase di forte



Un treno, carico con container cinesi, attraversa il confine con l'Unione europea

congestione, che probabilmente durerà a lungo, a Malaszewicze, in Polonia, che rappresenta un "collo di bottiglia" del percorso sino-europeo. Yan ha aggiunto a questo proposito: "In media si sta registrando un ritardo che va dai dieci giorni a un massimo di sedici giorni. E la situazione può peggiorare. Vi sono attualmente più di cinquecento container che stanno attendendo di essere caricati e le operazioni sono lente. Contemporaneamente i lavori di manutenzione sulle linee ferroviarie sia polacche sia tedesche stanno ulteriormente aggravando la congestione sull'intero percorso. Tutto ciò si ripercuote anche sul fondamentale terminal di Kaliningrad con una continua crescita del numero di container in attesa di essere caricati sui treni".

L'estensione dei tempi nel trasferimento ferroviario dalla Cina all'Europa e viceversa può essere interpretata anche come un effetto della "popolarità" che sta godendo nei tempi recenti

il trasporto su rotaia. Certamente, come dicevamo in precedenza, il mezzo ferroviario nel collegamento Cina-Europa ha guadagnato importanti quote di mercato negli ultimi anni. Un successo che si è consolidato con la pandemia, quando i costi del trasporto sia per via marittima sia per via aerea sono di molto saliti. I volumi trasportati su ferro sono, infatti, aumentati del 56% nel 2020 sull'anno precedente, raggiungendo 1,4 milioni di teu, e nel primo semestre di quest'anno l'incremento ha raggiunto, sullo stesso periodo del 2020, il 52%, con il trasferimento di 707 mila teu. L'ultima stima del traffico da gennaio ad agosto 2021 configura una crescita del 40% sul 2020, con la movimentazione di 964 mila teu. Le difficoltà che si stanno attualmente registrando lungo il collegamento ferroviario Cina-Europa, comunque, dimostrano la "fragilità" delle attuali supply chain globali e la loro vulnerabilità, qualunque modalità di trasporto si voglia utilizzare. ■

Mediterraneo: da “mare nostrum” a “mare aliorum”?

L'Italia ha abbandonato da tempo una politica di difesa dei propri interessi marittimi, mentre altri paesi sono sempre più “aggressivi” nell'area mediterranea

di **Paolo Giordano**

Panorama di Positano sulla costa amalfitana

Durante il recente svolgimento della prima giornata genovese di Port Shipping Teck, al centro dell'attenzione è stato posto il Mediterraneo. Un argomento di grande interesse per la nostra portualità e la nostra economia, specialmente per quella del Mezzogiorno che si stende in profondità in questo mare che continua ad avere grande rilevanza non solo per questioni legate al trasporto marittimo, ma anche per risvolti geopolitici. Su questo argomento è intervenuto Alberto De Sanctis, giornalista ed esperto di geopolitica di Limes, che ha sottolineato come il nostro paese “abbia dimenticato la sua storia e le sue radici molto legate al Mediterraneo”. La dimostrazione che per lungo tempo c'è stata una sottovalutazione dei nostri interessi marittimi da parte di tanti governi sta nel fatto che solo lo scorso 9 giugno il senato ha approvato in via definitiva l'istituzione

della Zona economica esclusiva-ZEE, che permette all'Italia di esercitare, al di là delle proprie acque territoriali, giurisdizione nei settori della pesca, dell'ambiente e delle energie rinnovabili. Nello scenario mediterraneo, l'Italia è stata l'ultimo Stato a prendere un'iniziativa del genere. Infatti, ben 24 anni fa, la Spagna fu il primo paese europeo a istituire una zona di protezione marina, poi seguita a breve scadenza da Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto e Siria. Nel primo decennio del 2000, altri paesi, come Croazia, Cipro, Malta, Slovenia, Israele e Francia, seguirono l'esempio. Da sottolineare che nel 2018, l'Algeria ha proclamato una nuova ZEE che lambisce le acque territoriali italiane in Sardegna. L'Italia, fino a quest'anno, è sempre stata assente da tale scenario, che ha permesso a tanti paesi di dichiarare vaste aree del Mediterraneo come vere e proprie “sfere di influenza”. E'

mancata una tutela dei nostri interessi per proteggere sia i traffici marittimi sia un settore rilevante come quello della pesca. Un aspetto non di poco conto, specialmente se si considera l'aggressività con la quale diversi paesi, come la Turchia e la Russia, si stanno muovendo nell'area mediterranea, come, ad esempio, in Libia con l'obiettivo la prima di radicarsi sempre più in Tripolitania, insidiando le posizioni predominanti dell'ENI nel settore energetico, e la seconda in Cirenaica.

Sempre più rilevante nel Mediterraneo, così come in paesi del nord Africa, è poi la presenza cinese. “Una presenza - come ha sottolineato Francesco Angelone, coordinatore scientifico dell'Osservatorio Mediterraneo - che ha caratteristiche diverse rispetto a quella turca o russa in quanto è molto più soft e mantiene un profilo costantemente basso”. Con risultati >



Algeri, particolare della Grande Moschea, la terza al mondo per dimensioni, realizzata dalla China State Construction Corporation

economici e di “presenza”, però, di primo piano e decisamente allarmanti. Lo dimostra la crescita esponenziale delle sue esportazioni nell’area che virtualmente inesistenti negli anni ’90 sono arrivate a superare i 5,6 miliardi di euro e i suoi crescenti rapporti socio-culturali ad esempio con l’Algeria (dove ha costruito la terza moschea del mondo per grandezza) e il Marocco. Due paesi nei quali ha portato anche il vaccino anti Covid, che viene ora prodotto in loco, e dove si fa sempre più conoscere attraverso l’attività dei suoi istituti culturali Confucio. Anche in Egitto la sua attività culturale, specialmente nei confronti dei giovani e degli studenti è di primo livello: sedici atenei del paese mantengono stretti contatti e hanno continui scambi culturali con università cinesi. In termini logistici, nel suo programma della nuova Via della Seta, la sua presenza nell’area mediterranea, come sappiamo, è dominante: ha comprato il porto del Pireo ed è presente si può dire in tutti gli

scali marittimi rilevanti, dall’Egitto alla Spagna, dalla Francia all’Italia. La situazione nell’area mediterranea induce, quindi, a riflessioni attente non solo per quanto riguarda il nostro paese, ma anche l’Unione europea. I risultati della famosa conferenza di Barcellona del novembre 1995 che doveva dare avvio a nuovi rapporti di autentico “partenariato” tra l’Unione europea e l’area mediterranea coinvolgendo i paesi arabi sono stati, si può dire, per molte ragioni, a partire dalle “primavere arabe”, nulli, così come i tentativi di “rianimarla” portati avanti nel decennio seguente dal presidente francese Nicolas Sarkozy. Oggi, non esiste una “visione” europea del Mediterraneo: “Occorre molta più attenzione agli eventi e un forte rilancio dell’azione e della strategia politica italiana ed europea”, ha sottolineato Angelone. Il rischio è sempre più che quello che abbiamo storicamente definito il “mare Nostrum” diventi un “mare Aliorum”, un mare “degli altri”.

Per quanto riguarda il nostro paese, il primo obbligo è quello di migliorare il sistema logistico in ottica portuale, tenendo presente che la portualità cresce sulla base della validità delle sue infrastrutture, dei suoi livelli di digitalizzazione e, soprattutto, della velocità ed efficienza della connessione con il trasporto terrestre, in primo luogo con quello ferroviario. Gli interventi previsti dal Pnrr, specialmente quelli mirati sul rafforzamento della rete ferroviaria e sul superamento dei numerosi colli di bottiglia che ostacolano i collegamenti con i porti (e con gli interporti), se “messi rapidamente a terra”, possono migliorare l’attuale situazione. Occorre però intervenire anche sulla fluidità dei servizi: se all’interno delle aree portuali, come avviene assai spesso, è necessario fare complesse manovre, spezzare i carichi, con l’allungamento dei tempi e il forte innalzamento dei costi, l’attrattività degli scali si abbassa notevolmente. Nel suo intervento a Port Shipping Teck, Alessandro Panaro, Head of Maritime&Energy Department di SRM, ha presentato una tabella, che pubblichiamo, che riporta alcuni indici della competitività del nostro sistema portuale. Da questa tabella si capisce il tanto lavoro che dobbiamo ancora fare: è preoccupante, infatti, essere valutati al 12° posto nel Mediterraneo, al 21° in Europa e al 60° nel mondo per “La qualità delle infrastrutture portuali”. Un altro provvedimento determinante è quello di finalmente mettere in moto rapidamente sia le Zone economiche speciali sia le Zone logistiche speciali. Sono necessarie per connettere industria-logistica-portualità e possono svolgere un ruolo di volano per lo sviluppo,

L'Italia e gli indicatori marittimi

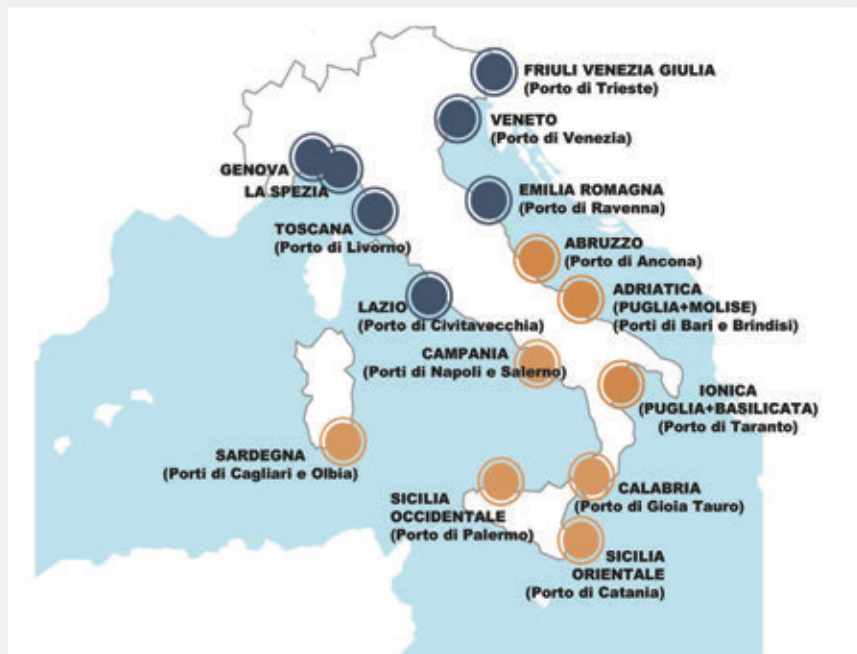
Fonte: SRM

Indicatore	Fonte	Posizione Italia	Gap con la 1° in classifica
Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)	Unctad = Porto connesso con il mondo attraverso servizi di linea	13° posto nel Mondo 2° posto nel Mediterraneo 6° posto in Europa	79,12 punti di distanza dalla Cina
Logistics Performance Index (LPI)	World Bank = Porto connesso ed integrato con la catena logistica	19° posto nel Mondo 3° posto nel Mediterraneo 10° posto in Europa	0,46 punti di distanza dalla Germania
Quality of Port Infrastructure (QPI)	World Economic Forum = Qualità dell'infrastruttura portuale	60° posto nel Mondo 12° posto nel Mediterraneo 21° posto in Europa	2,4 punti di distanza dall'Olanda

Le ZES e le ZLS

Fonte: SRM

(Zone economiche speciali e Zone logistiche speciali approvate)



principalmente nel Mezzogiorno. E' un obiettivo che è stato fatto proprio anche dal Pnrr. La Missione 5 preve-

de espressamente "la riforma" delle Zes, che punta a semplificarne il sistema di governance e a favorire

macroaree del paese, ma anche ridare vitalità alla nostra presenza nel Mediterraneo.

meccanismi in grado di garantire la cantierabilità degli interventi in tempi rapidi, nonché a favorire l'insediamento di nuove imprese. Inoltre, assicura al commissario, che è l'interlocutore principale per gli attori economici interessati a investire sul territorio di riferimento, la titolarità del procedimento di autorizzazione unica. Per semplificare le procedure amministrative di insediamento delle imprese nelle aree Zes, si faciliterà la realizzazione del cosiddetto "Digital One stop Shop Zes", rafforzando così il potenziale di crescita dei territori target, accrescendone l'attrattività nei confronti delle imprese (anche straniere), con conseguente possibile impatto occupazionale. Rendere operative queste "zone", che se ben gestite si sono dimostrate di grande importanza per la crescita economica, come insegna in Marocco Tanger Med, è sempre più urgente ai fini dello sviluppo. Inoltre, potenziare industria, logistica e portualità nel Mezzogiorno significa non solo fare un passo importante verso la riduzione del gap che lo separa dalle altre

Nuovo partner internazionale per il porto di Trieste

Il Gruppo British American Tobacco, che ha stabilimenti in 43 paesi del mondo, si insedia nell'area dell'interporto, a Bagnoli della Rosandra, con un investimento di 500 milioni di euro e la previsione di offrire 2.600 posti di lavoro.

Lo scalo giuliano ha un nuovo partner internazionale e si conferma una realtà portuale e logistica sempre più attrattiva per gli investitori esteri. Nella nuova zona franca di Bagnoli della Rosandra è nata una nuova collaborazione pluriennale tra l'interporto di Trieste, l'Autorità portuale e la società British American Tobacco-BAT. Quest'ultima, infatti, ha annunciato alla presenza dei ministri Patuanelli e Giorgetti, del governatore della Regione Friuli Venezia Giulia Massimiliano

zione per il mercato italiano e l'esportazione globale e la digital boutique di BAT: un laboratorio di innovazione dedicato alla ricerca, allo sviluppo e alla produzione di linee di prodotto a rischio potenzialmente ridotto come le sigarette elettroniche e i prodotti medicinali per la terapia sostitutiva della nicotina. La collaborazione prevede il coinvolgimento dell'interporto di Trieste sia per la costruzione delle nuove strutture sia per la gestione dei servizi di logistica inbound e outbound dell'intero

ti dell'area sud Europa. Con questa iniziativa a Trieste, l'Italia diventerà l'hub centrale e motore della trasformazione dell'intera azienda. Non è un caso che Trieste, centro di eccellenza riconosciuto a livello mondiale nella scienza, con 30 centri di ricerca attivi e città con il più alto numero di ricercatori in Europa, sia stata scelta come sede dell'impianto. Le collaborazioni che si possono creare in un contesto così stimolante e all'avanguardia sono fondamentali per creare sinergie che

Immagini del porto di Trieste



Fedriga e di altre autorità, l'apertura a Trieste del centro di innovazione e sostenibilità di livello mondiale "A Better Tomorrow Innovation Hub" con un investimento di 500 milioni di euro e oltre 2.600 posti di lavoro. Su un'area di 20 mila mq a Bagnoli della Rosandra, di pertinenza dell'interporto di Trieste, in regime di punto franco, nascerà l'hub che ospiterà uno stabilimento di produ-

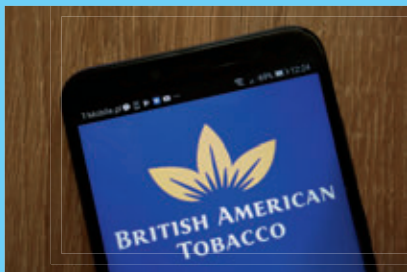
complesso. I lavori per la costruzione dell'impianto inizieranno a breve: il primo modulo sarà completato e attivato nel 2022, il secondo nei successivi due anni.

Il nostro paese ha già da molti anni un ruolo fondamentale nello sviluppo del business di BAT. Infatti, è dall'Italia che vengono coordinati 18 dei merca-

possono rappresentare un'opportunità di sviluppo dell'economia locale e nazionale. "Annunciare l'apertura di 'A Better Tomorrow Innovation Hub' per me è un motivo di vero orgoglio e il fatto che il nostro paese sia stato scelto come sede del progetto mi riempie ancora di più di orgoglio", ha dichiarato Roberta Palazzetti, presidente e amministratore delegato di BAT Italia e

LA SOCIETÀ BAT ITALIA

BAT Italia è parte del Gruppo British American Tobacco, fondato nel 1902, con sede a Londra. Leader mondiale nei beni di largo consumo con un portafoglio prodotti multi-category, l'azienda impiega oggi oltre 50 mila persone, opera in più di 180 mercati e ha stabilimenti in 43 paesi in tutto il mondo. BAT, nominata per il 19° anno consecutivo Sustainability Leader e unica azienda del suo settore a essere inserita nel prestigioso Dow Jones Sustainability World Index, è impegnata nella realizzazione di un futuro migliore, "A Better Tomorrow", riducendo il suo impatto ambientale e quello della propria attività sulla salute, offrendo ai propri consumatori, fumatori adulti, il più ampio portafoglio di prodotti alternativi a potenziale rischio ridotto a base di nicotina. In questo quadro, BAT ha inoltre stabilito ambiziosi obiettivi nell'ambito ESG (Environment, Society, Governance), come il raggiungimento della carbon neutrality entro il 2030 (entro il 2050 su tutta la sua filiera), l'eliminazione della plastica monouso non necessaria e l'utilizzo esclusivo di imballaggi in plastica riciclabile, riutilizzabile o



compostabile entro il 2025. La società farà attenzione alla sostenibilità anche nella realizzazione dell'edificio che ha in programma di costruire: in particolare riguardo all'efficienza energetica, all'utilizzo di fonti rinnovabili, attraverso anche l'uso di un impianto fotovoltaico, e alla tutela dell'ambiente. Con circa 400 dipendenti, oggi BAT Italia è alla guida del cluster SEA-Southern Europe Area che include, oltre al nostro paese, anche Cipro, Grecia, Israele, Malta, Portogallo, Spagna, Isole Canarie, Andorra e Gibilterra, Croazia, Serbia, Bosnia ed Erzegovina, Slovenia, Macedonia.

area director per il sud Europa, che ha aggiunto: "L'importante investimento che dedicheremo all'Italia è una conferma del nostro impegno nel tessuto sociale e produttivo del territorio, che già si concretizza in investimenti per il settore agricolo, nella realizzazione di progetti tecnologici e sostenibili, nel sostegno alle attività di contrasto al commercio illegale e con il contributo alle entrate annuali dello Stato (oltre tre miliardi di euro di accise e Iva su base annua negli ultimi anni). Con questa iniziativa vogliamo assumere un ruolo più attivo nella trasformazione del settore del tabacco a livello mondiale, attraverso lo sviluppo di prodotti e anche progetti sempre più innovativi e orientati a un reale cambiamento in termini di sostenibilità e salute. L'Innovation hub costituisce un punto di incontro dei nostri valori, tutti finalizzati alla costruzione di A Better Tomorrow".

Va rilevato che questo nuovo inse-

diamento è un tassello fondamentale del più ampio progetto di sviluppo, iniziato nel 2017 dall'interporto di Trieste, con l'acquisizione dell'area di Bagnoli della Rosandra, e finalizzato all'ammodernamento e ampliamento delle proprie infrastrutture logistiche a supporto dell'incremento dei traffici e dell'intermodalità del sistema regionale. Nell'arco temporale 2018-2021, l'interporto ha già investito oltre 30 milioni di euro nella riqualificazione dell'area di Bagnoli e nello sviluppo della sede di Ferneti, con il sostegno dei principali soci industriali e finanziari (Autorità portuale, Friulia Finanziaria Regionale, camera di commercio della Venezia Giulia e la tedesca Duisburger Hafen). Su questo punto il presidente dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino ha dichiarato: "L'investimento di BAT è strategico per Trieste e l'intera regione perché porta valore, occupazione, traffici marittimo-portuali e soprattutto si inserisce in un'evoluzione complessiva

di riconfigurazione delle supply chain all'interno di una globalizzazione sempre più regionalizzata. Premia anche il lavoro di questi anni in cui l'Autorità portuale ha costruito un territorio integrato dal punto di vista logistico, industriale e di utilizzo del Porto Franco. Ed è in quest'ottica che l'operazione è importantissima: si tratta del primo vero insediamento industriale in Porto Franco negli ultimi trent'anni. Siamo di fronte a un evento eccezionale che accogliamo con entusiasmo". Sulla stessa linea anche Paolo Privileggio, presidente e amministratore delegato dell'interporto di Trieste: "Questa operazione conferma il ruolo di cerniera dell'interporto di Trieste quale driver di crescita del nostro territorio. Oggi inizia un percorso con BAT e auspichiamo sia solo l'inizio. Sono già state individuate tra le due società possibili aree di futuro sviluppo che potrebbero sfociare in nuove iniziative e sulle quali cominceremo a lavorare a breve". ■

La digitalizzazione è vitale se si traduce in “una rete”

Laura Castellani, dell'Agenzia delle dogane, sottolinea l'importanza che hanno la connessione e la collaborazione di tutti gli attori coinvolti nei vari processi per aumentare l'efficienza e la velocità delle procedure.

Laura Castellani, direttore centrale Organizzazione e Digital Transformation dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, è intervenuta nel corso delle giornate genovesi dedicate a Port Shipping Tech. “Si parla oggi a ogni piè sospinto di digitalizzazione - ha sostenuto la Castellani -, ma la questione, che è di grande rilevanza, va vista in maniera molto più complessa. Ad esempio, parlare di una digitalizzazione che non comporti sia una forte connessione sia una convinta collaborazione fra tutti gli attori interessati non ha molto senso”. Un esempio su questo fronte è facilmente riscontrabile nella “storia” dello Sportello unico doganale, che, istituito per legge nel dicembre 2003 e poi “attivato” con decreto del presidente del consiglio nel novembre 2010, ha sempre trovato grandi difficoltà a diventare realmente operativo, proprio per una mancanza di collaborazione fra i vari enti che avrebbero dovuto dar vita a tale strumento. “E' mancata in questo caso un'interoperabilità fra i vari attori, anche per fenomeni di 'gelosia' e del prevalere di alcuni interessi. Se manca una reale volontà di collaborare, tutto resta difficile”, ha sottolineato la Castellani, che poi ha illustrato quanto oggi sta facendo l'Agenzia delle dogane, che è stata recentemente premiata per i suoi progressi nella digitalizzazione nell'ambito della pubblica amministrazione: “Il primo nostro impegno è quello di essere, oltre che efficienti e molto 'dentro' la realtà, anche 'facilitatori' nell'impegno

delle aziende a risolvere le problematiche doganali. Lo facciamo, tornando a quanto dicevo prima sulla collaborazione, sviluppando la rete di connessione con gli operatori, requisito indispensabile per essere tutti più competitivi”. Parlando in particolare su quanto l'Agenzia sta facendo nel contesto della portualità, la Castellani ha sottolineato: “Lavoriamo sul 'Port tracking' che è lo strumento per digitalizzare e tracciare tutto il percorso procedurale e fisico della merce dal momento in cui parte sino al punto di arrivo o di imbarco. Ciò avviene attraverso la piattaforma telematica Port Community System che permette l'interscambio di dati tra la vasta molteplicità di soggetti che operano nel porto, vettori marittimi, terminalisti, spedizionieri, dogana, enti di controllo pubblico, Autorità portuale. E' uno strumento che permette di velocizzare il traffico portuale e tutte le operazioni connesse. Altro strumento importante è lo 'Smart Terminal', che è un'evoluzione dello sdoganamento a mare. Grazie a questa procedura è possibile anticipare, non appena, ad esempio, si sa che una nave ha oltrepassato il canale di Suez, la presentazione del manifesto delle merci in arrivo per la



“Nei porti italiani oggi stiamo lavorando anche in termini tecnologici per semplificare le procedure e ridurre i tempi”, sottolinea Laura Castellani, Agenzia delle dogane

convalida, consentendo così ai soggetti AEO di dichiarare le merci prima del loro arrivo in porto. Un altro elemento che rende più efficiente e rapida la filiera logistica. Sul fronte ferroviario stiamo lavorando con il porto di La Spezia sull'attuazione del progetto europeo 'In Rail' che permette l'interoperabilità del traffico su rotaia con tutte le procedure trasferite sul digitale. Ha richiesto una reingegnerizzazione tecnologica complicata, ma stiamo andando avanti con tutte le procedure messe in linea nel codice doganale. Stiamo consolidando anche i 'Fast Corridor' che permettono di ridurre lo sdoganamento in porto, spostandolo sul luogo di arrivo terrestre delle merci, grazie all'impiego di nuove tecnologie e al tracciamento, e al 'controllo', elettronico del trasporto fino alla sua destinazione finale”. Tutto ciò sottolinea come passi in avanti sul piano della digitalizzazione e dell'efficienza siano possibili anche a livello delle pratiche doganali, ma sempre grazie a una convinta partecipazione di tutti gli attori coinvolti. ■

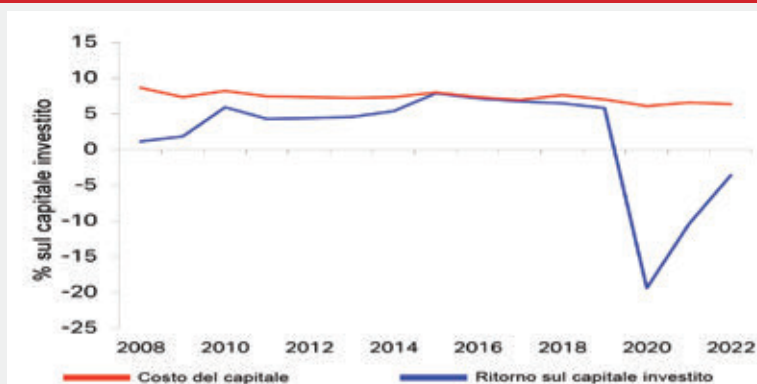
La domanda sta crescendo a livello internazionale

L'offerta di capacità è in flessione rispetto al 2019, per il calo dei voli passeggeri. In miglioramento i dati economici delle compagnie. In Italia, servono rapidi interventi per adeguare, finalmente, il settore.

di **Carlo Sestieri**

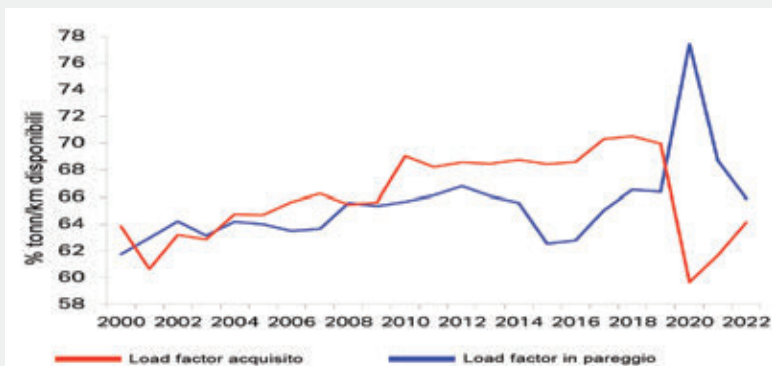
Dai dati pubblicati dal Centro studi della Fedespediti, nei primi otto mesi del 2021, l'Italia ha registrato un aumento del traffico cargo aereo del 34,8%, passando dalle 519 mila tonnellate del 2020 alle 700 mila di quest'anno. Un dato positivo, anche se inferiore alle 713 mila tonnellate raggiunte nello stesso periodo del 2019. I livelli del 2019 sono stati invece superati dall'aeroporto Milano Malpensa che ha segnato una crescita del 56,9% sul 2020, raggiungendo le 482 mila tonnellate. Lo scalo milanese supera così non solo i dati dell'anno precedente, ma anche quelli del 2019, quando si era attestato su 359 mila tonnellate. La dimostrazione che Malpensa sta sempre più concentrando il traffico merci italiano per via aerea (il secondo nostro scalo per importanza, l'aeroporto di Roma Fiumicino, nei primi otto mesi di quest'anno, pur crescendo rispetto al 2020, si è fermato a poco più di 65 mila tonnellate). Quindi, il nostro traffico aereo è in crescita, nonostante le vicende della compagnia di bandiera che certo non hanno aiutato il settore. Tanto, però, resta da fare, considerando anche che il nostro export è fortemente agganciato a prodotti di lusso, e perciò "candidato" a essere trasportato per via aerea, specialmente nei paesi extra Unione europea. Che il nostro settore cargo aereo sia arretrato è dimostrato da pochi dati, messi in luce già dallo studio Anama presentato due anni fa: tre aeroporti europei, Parigi Charles de Gaulle, Francoforte e Amsterdam Schiphol, assorbono da soli il 55% del traffico merci

Compagnie aeree: il ritorno sul capitale investito Fonte: IATA



Load Factor Fonte: IATA

(rapporto tra la capacità e il grado di riempimento dell'aereo: il pareggio e i dati acquisiti)



aereo europeo, mentre Malpensa e Fiumicino arrivano al 7% (è da tener conto che una quota di quel 55% è rappresentato da merci italiane ... "aviocamionate" all'este-

ro) e le dimensioni degli impianti dedicati alle merci coprono nell'aeroporto parigino 710 mila metri quadrati e in quello tedesco 520 mila, contro i 70 mila dell'aero-



A livello globale, si prevede che le vendite di beni di consumo al dettaglio di fine anno, possano far crescere la quantità di merci aviotrasportate

porto milanese e i 25 mila di Fiumicino. Adeguare alle nuove esigenze logistiche, in primo luogo l'aeroporto di Malpensa, è una necessità non rinviabile, mentre invece il piano dell'allargamento della Cargo City è ancora in discussione, anche nelle sue dimensioni, data la forte opposizione degli enti locali, e il piano di adeguamento delle vie di accesso, che doveva essere presentato il 20 settembre alla Regione Lombardia dalla Sea e dall'Anas, non è ancora pronto. La speranza è che almeno sul fronte della digitalizzazione delle procedure, comprese quelle doganali e dei controlli, si proceda velocemente anche perché l'intervento è specificamente previsto da un investimento del Pnrr.

Un recupero del trasporto aereo, dopo la profonda crisi dell'anno scorso, è anche previsto per il 2021 e il 2022 a livello globale. Infatti, il 4 ottobre, a Boston, Massachusetts, Stati Uniti, l'Associazione internazionale del trasporto aereo-lata ha presentato il rapporto semestrale sull'andamento del settore, mettendo in luce alcuni elementi "chiave": le compagnie aeree stanno gradualmente recuperando dalla crisi causata dal Covid-19, ma i ricavi per passeggero/chilometro sono stimati per il 2021 solo al 40% dei livelli pre-crisi; il cargo aereo sta recuperando ed è atteso un suo forte sviluppo per il 2022, anche con il supporto di una crescita del commercio mondiale; le campagne vaccinali

potrebbero permettere a diversi governi di allentare le restrizioni facendo crescere i viaggi nel 2022 al 61% del 2019; le perdite del settore sono previste a 52 miliardi di dollari per quest'anno e a 12 miliardi nel 2022, mentre i costi, rispetto al 2019, dovrebbero essere abbassati del 31%.

La lata ha anche resi noti i dati dell'andamento del cargo aereo relativi ad agosto scorso, sottolineando che la domanda sta continuando la sua forte crescita, mentre la capacità disponibile, anche per il calo dei voli passeggeri, che usualmente integrano i trasporti all cargo, è spesso insufficiente. In particolare, la domanda globale, misurata in tonnellate/chilometro è aumentata del 7,7% rispetto ad agosto 2019 e a livello internazionale la crescita è stata dell'8,6%. Il ritmo di aumento è leggermente più lento rispetto a luglio, che ha visto la domanda in crescita dell'8,8%, sempre sullo stesso mese del 2019. Sul fronte della capacità offerta dalle compagnie aeree nell'agosto scorso è diminuita, su agosto 2019, del 12,2% e del 13,2% per le operazioni internazionali. Secondo le previsioni, la domanda di trasporto aereo per le merci dovrebbe salire nell'ultimo trimestre sia per la richiesta in aumento da parte della produzione manifatturiera sia perché il rapporto scorte/vendite rimane basso in vista della stagione di punta delle vendite al dettaglio di fine anno. Ciò è positivo per le merci aviotrasportate, tuttavia ulteriori vincoli di capacità mettono a rischio questa situazione: "La domanda di merci aviotrasportate ha avuto un altro mese forte ad agosto, in aumento del 7,7% rispetto ai livelli pre-Covid. Molti degli indicatori economici indicano una forte stagione di punta di fine anno. Con i viaggi internazionali an-

cora gravemente depressi, ci sono meno aerei passeggeri che offrono una grande capacità di carico. E i colli di bottiglia della catena di approvvigionamento potrebbero intensificarsi man mano che le aziende continuano ad aumentare la produzione", ha affermato, a Boston, Willie Walsh, direttore generale della lata.

In particolare, la lata ha sottolineato le performance globali per lo scorso mese di agosto delle compagnie aeree nel settore cargo. I vettori europei hanno visto un aumento del 6% dei volumi di merci internazionali rispetto allo stesso mese del 2019. L'attività manifatturiera, gli ordini e i lunghi tempi di consegna dei fornitori rimangono favorevoli alla domanda di merci aviotrasportate. La capacità internazionale è diminuita del 13,6%. I vettori nordamericani hanno registrato un aumento del 18% dei volumi di merci internazionali rispetto all'agosto 2019. Nuovi ordini di esportazione e richiesta di tempi di spedizione più rapidi sono stati alla base delle prestazioni nordamericane. Il rischio di ribasso derivante dai vincoli di capacità è elevato; la capacità di carico internazionale rimane limitata e molti dei principali hub del trasporto aereo stanno segnalando una grave congestione, tra cui Los Angeles e Chicago. La capacità internazionale è diminuita del 6,6%. Le compagnie aeree dell'Asia-Pacifico, infine, hanno visto i loro volumi di trasporto aereo internazionale aumentare del 3,0% rispetto allo stesso mese del 2019. Si è trattato, però, di un rallentamento della domanda rispetto all'espansione del 4,4% del mese precedente. La domanda è influenzata da un rallentamento della dinamica di crescita degli indicatori chiave di attività in Asia e dalle catene di approvvigionamento congestionate, in particolare sulle rotte interne all'Asia e Europa-Asia. La capacità internazionale è significativamente limitata nella regione, in calo del 21,7% rispetto ad agosto 2019, anche per il calo del traffico aereo passeggeri. ■

Un settore sempre attivo

Secondo World Capital, il mercato è stato molto vivace, anche nel primo semestre dell'anno in corso, spinto dalle nuove esigenze degli operatori.

Un comparto resiliente e dinamico che mostra segni di crescita nelle principali aree prime come Milano, Roma, Firenze e Bologna. Questo lo scenario del mercato immobiliare logistico italiano che emerge dalla nuova edizione del Borsino Immobiliare della Logistica-2021 H1, realizzato da World Capital in collaborazione con Nomisma. Dando uno sguardo generale, dai dati si evince che il settore immobiliare logistico in Italia ha continuato a godere ottima salute anche nel primo semestre 2021: con un'elevata percentuale di trattative chiuse entro 12 mesi (il 92%) e tassi di sconto tra lo 0% e il 20%, indice di un comparto molto attivo che lascia poco spazio alle



Gli operatori logistici si stanno sempre più orientando su immobili logistici nuovi e sostenibili, anche se con costi superiori



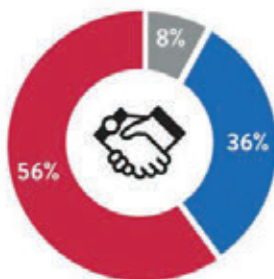
negoiazioni, ma che vede i player della logistica sempre alla ricerca di nuove opportunità di mercato. Per quanto riguarda i tagli, invece, gli spazi maggior-

mente desiderati dagli operatori logistici sono le superfici comprese tra 5 mila e i 15 mila mq, in netto incremento rispetto all'anno precedente (più 12%).

Caratteristiche del mercato

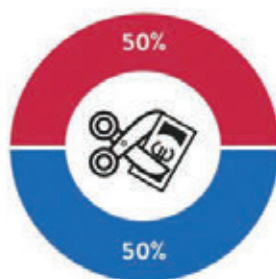
Fonte: World Capital

Durata Media delle Trattative Concluse



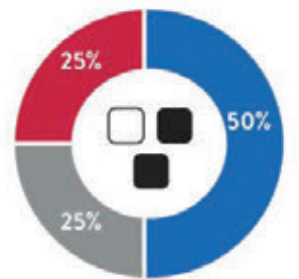
■ Da 0 a 8 mesi ■ Da 8 a 12 mesi ■ Oltre i 12 mesi

Tasso di Sconto



■ Meno del 10% ■ Dal 10% al 20%

Tagli Principali Richiesti dagli Operatori



■ < 5.000 mq ■ 5.000 mq - 15.000 mq ■ > 15.000 mq

GUIDA LA LOMBARDIA

“Il mercato immobiliare logistico si attesta in ottima salute ed è un’asset class di grande appeal per gli operatori, anche da parte degli investitori - dichiara Andrea Faini, Ceo di World Capital (nella foto) - Tra le location prime più corteggiate dal mercato troviamo sicuramente la Lombardia, nello specifico le province di Milano e di Bergamo, che si conferma una location strategica per la logistica, soprattutto grazie ai suoi molteplici collegamenti di varia natura: stradali, ferroviari, aeroportuali, oltre che per la presenza di importanti cluster logistici”.



La survey di Nomisma

Fonte: World Capital



Valori immobiliari: cresce la locazione del nuovo. Spostandoci sui canoni di locazione, rilevati dal dipartimento di Ricerca di World Capital, a registrare un trend in positivo sono i valori massimi della nuova costruzione, in location prime come, per esempio, Milano con 61 euro/mq/anno, Genova con 67 euro/mq/anno al nord, Firenze con 71 euro/mq/anno e Roma con 63 euro/mq/anno al centro e Napoli con 57 euro/mq/anno nel Mezzogiorno. Per quanto riguarda i rendimenti netti, nel nord Italia, la città di Torino riporta i valori più alti (5,5-5,9%), seguono poi Genova, Bologna, Verona e Milano (4,9-5,4%). Spostandoci verso il centro Italia, Roma registra rendimenti netti che oscillano tra il 4,8 e il 5,7%, mentre il sud Italia risulta ancora una location poco attrattiva per l'investitore internazionale, con città come Catania

che registra rendimenti molto elevati (6,2-6,7%).

Le location più di appeal per la logistica. Anche in questa edizione del Borsino è presente il consueto set dati a cura di Nomisma, con un'analisi della composizione per attività economica, per classe di addetti e per anzianità aziendale di 31 province italiane, che caratterizzano l'immobiliare logistico. Tra le prime location Milano, Roma, Napoli, Torino e Bari si attestano come le top cinque province per ampiezza del settore, espressa come presenza di unità locali attive. Tra le aziende contemplate nel cluster a incidere maggiormente sulla dimensione del settore sono quelle afferenti al trasporto di merci su strada e i servizi di trasloco e le attività di supporto al trasporto. Le prime cinque secondary location per dimensione del settore sono invece le

province di Verona, Bologna, Padova, Bergamo, Caserta.

Il Borsino si chiude con i risultati di un'interessante survey condotta su un campione significativo di importanti player del settore, dalla quale si evince che a fronte dell'impatto dell'eCommerce la filiera tenderà a utilizzare immobili sempre più sostenibili e tecnologicamente avanzati. Infatti, dall'analisi è emerso che il 66,7% degli intervistati preferirebbe optare per un immobile logistico nuovo e sostenibile ad alto costo, piuttosto che orientarsi su un immobile datato a fronte di un prezzo più contenuto. Non solo, gli operatori logistici sono propensi a investire in una logistica più sostenibile e automatizzata anche nel breve-medio periodo, solo il 47,6% di loro risulta al passo con le tematiche ambientali, segnale che c'è ancora molto margine su cui lavorare. ■

La logistica sulla via dell'idrogeno

Un incontro a Bologna tra ricercatori, esperti e operatori, organizzato dal Freight Leaders Council, ha fatto il punto sulle prospettive e sulle potenzialità di questa fonte di energia alternativa per la logistica.

di **Luisa Giorgi**

Sarà l'idrogeno a contribuire in modo sostanziale alla decarbonizzazione del trasporto e della logistica? L'obiettivo della totale eliminazione dei gas serra, fissato dall'Unione europea entro l'anno 2050, sembra un obiettivo lontano ma non per questo facile da raggiungere. Tra le diverse fonti di energia ecologiche per i mezzi di trasporto, l'idrogeno sembra a tutti gli effetti una via promettente. Per fotografare lo stato dell'arte dell'idrogeno come combustibile per l'autotrasporto, il Freight Leaders Council ha organizzato, presso la Fiera di Bologna, nell'ambito dell'Hydrogen Energy Summit&Expo, un incontro di approfondimento, un confronto tra vari attori della catena logistica e della produzione di energia, dal titolo "La logistica sulla via dell'idrogeno". Presenti a dibattere l'argomento il Cnr per il mondo della ricerca; Biomet come produttore di combustibili alternativi alla benzina e al gasolio; Scania come costruttore di veicoli pesanti; Fercam e Gruppo Smet, due grandi operatori logistici; Poste Italiane, un player a tutto campo; Malpensa Intermodale e Interporto di Bologna, due nodi infrastrutturali logistici.

"La logistica sulla via dell'idrogeno ha voluto fare il punto sulle potenzialità, i vantaggi e gli eventuali punti deboli dell'impiego dell'idrogeno, che potrebbe ridurre e annullare l'impatto del trasporto sull'ambiente", ha dichiarato Massimo Marciani, presidente del Freight Leaders Council. "La posizione del Freight, come sempre, è indi-



L'Unione europea nei prossimi sei anni sosterrà la transizione verde con la creazione di hydrogen valleys entro il 2024 e con ingenti investimenti dal 2025 al 2030

pendente, neutrale rispetto alle varie tecnologie che si prefiggono l'abbattimento del gas serra, alla ricerca della soluzione migliore per i diversi contesti operativi". Il bilancio a lungo termine dell'Unione europea nei prossimi sei anni sosterrà la transizione verde con la creazione di hydrogen valleys entro il 2024 e con ingenti investimenti dal 2025 al 2030. Da 24 a 42 miliardi di euro per la realizzazione degli elettrolizzatori, che separano l'idrogeno dall'ossigeno; da 220 a 340 miliardi per connettere la produzione di Renewable Energy Sources; da 160 a 200 miliardi per gli utilizzi nei settori applicativi. Dati sottolineati da Giuseppe Napoli, esperto dell'Istituto di tecnologie avanzate per energia, fondato nel 1980 dal Cnr, con sede a Messina. "L'idrogeno può svolgere un ruolo determinante nel futuro dei trasporti su strada

e nella qualità dell'aria in ambiente urbano: i veicoli elettrici a fuel cell sono a zero emissioni e non emettono né CO2 né altri inquinanti dannosi per la salute umana (NO2, polveri sottili)".

L'idrogeno verde si può produrre in casa, con un grande vantaggio per l'economia del paese, non è necessario importarlo dall'estero come si fa per altre fonti energetiche. "Per questo riteniamo necessario che il governo italiano approfondisca l'argomento, anche proponendo un 'decreto idrogeno', che faciliti l'introduzione di questa fonte alternativa di energia", ha dichiarato Romolo Ferorelli, consigliere di amministrazione di Biomet. "Biomet sta costruendo tre cantieri e ha fatto partire una start up che investe a sua volta nelle start up che lavorano lungo la filiera dell'idrogeno. Vogliamo ricordare >

che metano, biometano e idrogeno non sono pericolosi e fanno bene al paese". Gli interporti e gli scali merci aeroportuali, nodi di scambio tra le modalità del trasporto, potrebbero essere i luoghi dove i mezzi a idrogeno potrebbero trovare impiego e rifornimento. "Malpensa Intermodale è un punto di aggregazione del trasporto, dove si possono generare economie di scala e una serie di vantaggi, anche per l'ambiente. Valutiamo tutti gli scenari, anche quello dell'introduzione dell'idrogeno, e puntiamo ad accordi con grandi flotte", ha detto Umberto Ruggerone, amministra-

no fluttuare i prezzi e permetterebbe di risparmiare sulla bolletta energetica che l'Italia paga ai fornitori esteri".

All'incontro organizzato dal Freight Leaders Council, non sono mancati i punti di vista di chi produce veicoli industriali e quelli di chi fornisce servizi di trasporto e logistica. Paolo Carri, Head of Sustainable Solutions, Scania Italia ha confermato che "Scania rimane aperta a tutte le tecnologie, motori e carburanti che rappresentino un vantaggio in termini di rispetto dell'ambiente. Per il segmento dei veicoli pesanti rite-

lanciato un progetto pilota, un prototipo di veicolo da distribuzione urbana che monta in parallelo una power-train elettrica e un sistema fuel-cell a idrogeno". Posizione di apertura degli operatori logistici verso l'idrogeno, per abbattere l'inquinamento ma anche per sganciarsi dalle fluttuazioni di prezzo di altri carburanti. "Abbiamo scelto la strada dei mezzi stradali a Lng ma oggi subiamo il forte aumento dei prezzi di questo carburante, speriamo temporaneo, dovuto a fattori esterni e in gran parte speculativi. La possibilità di autoprodurre l'idrogeno lo rende molto

interessante, anche perché sganciato da fluttuazioni speculative del prezzo", così Domenico De Rosa, amministratore delegato del gruppo Smet. Per chi mette su strada tanti tipi di veicoli diversi, esplorare diverse alternative ecologiche, idrogeno incluso, è una necessità. "La sostenibilità è la nostra stella polare, abbiamo l'obiettivo di diventare carbon neutral nel 2030", ha dichiarato Massimiliano De Masi, responsabile Innovazione di Poste italiane. "Già nel 2022 la CO2 emessa durante le nostre attività si ridurrà

del 40%. L'idrogeno fa sicuramente parte delle soluzioni per raggiungere la decarbonizzazione del trasporto. Siamo interessati a trovare partner per impiegare questa fonte energetica, ma si deve poter contare su una infrastruttura di produzione e ricarica che sia diffusa sul territorio". Marciari, concludendo l'incontro, ha sottolineato "che il confronto tra operatori ed esperti del settore impegnati nei diversi momenti della filiera si è confermato, una volta di più, l'approccio ideale per portare avanti il dibattito su un tema fondamentale, la sostenibilità ambientale della logistica e del trasporto, un settore che svolge il fondamentale ruolo di 'ruota' dell'industria". ■



Il vantaggio dell'idrogeno è che non si deve importare dall'estero come si deve fare per altre fonti energetiche e, quindi, permetterebbe all'Italia di ridurre la bolletta energetica

tore unico di Malpensa intermodale e presidente di Assologistica. Che l'idrogeno si possa produrre autonomamente, da fonti rinnovabili, è un punto decisamente a favore di questa tecnologia. "Per l'introduzione dell'idrogeno nel settore dei trasporti ci sono finanziamenti a disposizione", ha ricordato Marco Spinedi, presidente dell'interporto di Bologna. "Inoltre la possibilità di autoprodurre l'idrogeno, ad esempio dall'acqua, anche quella reflua dalle lavorazioni industriali, sgancerebbe parte dell'approvvigionamento dalle logiche finanziarie internazionali che fan-

niamo che la via dell'idrogeno rimanga al momento in una fase sperimentale, anche se a pieno diritto nelle possibili risposte tecnologiche alla domanda di elettrificazione del trasporto". Chiara anche la posizione degli operatori logistici presenti all'incontro di Bologna. "Per Fercam l'idrogeno è la soluzione futura per fare distribuzione a medio e lungo raggio a zero emissioni", afferma Dino Menichetti, Regional Manager di Fercam Logistics&Transport. "Con il Cnr stiamo studiando dei prototipi a idrogeno, per comprenderne l'efficienza operativa e i costi. A Roma abbiamo

Il ruolo sempre più centrale della trasformazione digitale

“L’accelerazione delle iniziative digitali offre alle aziende logistiche una reale governance, con la possibilità di mettere in moto processi di crescente efficienza a 360 gradi”, sottolinea Marco Cavallini, fondatore di YouCo.

di **Chiara Dovere**



MARCO CAVALLINI

L'emergenza pandemica ha evidenziato il ruolo cruciale ricoperto dalla logistica che, anche in contesti particolarmente complessi come quelli determinati dal Covid-19, deve essere in grado di garantire costantemente la massima efficienza per assicurare lo svolgimento fluido dei servizi, a partire dall'organizzazione dei magazzini e delle altre facility del mondo logistico. Proprio in questo scenario mutevole si inserisce l'apporto determinante offerto dalla digital transformation che, come evidenziato di recente nel rapporto Gartner, ha conosciuto una crescita decisiva nel supportare le nuove sfide della supply chain: “L’accelerazione delle iniziative digitali su scala globale sarà una conseguenza della crisi Covid-19. Per l’87% dei consigli di amministrazione

la tecnologia ha il potere di trasformare il business; il 67% aumenterà i budget IT. Intelligenza artificiale e Analytics faranno da game-changer”. Le tecnologie emergenti come blockchain, AI, IoT e l’automazione industriale 4.0 stanno ridefinendo il volto della logistica, con l’obiettivo di sostenere in modo sempre più efficiente la gestione dei flussi e l’ottimizzazione dei processi. Con il Ceo e fondatore di YouCo, Mobility Solution Provider italiano, Marco Cavallini, abbiamo analizzato come la digital transformation abbia un ruolo sempre più centrale.

QUAL È IL RUOLO DELLA DIGITAL TRANSFORMATION NEL SODDISFARE LE NUOVE ESIGENZE DEL COMPARTO LOGISTICO?

■ Nell’ultimo anno e mezzo, il settore della logistica, che di per sé aveva già dovuto far fronte a esigenze e flussi sempre più impegnativi e a ritmi sempre più serrati, con la pandemia ha dovuto trovare nuove risposte per risolvere alcune problematiche legate all’organizzazione dei processi. Le aziende che distribuiscono merci e che quindi hanno la necessità di organizzare il magazzino, stoccare le merci e stabilire liste di spedizione, sottovalutano spesso il ruolo critico ricoperto dalla logistica per il proprio business e il periodo storico che stiamo vivendo l’ha sottolineato in maniera significativa. In questo senso, l’automazione in-



dustriale 4.0 e la digital transformation offrono un enorme contributo perché consentono di ottimizzare l’efficienza di tutti i processi che sottendono alla logistica: dalla definizione delle liste di carico all’ottimizzazione del trasporto fino allo stoccaggio ottimale delle merci, solo per citarne alcune, su un piano tridimensionale di operatività. La digital transformation offre alle aziende una reale governance, cioè un controllo continuo di quanto accade con la possibilità di avvalersi di un processo di crescente efficienza a 360° operante in uno scenario multilivello di stoccaggio e di trasporto delle merci. La digitalizzazione dei processi offre inoltre la possibilità di raccogliere una serie potenzialmente infinita di informazioni che rappresentano un patrimonio strategico per migliorare la gestione del business.

QUAL È IL VALORE AGGIUNTO OFFERTO DA YOUCO AL SETTORE LOGISTICO?

■ YouCo è da sempre orientata a risolvere le tematiche legate alla mobilità, in particolare quelle della field force management, cioè la gestione efficiente del personale. Bisogna considerare che uno degli aspetti che ha maggiormente frenato l’adozione della digital transformation in ambito logistico è



stata la complessità, cioè le variabili che devono essere prese in considerazione per digitalizzare un processo di questo tipo. L'approccio canonico per la realizzazione di un supporto informatico in grado di automatizzare i processi richiede la presenza presso il cliente, quindi una fase di sperimentazione e di collaudo piuttosto lunga che richiede investimenti significativi. Un aspetto che per molte aziende rappresenta una barriera all'accesso, perché spesso si tratta di investimenti non giustificati dalla dimensione stessa dell'azienda o dalla percezione che si ha dell'importanza di questa area per il business. Per rispondere a queste esigenze, You-

CHI È YOUCO

YouCo-Your Company for Innovation è un Mobility Solution Provider con presenza internazionale, con la missione di accompagnare le aziende nel processo di digital transformation. Con i suoi più di 80 dipendenti e collaboratori in Italia, assicura un servizio di qualità e continuativo nel tempo per i propri clienti. Le sedi sono divise tra Italia e America: si trova a Milano, Roma, Rovigo e a Miami. YouCo, inoltre, dispone di due laboratori di ricerca e sviluppo. Come Mobility Solution Provider, la missione di YouCo è quella di offrire alle aziende sistemi innovativi, realizzati a partire dalle loro esigenze e applicabili su ogni tipo di dispositivo.

Co si è dedicata con particolare attenzione al warehouse management attraverso lo sviluppo di YouWorkForce, una piattaforma pronta all'uso dotata di

una serie di funzionalità standardizzate per il settore logistico. Sviluppata con il preciso intento di supportare le aziende nella digitalizzazione dei processi con costi e tempistiche ragionevoli, questa soluzione è in grado di automatizzare i processi della logistica intervenendo in ambiti diversificati come ad esempio il tracking indoor della merce, cioè la possibilità di conoscere in qualsiasi momento la collocazione di un certo asset per garantirne un facile recupero, l'ottimizzazione dello stoccaggio attraverso gli algoritmi sviluppati in collaborazione con alcune università italiane, tra cui l'Università di Bologna, nonché la razionalizzazione dei percorsi all'interno del magazzino grazie all'app che invia informazioni in tempo reale sui task da svolgere, anche in ambienti multilivello. Il nostro reparto di sviluppo è in grado di offrire anche componenti IoT per monitorare il movimento dei carrelli, mappare la superficie del magazzino a più livelli, individuare il posizionamento delle merci, offrendo all'azienda il controllo continuo dei suoi processi. I dati raccolti possono essere elaborati per la valutazione dell'andamento delle attività, con la possibilità di effettuare un rework per migliorare ulteriormente i processi aziendali, aumentando i livelli di sicurezza grazie al man down e all'anticollisione. La soluzione YouCo è naturalmente in grado di interfacciarsi con i sistemi ERP per prelevare la lista degli ordini, comunicare le liste di carico, condividere le informazioni sulla merce movimentata consentendo

all'ERP e al gestionale del magazzino di alimentare i processi che sottendono alla supply chain.

LA VERIFICA DEL GREEN PASS IN AZIENDA, IN CHE MODO LA TECNOLOGIA YOU-CO PUÒ AIUTARE IL BUSINESS?

YouCo ha predisposto la piattaforma YouWorkForce per la verifica del Green pass, avvalendosi dell'open source dell'applicazione governativa C19 per offrire alle aziende un servizio che integri la prenotazione degli accessi in sede e, nel caso della logistica, anche la possibilità di memorizzare all'interno del database aziendale il possesso da parte del personale di un green pass valido. Si tratta in sostanza di un registro di verifica utile ad attestare che in una certa data il personale ha superato il controllo della certificazione e che offre al contempo la possibilità di esportarlo verso i sistemi di gestione delle presenze. Il fattore chiave è che questa tipologia di verifica viene eseguita in autolettura, per cui non è più necessario disporre di un punto fisso di controllo in azienda, ma in maniera autonoma è possibile leggere il green pass sul proprio device in molteplici versioni: pdf, screenshot del QR code o cartaceo. L'app consente inoltre di verificare il green pass di altri, una funzionalità utile per controllare l'accesso di visitatori e personale esterno in ottemperanza agli obblighi di legge previsti per le aziende e nel pieno rispetto della normativa della privacy. L'app registra infatti solo il nome dell'utente associato alla validità o meno del Green Pass, senza memorizzare i dati relativi alla tipologia e alla durata del certificato. Il nostro team offre alle aziende la possibilità di visionare il codice sorgente dell'app per valutarne il funzionamento, oltre alla possibilità di disporre di una soluzione costantemente aggiornata in relazione alle disposizioni governative. ■



BONUS PUBBLICITÀ AL 50% SULL'INTERO INVESTIMENTO DELL'ANNO 2021

La legge di bilancio per il 2021 ha confermato il **bonus pubblicità** a favore delle aziende che acquisteranno spazi pubblicitari su carta stampata e online.

L'incentivo fiscale prevede la possibilità di recuperare il 50% dell'investimento 2021 attraverso lo strumento del credito d'imposta.

La domanda andrà fatta attraverso i servizi della Agenzia delle Entrate, entro un limite massimo di 50 milioni di euro per ciascun anno.

EUROMERCI ED **EUROMERCI.IT** rientrano a pieno titolo tra i mezzi che vi consentono di beneficiare degli sgravi.

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

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



Assologistica

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

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

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

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

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

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

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



Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattare:

MILANO - Via Cornalia 19
Tel. 02/6691567 - e-mail: milano@assologistica.it

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

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