N° 10 OTTOBRE 2022 Euro 5.00

euromerci

IL MENSILE DELLA LOGISTICA

Aut. Trib. Roma n° 487 del 6.11.1993 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale -70% -DCB Milano

Expo Padova: la logistica e le tante, nuove sfide ineludibili

EDITORIALE
L'ECONOMIA FRENA: LA "CHANCE" DEL PNRR

NAVIGAZIONE INTERNA
MANTOVA CHIEDE MAGGIORE ATTENZIONE

NAPOLI SHIPPING WEEK
LA GEOPOLITICA SULLA VIA DELLA LOGISTICA

Linde Material Handling

Linde

FARÀ LA DIFFERENZA.

L'elettrico senza limiti.

È un Linde.

Il carrello elevatore giusto per affrontare ogni sfida. Ovunque.

Per saperne di più sui **NUOVI** carrelli elevatori elettrici Linde X20 - X35
visita **www.linde-mh.it/X20-35**

L'ECONOMIA FRENA: LA "CHANCE" DEL PNRR
Il Piano può ridare al paese competitività

IL FONDO MONETARIO INTERNAZIONALE, A META' OTTOBRE, HA TAGLIATO LE STIME SULLA CRESCITA DELL'ECONOMIA GLOBALE PER IL PROSSIMO ANNO. A QUESTO "TAGLIO" NON E' SFUGGITA L'ECONOMIA ITALIANA (COME, ANCOR PIU', QUELLA TEDESCA): INFATTI, IL NOSTRO PIL E' CONSIDERATO NEL 2023 IN DIMINUZIONE DELLO 0,2%, IN CONTROTENDENZA CON QUANTO SOSTENUTO DALLA NOTA DI AGGIORNAMENTO DEL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA DEL GOVERNO DRAGHI (APPROVATA NEL CONSIGLIO DEI MINISTRI DEL 28 SETTEMBRE) CHE PREVEDE PER L'ANNO PROSSIMO UNA MODERATA CRESCITA ALLO 0,6%. COMUNQUE QUELLO CHE PREOCCUPA E' L'IMMEDIATO: ANCHE IL GOVERNO DRAGHI HA PREVISTO, SEMPRE NELLA NOTA, UN "LEGGERO ARRETRAMENTO DEL PIL ITALIANO" SIA PER IL III SIA PER IL IV TRIMESTRE DI QUEST'ANNO. UN RISULTATO DOVUTO A "UNA CONTRAZIONE CONGIUNTURALE DELL'INDUSTRIA MANIFATTURIERA E DELLE COSTRUZIONI, SOLO PARZIALMENTE COMPENSATA DA UN INCREMENTO DEI SERVIZI". A CIO' SI AGGIUNGE UNA NEGATIVA PREVISIONE PER I PRIMI TRE MESI DEL 2023. CIO' SIGNIFICHEREBBE CHE, TECNICAMENTE, IL NOSTRO PAESE ENTREREBBE IN RECESSIONE, SEGNANDO TRE TRIMESTRI CONSECUTIVI IN FLESSIONE. ADESSO STA AL NUOVO GOVERNO INTERVENIRE: DOVRA' DEFINIRE GLI OBIETTIVI DI FINANZA PUBBLICA PER IL TRIENNIO 2023-25 E POI REDIGERE DEFINITIVAMENTE LA LEGGE DI BILANCIO. TUTTI, PURTROPPO, SAPPIAMO CHE IL NUOVO GOVERNO DOVRA' SUBITO FARE I CONTI CON LA CRESCITA DELL'INFLAZIONE, LA CRISI ENERGETICA E CON IL RALLENTAMENTO DELLA PRODUZIONE INDUSTRIALE. UN DATO POSITIVO E' CHE IL NUOVO ESECUTIVO AVRA' A DISPOSIZIONE QUASI 10 MILIARDI DI RISORSE CHE SONO IL RISULTATO DEL MIGLIORAMENTO DEI CONTI PUBBLICI. UN ALTRO ELEMENTO A FAVORE, CHE POTRA' GIOCARE UN RUOLO ESSENZIALE IN PRIMO LUOGO A PARTIRE DAI PRIMI MESI DEL 2023, SONO GLI INVESTIMENTI PREVISTI DAL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA. SARA' UNA CARTA MOLTO IMPORTANTE PER RILANCIARE SETTORI ESSENZIALI, COME QUELLO DELLE INFRASTRUTTURE MATERIALI E IMMATERIALI, DELLA RICERCA, DELL'ISTRUZIONE, DELLE ENERGIE ALTERNATIVE E ANCHE DELLA PORTUALITA' E DELLA LOGISTICA. UNA CHANCE CHE NON PUO' ANDARE PERDUTA. RECENTEMENTE IL GOVERNATORE DELLA BANCA D'ITALIA VISCO HA SOTTOLINEATO CHE IL PIANO "DELINEA UNA STRATEGIA CHE CONIUGA PROGRAMMI DI INVESTIMENTI PUBBLICI, DI INCENTIVI AGLI INVESTIMENTI PRIVATI E DI RIFORME, OFFRENDO LA POSSIBILITA' ALLA NOSTRA ECONOMIA DI SUPERARE I RITARDI E LE DEBOLEZZE CHE HA ACCUMULTAO E CHE NE HANNO OSTACOLATO LA CRESCITA. LA SUA ATTUAZIONE DEVE COSTITUIRE UN OBIETTIVO PRIMARIO".

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

Visco Banca d'Italia
TASSI DI INTERESSE: L'EUROPA NON E' L'AMERICA 10

Evento Mantova
LE GRANDI POTENZIALITA' PER LE MERCI DELLA NAVIGAZIONE INTERNA 18

Cover Serpac
ANATOMIA DELLE ETICHETTE PER LE MERCI PERICOLOSE 32

Green Logistics Expo
LA LOGISTICA DAVANTI A TANTE, NUOVE SFIDE INELUDIBILI 33

Green Logistics Expo
IL LUNGO CAMMINO DI CLO: DAL FACCHINAGGIO ALLA LOGISTICA 38

Green Logistics Expo
FERMERCI: UN PAPER TESO ALLO SVILUPPO INTERMODALE 40

Naples Shipping Week
SUI TEMI GEOPOLITICA E MEDITERRANEO L'ITALIA DEVE DARE RISPOSTE 46

Material Handling: Still
CARRELLI ELEVATORI: GRANDE RICHIESTA PER IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE 53

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA 4

STAMPA ESTERA 8

NEWS 15

Le ripercussioni della guerra in Ucraina si fanno sempre più sentire nel Mediterraneo, dove Russia e Cina stanno allargando la loro influenza. Il nostro paese deve fare, nell'area, scelte politico-economiche decise (il servizio a pag. 46)

Il vicepresidente Ettore Autunno racconta la lunga storia della cooperativa Clo, che, nata, nel 1937, tra i facchini dell'ortomercato di Milano, è presente oggi su tutto il territorio nazionale con servizi logistici (l'intervista a pag. 38)

LONATO SPA

SERVIZI LOGISTICI INTEGRATI
TERMINAL FERROVIARIO
DEPOSITI MERCE

Verso la recessione?

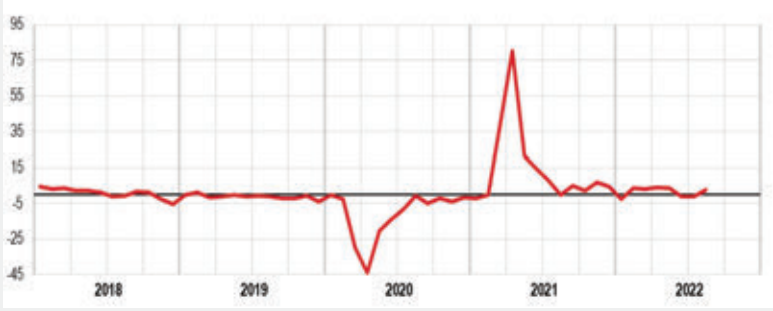
Le ultime previsioni sul Pil italiano del terzo trimestre oscillano dallo "zero" al negativo. Come sottolineiamo nell'editoriale di questo numero, nella nota di aggiornamento al documento di economia e finanza, il governo Draghi prevede per il terzo

trimestre di quest'anno una "leggera diminuzione", che si andrebbe ad aggiungere a quelle già previste per il primo e il secondo trimestre dell'anno prossimo. Se si dovesse verificare una simile situazione vorrebbe dire che il nostro paese è entrato tecnicamente in recessione (dati tre trimestri consecutivi con il Pil in flessione). Anche gli ultimi dati pubblicati dall'Istat non sono incoraggianti. Ad esempio, l'istituto stima che la produzione industriale nel trimestre giugno-agosto sia diminuita dell'1,2% rispetto ai tre mesi precedenti. Questo nonostante ad agosto, in confronto con il mese precedente, si sia registrato un aumento del 2,3%. Il fatturato dell'industria, dovrebbe essere diminuito, su luglio, dello 0,1%, sintesi di una variazione nulla sul mercato interno e di un calo su quello estero (meno 0,6%). Nel trimestre maggio-luglio l'indice è cresciuto del 3,5% rispetto ai tre mesi precedenti. Sul fatturato però potrebbe aver giocato un ruolo importante l'aumento dei prezzi di vendita dei prodotti. Ad esempio, l'Istat sottolinea che, a luglio di quest'anno, rispet-

Produzione industriale

Fonte: ISTAT

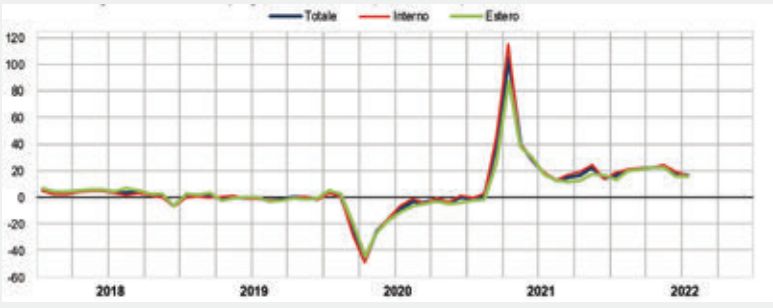
(gen. 2018-ag. 2022, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

(gen. 2018-lug. 2022, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Prezzi alla produzione dell'industria

Fonte: ISTAT

(gen. 2018-ag. 2022, variazioni % congiunturali, base 2015=100)

Commercio al dettaglio

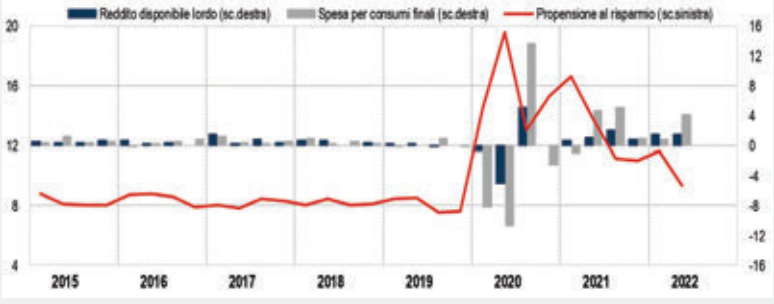
Fonte: ISTAT

(gen. 2018-ag. 2022, variazioni % tendenziali, base 2015=100)

Propensione al risparmio delle famiglie

Fonte: ISTAT

(I trim. 2015-II trim. 2022, variazioni % congiunturali)



Quota profitto delle società

Fonte: ISTAT

(non finanziarie, I trim. 2015-II trim. 2022, variazioni % congiunturali)

to allo stesso mese del 2021, l'indice del volume del fatturato dell'industria è cresciuto dell'1,7%, con un incremento molto più contenuto di quello in valore, che ha segnato un incremento del 16,2%. L'aspetto più negativo è rappresentato dalla crescita dei prezzi di produzione dell'industria, crescita che ovviamente è una delle basi dell'aumento dell'inflazione. Secondo la stima dell'Istat, ad agosto 2022 tali prezzi sono aumentati del 2,8% su base mensile e del 40,1% su

base annua, mentre era a più 36,9% a luglio. Sul mercato interno i prezzi sono aumentati del 3,5% rispetto a luglio e del 50,5% su base annua (era più 45,9% a luglio). Al netto del comparto energetico, la crescita congiunturale è molto più modesta (più 0,6%) e quella tendenziale molto meno intensa (più 13,0%). L'aumento dei prezzi ha svolto un ruolo rilevante anche sui dati delle vendite al dettaglio: per questo settore, ad agosto, si stima un calo rispetto a luglio dello 0,4% in valore e dell'1,1% in volume, con una flessione delle vendite sia di prodotti alimentari (meno 0,5% in valore e meno 1,4% in volume) sia di quelli non alimentari (meno 0,3% in valore e meno 0,9% in volume). Il fenomeno della discrasia tra i dati "in volume" e i dati "in valore" è confer- >

Fiducia delle imprese

Fonte: ISTAT

(gen. 2013-sett. 2022, indici, base 2010=100)

Fiducia dei consumatori

Fonte: ISTAT

(indice del clima economico e personale, gen. 2013- sett. 2022, base 2010=100)

(indice del clima corrente e futuro, gen. 2013- sett. 2022, base 2010=100)

mata se si osservano i dati afferenti al trimestre giugno-agosto in termini congiunturali: il valore delle vendite aumenta dell'1,1% e il volume cala dello 0,7%. Ciò è avvenuto sia per le vendite di beni alimentari (con un più 2,3% in valore e un meno 0,6% in volume) sia per quelle di beni non alimentari (con un più 0,1% in valore e un meno 0,7% in volume). E', comunque, da notare che rispetto ad agosto 2021, quest'anno il valore delle vendite al dettaglio è cresciuto per tutte le forme di vendita: per la grande

distribuzione organizzata (più 6,2%), per le imprese che operano su piccole superfici (più 2,2%), per le vendite al di fuori dei negozi (più 3,9%) e per il commercio online (più 3,7%). La situazione economica italiana e internazionale, in aggiunta alla guerra in Ucraina, sta incidendo anche sul clima di fiducia di consumatori e imprese: a settembre, l'Istat stima una flessione "decisa" per i primi, con l'indice che passa da 98,3 a 94,8, e per le seconde, complessivamente, una flessione da 109,2 punti a 105,2. In particolare, per i consumatori, il clima di fiducia per quanto riguarda l'aspetto economico e futuro crolla di 11,6 punti, meno drastico il calo che riguarda le imprese manifatturiere, per le quali l'indice diminuisce di 2,7 punti, passando da 104,0 punti a 101,3. ■

CULTURA FORMAZIONE
Assologistica

ORGANIZZA IL WEBINAR GRATUITO

Nuova Bolla EXPORT 2023 e Prove Iva
FISCALITÀ E DOGANA

PROGRAMMA:

Le dichiarazioni doganali di esportazione full digital e la Road-Map tracciata dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per il 2023, le prove IVA all'esportazione e gli aspetti sanzionatori: gli strumenti a disposizione per tutelare l'impresa.

- La nuova Bolla doganale Export 'Digital' 2023
- Ruolo di Esportatore e Incoterms EXW
- Definizione di 'Esportazione': Doganale Vs. Fiscale [case study Omaggi/Campioni]
- Prove Iva all'esportazione
- Profili Sanzionatori
- La tutela dell'impresa in caso di contestazioni da parte dell'amministrazione

INTERVENGONO:

Dott. **Marco Sella** | Doganalista - Customs & Trade Compliance Manager, Docente ASSOLOGISTICA C&F

Prof.ssa **Maria Grazia Ortoleva** | Associato di Diritto tributario Università degli Studi di Verona

Prof. Avv. **Sebastiano Maurizio Messina** | Ordinario di Diritto tributario Università degli Studi di Verona, Cassazionista, Studio Legale Messina

---

Obbligo di registrazione al seguente indirizzo:
https://culturaeformazione.assologistica.it/calendario-seminari.html

Il link per accedere alla registrazione della trasmissione del webinar verrà comunicato il giorno prima dell'evento

---

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

THE ECONOMIST

Dove sta andando l'economia mondiale?

Per mesi ci sono state turbolenze nei mercati finanziari e crescenti stress nell'economia mondiale. Si potrebbe pensare che siano solo i normali segnali di un mercato ribassista e di una recessione in arrivo, ma "segnano" anche il doloroso emergere di un nuovo regime nell'economia mondiale. Un cambiamento che può avere la portata dell'ascesa del keynesismo dopo la seconda guerra mondiale e quella verso il libero mercato e la globalizzazione nel 1990. Questa nuova era potrebbe condurre le nazioni ricche ad affrontare grandi problemi come l'invecchiamento e il cambiamento climatico, ma porta anche forti pericoli, dal caos finanziario alla frantumazione delle banche centrali e alla spesa pubblica fuori controllo. Nei mercati si sono verificate situazioni di una dimensione che non si vedeva da una generazione. L'inflazione globale è a due cifre per la prima volta in quasi 40 anni. Essendo stata lenta a rispondere, la Federal Reserve sta ora aumentando i tassi di interesse al ritmo più veloce dal 1980, mentre il dollaro è al suo massimo da due decenni, causando il caos al di fuori dell'America. Le azioni globali sono scese del 25% in termini di dollari, l'anno peggiore almeno dal 1980, e i titoli di Stato sono sulla buona strada per il loro peggior anno dal 1949. Accanto a circa 40 trilioni di dollari di perdite c'è la sensazione che l'ordine mondiale venga rovesciato mentre la globalizzazione si dirige verso la ritirata e il sistema energetico è fratturato dopo l'invasione russa dell'Ucraina.

Tutto ciò segna la fine dell'era del "placido" andamento dell'economia che ha regnato negli anni 2010. Dopo la crisi finanziaria globale del 2007-09, la performance delle economie ricche ha assunto un modello debole. Gli investimenti da parte delle imprese private sono stati sottotono, anche di quelle che hanno realizzato profitti mostruosi, mentre i governi non hanno assunto "le redini del gioco": lo stock di capitale pubblico si è effettivamente ridotto in tutto il mondo, in percentuale del Pil, nel decennio successivo al crollo di Lehman Brothers. La crescita economica è stata lenta e l'inflazione è stata bassa. Con i settori privato e pubblico che hanno fatto poco per stimolare crescita e attività, le banche centrali sono diventate fondamentali: hanno mantenuto i tassi di interesse a livelli bassissimi e hanno acquistato enormi volumi di obbligazioni a qualsiasi condizione, estendendo ulteriormente la loro portata nell'economia. Alla vigilia della pandemia, le banche centrali in America, Europa e Giappone possedevano l'incredibile cifra di 15 trilioni di dollari di attività finanziarie. La straordinaria sfida della pandemia ha portato ad azioni che hanno contribuito a scatenare l'inflazione di oggi: stimoli e salvataggi governativi selvaggi, modelli della domanda dei consumatori temporaneamente distorti e forti difficoltà nella catena di approvvigionamento indotte dal lockdown. Da allora, l'impulso inflazionistico è stato portato al culmine dalla crisi energetica mentre la Russia, uno dei maggiori esportatori di combustibili fossili insieme all'Arabia Saudita, si è isolata dai suoi mercati in Occidente. Di fronte all'inflazione crescente, la Fed ha già alzato i tassi da un massimo dello 0,25% al 3,25% e dovrebbe portarli al 4,5% entro l'inizio del 2023. A livello globale, anche la maggior parte delle autorità monetarie si sta avviando sulla stessa strada.

Nelle economie ricche, la demografia giocherà un ruolo importante: l'invecchiamento della popolazione porterà a una maggiore spesa pubblica per l'assistenza e, anche, una crescente tendenza al risparmio

Cosa accadrà in seguito? Una paura immediata è di un'"esplosione", poiché un sistema finanziario che si è abituato a tassi bassi si sta trovando di colpo di fronte a un'impennata del costo del prestito. Sebbene un istituto di credi-

L'impulso inflazionistico è stato fortemente accelerato dalla crisi energetica. La spesa pubblica e gli investimenti dovranno significativamente crescere sulle energie rinnovabili e sulle infrastrutture energetiche alternative

to di medie dimensioni, Credit Suisse, sia sotto pressione, è improbabile che le banche diventino un grosso problema: la maggior parte ha riserve più elevate rispetto al passato. Invece i pericoli si trovano altrove: in un nuovo sistema finanziario che si basa meno sulle banche e più su mercati e tecnologie fluide. Questo sistema di finanziamento delle imprese e dei consumatori è opaco e ipersensibile alle perdite. C'è chi pensa che, se questo nuovo sistema finanziario renderà più complicato il flusso del credito, le banche centrali potrebbero intervenire: già la Banca d'Inghilterra ha fatto un'inversione di marcia e ha ricominciato ad acquistare obbligazioni, in contraddizione con il suo impegno simultaneo di aumentare i tassi. Un'altra paura emergente è che le banche centrali, in una nuova situazione di crisi, non avranno la determinazione manifestata in precedenza. Ciò porterebbe il mondo a tornare al 1970, con un'inflazione dilagante. Questo è poco probabile. La maggior parte degli analisti ritiene che l'inflazione in America scenderà dall'attuale 8% al 4% nel 2023 a causa del calo dei prezzi dell'energia e dei tassi più elevati. Eppure, mentre le probabilità che l'inflazione vada al 20% sono piccole, c'è poca convinzione sul fatto che i governi e le banche centrali riusciranno a riportarla al 2%. Questo perché il mondo sta vivendo grandi cambiamenti rispetto all'ultimo decennio. Cambiamenti che porteranno a un aumento strutturale della spesa pubblica e degli investimenti. Infatti, i cittadini che invecchiano avranno bisogno di maggiore assistenza sanitaria. L'Europa e il Giappone spenderanno di più per la difesa per contrastare le minacce di Russia e Cina. Il cambiamento climatico e la ricerca della sicurezza stimoleranno gli investimenti statali nell'energia, dalle infrastrutture rinnovabili ai terminali del gas. Le tensioni geopolitiche stanno portando i governi a spendere di più per la politica industriale. Tuttavia, anche se gli investimenti aumenteranno, la demografia peserà sempre più pesantemente sulle economie ricche: man mano che le persone invecchiano risparmiano di più, e questo eccesso di risparmio continuerà ad agire per deprimere il tasso di interesse reale. Di conseguenza, le tendenze fondamentali negli anni 2020 e 2030 saranno una presenza del pubblico più forte, ma tassi di interesse reali ancora bassi. Per le banche centrali questo creerà un forte dilemma. Al fine di portare l'inflazione ai loro obiettivi di circa il 2%, potrebbero dover stringere abbastanza da causare una recessione. Ciò comporterebbe un elevato costo umano sotto forma di perdita di posti di lavoro e innescherebbe una feroce reazione politica. Inoltre, se l'economia si sgonfia e finisce di nuovo nella trappola della bassa crescita e dei bassi tassi degli anni 2010, le banche centrali potrebbero ancora una volta non avere abbastanza strumenti di stimolo. La tentazione ora è quella di trovare un'altra via d'uscita: abbandonare gli obiettivi di inflazione del 2% degli ultimi anni e aumentarli modestamente fino al 4%. È probabile che questo sia nel "menu" quando la Fed inizierà la sua prossima revisione della strategia nel 2024. Una spesa pubblica e una inflazione un po' più elevate avrebbero dei vantaggi: nel breve periodo significherebbe una recessione meno grave o del tutto assente e nel lungo periodo significherebbe che le banche centrali avrebbero più spazio per tagliare i tassi di interesse.

Una via di uscita che, però, comporta anche grandi pericoli. La credibilità delle banche centrali sarà danneggiata: se gli obiettivi vengono spostati una volta, perché no di nuovo? Milioni di contratti e investimenti scritti sulla promessa di un'inflazione al 2% verrebbero interrotti, mentre un'inflazione leggermente più elevata ridistribuirebbe la ricchezza dai creditori ai debitori. Nel frattempo, la maggiore presenza del pubblico potrebbe facilmente andare fuori controllo, se i politici populisti faranno promesse di spesa spericolate o se gli investimenti statali in energia e politica industriale saranno mal eseguiti, trascinando verso il basso la produttività. Queste opportunità e questi pericoli sono molto complicati. Ma è tempo di iniziare a soppesare le loro implicazioni per i cittadini e le imprese. I più grandi errori in economia sono i fallimenti dell'immaginazione che riflettono l'ipotesi che il regime di oggi durerà per sempre. Non lo fa mai. ■

Tassi di interesse: l'Europa non è l'America

Il governatore della Banca d'Italia, Ignazio Visco, sottolinea che sarebbe un "grave errore" se la Bce seguisse nei prossimi mesi "ciecamente" la Federal Reserve americana nella corsa al rialzo dei tassi.

di **Valerio di Velo**

Il governatore della Banca d'Italia, Ignazio Visco, intervenendo a fine settembre, a Firenze, nel convegno Cesifin/Eui, ha svolto un intervento sul "Molteplice ruolo delle banche centrali: le nuove frontiere della politica monetaria". Un intervento importante nel quale, contrariamente al suo tradizionale modo di affrontare i problemi in termini "diplomatici", si è schierato apertamente, con chiarezza e decisione contro i "falchi" che stanno spingendo la Banca centrale europea a percorrere la medesima strada del forte rialzo degli interessi che sta seguendo la Banca federale americana. Una dimostrazione di questa volontà della Bce di "seguire" l'indicazione proveniente dagli Stati Uniti è venuta, a fine agosto, dall'intervento di Isabel Schnabel, membro tedesco dell'executive board della banca europea guidata da Christine Lagarde, al simposio organizzato dalla Federal Reserve a Jackson Hole, nel Wyoming, che ha sostenuto il rialzo dei tassi con questa giustificazione: "L'alta inflazione è diventata la preoccupazione dominante dei cittadini in molti paesi. La probabilità che il costo dell'attuale elevata inflazione si radichi è alta. In questo contesto, le banche centrali devono agire con forza. Devono agire con determinazione contro il rischio che le persone inizino a dubitare della stabilità a lungo termine delle nostre valute legali. Riconquistare e preservare la fiducia ci impone di riportare rapidamente l'inflazione all'obiettivo. Più a lungo l'inflazione rimane alta, maggiore è il rischio che il pubblico perda fiducia nella nostra determinazione e capacità di preservare il potere d'acquisto".

La Federal Reserve ha alzato i tassi al 3-3,25%, e sta "guardando" a oltre il 4%

Visco, pur mettendo in luce che, certamente, oggi, la sfida per tutte le banche centrali è quella di preservare la stabilità dei prezzi, ha sottolineato le grandi differenze che hanno portato all'aumento dell'inflazione nelle diverse economie, "in particolare se si confrontano gli Stati Uniti e l'area dell'euro". La differenza più importante tra le due economie - ha detto il governatore della Banca d'Italia - probabilmente riguarda la risposta data dalla politica di bilancio alla crisi pandemica nel 2020-21. Sebbene molti paesi abbiano introdotto misure su vasta scala per rafforzare i propri sistemi sanitari e sostenere le famiglie e le imprese, gli interventi attuati dall'amministrazione statunitense sono state eccezionalmente forti. "In questi due anni il rapporto tra debito e Pil è cresciuto negli Usa di quasi 25 punti percentuali, superando il 130%, a fronte di un aumento medio di meno di 15 punti nei paesi dell'area dell'euro, a circa il 95% del Pil. Il sostegno offerto negli Stati Uniti ha avuto un effetto notevole sul reddito disponibile delle famiglie, che nel 2020 ha registrato il tasso di crescita più alto da quasi quarant'anni, con un aumento del 6,2% in termini reali a fronte di un calo del Pil del 3,4%. Nell'area dell'euro, invece, il reddito disponibile delle famiglie è diminuito, sia pure di poco (0,6%) e comunque in misura inferiore rispetto al calo del Pil (6,4%)". Gli effetti inflazionistici del conseguen-

te surriscaldamento dell'economia americana sono stati amplificati dalla ripresa ancora solo parziale dell'offerta globale dovuta alle ricorrenti ondate di pandemia, con colli di bottiglia nelle filiere internazionali di beni intermedi ed effetti negativi sulla produzione in molti paesi. Una seconda differenza, correlata alla prima, riguarda le condizioni del mercato del lavoro. Negli Stati Uniti la disoccupazione era pari lo scorso agosto ad appena il 3,7%, quasi 3 punti percentuali in meno rispetto all'area dell'euro. Il numero di posti di lavoro vacanti in rapporto alla somma tra occupati e posti di lavoro vacanti ha raggiunto il 7% negli Stati Uniti (a luglio), il doppio del livello registrato nell'area dell'euro (nel secondo trimestre). Negli Stati Uniti vi sono quindi, per ogni disoccupato, due posti di lavoro vacanti, mentre nell'area dell'euro due disoccupati competono per meno di un posto di lavoro vacante. Di conseguenza, tutti i principali indicatori suggeriscono una crescita salariale vicina o superiore al 5% (su base annua) negli Stati Uniti, un livello difficile da riconciliare con un obiettivo d'inflazione del 2%. Nell'area dell'euro, invece, le retribuzioni hanno finora continuato a crescere a ritmi intorno al 2%.

Negli Stati Uniti - ha aggiunto Visco - il maggiore impatto di questi fattori di domanda si accompagna a un minore contributo dei fattori di offerta. Tanto nell'economia Usa quanto nell'area dell'euro i prezzi del petrolio sono più alti del 20% rispetto a un anno fa; nello stesso periodo, i prezzi del gas sono però aumentati di un sorprendente 150% nell'area dell'euro fino a circa 200 euro per megawattora, un livello attorno a cui registrano forti oscillazioni da oltre tre mesi, contro un incremento del 50% negli Stati Uniti, a meno di 30 dollari per megawattora. Ciò è particolarmente preoccupante perché il gas svolge un ruolo fondamentale non solo per il riscaldamento e altri usi domestici, ma anche per la produzione di energia elettrica. "Nonostante queste differenze, l'inflazione complessiva ha registrato dinamiche simili nelle due economie, che sono progressivamente aumentate oltre l'8% sia negli Stati Uniti sia nell'area dell'euro. Diverso è stato invece l'andamento dell'inflazione al netto delle componenti più volatili (che esclude i prodotti alimentari ed energetici): negli Stati Uniti ha superato il 6% all'inizio del 2022 ed era ancora al 6,3% ad agosto, mentre nell'area dell'euro risultava solo leggermente superiore al 2% a inizio dell'anno e, ad agosto, il suo livello era ancora 2 punti percentuali inferiore a quello degli Stati Uniti. Visco ha così commentato questi dati: "Le differenze tra Stati Uniti e area dell'euro nel peso relativo dei fattori di domanda e di offerta e nella dinamica dei prezzi al netto delle componenti più volatili spiegano perché, a fronte di un'inflazione complessiva che ha raggiunto valori simili, la normalizzazione della politica monetaria avviene con velocità e tempi diversi. Queste differenze suggeriscono anche che ipotizzare che la Bce segua ciecamente la Federal Reserve nei prossimi mesi potrebbe essere un grave errore".

L'inflazione al netto delle componenti più volatili, energia e alimentari, è nettamente più alta negli Stati Uniti rispetto all'area dell'euro

"Le nostre decisioni future - ha ancora sottolineato Visco - non potranno che seguire un approccio definito riunione dopo riunione e dipenderanno dai dati. Ciò non significa, tuttavia, che dipenderanno solo dai dati correnti, ma dovranno invece mantenere un orientamento lungimirante, basato sulle prospettive economiche a medio termine per il complesso dell'area dell'euro. Come in altri cicli di rialzo dei tassi, dovremo scoprire il valore terminale più corretto procedendo gradualmente. In questo processo si potranno avanzare valutazioni quantitative, sulla base dell'esperienza fino a oggi accumulata, certamente utili per stimare gli effetti degli aumenti dei tassi su domanda aggregata e variazioni dei costi e dei prezzi di beni e servizi. Dovremo però tenerne conto congiuntamente con le informazioni che si renderanno via via disponibili sulle aspettative d'inflazione e sull'evoluzione di redditi da lavoro e profitti. Non vedo comunque oggi alcuna ovvia ragione per legarci le mani con ipotesi di incrementi straordinariamente elevati quali quelli che da alcune parti si leggono, in qualche caso estrapolando il più recente passato o l'esperienza di altri paesi". ■

L'Italia non si può permettere di avere oltre due milioni di "Neet"

E' la cifra di giovani, nel nostro paese, tra i 15 e i 29 anni, che "non studiano, non lavorano e non sono impegnati in alcun corso di formazione".

di **Carlotta Valeri**

"Neet" è l'acronimo di "Not in Education, Employment or Training", ossia "non a scuola, non al lavoro, non in corsi di formazione". E' rivolto ai giovani dai 15 ai 29 anni. Secondo l'Istat, in Italia, la percentuale dei "neet" sul totale degli individui in tale fascia di età, è la più alta d'Europa. La cifra si attesta intorno ai 2,1 milioni di persone. Questo non è il solo dato negativo, infatti l'altro è che virtualmente in tutti i paesi dell'Unione europea negli ultimi dieci anni il numero dei "neet" è andato calando, anche in modo significativo, ma non in Italia, dove la percentuale sul totale della fascia di età è rimasta più o meno uguale. Un segnale dell'immobilismo e della sottovalutazione nel nostro paese su alcuni temi centrali che dovrebbero rappresentare l'"ossatura" dell'economia in una prospettiva di sviluppo, come la scuola, l'istruzione avanzata, la formazione.

Veniamo ai dati odierni, confrontandoli con quelli europei, di fonte Eurostat. Come detto, l'Italia ha la percentuale più alta di "neet": il 23,1% sul totale dei giovani tra 15 e 29 anni (con una punta, purtroppo, del 33% nel Mezzogiorno), seguita dalla Grecia (17,2%) e la Spagna (14,1%). La media europea si attesta al 13,1%, mentre la Francia è al 12,8 %, la Germania al 9,2%, il Portogallo al 9,5%, l'Olanda al 5,5%. Un primato, quello italiano, preoccupante anche alla luce del fatto che siamo, secondo un rapporto dell'agenzia Moody's, uno dei tre paesi del mondo più "anziani", insieme al Giappone e alla Germania, con oltre il 20% della popolazione con più di 65 anni. In prospettiva, quindi, avremo meno giovani e più anziani (con quello che viene chiamato il "longevity shock" in termini di spesa pubblica in pensioni, sanità e assistenza sociale). E' ovvio che se continuasse a rimanere alta la percentuale di giovani fuori dal ciclo produttivo, le conseguenze a livello socio-economico sarebbero ancora più gravi. I motivi della situazione italiana rispetto all'alto numero di "neet" sono legati essenzialmente a problematiche sociali, come dimostra l'alto dato del Mezzogiorno, alla scarsa incisività dell'istruzione, all'abbandono scolastico (che ci vede ancora ai primi posti in Europa con il 13,1%: quarti dopo Malta, Spagna e Romania), all'insufficiente presenza della formazione, fino a oggi quasi sempre slegata dalle esigenze produttive e industriali, e dell'istruzione tecnica. Anche per titolo di studio, l'Italia è indietro: nell'età compresa tra i 25 e i 34 anni il livello terziario è raggiunto solo dal 28%, contro una media dei paesi Ocse che tocca il 45%. Nella stessa fascia di età, è elevato il numero di giovani che non hanno il diploma di scuola superiore: il 24% contro il 15% della media Ocse.

Il Pnrr punta al potenziamento dell'istruzione tecnica, agendo anche sul rafforzamento degli ITS

Di questa condizione critica, si è fatto, giustamente, carico il Piano nazionale di ripresa e resilienza, che, alla Missione 4, stanzia ben 30,88 miliardi per il "Potenziamento dell'offerta dei servizi di istruzione: dagli asili nido alle università", con 19,44 miliardi di euro, e per il tema "Dalla ricerca all'impresa" con 11,44 miliardi. Sottolinea il Pnrr: "La Missione 4 mira a rafforzare le condizioni per lo sviluppo di una economia ad alta intensità di conoscenza, di competitività e di resilienza, partendo dal riconoscimento delle criticità del nostro sistema di istruzione, formazione e ricerca". Un'occasione che il paese non può assolutamente perdere. E' da sottolineare che, finalmente, il Piano pone molta attenzione anche al potenziamento degli ITS, uno strumento fondamentale per l'avvio al lavoro delle nuove generazioni, con un finanziamento di 1,5 miliardi di euro e con un progetto che mira a incrementare il numero degli istituti, potenziare i laboratori, formare i decenti, sviluppare una piattaforma digitale nazionale per le offerte di lavoro rivolte agli studenti. ■

Il WTO verso la tredicesima Conferenza ministeriale

L'organizzazione sta discutendo temi rilevanti come la riforma del commercio agricolo e la conclusione dei negoziati sulla pesca. Altro argomento centrale: la riforma dell'organizzazione.

di **Ingrid Woller**

A Ginevra, sede del WTO, l'Organizzazione mondiale del commercio, dal 27 al 30 settembre si è svolto il Forum pubblico dell'organizzazione, che ha visto la partecipazione di oltre 1.500 persone provenienti da tutti i paesi, lo svolgimento di 140 sessioni di dibattito, con la partecipazione di 600 relatori, sul tema centrale di come il WTO e il commercio globale possano sostenere la ripresa economica mondiale dopo la serie di crisi registrate negli ultimi due anni e mezzo. Commentando l'avvenimento, il direttore generale, la nigeriana Ngozi Okonjo-Iweala (prima donna e prima africana a ricoprire tale incarico) ha osservato che il "Successo del Forum pubblico è la prova di come gli scambi dinamici e le nuove idee possano contribuire a informare e stimolare il nostro lavoro. Il nostro obiettivo è rendere l'organizzazione più reattiva alle esigenze delle persone. Ecco perché coinvolgere il pubblico nel nostro lavoro è così importante".

I lavori del Forum di Ginevra sono stati anche preparatori in vista della tredicesima riunione della Conferenza ministeriale (l'organo di governo dell'organizzazione) in programma per il 17 dicembre. Uno dei temi "caldi" è stato quello della riforma del commercio agricolo, sulla quale da lunghi anni si dibatte. Il direttore generale a questo proposito ha sottolineato: "E' necessario che tutti i membri dell'organizzazione si impegnino a fondo sul tema. Abbiamo compiuto passi avanti, tra i quali la decisione di Nairobi sulla concorrenza all'esportazione, e sono state formulate buone idee. Se vogliamo, però, compiere seri progressi abbiamo bisogno di un nuovo approccio. Questo lavoro non potrebbe essere più urgente in quanto le persone lottano con prezzi alimentari elevati e la produzione agricola globale si trova di fronte a rischi climatici, scarsità d'acqua e problemi della catena di approvvigionamento per i fertilizzanti, i semi e altri input chiave". E' stato deciso che il 24 ottobre si terrà una riunione dei membri per affrontare l'agenda agricola, al fine di scoprire cosa sta realmente "accadendo sul campo" e tenere conto di questi sviluppi per affrontare adeguatamente i negoziati agricoli in futuro. Altro tema molto rilevante è quello della conclusione dei negoziati sulla pesca. "Se non riusciamo a farlo - ha osservato la Okonjo-Iweala - il nuovo accordo tramonterà quattro anni dopo la sua entrata in vigore. Un risultato che sarebbe devastante per gli oceani, per i milioni di persone che dipendono dalla pesca marina e per la nostra credibilità".

La nigeriana Ngozi Okonjo-Iweala, nominata segretario generale del WTO nel marzo 2021, la prima africana e la prima donna a ricoprire tale ruolo

Per quanto riguarda la riforma del WTO, il direttore generale ha osservato che questo argomento è stato posto frequentemente all'ordine del giorno da leader mondiali, anche in occasione delle recenti riunioni dei ministri del commercio del G7 e del G20. Riconoscendo che la riforma del WTO riguarda ampi temi, ha sostenuto che il tentativo di agire su tutti i fronti contemporaneamente porterebbe il processo allo stallo. "Questo è il motivo per cui un approccio ibrido dal basso verso l'alto per la funzione deliberativa negli organi dell'organizzazione e dall'alto verso il basso nell'identificare una o due questioni trasversali che possiamo discutere, possibilmente alla prossima riunione della Conferenza ministeriale, sarebbe un ottimo approccio". Di particolare urgenza è la riforma del meccanismo di risoluzione delle controversie, espressa sia dalla comunità imprenditoriale che dai membri del WTO. "Dobbiamo quindi agire prontamente, dando pieno spazio al processo di consultazione che è ora in corso guidato dagli Stati Uniti". ■

Il cargo aereo resta "dinamico"

I dati Iata di agosto hanno sottolineato che il mercato globale del settore, tra le tante, attuali incertezze economiche e geopolitiche, sta comunque "resistendo" e con possibili, migliori prospettive future.

L'International Air Transport Association-Iata ha pubblicato i dati per i mercati globali del trasporto cargo aereo dell'agosto 2022, comparati con lo stesso mese dell'anno precedente. Dati che dimostrano, nota la Iata, "la resilienza del settore in mezzo alle tante incertezze economiche". In particolare, la domanda globale, misurata in tonnellate-chilometro di carico, è diminuita dell'8,3% rispetto ad agosto 2021 (meno 9,3% per le operazioni internazionali). Si tratta di un leggero miglioramento rispetto al calo su base annua del 9,7% registrato a luglio. La capacità è stata superiore del 6,3% rispetto ad agosto 2021 (più 6,1% per le operazioni internazionali). Si tratta di un'espansione significativa rispetto all'aumento del 3,6% su base annua di luglio. La Iata sottolinea alcuni aspetti: "Diversi fattori dovrebbero essere notati nell'ambiente operativo: il commercio globale di merci è leggermente aumentato ad agosto e l'ulteriore allentamento delle restrizioni Covid-19 in Cina avrà un impatto positivo sui mercati. Mentre il trasporto marittimo ne sarà il principale beneficiario, anche il trasporto aereo riceverà un impulso. I livelli di inflazione nei paesi del G7 stanno rallentando per la prima volta da novembre 2020. I prezzi del petrolio si sono stabilizzati ad agosto e lo spread del crack del carburante per jet è sceso da un picco a giugno. I nuovi ordini di esportazione, un indicatore principale della domanda di merci e del commercio mondiale, sono diminuiti nelle principali economie in tutte le regioni ad eccezione degli Stati Uniti". Willie Walsh, direttore generale della Iata, ha così commentato: "Il cargo aereo continua a dimostrare resilienza. I volumi, pur registrando un livello inferiore all'eccezionale performance del 2021, sono stati relativamente stabili a fronte di forti incertezze economiche e conflitti geopolitici. I segnali di mercato rimangono contrastanti. Agosto, però, ha presentato diversi indicatori con potenziale di rialzo: i prezzi del petrolio si sono stabilizzati, l'inflazione è in rallentamento e c'è stata una leggera espansione dei beni scambiati a livello globale. La diminuzione dei nuovi ordini di esportazione in tutti i mercati, tranne che in quello degli Stati Uniti, ci dice che gli sviluppi nei prossimi mesi dovranno essere osservati attentamente".

In particolare, le compagnie aeree dell'Asia-Pacifico hanno visto i loro volumi di merci diminuire dell'8,3% nell'agosto 2022 rispetto allo stesso mese del 2021. Si tratta di un miglioramento rispetto al calo del 9,0% di luglio. La capacità disponibile nella regione è aumentata del 13,9% rispetto ad agosto 2021, un aumento significativo rispetto alla crescita del 2,7% di luglio. I vettori nordamericani hanno registrato una diminuzione del 3,4% dei volumi di carico nell'agosto 2022 sullo stesso mese 2021. Si tratta di un miglioramento rispetto al calo del 5,7% di luglio. La capacità è aumentata del 5,7%. I vettori europei hanno registrato una diminuzione del 15,1% dei volumi di carico nell'agosto 2022 sul 2021. Questa è stata la peggiore performance, attribuibile alla guerra in Ucraina, di tutte le regioni per il quarto mese consecutivo. ■

L'andamento del mercato

Fonte: IATA

(dati agosto 2022, in rapporto allo stesso mese dell'anno scorso)

	Quota mondiale	Domanda in Ton/Km	Capacità in Ton/Km	Andamento Load Factor	Livello Load Factor
Mercato globale	**100%**	**-8.3%**	**6.3%**	**-7.5%**	**46.7%**
Africa	1.9%	1.0%	-1.4%	1.0%	41.8%
Asia Pacifico	32.6%	-8.3%	13.9%	-13.2%	54.7%
Europa	22.8%	-15.1%	0.4%	-9.2%	50.2%
America Latina	2.2%	9.0%	24.3%	-5.2%	37.4%
Medio Oriente	13.4%	-11.3%	-0.1%	-5.9%	46.6%
Nord America	27.2%	-3.4%	5.7%	-3.7%	39.3%

Per i porti è urgente semplificare le norme

Il presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, ha sottolineato, intervenendo a un convegno organizzato dall'Enel a Genova che aveva a tema l'elettrificazione negli scali marittimi italiani, che gli "enormi investimenti previsti dal Piano di ripresa e resilienza nei nostri porti per i prossimi quattro anni impongono una drastica semplificazione delle attuali norme". In primo luogo, quelle che regolano i dragaggi. "Al prossimo ministro dei Trasporti chiederemo una semplificazione normativa per la portualità italiana, quando riusciremo a fare i dragaggi in tempi umani nei porti italiani, allora avremo fatto un passo avanti per la crescita del paese. Non è pensabile che un'attività normale per uno scalo marittimo, com'è quella di un dragaggio, che avviene in ogni porto europeo senza creare alcuna problematica, da noi si trasformi in un'"impresa". Per fare le opere previste dal Pnrr, e non solo in Italia, c'è bisogno di una robusta e severa semplificazione normativa, c'è bisogno di una velocizzazione perché il mercato non aspetta. Quando i porti italiani fanno bandi di gara è indispensabile che ci sia una normativa che semplifichi e velocizzi il percorso. Ciò non significa che chiediamo una specie di 'tana libera tutti' o non di fare i controlli, vuol dire semplicemente l'esigenza di razionalizzare e modulare la gara pubblica in base ai tempi del mercato. Ciò è assolutamente fondamentale per mettere a terra le opere previste dal Pnrr", ha affermato Giampieri.

Veduta aerea del porto di Salerno

Navi container nel mondo

Fonte: Alphaliner

(flotte e ordini dei primi dieci armatori)

RANK	OPERATOR	TOTAL		OWNED	
		TEU	SHIPS	TEU	SHIPS
1	Mediterranean Shg Co	4,511,391	700	1,981,941	386
2	Maersk	4,270,893	724	2,524,285	344
3	CMA CGM Group	3,334,988	588	1,551,584	221
4	COSCO Group	2,871,575	464	1,570,627	178
5	Hapag-Lloyd	1,769,515	249	1,102,381	120
6	Evergreen Line	1,606,167	204	902,635	126
7	ON (Ocean Network Express)	1,521,789	202	787,587	90
8	HMM Co Ltd	818,075	76	553,676	36
9	Yang Ming Marine Trasport Corp.	708,403	95	216,346	51
10	Zim	512,493	138	28,681	8

I grandi profitti che negli ultimi tempi hanno accumulato i grandi armatori del traffico globale container si stanno trasformando in un aumento del loro portafoglio ordini. Si sta verificando un fenomeno opposto a quello che si era generato a seguito della crisi finanziaria 2008-2009: allora gli armatori ridussero o spostarono in avanti nel tempo i loro ordini di nuove navi. La crisi pandemica, che ha colpito tutte le economie mondiali, ha invece permesso ai grandi armatori ricavi e guadagni spropositati. Un segnale che qualcosa nel sistema che regola l'economia e il commercio mondiali non funziona, come ha, del resto, sottolineato la reazione dell'amministrazione Biden che ha modificato la vecchia legislazione marittima oceanica degli Stati Uniti, con il recente Ocean Shipping Reform Act, per contrastare quello che gli americani hanno definito lo "strapotere" delle grandi compagnie marittime. Nella tabella, di fonte Alphaliner, che pubblichiamo, emerge in primo luogo il consolidamento del fenomeno della concentrazione dei traffici container in poche mani: le prime dieci compagnie (non va dimenticato che sono poi riunite in "Alleanze") posseggono 3.438 navi tra quelle di proprietà e quelle in affitto, mentre le susseguenti 30 in classifica complessivamente possono contare solo su 1.522 imbarcazioni. Come dicevamo, la tabella sottolinea, inoltre, che le prime dieci compagnie in classifica stanno potenziando in maniera sostenuta i loro ordini di nuove navi: tranne la nona in classifica, la HMM, tutte sono in attesa di aumentare la loro flotta mediamente del 20% e oltre.

Gli ungheresi nel porto di Trieste

A Trieste, la società ungherese Adria Port ha presentato il progetto definitivo, redatto dopo la chiusura dello studio di fattibilità, per la realizzazione, su un'area di 34 ettari, nel comune di Muggia, a pochi chilometri dal porto giuliano, di una banchina di 650 metri dove potranno ormeggiare due navi. L'idea di questa realizzazione era nata tre anni fa. La banchina sorgerà su un'area dove era dislocata una raffineria petrolifera, oggi dismessa. Quindi, il sito dovrà essere in primo luogo bonificato. E' previsto un investimento degli ungheresi, che seguirà il via libera ai lavori che dovrà essere rilasciato dal ministero dell'Ambiente, che ammonterà a 150 milioni. Le motivazioni di questa scelta sono state spiegate dagli ungheresi. Péter Kiss-Parciu, vicesottosegretario di Stato responsabile per lo Sviluppo Economico regionale e transfrontaliero ha parlato del progetto come "strategico per l'Ungheria, in quanto rappresenta virtualmente un suo ritorno al mare". L'amministratore delegato di Adria Port Peter Garai ha aggiunto: "La pandemia prima e la guerra poi hanno causato gravi problemi e grave instabilità per il settore della logistica, quindi è diventata un'esigenza non solo quella di essere flessibili, ma anche di avere solidi rapporti e diramazioni con i paesi vicini". Il presidente dell'Autorità portuale di Trieste, Zeno D'Agostino, ha sottolineato che il progetto complessivo richiederà un investimento di 200 milioni di euro e che sono previsti altri 45 milioni nell'ambito del Pnrr. Il presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, ha messo in luce che l'iniziativa "rientra pienamente nel modello di sviluppo logistico della regione: un'unica piattaforma, un asse del centro Europa di cui il porto di Trieste è punto di partenza e di arrivo attraverso un sistema di interporti che dalla nostra regione raggiunge l'Austria e di lì Budapest. Gli investitori che sono già arrivati o che vogliono venire qui trovano sempre porte aperte e un partner credibile".

Veduta del porto di Trieste

In Svizzera calerà il prezzo dell'energia per la ferrovia

L'Ufficio federale svizzero dei trasporti ha modificato il modello utilizzato per fissare il prezzo della corrente ferroviaria, stabilendo un costo basso e fisso per diversi anni. L'iniziativa è stata presa con FFS Energy, l'attuale fornitore ferroviario delle Ferrovie federali svizzere. Il prezzo dell'energia utilizzata dalla ferrovia, fino ad oggi, poteva essere modificato, dietro richiesta di FFS Energia, una volta l'anno. Il nuovo accordo mira a mantenere il prezzo stabile per almeno quattro anni.

Il nuovo modello sarà applicato nel 2025. Come ha affermato l'Ufficio federale dei trasporti, "il prezzo della corrente di trazione per il periodo 2025-28 sarà fissato nel quadro dei negoziati per l'accordo sui servizi 2025-28". Anche l'Unione internazionale per il trasporto combinato strada rotaia-Uirr ha recentemente sottolineato che i prezzi più elevati dell'elettricità riducono la competitività del trasporto merci su rotaia nel trasporto combinato. L'Unione ha affermato che questa modalità dovrebbe essere inclusa tra i gruppi che dovrebbero avere prezzi dell'elettricità regolamentati. Ciò perché i prezzi dell'elettricità di trazione sono aumentati drasticamente: un problema per la parte ferroviaria del trasporto combinato che utilizza inevitabilmente la trazione elettrica. Inoltre, ha notato la Uirr, gli operatori e i terminali del trasporto combinato sono principalmente piccole e medie imprese, il che rende ancor più difficile sostenere la crisi energetica nel settore. ■

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; assistenza 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- provuove **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.euromerci.it - Seguiteci anche su Facebook e Linkedin

Le grandi potenzialità per le merci della navigazione interna

"L'idrovia Mantova-Adriatico, che guarda a Venezia e a Trieste, offre nell'attuale sistema logistico nazionale un'alternativa pienamente sostenibile", sottolinea Gabriele Negrini, responsabile dell'autorità portuale di Mantova.

di **Paolo Giordano**

GABRIELE NEGRINI

"L'Olanda trasporta per le vie d'acqua interne il 72% della sua merce, il Belgio il 45% e l'Italia l'1%. Un dato assolutamente inaccettabile", ci dice subito, all'inizio della nostra intervista, l'architetto Gabriele Negrini, responsabile dell'Autorità portuale di Mantova. Teniamo l'intervista subito dopo il termine del convegno "La crescita della navigazione interna e i trasporti eccezionali: sviluppi portuali ed infrastrutturali", che si è svolto nella città lombarda a bordo del battello "River Queen". Continuiamo l'intervista prendendo spunto, ovviamente, da questa sottolineatura che confronta sul tema l'Europa e l'Italia.

QUALI SONO LE RAGIONI DI TALE DIFFERENZA E DELLA SCARSA ATTENZIONE CHE NEL NOSTRO PAESE ESISTE PER LA MODALITÀ DI TRASPORTO SULLE ACQUE INTERNE?

Le motivazioni vanno ricercate nel modello di sviluppo del trasporto che è stato assunto nel tempo dal nostro paese. Sotto la spinta delle lobby dei costruttori di automobili e dei gestori delle autostrade la scelta è stata, storicamente, di privilegiare la gomma. I nostri Piani nazionali del trasporto hanno sempre rivolto finanziamenti e attenzioni prima alla strada, trascurando non solo l'acqua, ma, a lungo, anche la ferrovia. La realizzazione di una strada o di un'autostrada, a causa del traffico crescente, ha portato alla realizzazione di un'altra strada, di un'altra autostrada, così via, via. Fino alla situazione odierna dove siamo vicini al collasso di questo sistema di trasporto, che possiamo definire "monomodale".

CI SAREBBERO STATE LE CONDIZIONI PER UN DIVERSO ANDAMENTO, AD ESEMPIO PER IL TRASPORTO DI MERCI LUNGO IL PO, IL NOSTRO PRINCIPALE CORSO D'ACQUA?

I progetti risalgono a quasi un secolo fa. La vera svolta, per la valorizzazione della navigazione interna delle merci, è avvenuta nel 2004, quando è stata aperta la via d'acqua da Mantova all'Adriatico, con il completamento dell'idrovia "Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante", un canale di 137 chilometri, largo intorno ai 40/45 metri, che corre quasi parallelo al Po. Questa opera è stata decisiva per il settore, infatti è stato realizzato un sistema di conche di navigazione - se ne contano cinque - che regimentano tutto il tracciato e che permettono di superare i dislivelli del fiume. Si è così aperto uno scenario nuovo, dando sicurezza alla navigazione da origine a destinazione, a prescindere dalle problematiche sollevate, in caso di navigazione sul Po, da situazioni di magra o di piena. Il canale può essere definito "un'autostrada d'acqua", che parte dal porto di Mantova e permette due alternative: uscire a Porto Levante sull'Adriatico, quindi in mare aperto, o, poco prima, piegare a sinistra, in direzione di Chioggia-Venezia.

QUAL È IL LIVELLO DI TRAFFICO CHE OGGI RAGGIUNGE IL PORTO DI MANTOVA?

Premetto che la città è uno snodo importante per il sistema nazionale logistico. E' al centro di un'area sviluppata in termini industriali e agroalimentari e incrocia due "corridoi" di collegamento europeo, quello mediterraneo e quello scandinavo. Quindi, il suo rilievo è di livello nazionale. In questa ottica sarebbe stato "intelligente" sfruttare a pieno anche la possibilità, e la chance, di utilizzare la navigazione interna per la

Una chiatta sull'idrovia Mantova-Adriatico

Il sistema idroviario Mantova-Adriatico

movimentazione delle merci, specie per quelle pesanti e pericolose. Così non è stato. Venendo alla sua domanda, il sistema gomma/ferro/acqua mantovano movimenta 1,5 milioni di tonnellate di merce, di cui 500 mila sono appannaggio della navigazione. Potrebbe sembrare poca cosa, ma in realtà è una cifra rilevante per il valore della merce che va dai prodotti agricoli, essenzialmente cereali, a quelli manifatturieri. Ad esempio, trasportiamo via canale strutture metalliche, macchinari destinati alla produzione di energia elettrica, trasformatori, che avrebbero grosse difficoltà ad andare via strada in quanto rappresentano spesso, per le loro dimensioni, "trasporti eccezionali" con tutte le incredibili complicazioni burocratiche che tale definizione comporta nel nostro paese.

COSA HA FRENATO E FRENA ANCORA UN'"ACCELERAZIONE" NELL'UTILIZZAZIONE DELL'IDROVIA?

C' è un primo problema generale, che si riallaccia a quanto dicevo sulle scelte storiche di trasporto del nostro paese, mirate sulla strada. Cambiare mentalità e usi consolidati non è semplice. Oggi, però ci sono le condizioni per farlo, dettate anche dalle problematiche ambientali. Ad esempio, si parla tanto di sostenibilità, cosa è più sostenibile del trasporto via navigazione interna che è senza dubbio la modalità con i più bassi costi esterni? Eppure, ci sono otto milioni di incentivi bloccati a cui gli operatori del settore non possono accedere per complicazioni burocratiche, dipendenti anche dalla nebulosità che caratterizza la legislazione nazionale della navigazione interna. Un'assurdità che rende anche instabile il settore, ci sono molte aziende che sarebbero pronte a investire, ma questo clima di incertezza le frena. Un forte sviluppo è possibile, il porto di Mantova ha capacità e livelli di efficienza importanti che cresceranno con gli investimenti che stiamo facendo, ci sono anche, come accennavo prima, aziende che guardano con interesse al settore, non foss'altro che per questioni di sostenibilità ambientale. Però, poi, la realtà cammina più lentamente, non guarda al futuro, è "senza visioni"...

MI FACCIA UN ESEMPIO, PER CAPIRE MEGLIO...

La Provincia di Mantova ha da tempo, anche con finanziamenti europei, reso praticabile il canale alle imbarcazioni della V classe CEMT, ossia imbarcazioni lunghe oltre cento metri e che trasportano 1.800/2.000 tonnellate e oltre. Lungo il percorso però ci sono barriere che ostacolano la navigazione delle chiatte. Ne cito due: il ponte napoleonico di Zelo, piccolo comune in provincia di Rovigo, che ha una sola arcata troppo bassa per il passaggio delle chiatte quando viaggiano con container o con carichi troppo alti, a questo ponte se ne aggiunge un altro, quello ferroviario di Arquà Polesine, sempre in provincia di Rovigo, che presenta lo stesso problema. Nonostante le tante pressioni esercitate dalle quattro Regioni, Piemonte, Emilia Romagna, Lombardia e Veneto, interessate allo sviluppo della navigazione interna, gli interventi per modificare tale situazione ritardano. RFI, che dovrebbe svolgere l'intervento sul ponte ad Arquà Polesine, continua a rimandarlo. Probabilmente lo considera "secondario". Un esempio chiaro della sottovalutazione di questa modalità di trasporto.

CHE POTENZIALITÀ HA IL PORTO DI MANTOVA?

La Provincia, il cui attuale presidente Carlo Bottani ha preso molto a cuore lo sviluppo sia del porto sia dell'idrovia, anche con il sostegno di fondi europei, ha investito e sta investendo molto sulle infrastrutture portuali che oggi hanno una capacità di movimentare parecchi milioni di tonnellate di merci anche in un'ottica multimodale. Ad esempio, l'European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agengy-CINEA, nel giugno dell'anno scorso ha approvato un sostegno al progetto di sviluppo del porto di 509 mila euro per la progettazione e la realizzazione di un'area portuale specializzata per un efficiente flusso di container, di un'altra area dedicata a cereali e granaglie e di una piattaforma ferroviaria retroportuale. Riguardo allo sviluppo della modalità, il porto non è un problema, abbiamo tutte le capacità per svolgere bene i nostri compiti. Il problema è nella volontà politica di fare della navigazione interna una modalità con dignità nazionale. ■

Per completezza d'informazione rimandiamo i lettori a pag. 22, "Punto Legale", dove gli avvocati Marco Lenti e Nicola Nardi, dello Studio Legale Mordiglia, spiegano le complicazioni della legislazione italiana riguardo alla navigazione nelle acque interne. Complicazioni che hanno frenato e frenano lo sviluppo del settore.

Preventivi, budget e bilanci

di **Franco De Renzo***

Anche se non li definiamo tali, durante una vita, si fanno tanti preventivi, budget e bilanci. Per qualsiasi attività umana c'è bisogno di un minimo di riflessioni su cosa potrebbero generare le nostre azioni. Non si tratta di istituire un master apposito ma le nostre decisioni dipendono anche da tante altre cose, volute e non volute. Gli esperti dicono che un contratto si conclude quando le due parti ritengono di fare un buon affare. E' il ragionamento che facciamo per qualsiasi acquisto e transazione. Questo è ancora più reso evidente da coloro che non possono contare su capitali rilevanti e, quindi, devono basare le proprie scelte oculatamente. Mi ricordo che quando lavoravo con gli americani, ci era richiesto di preparare un budget a cinque anni. Adesso se si va a proporre a un imprenditore medio un budget a cinque anni, probabilmente scoppierà a ridere. Naturalmente, sbagliando. Siamo, sempre più, inseriti in un'economia globale, ove non basta più essere leader in una fascia di mercato, perché non bastano più le nostre sole capacità, ma dobbiamo sottostare alle tante incognite dei mercati che cambiano rapidamente. Allora, diventa strategico non guardare ai risultati appena conseguiti e a quelli che, probabilmente, saranno conseguiti a breve, ma vederci proiettati nell'immediato futuro anche per assicurare ai nostri collaboratori quella continuità di reddito di cui hanno bisogno per le loro famiglie. Questo è possibile farlo, cercando, con oculatezza, di proiettarci in avanti e valutare attentamente tutte le possibili variabili. Non si richiede certo la sfera di cristallo (ma se qualcuno ce l'ha, potrebbe anche prestarcela). Dobbiamo essere pronti a esaminare attentamente i dati di chiusura dei bilanci, magari confrontandoli con quelli dell'anno prima e degli anni appena passati. Operazione interessante e sana per chi vuole gestire la propria azienda in maniera intelligente e positiva.

Il bilancio aziendale è uno strumento che va attentamente confrontato con quelli degli anni passati, per avere un'idea precisa del cammino percorso

L'azienda non è statica, è sempre in movimento, ha sempre nuovi problemi, anche non dipendenti dalla nostra volontà (non ultimi quelli derivanti dalla crisi energetica per il gas e l'energia elettrica che ha visto più che raddoppiare i relativi costi). Non si sottovaluti che, mentre gli ultimi uomini che hanno combattuto la Seconda Guerra Mondiale si assottigliano sempre più, ecco che compaiono fuochi che speriamo non vogliano generare una nuova guerra. E se questo avvenisse cosa ne sarà della nostra azienda e dei nostri risparmi? Quale avvenire per i nostri familiari? Alcune variabili certamente non sono facilmente valutabili, ma almeno la gestione corrente dovrebbe essere esaminata attentamente e prevederne modifiche è la regola numero uno. È necessario che le aziende programmino compiutamente la loro vita sociale, e questa programmazione deve essere sistematicamente monitorata per porre in atto le necessarie correzioni ed evitare guai maggiori. Sono un fautore di quelli che vorrebbero pagare i medici quando stanno bene, non quando stanno male, e magari non ci sono più rimedi per ritornare al bel vivere. Consideriamo l'azienda come un albero giovane. Se è priva di tutore, finirà col crescere in maniera dissennata se, invece, è tenuta sotto controllo, avrà una crescita regolare perché è quello che ci aspettiamo. L'interesse che ha l'azienda non è solo quello di remunerare il capitale investito, cosa sacrosanta, d'altronde. Gli interessi sono molteplici. Cerchiamo di semplificarli:

- assicurare ai collaboratori e ai dipendenti la giusta remunerazione per le loro mansioni, non solo per il periodo corrente ma anche per gli anni futuri. Perché la vera ricchezza di un'azienda sono coloro che ci lavorano e che spendono, in ogni occasione, il suo nome, perché clienti e fornitori li riconoscono e sanno di poter contare sul loro aiuto;
- i soci che si aspettano un ritorno dagli impegni che si

Un'azienda non è "statica", ma è in "movimento". E', quindi, importante programmare compiutamente la sua vita e il suo sviluppo, proiettandola nel futuro

sono prodigati di effettuare e che devono vedersi riconoscere il giusto compenso;

- i clienti contano sull'aiuto che proviene dall'offerta dei prodotti aziendali, riconoscendo che meritano la stima e la fiducia che, anno dopo anno, vi hanno riposto;
- i fornitori perché l'utilizzo delle loro materie prime sono ben lavorate e se continuano in questo modo anche la loro vita è meno difficoltosa;
- le banche che possano contare sul rientro degli investimenti che hanno fatto all'azienda con i prestiti concessi e che possono essere pagati solo se la gestione sarà positiva;
- le comunità che abitano vicino l'azienda perché possono contare su una coscienziosa cura dell'ambiente;
- lo Stato, la Regione e il Comune perché se l'azienda produce reddito pagheranno le imposte e l'Iva con minori problemi rispetto ad altre che potrebbero averne di notevoli se le gestioni non fossero positive;
- le aziende dell'indotto perché se i soldi girano, tutti ne potranno trarre vantaggi, nessuno escluso;
- aggiungete voi altri casi che accadono durante la normale vita imprenditoriale.

D'altronde, basta pensare quanta cura dedichiamo alla programmazione delle vacanze e dei viaggi di piacere, per comprendere che, pensarci per tempo, non è proprio sbagliato. La giusta programmazione delle attività aziendali non solo è auspicabile ma addirittura obbligatoria per gli imprenditori che hanno a cuore le loro imprese. Chi ci riuscirà, certamente sarà avvantaggiato rispetto a coloro che, invece, non se ne curano e non la prendono in considerazione. ■

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

Il "rebus" navigazione interna

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

La navigazione interna è un concetto più ampio della navigazione fluviale, e comprende la navigazione su ogni via d'acqua interna, includendo oltre al bacino idrografico del fiume Po anche i canali navigabili e i laghi. Pur essendo un settore disciplinato quantomeno dal 1882 con il primo codice di commercio del Regno d'Italia, viene spesso visto come un ambito secondario nel panorama delle modalità di trasporto, e talvolta scarsamente riconoscibile. Diverse sono le cause ascrivibili a questa situazione, ma ciò è dovuto in parte anche alle difficoltà di identificare il settore a livello normativo. Al fine di identificare questo comparto, i legislatori nazionale e regionali hanno adottato in passato diverse modalità. La prima è stata quella di indentificare il settore selezionando le imprese con i codici Ateco che parrebbero, in prima analisi, più collegati a queste attività, cioè il 50.40 ("trasporto di merci per vie d'acqua interne") e il 50.30 ("trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne"). Da alcune ricerche di mercato è però emerso che solo un numero relativamente esiguo di imprese di navigazione utilizza i codici attività sopra indicati. Diverse imprese del settore, che indiscutibilmente ricoprono il ruolo di attori primari del mercato, esercitano le proprie attività con codici Ateco riconducibili rispettivamente allo scambio di beni/servizi oppure ad altre attività legate al turismo per quanto riguarda il trasporto di persone. Una seconda opzione è stata quella di individuare le imprese del settore sulla base dell'ente di registrazione delle navi, distinguendo tra imprese con navi iscritte presso le capitanerie per la navigazione marittima e imprese con navi iscritte presso gli ispettorati di porto per la navigazione interna. Anche questa opzione presenta criticità, dal momento che non tutte le imprese del settore hanno unità registrate presso gli ispettorati di porto, vuoi perché svolgono le proprie attività unicamente con unità noleggiate oppure poiché si occupano di altre attività ancillari alla navigazione vera e propria (ad esempio, spedizionieri, costruttori o società di logistica). Una terza opzione, infine, è quella di identificare il comparto sulla base dei distretti logistici legati alla navigazione interna, come ad esempio quello di Mantova-Valdaro. Sebbene questa modalità di classificazione per sistema-territorio sembri quella più calzante, essa ha comunque il difetto di ricomprendere potenzialmente anche aziende che hanno poco o nulla a che fare con la navigazione, e comunque esclude le aziende del settore con sede fuori dal distretto.

Le difficoltà nell'identificare il comparto non sono affatto un problema secondario. In generale, da un punto di vista promozionale e di immagine, tali difficoltà comportano una minore riconoscibilità di un settore che in diversi Stati europei è, invece, da sempre valorizzato. Inoltre, esse rendono più difficile per il legislatore fare interventi mirati ed efficaci.

Un'imbarcazione alla conca di San Leone sul canale navigabile Mantova-Adriatico

Sono note, infatti, le problematiche riscontrate in passato dalle imprese del settore con riferimento ai contributi economici erogati durante l'emergenza Covid-19 e, più recentemente, il cosiddetto "Idrobonus" previsto dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 476 del 29 ottobre 2020 e relativi provvedimenti attuativi. È quindi quanto mai opportuna una maggiore coesione e rappresentatività del comparto, sia nei confronti delle autorità competenti sia nei confronti degli utenti, facendo leva anche sugli indiscutibili vantaggi in termini di sostenibilità e impatto ambientale di questa modalità di trasporto. ■

* 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

BiLoG

LOGISTICS & MARITIME FORUM

10 - 11 NOVEMBER 2022

PIACENZA EXPO

BOOSTING THE DIGITAL GREEN TRANSITION

- **EU FUNDING** AND **PNRR**
- **DECARBONISATION**
- **SKILLS** AND GENDER GAP
- DISRUPTIVE **TECH** FOR TRANSPORT
- **HYDROGEN** FOR SHIPPING AND LOGISTICS
- PORTS AS **ENERGY** HUBS

PARTNER

Interreg Italy - Croatia DIGSEA

CONFINDUSTRIA PIACENZA

START 4.0

WIN-IT

SPONSOR

aitek

EALING

RAM Spa Logistica · Infrastrutture · Trasporti

Containers fidenza

contship

igus

TARROS GROUP

JOIN NOW!

BILOG@CIRCLETOUCH.EU

WWW.BILOG.IT

Dall'offshoring al reshoring?

di **Stefano Morelli**
Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Dall'esplosione pandemica che ha travolto ogni aspetto fondante della società, a partire dai riflessi economici, sociali, fino ad arrivare a quelli spiccatamente strategico-imprenditoriali, sembra che le sfide lanciate dal (tormentato) periodo storico che l'umanità sta faticosamente attraversando non accennino a rallentare. Se si vuole tradurre con un'immagine il turbinio dei mutamenti che, a più livelli, sta conducendo il sistema economico globale a una progressiva trasfigurazione, ci si può immaginare (con un azzardato paragone scientifico) la dialettica contrazione-espansione dell'universo. Dai ruggenti (e floridi) anni 80-90 all'insegna dell'espansionismo del mercato globale, contrassegnati da una vera e propria corsa alla delocalizzazione industriale (tra il 2001 e il 2006 secondo le statistiche Istat il 9,9% delle realtà imprenditoriali con almeno 50 dipendenti hanno trasferito all'estero, almeno in parte, la propria produzione), spinta dall'onda della progressiva liberalizzazione del commercio, ci si ritrova, oggi, a fare i conti con spinte centrifughe di segno opposto. Da una parte l'ingente mobilizzazione di capitali e persone verso terre maggiormente redditizie ha generato - soprattutto in paesi emergenti - un lento ma inesorabile processo di modernizzazione che, come conseguenza nel lungo termine, ha portato a un forte ridimensionamento della concorrenzialità salariale verso il basso, spingendo la galassia dell'imprenditoria a rimeditare le proprie strategie di mercato. Dall'altra, fenomeni (in parte) imprevedibili e senza dubbio di forte impatto "a cascata" sulla filiera produttiva, come di recente ha dimostrato l'ormai noto "incaglio" della nave container Evergreen in mezzo al Canale di Suez, sono inquadrabili come fattori condizionali delle nuove frontiere del mercato su scala internazionale.

Macchinario in un Industria tessile. Secondo l'Istat, dal 2001 al 2006, quasi il 10% delle attività imprenditoriali italiane, in diversi settori, sono state trasferite, almeno in parte, all'estero

Nel calderone degli eventi, peraltro, anche fattori non squisitamente economici giocano un ruolo fondamentale nella grande partita a scacchi del mercato globale, come (solo per fare un esempio tra i molti) i recenti(ssimi) venti di guerra che occupano, su base quotidiana, le prime pagine di tutti i giornali. Il grande "mercato delle democrazie" che oggi attraversa un periodo di tensione porta con sé, come effetto mediato, una rimodulazione delle zone franche in cui fare affari. In breve: le diverse velocità e la differente morfologia delle potenze economiche sul campo - volendo analizzare il fenomeno dalla prospettiva statualistica - unitamente alla sempre cangiante natura dei beni e dei servizi immessi sul mercato hanno lumeggiato la fragilità delle catene di approvvigionamento, nonché il lato più cinico della globalizzazione.

Veduta aerea della città di Nha Trang, sulla costa centro-meridionale del Vietnam. La crescita economica dei paesi cosiddetti emergenti ha reso, oggi, meno conveniente delocalizzare

Anche le crescenti tensioni geopolitiche che pervadono oggi il mondo sono un segnale negativo verso la delocalizzazione delle produzioni industriali

Il "dogma" della libertà degli scambi come fattore aggregante e virtuoso nel consolidare una pacifica convivenza tra i paesi del mondo improvvisamente vacilla di fronte alla immane concretezza del dato di realtà, che pone sempre più barriere tra gli Stati e sempre meno incentivi all'esternalizzazione delle attività produttive. Sebbene l'Italia - quanto meno nella prima parte del 2022 - continui ad avere una spiccata vocazione all'export (nei primi mesi dell'anno si è registrato un aumento del 20% delle esportazioni), ciò non dovrà certo gettare fumo negli occhi degli imprenditori (e, perché no, anche del parlamento), posto che sarebbe arduo pensare, già da ora, di continuare a giocare la partita economica nella cornice di una pericolosa (e lunga) equazione che implica una stretta interdipendenza tra economie diverse, soprattutto dove lo scambio delle materie prime è sostanzialmente incanalato in una logica monopolistica, in cui ogni anello della catena logistica è indissolubilmente legato al precedente, fino al prodotto finale.

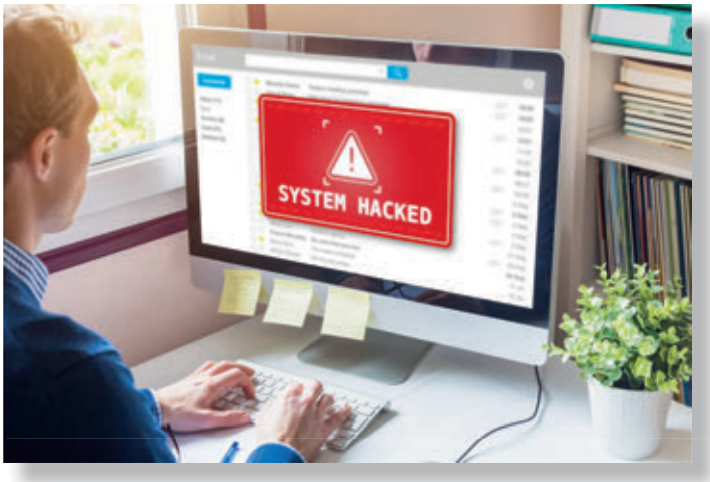
Le soluzioni sul tappeto sono certamente molteplici e non per forza orientate verso una massiccia localizzazione delle produzioni, meno globale e più stato-centrica, senza un adeguato sistema di pesi e contrappesi che tenga conto della (possibile) frammentazione, o virtualizzazione, della filiera logistica. Sarebbe impensabile (e poco lungimirante) non considerare il ruolo fondamentale del settore, ormai in crescita esponenziale, delle nuove tecnologie e dell'automazione dei processi produttivi, la cui fertilità in gran misura dipende dagli effetti della pandemia. La legittima esigenza di ricercare nuovi sbocchi di mercato per consolidare - o quanto meno evitare di affossare - il made in Italy, attraverso l'enucleazione di una strategia di sopravvivenza multifattoriale che tenga conto non solo del profilo economico ma anche geopolitico, dovrà necessariamente tenere conto della concorrente convenienza di rimodulare la scala produttiva, senza però rinunciare alla componente della cooperazione internazionale. Così, i costi maggiorati derivanti dall'accorciamento della filiera produttiva, realizzato attraverso il riavvicinamento delle attività produttive in territorio domestico, dovranno insomma essere ammortizzati con il coordinamento, a distanza, dei processi produttivi. Detto altrimenti, la straordinaria accelerazione delle innovazioni tecnologiche ben si presta ad affiancare l'attività di produzione materiale dei beni esportabili, attraverso l'immissione nel mercato globale di flussi informativi - parimenti redditizi - che consentirebbero di valorizzare in modo "smaterializzato" l'attività produttiva di riferimento. In definitiva, la nuova linfa vitale dell'export risiederà nella comunicabilità del valore del prodotto finale. ■

Il "famoso" incidente della nave Evergreen nel canale di Suez ha dimostrato le criticità a cui sono esposte le filiere logistiche lunghe

Porti: il rischio "cyber attack"

di **Federica Catani**
Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

La logistica e la portualità, per effetto della loro decisa crescita in termini di innovazione dei sistemi informatici e digitali, risultano realtà sempre più esposte agli attacchi di pirati informatici. Il sistema articolato della portualità, dove operano in sinergia operatori pubblici e privati, utilizza processi in una logica di forte interoperabilità. Le informazioni e i dati vengono scambiati e concorrono a definire tutti gli aspetti operativi e gli adempimenti normativi che concorrono all'importazione e all'esportazione della merce. Nel corso degli anni, l'ottimizzazione dei processi ha fatto in modo che il fattore tempo e la certezza del dato rappresentassero l'efficienza delle catene di approvvigionamento: la competitività di un sistema portuale oggi non può pertanto prescindere da una decisa automazione e informatizzazione. Questo quadro pone in evidenza che un possibile errore o alterazione nell'interoperabilità dei sistemi IT può causare gravi e pesanti problemi a tutti i soggetti attori nelle catene di approvvigionamento, da semplici ritardi nelle consegne a danni economici consistenti. Oggi la criminalità informatica è una minaccia mondiale in continua crescita che mina costantemente tutti i settori che fanno parte della supply chain e recenti attacchi hanno dimostrato che anche grandi realtà del settore possono essere estremamente vulnerabili.



La sicurezza informatica rappresenta oggi una forte necessità per le imprese, anche nel settore portuale e logistico, specie dopo l'espansione dello smart working

Il tema della sicurezza informatica nel settore logistico portuale rappresenta una problematica estremamente attuale e concreta e, in larghissima parte, rappresenta un problema non solo di sicurezza aziendale, ma di sicurezza nazionale. Il recente rafforzamento di forme di smart working espongono, inoltre, le aziende a nuovi rischi e comportano la necessità di assumere ancor più consapevolmente strumenti di protezione in grado di garantire la sicurezza dei dati e delle informazioni. E' concreto, infatti, il rischio che attraverso gli anelli deboli della catena logistica si possa arrivare a compromettere un sistema intero e globale di approvvigionamento. In questo quadro, un ruolo fondamentale è giocato certamente dalla formazione, non solo legata allo sviluppo di nuove professionalità, ma anche quella di tipo continuo, nei confronti del personale e degli operatori. Una formazione che non transiti soltanto attraverso canali strutturati, ma anche attraverso tavoli e gruppi di lavoro dedicati, occasioni di confronto tra le aziende, azioni di sensibilizzazione e informazione che facciano leva sullo sviluppo di competenze specifiche di gestione delle minacce informatiche, ma anche e soprattutto sulla conoscenza dei rischi, sulla consapevolezza e sui comportamenti condivisi all'interno delle organizzazioni. E' evidente come sia necessario insistere, oltre che sullo sviluppo di professionalità specialistiche di tipo verticale, su una "cultura" ampia in materia di sicurezza informatica.

La Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, proprio a partire da alcune sollecitazioni ricevute dagli operatori del settore, sta avviando, in quest'ottica, un lavoro importante e partecipa a tavoli territoriali che si stanno organizzando su questo rilevante tema, mettendo a disposizione le proprie competenze a servizio delle nuove esigenze e dei nuovi indirizzi strategici delle imprese di logistica e trasporto. Sta inoltre lavorando alla costituzione di un comitato tecnico scientifico che, proprio attraverso il coinvolgimento di esperti di livello eccellente in ambito tecnologie ed innovazione, possa aiutare la Scuola a supportare, con attività di analisi e ricerca scientifica, la progettazione e lo sviluppo delle attività di formazione. ■

catani@scuolatrasporti.com

La tua azienda aspira a diventare AEO

Operatore Economico Autorizzato?

Frequenta il corso di Assologistica per diventare Responsabile delle Questioni Doganali

L'AEO (Authorized Economic Operator) è il maggiore riconoscimento che l'Autorità Doganale possa conferire a uno spedizioniere internazionale.

Un operatore economico non è obbligato a divenire AEO: si tratta di una scelta individuale. Tuttavia, in base alla nuova normativa Unionale, per accedere ad alcune semplificazioni doganali (ad esempio garanzia globale con ammontare ridotto per debiti già sorti) è necessario possedere lo status di AEO.

Tra i maggiori benefici diretti dello status di AEO vi sono migliori relazioni con le Autorità doganali, maggiore velocità nelle spedizioni, facilitazioni relative alla dichiarazione di pre-partenza, riduzione dei controlli fisici e documentali, priorità di notifica in caso di selezione per il controllo, possibilità di richiedere un luogo specifico per il controllo doganale, utilizzo del logo AEO e mutuo riconoscimento per Paesi terzi.

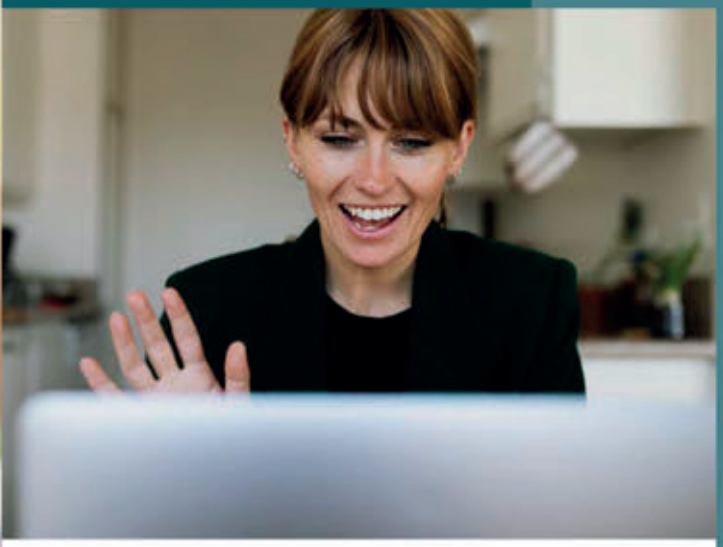
Tra i requisiti per diventare AEO vi è quello di poter contare tra i propri dipendenti di un **Responsabile delle Questioni Doganali**. Assologistica (in collaborazione con altri enti formativi) promuove un percorso formativo grazie al quale conseguire questa qualifica.

Il percorso dell'anno 2023 (inizio 7 marzo) dura **complessivamente 220 ore, 45 lezioni in modalità FAD - Formazione A Distanza (Zoom)** più una giornata di esame. I suoi contenuti sono stabiliti dalla Determinazione Direttoriale emanata dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli in data 29 aprile 2020, prot. 123923/RU.

INFO SEGRETERIA ASSOLOGISTICA: Tel. 02 669 1567 | Email milano@assologistica.it

ONHC
ODONTONETWORK

Sede Legale Via U. Visconti di Modrone 28, 20122 Milano · Sede Operativa Via XXII Ottobre 2,



Oltre un milione di sorrisi garantiti

A chi ci rivolgiamo

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

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

Compagnie di assicurazione e riassicurazione

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

Chi siamo

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

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

16121 Genova · odontonetwork@pec.it · Tel: +39 010 55 02 620 · www.0nhc.it/odontonetwork

Start up e innovazione logistica

ASSOCIAZIONE PER LA LOGISTICA SOSTENIBILE
partner of Assologistica
sito: www.sos-logistica.org email: segreteria@sos-logistica.org

A Padova, durante l'evento Green Logistics Expo, si è svolto il workshop "Innovazione aperta per una logistica più sostenibile e competitiva", promosso da SOS-LOGistica e moderato dal vicepresidente Renzo Provedel, con la partecipazione di quattro aziende socie dell'associazione che fanno dell'innovazione e della trasformazione digitale lo strumento per affrontare le principali sfide ambientali. In questo articolo Ibilab, Wenda, SiWeGo e CargoStart hanno voluto raccontare le proprie esperienze, ripercorrendo i punti principali trattati nel workshop.

La piattaforma SiWeGO mette in contatto persone che vogliono mandare un oggetto con altre che si offrono, privatamente, di trasportarlo

Ibilab. È possibile generare risparmi di costo, impatto ambientale e sovrapposizione delle route con un modello di consegna di ultimo miglio collaborativo e non concorrenziale? L'integrazione dei player fondamentali (corrieri, aziende, eCommerce) può portare non solo a un contenimento dei costi ma anche a un innalzamento dei livelli di servizio? Dalla ricerca di risposte a queste domande è nato il progetto IsyFleet, presentato da Jacopo Gradassai, senior project manager di Ibilab. IsyFleet, progetto finanziato nell'ambito del programma Por-Fesr Toscana 2014-2020, permette, grazie all'utilizzo di un software ottimizzazione, design e gestione delle route sviluppato da Ibilab e di un corriere White Label (definito così perché senza etichetta, portatore di un servizio a cui fanno capo diversi brand), di catturare efficienze in termini di costi economici, di livello di servizio e di impatti ambientali e sociali sulle comunità di riferimento (emissioni, qualità del lavoro del driver, zone a traffico limitato). Grazie alla partecipazione attiva di un distributore locale, partner di progetto, è stato possibile quantificare benefici ottenuti da IsyFleet: i risultati ottenuti mostrano una riduzione delle emissioni di CO2 fino al 25% e una riduzione delle percorrenze del 12%. (*https://www.ibilab.it/*)

Wenda. Il Ceo/Cto e co-founder della società, Antonio Catapano, ha parlato dei problemi della supply chain e della logistica, sottolineando l'importanza di automatizzare le attività operative per garantire una visibilità completa nell'ottica della transizione digitale sostenibile. Monitorando e ottimizzando automaticamente il trasporto e la gestione del magazzino, dei livelli di stock e delle operazioni di pick up e cold chain, Catapano ha illustrato come Wenda aiuti le aziende a ridurre le perdite e gli sprechi di prodotto e di tempo in tutta la supply chain. Si possono così ridurre drasticamente sia il numero di spedizioni non andate a buon fine sia le eventuali campagne di richiamo o di rifornimento, evitando emissioni di CO2 dovute al trasporto. La digitalizzazione dei documenti di viaggio, e la loro gestione direttamente dalla piattaforma, implica un enorme risparmio di carta. Inoltre, la possibilità di pianificare facilmente percorsi logistici ottimali tramite la piattaforma collaborativa e l'App dedicata ai trasportatori aiuta a snellire la supply chain del cliente e quindi a ridurre ulteriormente le emissioni. Infine, il tema della collaborazione: una piattaforma multi-azienda come Wenda contribuisce a generare un effetto-rete positivo, impattando su molti livelli della supply chain e quindi diffondendo le migliori pratiche di transizione digitale sostenibile tra i vari stakeholder. Tutto questo permette di rendere i processi sempre più green e sostenibili, con il minor impatto ambientale possibile e rendendo più sostenibile la vita delle

persone che ogni giorno contribuiscono alla crescita dell'azienda.
(https://wenda-it.com/)

Jacopo Gradassai, di Ibilab, ha spiegato nel workshop padovano i vantaggi nel realizzare un modello di consegna collaborativo e non concorrenziale tra gli operatori dell'ultimo miglio

SiWeGO. Per spedire un oggetto a un familiare, un amico o uno sconosciuto, fino a oggi era necessario rivolgersi a un corriere professionista. Ora, con SiWeGO, come ha detto Marcello Favalli, fouder e Ceo della società, è possibile scegliere se rivolgersi a un'azienda di trasporti o ricevere lo stesso servizio da privati cittadini, che desiderano ottimizzare le risorse, essere social e preservare l'ambiente. Questa piattaforma, sito web e applicazione per Android e iOS, mette in contatto utenti, con esigenze combinate nel settore della mobilità. Infatti, un sistema di matching automatico combina in tempo reale diverse soluzioni di trasporto mettendo in contatto chi vuole spedire con chi è disposto a trasportare. SiWeGO è quindi in grado di riempire (e vendere) lo spazio vuoto e inutilizzato dei mezzi di trasporto, grazie a un sistema di matching facile, sicuro e in real-time. Ha creato un ecosistema integrato per la consegna intelligente di merci, in cui il car sharing è orientato verso merci e prodotti tangibili, al pari di BlaBlacar, ma verticale per le commodity. L'obiettivo del progetto è rendere ogni veicolo un mezzo proficuo ed ecologico, contribuendo a evitare le corse a vuoto. Ottimizzando lo spazio dell'autovettura, o del camion per le aziende di trasporto, SiWeGO consente di ridurre i costi complessivi, oltre al traffico e all'inquinamento ambientale. Il business della società non consiste quindi nel possedere mezzi di trasporto, ma nel creare una rete in cui i possessori dei veicoli li mettono a disposizione per un utilizzo condiviso. Per questo, la vision del progetto è poter dire un giorno: SiWeGO, il più grande trasportatore al mondo, non possiede neppure un veicolo.
(https://www.sewego.com/

Cargo Start è un provider tecnologico, leader di mercato, specializzato in soluzioni digitali innovative per migliorare la connettività, la visibilità e la sostenibilità nel settore del cargo aereo e della logistica. Dal 2020, come ha posto in evidenza Gianni Mauri, director air cargo business processes Cargo Start, l'offerta della società comprende anche il calcolatore di CO2 sviluppato dall'azienda svizzera CarbonCare. Secondo l'International Energy Agency, la logistica è responsabile di oltre il 24% delle emissioni globali di CO2, una percentuale su cui, negli ultimi anni, hanno avuto un forte impatto anche la globalizzazione e lo sviluppo dell'eCommerce. Di fronte all'emergenza climatica in atto, le emissioni prodotte dalla supply chain e dalla logistica sono sempre più al centro dei dibattiti sull'ambiente. Se il cliente finale è sempre più esigente e attento rispetto all'impatto dei propri acquisti, a sua volta lo shipper richiede sempre maggiore trasparenza ai provider logistici in merito al carbon footprint delle spedizioni. In questo contesto, è diventato sempre più importante per tutti gli operatori della filiera logistica mettere in atto scelte "più consapevoli" - e sostenibili - nella fase di pianificazione delle spedizioni. Lo strumento per il calcolo della CO2 CarbonCare è stato sviluppato proprio per rispondere a questa esigenza: CarbonCare, che si integra facilmente nei sistemi gestionali in uso (TMS) tramite API, consente infatti di effettuare misurazioni precise e attendibili a livello door-to-door per tutte le modalità di trasporto, in base allo standard europeo EN16258. Basta inserire il peso della spedizione, l'origine e la destinazione, le possibili modalità di trasporto utilizzabili, le operazioni di handling necessarie - compreso il cold storage - e CarbonCare permette di confrontare l'impatto ambientale su diverse rotte e diverse modalità di trasporto e, dunque, di attuare processi decisionali più "climate friendly".
(https://www.cargostart.net/)

Anatomia delle etichette per merci pericolose

Un'etichetta sbagliata può comportare multe e blocco della merce, per questo è consigliabile rivolgersi a esperti del settore.

SERPAC FOR DANGEROUS GOODS
don't risk, manage and pack safely

Il mondo delle etichette per merci pericolose è pieno d'insidie: materiali non adeguati, colori o misure errate, disegni inesatti e scritte non conformi. Sono questi gli errori più tipici e comuni, nonostante la scelta e l'utilizzo corretto delle etichette per merci pericolose sia regolamentata da specifiche norme alle quali ogni azienda è importante faccia riferimento. In questo campo è bene affidarsi a società specializzate già dall'acquisto: Serpac, per esempio, offre una vasta gamma di etichette in stock per il trasporto di merci pericolose e realizza anche etichette personalizzate. Ma quali sono le caratteristiche essenziali di un'etichetta per merci pericolose? Scopriamolo insieme.

Forma e dimensioni. La grandezza e la forma delle etichette di pericolo sono standard e non possono essere modificate a piacimento: le dimensioni minime sono fissate a 100x100 mm e la forma è quella di un quadrato posato su un angolo, con una linea parallela al bordo situata a circa 5 mm da questo. Il regolamento ADR, come anche l'IMDG, prevede una possibile riduzione proporzionale dell'etichetta se la dimensione del collo lo richiede purché l'etichetta rimanga visibile e il prerequisito della dimensione del collo sia rispettato. "I decimi di millimetro fanno la differenza, soprattutto nella conformità ma anche nei costi di produzione", dichiara Stefano Bosi, DG Specialist di Serpac. "Un'etichetta di dimensione sbagliata corrisponderà a una mancata etichettatura, con le conseguenze del caso, quali multe e blocco merce. Il nostro consiglio è quello di prevenire, confrontandosi con un esperto".

Fondo vs etichetta. Lo scopo è quello di allertare al meglio, garantendo la migliore visibilità per chiunque arrivi a contatto con l'imballaggio contenente merce pericolosa: il fondo su cui viene applicata deve essere di colore contrastante rispetto all'etichetta, che, in casi specifici, deve essere circondata da una bordatura con tratto continuo o discontinuo. Un problema comune in questo ambito è la stampa diretta dell'etichetta di pericolo sugli imballaggi: spesso i colori risultano errati o totalmente non conformi alle richieste dei regolamenti. Qui entra in gioco la conoscenza del settore e dei suoi regolamenti, una caratteristica essenziale per produrre e fornire etichette per merci pericolose a prova di ispettore e di controllo.

Codici all'interno delle etichette di pericolo. Infine un punto fondamentale, chiaro solo a chi conosce i regolamenti nel dettaglio. Per il trasporto via terra, ferrovia, interna navigabile e mare è infatti vietato inserire all'interno dell'etichetta di pericolo qualsiasi codice o riferimento commerciale dell'azienda. Per cui, diffidate da produttori improvvisati: il trasporto di merci pericolose è ben normato ed è indispensabile affidarsi ad aziende formate e preparate per la produzione di etichette per il trasporto di merci pericolose. ■

La logistica davanti a tante, nuove sfide ineludibili

"Nuove dinamiche stanno cambiando il mondo e il nostro paese: occorre che la logistica trovi soluzioni adeguate in modo congiunto con tutta la filiera e con la committenza", ha detto Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica, nel convegno d'apertura della manifestazione.

La "tre giorni" dell'Expo tenutasi alla Fiera di Padova è stata l'occasione per fare il punto - tenendo un fil rouge sulla sostenibilità in tutte le sue espressioni, ambientali e socioeconomiche - sul sistema logistico nazionale e sulle sfide che deve affrontare in un momento complesso sia dell'economia e della geopolitica globali sia del nostro paese, che ha visto chiudersi in anticipo una tormentata legislatura e nascere un nuovo governo. A quest'ultimo proposito, Il ministro uscente delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, ha sottolineato, nella giornata inaugurale, in un intervento via video: "Lasciamo al nuovo governo e alla nuova maggioranza parlamentare un Piano pluriennale della logistica e dei trasporti ben avviato, definito dall'Allegato Infrastrutture mobilità e logistica del Def, che vede una spesa complessiva di 300 miliardi di euro di cui 220 sono di fatto già allocati. Spetta ora alla nuova maggioranza il compito di proseguire questo processo di spesa e di riforma". A ciò si aggiunge l'esigenza di trasformare, nei tempi concordati con l'Unione europea, in atti concreti e di "mettere a terra" gli interventi sul settore previsti dal Pnrr.

Il ministro Enrico Giovannini durante il suo videomessaggio trasmesso durante il convegno d'apertura dell'Expo

La "globalità" delle tematiche che oggi ha di fronte il sistema nazionale logistico è stata affrontata dal presidente di Assologistica, Umberto Ruggerone, nella relazione al convegno di apertura dal significativo titolo "La logistica per trasformare l'Italia. La sfida della filiera". ›

UN'EXPO DI SUCCESSO

La seconda edizione di Green Logistics Expo si è svolta alla Fiera di Padova con un ottimo risultato: oltre 7.000 visitatori, 40% in più rispetto all'edizione 2018, e 170 espositori, tra nazionali ed esteri. La logistica nazionale, inoltre, si può dire che nell'occasione si sia data appuntamento nella città veneta, dimostrando che il tema sostenibilità sta assumendo sempre più rilevanza nel settore. Presenti, anche con "villaggi" dedicati, le associazioni Anita, Assologistica, Sos-Log, Unione Interporti Riuniti-Uir e molte importanti aziende. Gli eventi sono stati 70, che hanno analizzato e dibattuto un'ampia serie di problematiche. Mario Valsecchi, direttore generale della Fiera, ha così commentato l'evento: "Il successo della seconda edizione dell'Expo si deve innanzitutto all'autorevolezza dei partecipanti, dalle associazioni alle istituzioni sino alle imprese più rappresentative della realtà della logistica nel nostro paese. Abbiamo puntato sulla qualità di un fitto programma di eventi di alto spessore, che hanno contribuito ad alimentare il dibattito nazionale, in un momento come questo in cui grazie ai fondi del Pnrr siamo più che mai vicini a una grande svolta per trasporti e logistica".

NUOVO TERMINAL ALL'INTERPORTO

Durante il convegno d'apertura dell'Expo, in collegamento video, è stata trasmessa l'inaugurazione del nuovo terminal dell'interporto di Padova dedicato ai semirimorchi. L'infrastruttura, che è stata realizzata su un'area lunga circa 850 metri e larga 40 sul lato nord del grande terminal intermodale, in adiacenza al fascio nord dei binari a modulo europeo da 750 metri serviti dalle gru a portale, incrementerà la capacità di movimentazione di semirimorchi dell'interporto di circa 50 mila unità l'anno. Franco Pasqualetti, presidente dell'interporto, ha sottolineato: "Questa nuova realizzazione conferma la nostra attenzione e vicinanza al mercato. C'è una grande richiesta di treni intermodali di semirimorchi per i collegamenti da e per l'Europa e con questa struttura di 40 mila metri quadrati, con ben 200 stalli, potenziamo il traffico intermodale. Infatti, da oggi, accanto ai container marittimi, possiamo movimentare con le gru elettriche a portale anche i semirimorchi, aumentando il numero di treni che la nostra struttura può gestire. Il prossimo passo, al quale stiamo già lavorando, è la totale automazione delle attività di movimentazione del terminal".

Ruggerone ha esordito ricordando come "Padova rappresenti la culla dell'intermodalità, una storia che risale addirittura al 1970, quando l'idea dell'interporto vide la luce. Qui venne formulato il concetto specifico di valorizzazione delle merci in fase di trasporto, che è diventato in pratica una delle definizioni stesse di logistica. Una sorta di 'comandamento', che si è sviluppato nel tempo e che proprio noi di Assologistica abbiamo voluto fare nostro". Ruggerone ha, quindi, affrontato i temi attuali più urgenti: "Da tempo, segnaliamo che le dinamiche indotte dalla pandemia e dalla guerra avrebbero generato l'incremento dei costi in tutti i settori eterogenei che la logistica ricomprende, producendo segnali inflattivi importanti". In pratica, per il presidente di Assologistica, "è come se la storia fosse tornata a 'sedere ai nostri tavoli', presentandoci il conto. È per questo che come operatori della logistica abbiamo lavorato negli ultimi mesi cercando di comunicare i rischi e proporre le soluzioni perché riteniamo che inevitabilmente vada posto in piena evidenza il tema dei costi della logistica che si integra nel processo che genera le onde inflattive: un tema che può essere affrontato solo congiuntamente con tutta la filiera, integrando anche la committenza". Un altro aspetto rilevante è legato "agli sviluppi industriali" che stanno cambiando tutto il settore logistico perché a cambiare nel suo complesso è tutta la produzione globale, a una velocità impensabile fino a poco tempo fa. Per esempio bisogna tener conto del paradigma energetico, come quello connesso al trasporto elettrico. Ruggerone ha quindi sottolineato come "larga parte del settore della componentistica dell'automotive dovrà essere ripensato, e questo vuol dire ripensare ai flussi logistici di prodotti che non sono più di matrice europea, soprattutto in quei due grandi polmoni che sono attestati nell'area nord-est della Pianura Padana e in Baviera. Infatti, i nuovi poli logistici della componentistica si stanno attrezzando in Africa con grandi aziende di proprietà cinese. E questa è una di quelle grandi sfide che vorremmo intraprendere con il nuovo governo". Una sfida non meno importante di quella connessa all'immobiliare logistico, che per il presidente di Assologistica rappresenta l'altra grande criticità che va sostenuta a livello politico, locale e nazionale, visto che l'argomento "va affrontato anche tenendo conto delle esigenze dei territori, tanto che la nostra associazione lo ritiene tema interamente da ripensare a livello legislativo, che attualmente si basa su disposizioni che risalgono a decenni fa".

Per finire, ha chiosato Ruggerone, non meno rilevante è l'importanza che il settore deve rivestire a livello occupazionale, "perché molti operatori stanno sottolineando con sempre maggiore insistenza la difficoltà di intercettare professionalità all'altezza: il mercato si sta evolvendo sempre più velocemente ed è molto sentito il bisogno di competenze specifiche che invece si faticano a reperire. Non esiste un'adeguata formazione di figure professionali specifiche. Per quanto ci riguarda, come Assologistica, abbiamo messo a punto un accordo per la formazione post diploma e universitaria, iniziative che registrano un tasso di successiva occupazione pari al 98%, numeri da considerare senz'altro come esempio lungimirante e auspicabilmente ripetibile. Naturalmente risulta quasi pleonastico sottolineare come anche in questo caso tutto debba svilupparsi all'interno di logiche di filiera condivise, oltre che caratterizzarsi con regole ben precise e ineludibili, per una vera sostenibilità sociale del settore, un tema rispetto al quale siamo fortemente impegnati e che dovrà essere salvaguardato da sistemi di certificazione di filiera". ■

L'immobiliare logistico, tema centrale

"Assologistica valuta l'argomento come 'primario' per un nuovo sviluppo della logistica non solo in funzione ambientale, ma anche in termini di governance", ha detto il presidente Umberto Ruggerone, aprendo il convegno sull'immobiliare.

Nell'ambito dell'Expo, si è tenuto l'incontro "Green Warehousing - Come realizzare un magazzino 100% green" organizzato dalla Liuc, l'Università Cattaneo di Castellanza, nel corso del quale sono stati presentati i risultati dell'Osservatorio sull'immobiliare logistico a cura dello stesso ateneo. A introdurre i lavori è stato Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica, che ha voluto sottolineare inizialmente come "il tema della logistica immobiliare sia considerato un punto centrale dello sviluppo del nostro ambito complessivo, che non a caso corrisponde a una decisa attenzione della nostra attività associativa, tanto da rappresentare un hardware che deve rivelarsi aggiornato, strutturato e possibilmente pensato per tutte le attività future". Una necessità imprescindibile, secondo Ruggerone, perché "oggi i player richiedono che l'immobiliare logistico debba necessariamente svolgere una serie di attività che spesso in passato sono state trascurate. Dobbiamo essere coscienti che stiamo assistendo a un cambio epocale rispetto al quale è più evidente una compenetrazione di attività, anche perché molte grandi organizzazioni intravedono la possibilità di rilanciare la sostenibilità abbinata alle possibilità di crescita e alla creazione di economia di scala, quindi di valore aggiunto". Si tratta di un possibile plus, ha sottolineato ancora il presidente di Assologistica, che "può fornire ulteriori possibilità di sviluppo non solo in funzione ambientale, ma anche in termini di governance, tanto che come associazione ci stiamo impegnando e continueremo a farlo con il prossimo governo affinché anche il tema dell'immobiliare logistico diventi uno degli aspetti rispetto al quale si possano valutare le strategie industriali, attraendo quindi investimenti e benefici per tutto il paese". Nel particolare è importante sottolineare che "Assologistica ha sottoscritto con la Liuc un accordo per la formazione di nuove figure professionali di settore, e abbiamo anche immaginato percorsi specifici affinché i magazzini possano essere sviluppati in modo da unire le diverse esigenze, comprese quelle relative al territorio in ›

Immagini del convegno Liuc sull'immobiliare logistico

cui si inseriscono. Un'attività naturalmente e strettamente connessa anche al tema energetico perché crediamo sia necessario 'pensare' a strutture in grado di generare l'energia necessaria a ricaricare i mezzi che attingono alle baie di carico dello stesso magazzino: uno scambio sul posto che consentirebbe agli operatori logistici di convertire le flotte disponendo nello stesso sito delle fonti di approvvigionamento di energia necessaria. Si tratta di una soluzione che rappresenterebbe una importante scelta strategica, costruttiva e tecnologica. Naturalmente tutto ciò presuppone la messa a punto di una normativa specifica che possa consentire di facilitare, incentivare e creare condizioni tali che permettano all'energia così prodotta di essere poi redistribuita sulle aree circostanti, consentendo ai comuni su cui si insediano le nuove installazioni logistiche di generare reali ricadute ambientali positive e assolutamente funzionali ai territori in questione".

L'Osservatorio Osil ha elaborato un indice, fondato su determinate caratteristiche, che permette di valutare il livello di sostenibilità di un magazzino

I lavori sono poi proseguiti con la presentazione di uno studio elaborato da World Capital Group-WCG che ha messo in evidenza, in particolare, come "investire nella logistica sostenibile sia conveniente". Sebastiano Barzaghi, senior real estate consultant logistics&industrial di WCG, nel suo intervento, ha messo a fuoco cosa renda un magazzino "sostenibile" tra materiali di costruzione e soluzioni per la riduzione dei consumi e per alzare l'efficienza energetica. Barzaghi ha anche sottolineato che la valutazione di un immobile ad alta sostenibilità non solo attrae quegli investitori che prestano particolare attenzione alla sostenibilità in tutti i suoi aspetti, ambientali, sociali ed economici, ma favorisce rendimenti superiori agli immobili tradizionali. Oltre a certificare gli edifici in termini di sostenibilità i protocolli green, infatti, incrementano il valore sul rendimento annuo di più del 10%. A conferma di quanto sostenuto da Barzaghi, è stato presentato un significativo case study relativo a una falegnameria di Bergamo che, a seguito dell'installazione di un impianto fotovoltaico da 18kW ha di fatto risparmiato circa 5.000 euro sulla bolletta elettrica, pari al 43% della spesa annuale. In questa ottica, assume rilievo conoscere quali siano le reali caratteristiche "green" di un magazzino e quanto esse siano importanti per determinare il livello di sostenibilità degli immobili. Importante in questa ottica è il sistema di rating VA.LO.RE messo a punto dall'Osservatorio Osil della Liuc che permette di valutare l'indice di qualità di un immobile rispetto a quattro dimensioni (location, esterno, edificio, interno) e conoscere quanto il proprio magazzino sia adatto a svolgere una determinata funzione logistica. Inoltre, da quest'anno l'Osservatorio ha elaborato una procedura che permette di valutare anche il livello di sostenibilità di un immobile logistico sulla base di una serie di caratteristiche green sviluppate dall'advisory board di Osil. Fabrizio Dallari, direttore del Centro sulla logistica e il supply chain management della Liuc Università Cattaneo, ha aggiunto: "Per ridurre drasticamente la propria impronta ambientale non si deve pensare a un 'silver bullet', a soluzioni 'magiche', bensì occorre dotarsi di un set di soluzioni che riguardano tutte le aree della logistica: imballi e unità di carico, magazzini e intralogistica, trasporto e distribuzione. Questo è il messaggio che abbiamo voluto trasmettere con questo incontro e con le attività del nuovo Green Transition Hub della Liuc". Andrea Faini, Ceo di World Capital Group, ha sottolineato: "In tutto il mondo la logistica giocherà un ruolo fondamentale nel raggiungimento dei nuovi traguardi di sostenibilità ambientale, al fin di ottimizzare e rendere più efficienti i processi della supply chain. Come società di consulenza immobiliare, per noi è importante anticipare le esigenze dei tenant per fornire loro soluzioni immobiliari su misura, in maniera personalizzata e tempestiva. Green Logistics Expo è stata l'occasione per sentire la voce di importanti player del settore e per perfezionare, di conseguenza, il servizio che offriamo ai nostri clienti". ■

La nuova legge che regola l'interscambio dei pallets Epal

Giovanni De Ponti, responsabile delle relazioni istituzionali di Assologistica, ha illustrato le nuove norme che mirano a regolarizzare un sistema che è stato alla base di un esteso malcostume e di un enorme giro d'affari illegale.

Durante i giorni dell'Expo, si è tenuto un incontro dedicato alla recente approvazione della legge 51/2002 relativa alla regolamentazione dell'interscambio dei pallets, dispositivo che è andato recentemente a colmare un vuoto normativo che permetteva il generarsi di un giro d'affari del tutto illegale dell'ammontare di parecchie centinaia di milioni di euro l'anno. A illustrare le nuove regole è stato Giovanni De Ponti, responsabile delle relazioni istituzionali di Assologistica, che ha esordito spiegando come "la nuova legge sia volta a disciplinare unicamente l'interscambio dei pallets, e pertanto non è da considerarsi riferita a qualsiasi altra tipologia di questi strumenti, ma esclusivamente riservata a quelli che hanno le caratteristiche tecniche per essere scambiati, come da approvazione del Consorzio Legno Sughero, ente che garantisce gli standard di riparazione di questo tipo di supporto, riconoscibile dal marchio Epal chiaramente posizionato in termini di riconoscibilità sui blocchi di legno che si trovano ai lati dei pallet stessi. Quindi la norma tratta solo se a essere toccati sono questi beni, escludendo invece tutti gli altri".

Nel particolare, ha poi spiegato De Ponti, "la legge stabilisce che tutti quei soggetti che ricevono un certo numero di pallet contenenti merce che va sbancalata, a prescindere da qualsiasi titolo questa sia ricevuta, hanno l'obbligo di restituire un eguale numero di pallets Epal già in loro possesso della stessa qualità e tipologia. Nel caso di mancata restituzione dello stesso numero di oggetti la norma disciplina come 'interscambio differito' l'emissione di un voucher (cartaceo o digitale) che stabilisce una sorta di credito nei confronti del fornitore. Nel documento devono essere evidenziati il numero dei pallets oggetto della mancata restituzione: in pratica, si tratta di un titolo di credito improprio che resta in possesso del fornitore dei pallets per un massimo di sei mesi. La legge 51 stabilisce altresì che alla scadenza di questo periodo il detentore del voucher può avanzare il diritto a monetizzare il voucher fino a quel momento disatteso emettendo una fattura corrispondente all'importo del valore dei pallets non restituiti". Può sembrare un'ovvietà che finalmente ha trovato la sua giusta e corretta definizione, ma come ha specificato De Ponti, "bisogna avere ben chiare le dimensioni del fenomeno fino alla mancata regolamentazione stabilita dal governo, visto che il giro d'affari 'illegale' (cioè riferito al valore dei pallets non restituiti) ammontava a circa 700 milioni di euro all'anno, una cifra notevolissima frutto di un malcostume truffaldino che andava senz'altro interrotto".

Se la legge sarà correttamente applicata, ha concluso De Ponti, "risulta evidente l'importanza di essere finalmente riusciti ad aver innalzato un deciso argine rispetto a una evidente anomalia dai contorni vergognosamente oscuri. In pratica si tratta di una decisa virata in termini di onestà che richiama semplicemente al rispetto di regole che devono considerarsi sacrosante nell'ambito di un corretto e chiaro comportamento etico-economico. Certo, non sarà semplice convincere tutti i soggetti coinvolti a cambiare registro nel giro di poco tempo, ma da parte di Assologistica posso assicurare che non ci limiteremo alla soddisfazione di aver vinto una battaglia finché non sarà evidente che avrà comportato un deciso salto di qualità sul rientro nelle regole rispetto a questa annosa questione. In altre parole: vigileremo attentamente affinché la normativa sia rispettata in maniera estesa, precisa e definitiva". *(T.M.)* ■

Il lungo cammino di Clo: dal facchinaggio alla logistica

Il vicepresidente Ettore Autunno racconta la lunga storia, quasi centenaria, della cooperativa di facchinaggio, che oggi è presente su tutto il territorio nazionale, con oltre 3.000 soci, ed è in grado di offrire servizi logistici avanzati.

di **Tiziano Marelli**

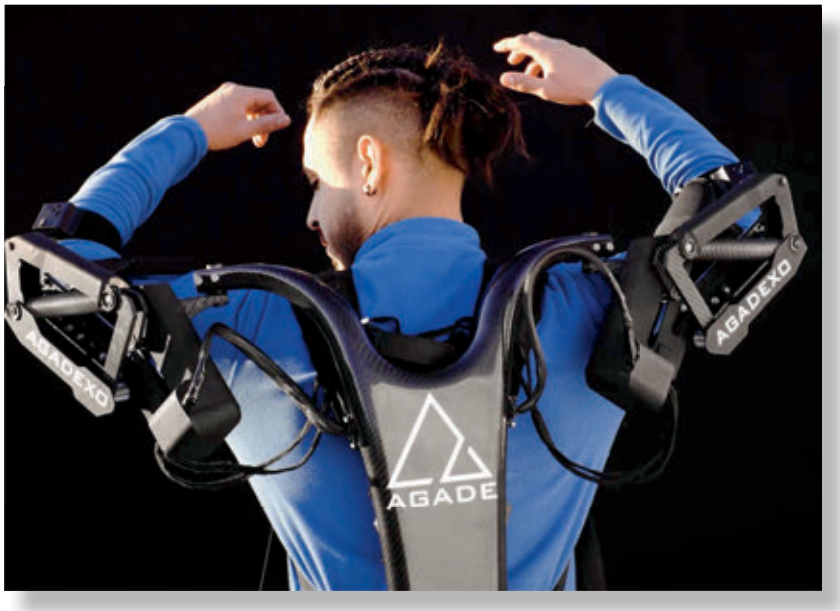
ETTORE AUTUNNO

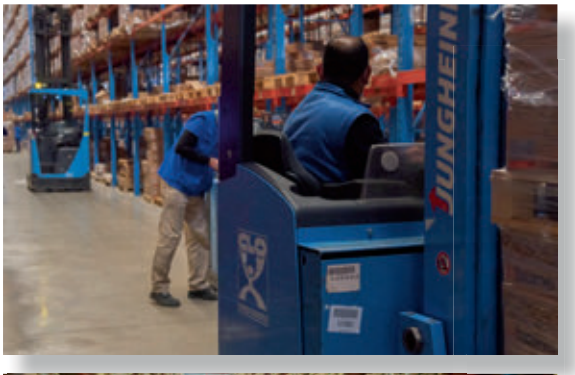
Clo, acronimo di Cooperativa Lavoratori dell'Ortomercato, è realtà che è stata presente al Green Logistics Expo. Nell'occasione abbiamo rivolto alcune domande al vicepresidente, Ettore Autunno.

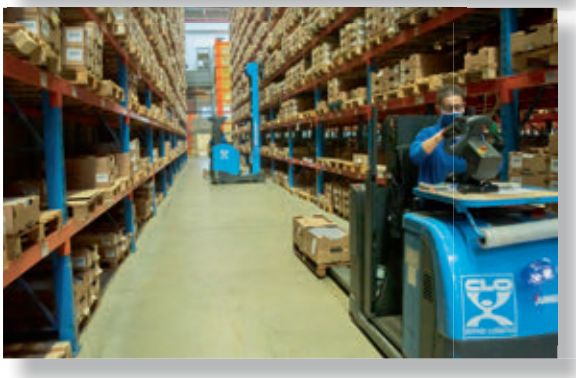
QUAL È LA STORIA DELLA VOSTRA COOPERATIVA?

Clo è nata nel 1937, 85 anni fa, all'interno dell'Ortomercato di Milano e si è sviluppata negli anni '80, quando in pratica è uscita "dai confini" di quella struttura per seguire lo sviluppo che già allora stava evolvendo il mondo della logistica nel suo complesso e con il tempo abbiamo integrato la mera attività di facchinaggio con altri servizi logistici. Quando nel 1989 sono entrato nella cooperativa i soci erano 250, oggi siamo arrivati ad oltre 2.000 come Clo e come Gruppo ad oltre 3.000 presenti in sei regioni del paese. La sede principale adesso è a Siziano, alle porte di Milano ma in provincia di Pavia. Nel particolare, abbiamo iniziato trattando il settore dell'ortofrutta, quindi ci siamo spostati nel mondo della grande distribuzione per arrivare con il tempo a coprirne anche altri. Attualmente all'interno dell'Ortomercato contiamo su una forza lavoro residuale dei nostri operatori, mentre tutti gli altri sono distribuiti in maniera tale da coprire le esigenze di tutto il paese, Mezzogiorno compreso. Ora copriamo anche attività che vanno dal service alla logistica, primaria, di magazzino e anche di destinazione. Per fare un esempio, abbiamo creato una flotta e consegniamo casa per casa gli acquisti per conto di Cortilia che rappresenta uno dei nostri clienti più importanti. Ma non è certo il solo in ordine di grandezza e notorietà perché possiamo anche annoverare fra i nostri partner - solo per citarne alcuni e dare un'idea della loro eterogeneità - anche BTicino, Metro, Coop, Brico, Uniontrade, Cst, Movimoda...

L'"Esoscheletro", l'apparecchio cibernetico che riduce il peso dei carichi sollevati e trasportati dagli addetti al magazzino. Una sorta di "muscolatura artificiale"







Oggi, all'attività di magazzinaggio, la cooperativa ha aggiunto, tra le altre, quella della consegna esterna dei prodotti, anche casa per casa

QUALE RITIENE SIA LA SITUAZIONE ATTUALE DEL SETTORE NEL SUO COMPLESSO, E COME LA VEDE IN PROSPETTIVA, A BREVE E MEDIO TERMINE?

Attualmente il mercato sta soffrendo molto, soprattutto per i costi che stanno levitando in maniera impressionante. Le spese sono andate alle stelle, e si fatica poi a caricarle sui prezzi finali, quindi di fatto scaricandole nei confronti del cliente finale. Bisogna capire al più presto come risolvere il problema, che alla lunga si può rivelare insostenibile, con conseguenze nefaste su tutti gli attori della filiera. È necessario creare un sistema di concerto con i committenti che sappia fare fronte a questi gravi problemi. In pratica, bisogna sedersi insieme a un tavolo e prendere decisioni incisive che possano riequilibrare il mercato. Il valore aggiunto, nell'immediato futuro, deve essere la trasparenza, e insieme dobbiamo decidere come percorrere questa strada, agire in una situazione di partnership che non tenga conto solo del guadagno del singolo, ma che si riveli in grado di bilanciare le diverse fasi di lavorazione. Noi dobbiamo anche tener conto delle esigenze dei nostri singoli soci, che in genere operano in una situazione di monoreddito e non possono essere penalizzati visto che metterebbero a rischio l'intera economia familiare. Ogni posto di lavoro perso significa la messa a rischio della sopravvivenza di una famiglia intera, e la nostra filosofia aziendale non lo può permettere. Se vogliamo continuare a lavorare onestamente credo che questa sia l'unica strada da percorrere.

IN TERMINI DI INNOVAZIONE TECNOLOGICA COME VI STATE MUOVENDO?

Si tratta di un argomento che consideriamo di primaria importanza. Recentemente abbiamo adottato l'Esoscheletro. È una sorta di zaino sviluppato e progettato dalla start up Agade, spin-off del Politecnico di Milano. L'Esoscheletro è un apparecchio cibernetico che supporta le capacità fisiche e tutela la salute di chi lo utilizza alla stregua di una sorta di "muscolatura artificiale" aiutando in maniera quasi rivoluzionaria gli addetti di magazzino che così possono "sentire il peso" di un carico come se fosse di 5 chili pur spostandone 15: un grande ausilio in termini di carico di lavoro, un supporto professionale molto importante anche dal punto di vista sociale.

QUINDI ANCHE DAL PUNTO DI VISTA DELLA SOSTENIBILITÀ NEL SUO COMPLESSO...

Sicuramente, anche perché ritengo il termine stesso di "sostenibilità" una bella parola che però ha la necessità di essere applicata in maniera estesa. Posso affermare che per quanto ci riguarda tendiamo a non dimenticarcene mai. Per esempio, uno dei nostri compiti precipui è quello di considerare i rifiuti alla stregua di un vero e proprio valore aggiunto, quindi tutto quello che viene scartato - carta, plastica, legno - lo recuperiamo per metterlo a disposizione di chi può riciclarlo al meglio perché vengano riutilizzato. Rifacendomi anche a quello che dicevo in precedenza voglio sottolineare che Clo riserva particolare attenzione alla sostenibilità verso le persone grazie a una attenta politica di welfare interno. Per questo abbiamo creato una serie di convenzioni - assicurative, sanitarie, economiche - di cui possono usufruire tutti i nostri soci. Ancora abbiamo costruito dei mini-appartamenti a Siziano mettendoli a disposizione ciclicamente di alcuni ragazzi extracomunitari nostri addetti che quando sono arrivati in Italia non avevano un alloggio. Un supporto importante che, in collaborazione con il comune di Milano, comprende anche un percorso di formazione professionale fino all'assunzione definitiva. Da quando è partito il progetto sono state finora quasi 200 le persone che hanno usufruito di questo iter integrativo. Mi piace definirlo supporto sociale applicato al settore della logistica, un'azione di grande sensibilità verso "l'altro" del tutto innovativa, di cui andiamo giustamente molto fieri. ■

Un "paper" teso allo sviluppo intermodale

L'associazione FerMerci ha presentato a Padova un documento in cui affronta i temi principali e le criticità che oggi frenano il trasporto cargo su rotaia.

di **Carlo Sestieri**

Nell'evento "FerMerci in terminal", l'associazione FerMerci ha presentato un documento, elaborato dopo un confronto con i protagonisti del settore cargo ferroviario, che chiede al governo una revisione delle norme contenute nella "cura del ferro", avviata nel 2017. Una revisione e una richiesta di interventi ritenuti necessari per lo sviluppo del settore logistico su rotaia. Lo sviluppo del settore è posto, inoltre, da due esigenze: l'attuale inferiore livello, in confronto con gli altri principali paesi nostri concorrenti, della quota di merci movimentata per ferrovia e gli obiettivi fissati per il settore dall'Unione europea al 2030/2050. Una prima richiesta riguarda l'emergenza determinata dall'aumento del costo dell'energia. Il governo ha, infatti, disposto il rinnovo della riduzione della componente B del pedaggio fino al 50%, per il periodo 1° aprile-31 dicembre 2022. Tuttavia, secondo le stime fornite da RFI, lo stanziamento di 15 milioni dedicato all'intervento sarà sufficiente a coprire soltanto circa il 20% della componente B del pedaggio. Il documento, quindi, chiede un incremento di questa dotazione finanziaria al fine di garantire l'effettivo raggiungimento dell'obiettivo. Altra esigenza sottolineata è in relazione al rilevante numero di lavori, certamente necessari, sulla rete ferroviaria. La richiesta è di "contemperare le esigenze del trasporto ferroviario delle merci, minimizzando le interruzioni e le sensibili inibizioni della circolazione dei treni. Si propone inoltre la costituzione di un Fondo, al fine di ristorare le imprese ferroviarie che subiscono danni a causa degli interventi previsti dal Pnrr".

Ultimo miglio ferroviario. Al fine di realizzare l'integrazione dei diversi sistemi della catena logistica è essenziale che gli standard europei previsti per l'infrastruttura ferroviaria diventino quelli di riferimento per i sistemi dei porti, dei terminal e dei raccordi ferroviari, eliminando definitivamente i colli di bottiglia e aumentando l'efficienza dell'infrastruttura di trasporto. A questo proposito, il documento chiede "la revisione e il rifinanziamento della norma prevista dall'art. 47-bis, comma 6, della legge 96/2017. L'intervento in passato ha permesso al gestore dell'infrastruttura, consultati gli stakeholder, di intervenire su penultimo e ultimo miglio della rete ferroviaria".

Un treno merci delle Ferrovie Svizzere in Germania. L'Italia continua ad avere una quota di trasporto cargo su rotaia inferiore a quella di altri importanti paesi europei

L'ASSOCIAZIONE FERMERCI

L'associazione FerMerci, nata a Roma nel giugno scorso e presieduta da Clemente Carta, intende rappresentare tutti gli attori del settore logistico ferroviario: imprese ferroviarie, terminalisti, operatori di ultimo miglio, costruttori e proprietari di veicoli ferroviari, centri di formazione del personale nel settore. Gli attuali soci sono: Alstom, Athena, Bcube, Centro Formazione Ferroviaria, GTS Rail, Fer Consulting, Ferrotramviaria, ForFer, Hupac, Inrail, Interporto Padova, Kombiverkehr, Logtainer, Logyca UMF, Lugo Terminal, Medlog Italia, Medway Italia, Mercitalia Logistics, Rail Academy, Rail Cargo Carrier Italy, Rail Traction Company, SerForm, Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, Wascosa AG Italian Branch.

INTESE PER L'INTERMODALE

A Padova, durante l'evento "FerMerci in terminal", è stato firmato un memorandum d'intesa tra l'associazione FerMerci e la Uirr, l'associazione internazionale per il trasporto combinato strada-rotaia. L'obiettivo è di stabilere una collaborazione tra operatori del settore italiani ed europei a sostegno del trasporto intermodale, in linea con le politiche dell'Unione europea che mirano a costruire un mercato unico dei trasporti per una mobilità connessa, sostenibile e sicura. Saranno realizzate iniziative comuni e sarà stabilita una reciproca rappresentanza in Italia e in Europa. A Roma, invece, è stato siglato un accordo tra il Gruppo Ferrovie dello Stato e il Gruppo Hupac teso anch'esso a sviluppare l'intermodalità. Nuovi servizi intermodali terrestri e marittimi in Italia e verso l'Europa, sviluppo e gestione di terminal per incrementare la qualità del trasporto intermodale e ampliamento del network del traffico su ferro: questi gli obiettivi dell'accordo, con il fine di arrivare, in Italia, al 30% di merci trasportate su rotaia entro il 2030, come previsto dall'Unione europea. In prima istanza, il documento servirà a verificare la possibilità e il reciproco interesse a realizzare un progetto di partnership commerciale e operativa finalizzato allo sviluppo di soluzioni logistiche e di trasporto ferroviario e intermodale delle merci, in particolare sulle relazioni Italia-Europa nordorientale ed Europa sudorientale-Balcani. Le attività riguarderanno soprattutto i servizi intermodali terrestri e l'ampliamento del traffico merci da e verso i porti nazionali e internazionali, avvalendosi di connessioni ferroviarie e intermodali terrestri.

Ferrobonus. Evidenze statistiche degli ultimi anni hanno confermato che l'erogazione del contributo diretto ai clienti (il cosiddetto "ferrobonus") ha permesso il rilancio del traffico ferroviario merci, in particolare del trasporto intermodale. L'incentivo è una leva fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi ambientali e di riequilibrio modale posti dal legislatore. La misura è stata prorogata fino al 2026 con il "Decreto Rilancio" ma con un importo di spesa minimo, per gli anni dal 2023 in poi, pari a circa 20 milioni di euro per anno. Viste le numerose e indiscutibili esternalità positive prodotte dal trasporto intermodale ferroviario, si chiede di alzare questa cifra a 50 milioni di euro, al fine di raggiungere gli obiettivi stabiliti. Il documento, sempre in relazione al ferrobonus, chiede anche un incentivo per le attività svolte nei terminal intermodali e nei raccordi ferroviari industriali in maniera da superare i costi generati dai "colli di bottiglia" sulle infrastrutture di ultimo miglio.

Il documento FerMerci chiede anche incentivi all'acquisto di locomotori e materiale rotabile in linea con quanto affermato nel Pnrr

Digitalizzazione dei processi. La digitalizzazione è strumento necessario per aumentare il trasporto intermodale. E', quindi, necessario superare tutti i vincoli tecnici e normativi in modo da rendere possibile la digitalizzazione di tutti i procedimenti del settore. Le imprese sono già pronte, dato che operano da anni nel mercato europeo, in cui la maggior parte degli altri paesi ha digitalizzato interi processi documentali.

Il documento chiede altri interventi che riguardano la formazione del personale ferroviario (con la proposta di un incentivo alla formazione e assunzione del personale, in forma di voucher, agli aspiranti ferrovieri del settore merci). Un altro incentivo, in relazione a quanto previsto dal Pnrr, è richiesto per l'acquisto di locomotori e materiale rotabile. Il documento affronta poi il problema della semplificazione: occorre alleggerire le procedure, mediante la condivisione permanente dei dati interessati, la digitalizzazione dei documenti, il maggiore utilizzo delle autocertificazioni. La semplificazione dei processi agevola il lavoro dell'amministrazione e dell'impresa richiedente. Infine, un'ultima esigenza: rivedere il processo di riallocazione delle tracce ferroviarie. A tal proposito, il documento auspica "l'istituzione di un tavolo permanente di confronto tra il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie al fine di attuare una programmazione strategica in modo flessibile e tempestivo, a vantaggio di tutto il sistema". ■

Porti, interporti e aeroporti del Veneto hanno firmato un patto di collaborazione

L'obiettivo è di sviluppare e promuovere il sistema logistico regionale.

I rappresentanti del porto di Venezia e Chioggia, degli interporti e degli aeroporti del Veneto a servizio del trasporto di merci e passeggeri si sono incontrati durante l'Expo padovana per sottoscrivere un patto di collaborazione per la promozione e lo sviluppo del sistema logistico veneto. Un sistema di grande rilevanza sia dal punto di vista infrastrutturale sia da quello della movimentazione di merci e passeggeri. Infatti, sulle infrastrutture regionali (10.300 chilometri di strade, 1.850 di ferrovie e 135 dell'asta fluviale Po-Fissero-Tartaro-Canalbianco, oltre ai 430 della litoranea veneta) vengono movimentati complessivamente 71,4 milioni di tonnellate di merce e 20,3 milioni di passeggeri l'anno. Si tratta, quindi, di un'eccellenza nel panorama europeo che, inoltre, si trova al crocevia di nodi primari all'interno delle Reti Ten-T a presidio dei corridoi Baltico-Adriatico, Mediterraneo e Scandinavo-Mediterraneo, nonché delle autostrade del mare. La firma di tale collaborazione rientra anche nelle raccomandazioni europee, contenute nel nuovo "Meccanismo per collegare l'Europa", che sottolineano l'importanza delle sinergie e delle partnership tra attori pubblici e privati per sviluppare le reti transeuropee e per accelerare la decarbonizzazione e la digitalizzazione dell'economia. L'accordo si fonda sull'idea che, in un contesto di grande competizione tra territori, il poter puntare su un sistema infrastrutturale e logistico "compatto" rappresenti un valore aggiunto per gli investitori e per gli utenti. Per raggiungere questo obiettivo - è stato sottolineato nell'incontro - è necessario lavorare per farsi conoscere come sistema, per costruire una rete di progetti da presentare a Bruxelles, per sviluppare azioni congiunte per la semplificazione delle procedure e la digitalizzazione della catena logistica. La sinergia tra le infrastrutture, inoltre, è considerata, tra i firmatari del patto di collaborazione, fondamentale per accelerare la transizione energetica. L'impegno è quello di stabilire un coordinamento per sviluppare carburanti alternativi per il trasporto al fine di ridurre le emissioni connesse alla mobilità e di condividere le "buone pratiche" per migliorare l'efficienza energetica dei nodi di trasporto. Nell'incontro sono stati anche fissati primi appuntamenti, già a partire dal 2023, con una presentazione congiunta dell'offerta logistica del Veneto presso i mercati di maggior interesse a partire dalla Baviera.

Scorcio dell'aeroporto veneziano Marco Polo

La vicepresidente della Regione Veneto, Elisa De Berti, ha così commentato l'iniziativa: "La sottoscrizione di questo patto di collaborazione rappresenta un altro fondamentale tassello delle azioni avviate dal Piano regionale dei trasporti approvato nel luglio 2020. Questa è una testimonianza di come sia determinante una gestione sinergica delle competenze e una pianificazione condivisa delle infrastrutture necessarie allo sviluppo economico e alla tutela del nostro patrimonio territoriale. Con questo scopo, la Regione si propone di avere un ruolo di coordinamento per promuovere il confronto a livello interno, ma anche con le altre regioni in Italia e in Europa, per mantenere il Veneto al centro delle reti infrastrutturali e commerciali strategiche". Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità portuale del Mare Adriatico settentrionale, ha sottolineato che il patto dà "concretamente valore alla sistematizzazione e al coordinamento della realtà logistica regionale che, attraverso attività promozionali congiunte e con il necessario supporto della Regione, dovrà cogliere, a livello internazionale ed europeo, quelle opportunità necessarie a garantire crescita economica, creazione di posti di lavoro e spinta all'innovazione e alla sostenibilità". ■

La novità "metaverso" applicata allo scambio di merci e servizi

L'idea sposata da C-Trade è quella di essere "al servizio" delle aziende come interlocutore unico per risolvere tutti i problemi connessi al flusso doganale.

"Metaverso" è un termine che sta entrando nel nostro linguaggio in modalità sempre più prorompente. L'approccio al suo significato globale, abbastanza recente, la dobbiamo al geniale fondatore di Facebook Mark Zuckerberg, che ne ha addirittura fatto - in senso altamente lungimirante, come tutto quello che riesce a combinare quel genio della nostra vita social, del resto - quasi un suo marchio. In verità il termine risale invece a ben 30 anni fa e all'idea che ebbe Neal Stephenson quando, appunto nel 1992, lo descrisse nel suo libro "Snow Crash" come significato di una realtà condivisa dall'allora quasi neonato Internet, e lo fece in questi termini: "Una sorta di realtà condivisa attraverso la rete, dove si è rappresentati in tre dimensioni attraverso un personale avatar", cioè la proiezione di noi stessi nel virtuale. Sembra molto complesso, ma in realtà non lo è: si tratta semplicemente di "adattare" persone e imprese a una società in sempre costante trasformazione. E sul "metaverso" stanno puntando sempre più aziende, e fra le prime del settore logistico sono da annoverare C-Trade e Overy, realtà molto attente ai cambiamenti in atto, fino a essere considerate leader nell'ambito della consulenza doganale italiana nell'affiancare le aziende-clienti nell'intero processo doganale: dalle scelte strategiche di business legate all'internazionalizzazione delle merci alla parte più operativa, di messa a terra della pianificazione strategica. L'idea innovativa e vincente abbracciata dalla società è stata quella di mettersi "al servizio" delle aziende nel ruolo di interlocutore unico per risolvere tutte le problematiche connesse al flusso doganale, in pratica sostituendo nella funzione studi legali, fiscali e spedizionieri tanto che ora è possibile farlo con un solo partner strategico, risparmiando così in termini di tempo e di spesa. In pratica, i doveri doganali si sono così trasformati in problema da risolvere a vera e propria opportunità di business.

Paolo Massari e Lucia Iannuzzi, cofondatori di C-Trade

Il cammino intrapreso in "senso metaverso" è stato recentemente illustrato dal board dell'azienda di Agrate Brianza in concomitanza con l'inaugurazione del nuovo magazzino dedicato al deposito doganale e a quello Iva, lo stoccaggio, il picking and packing e la consegna dell'ultimo miglio. L'appuntamento si è rivelato l'occasione perfetta per un momento di formazione e confronto sul tema semplicità e sostenibilità: il metaverso tra dogana e logistica, un momento di approfondimento sviluppato alla presenza di operatori aziendali, clienti, addetti ai lavori. Nel particolare, come ha voluto sottolineare Paolo Massari, che è stato nel 2015 uno dei fondatori di C-Trade: "Nonostante ciò che più comunemente si pensi, la dogana cambia assecondando i tempi. Oltre alla reingegnerizzazione dei flussi e a una dogana unionale, con il programma Dogana 2040 il legislatore si prepara a una transizione digitale ed economica volte ad accogliere la sfida della sostenibilità e del metaverso". Come ha poi voluto rimarcare l'altra fondatrice Lucia Iannuzzi, "Il metaverso, in quanto realtà 'altra' riguarda tutti i settori, non di meno quello dello scambio di merci e servizi. Grazie al suo impiego si possono presentare ai clienti prodotti e servizi e consentire a questi di venire a conoscenza prima di possibili rischi o complicazioni. Dunque, il metataverso rappresenta il prossimo e naturale approdo delle aziende che vogliano fare strategia, ovvero porre l'elemento dogana nelle loro scelte di business per prevenire i rischi e fare saving". *(T.M.)* ■

Le nuove problematiche nell'autotrasporto

Il settore è di fronte a difficoltà crescenti, anche causate dal forte aumento dei costi. Una situazione che va affrontata sviluppando e modernizzando i parametri di gestione dell'azienda.

di **Paolo Sartor**

Per diversi anni la funzione trasporti-spedizioni non era mai stata oggetto di profonde attenzioni sotto il profilo logistico, operativo e organizzativo, ma era solo vista come un centro di costo da contenere, visto che il rapporto tra domanda e offerta di servizio era molto sbilanciato a favore della committenza.

Nell'attuale contesto generale dell'economia, in costante e rapido mutamento, vista la forte instabilità e turbolenza nei mercati nazionali e internazionali, causati in primis e in ordine temporale dall'insorgere della pandemia, dall'incremento del prezzo del petrolio e dell'energia, dal forte sbilanciamento dei volumi (al punto che su alcune relazioni internazionali l'export italiano è circa il doppio dell'import) e dal conflitto in corso in Ucraina, i noli nel trasporto stradale hanno subito forti aumenti. Incremento causato non solo dall'aumento del prezzo del gasolio che rappresenta circa il 30% dei costi di produzione di un camion, ma anche da altre voci come l'AdBlue, i pneumatici, la manutenzione e i collaudi dei mezzi e dei rimorchi, a tutto ciò vanno aggiunti i costi di struttura dell'operatore. Addirittura, spesso è cambiata anche l'unità di misura nella determinazione delle tariffe, non più come era largamente in uso esprimendola in euro/km, ma fissando la quotazione sulla base del tempo realmente impiegato per effettuare la spedizione. Attualmente le quotazioni vengono quasi sempre negoziate caso per caso, "a spot", e hanno perso, come avveniva, invece, regolarmente fino a due, tre anni fa, una validità mensile se non addirittura annuale. Questo ha comportato, come prima conseguenza, l'annullamento dei tender nei rapporti con la grande committenza. Come ulteriore fattore legato all'incremento dei noli, la carenza di materie prime e semilavorati ha fatto crescere da parte delle aziende la domanda di servizi di spedizione urgenti e di conseguenza la necessità per gli operatori di proporre servizi di trasporto espressi e/o dedicati, con conseguente incremento delle tariffe. In generale, però, nelle aziende caricatrici, vista la particolare situazione, si è registrata, a sentire il parere degli operatori del trasporto e delle spedizioni, una maggiore disponibilità e flessibilità nel fissare le date di carico e di scarico, gli orari di presa e consegna delle merci a magazzino e nell'accettare diverse tipologie di allestimento del mezzo. Inoltre, per diversi mesi gli operatori del trasporto e delle spedizioni sono stati in costante overbooking non riuscendo a evadere tutte le richieste che provenivano dal mercato, anche se da una verifica diretta con alcune imprese di autotrasporto nazionali sembra che il fenomeno sia rientrato, a causa di un generale calo dei volumi di merce da spedire nelle relazioni nazionali ed estere.

Fino a poco tempo fa le spedizioni su strada erano gestite nel rapporto committenza-vettore virtualmente solo su un parametro, quello del costo. Oggi, non è più così

Un cambio di paradigma nella gestione delle spedizioni. A livello generale, nelle aziende, per la concausa dei fattori sopra elencati, si è registrato un cambio di paradigma e di mentalità nella gestione dei trasporti e delle spedizioni, che ora vengono gestite e monitorate dalle aziende caricatrici direttamente. Seguire passo passo l'iter di consegna delle merci ha richiesto anche la modifica del processo di acquisto e di vendita, nella esportazione e importazione di merci e nel modo in cui questo fattore possa produrre valore per il cliente e per la propria azienda. Una strada per garantire alle aziende di trovare sempre e comunque il miglior

Vanno analizzati anche tutti quei fattori, come il miglior instradamento o una buona programmazione delle consegne, che possono contribuire a migliorare il rapporto tra costo e qualità del servizio

rapporto tra qualità del servizio e la tariffa più competitiva è quella di strutturare al proprio interno un database dei fornitori di servizi di trasporto-spedizione, che contenga tutte informazioni utili per selezionare e utilizzare la migliore soluzione di trasporto presente in quel momento sul mercato, oltre ovviamente a irrobustire le competenze del personale dedicato attraverso l'organizzazione di interventi formativi mirati.

Come selezionare e quali parametri utilizzare. E' buona prassi organizzare un sistema di misurazione dei costi del trasporto che, a intervalli temporali impostati dall'azienda, consenta l'individuazione di un prezzo di trasporto medio per ogni spedizione che se confrontato con lo stesso periodo dell'anno precedente e con i valori minimi e massimi accettabili per la stessa destinazione, consente di valutare l'andamento dei costi: più la media dell'anno si avvicina al costo minimo individuato per quel trasporto, più la gestione dei trasporti ha avuto effetti positivi. Tra le aziende committenti si stanno diffondendo anche procedure per misurare la produttività ottimale dei servizi di trasporto. I fattori che intervengono nella scelta e valutazione della soluzione di trasporto terrestre più indicata alle specifiche esigenze di ritiro e/o consegna di merci sono nell'ordine: la tariffa, i tempi di consegna, la quantità, la frequenza e i volumi da spedire, la garanzia e l'affidabilità del servizio e l'eventuale tassatività (ritiro o consegna su appuntamento), il luogo di presa e di consegna, il valore della merce, il rapporto peso/volume, la quantità e, in alcuni casi di spedizioni, anche la sovrapponibilità e/o la possibilità di trasbordo della merce. Esistono diversi fattori di servizio, che possono condizionare la domanda di trasporto, come ad esempio la rapidità delle consegne (nel trasporto espresso, i tempi di resa variano dalle 24 alle 48 ore), puntualità e affidabilità; regolarità del servizio (frequenza giornaliera, settimanale, a giorni fissi, ecc.), tracciabilità (tracking della merce) e tracing (monitoraggio della spedizione), il rischio in termini di possibili alterazioni e/o danni durante le fasi di presa, trasporto e consegna della merce e infine la capacità di gestione delle emergenze e/o di eventi eccezionali.

Il rapporto costo/qualità del servizio. I principali fattori che possono contribuire al miglioramento del rapporto tra il costo e la qualità del servizio sono rispettivamente: un'accurata selezione dell'instradamento; una buona programmazione delle consegne; l'impiego di automezzi e/o unità di carico idonei alla specifica spedizione; il consolidamento delle spedizioni per area omogenea; il bilanciamento dei traffici tra le andate e i ritorni (evitando il più possibile i chilometri a vuoto); la capacità di negoziazione della persona incaricata alla gestione del trasporto. L'obiettivo del processo di negoziazione è di sviluppare un accordo che dia beneficio reciproco, riconosca le necessità delle parti coinvolte e le motivi ad assolvere i propri compiti. Il settore del trasporto e delle spedizioni deve far tesoro di quanto avvenuto negli ultimi anni intervenendo su tutti quegli aspetti del servizio che hanno rappresentato un limite o un vincolo a una corretta organizzazione del servizio. Gli ultimi due, tre anni ci hanno insegnato che i costi sono aumentati e non si potrà più fare leva nel praticare tariffe al ribasso per vincere la concorrenza. Da un recente sondaggio condotto da Randstad Research su un campione di circa cento fornitori logistici è emerso che le maggiori perdite sono state causate dal mancato bilanciamento dei carichi, con conseguenti viaggi in perdita; dalla chiusura dei magazzini di destinazione delle merci; dall'incertezza dei tempi di percorrenza, causata dal traffico o da blocchi alle frontiere. Un altro fenomeno diffuso è la crisi di liquidità legata ai crediti insoluti. Di conseguenza, un operatore del trasporto-spedizioni stradali per rimanere sul mercato dovrà ottimizzare tutti quei costi finora non gestiti in maniera corretta e al contempo convincere la sua committenza a gestire direttamente i carichi in ingresso dai loro fornitori e quelli in uscita destinati alla propria clientela. ■

Sui temi geopolitica e Mediterraneo l'Italia deve dare risposte

Le ripercussioni della guerra in Ucraina si fanno sempre più sentire nell'area mediterranea, dove Russia e Cina stanno allargando la loro influenza. Il nostro paese deve fare scelte decise in termini politici, economici e commerciali.

di **Paolo Giordano**

La main conference della Naples Shipping Week, tenutasi a fine settembre nel capoluogo campano, ha avuto un grande merito, quello di affrontare il tema della geopolitica, proiettandola su quanto sta avvenendo nel Mediterraneo. Un tema che nel nostro paese è sempre stato ritenuto, diciamo, "secondario", anche dalla politica. Una "disattenzione" con la quale dobbiamo oggi fare per forza i conti, sulla scia, in primo luogo, di quanto si sta ripercuotendo nell'area mediterranea a seguito dell'invasione russa in Ucraina. Oltretutto, è un tema che riguarda da vicino anche la nostra logistica, in primis quella del Mezzogiorno. Lo dimostra quanto ha detto, intervenendo al convegno, Enrico Vergani, partner BonelliErede: "Il McKinsey Global Survey ha messo in luce che la preoccupazione geopolitica è al primo posto per il 57% delle imprese italiane, un evento mai successo".

Dicevamo che i temi Mediterraneo e geopolitica sono stati in Italia sottovalutati. Ne è la prova, come Euromerci ha spesso ricordato, il ritardo con cui abbiamo approvato la Zona Economica Esclusiva-Zee, ossia quell'area di mare adiacente alle acque territoriali su cui uno Stato costiero ha diritti sovrani per la gestione delle risorse naturali. La Zee italiana è stata adottata dal parlamento, virtualmente all'unanimità, il 9 giugno del 2021, mentre la Francia l'ha varata nel 2012 e la Spagna nel 2013, per non parlare della Tunisia che l'ha definita nel 2005. All'approvazione non sono ancora seguiti i regolamenti attuativi e soprattutto non sono stati avviati i rapporti e gli accordi con gli altri Stati che confinano con la nostra Zee. Non è questione di poco conto perché quest'ultima ha notevole rilevanza, anche in termini economici. Infatti, oggi, ad esempio, ci troviamo di fronte a una decisione unilaterale algerina che ha allargato, il 20 marzo del 2018, la sua Zee fino a lambire la costa occidentale della Sardegna, ossia sfiorando Alghero. Una decisione che è stata già contestata dall'Italia, così come dalla Spagna. Un contenzioso che, però, va affrontato con decisione. Ne ha parlato, sempre nella settimana napoletana, l'ammiraglio Fabio Caffio, uno dei massimi esperti italiani del diritto marittimo, che ha sottolineato il "colpevole disinteresse" per le problematiche aperte con alcuni paesi che si affacciano sul Mediterraneo, ovviamente in primo luogo, per quanto detto, con l'Algeria. Se non si correggono queste situazioni, il nostro paese, nell'area marina che gli algerini si sono arbitrariamente autoattribuiti, come ha ricordato l'ammiraglio Caffio, "non solo verrebbe escluso dall'eventuale sfruttamento dei giacimenti di idrocarburi, ma dovrebbe anche recedere dai progetti degli impianti eolici offshore a sud ovest della Sardegna che ricadrebbero in pieno nella Zee algerina. Ecco cosa può accadere quando si perde autorevolezza e attenzione sui problemi". Altre criticità sono presenti, ad esempio con la Libia, sull'argomento della pesca, come spesso si legge per fatti di cronaca.

La scalinata Potemkin, immortalata dal regista Ejzenstejn, che si affaccia sul porto di Odessa, Ucraina. Città fondata da Caterina la Grande. I russi hanno sempre aspirato a essere una potenza navale e guardano al Mediterraneo

In termini geopolitici, il Mediterraneo

è sempre più "un terreno di caccia". La Cina, ne ha fatto da tempo un suo obiettivo, sia da quando ha acquistato il porto del Pireo sia da quando ha fatto forti investimenti sulla nuova via della seta (ora in difficoltà per il rallentamento dell'economia interna, per le politiche "zero Covid" che hanno indotto numerosi, costosissimi lockdown e per la crisi immobiliare) sia da quando sta "lavorando" per avere suoi spazi nei Balcani. Non a caso, a Belgrado, si parla della realizzazione di un grande Istituto Confucio, uno dei tantissimi che i cinesi stanno "seminando" in giro per il mondo, specialmente in Africa, e che sono tesi a diffondere la cultura cinese. Un tipico esempio della politica dell'allargamento "soft" dell'influenza cinese oltre i propri confini. La Russia, che storicamente ha sempre voluto essere, con alterna fortuna, una potenza navale, come dimostra il fatto che sotto Caterina la Grande sul finire del 1700 fondò Odessa, sul territorio strappato all'impero ottomano, per dominare il Mar Nero, si muove attentamente nelle acque del Mediterraneo, come testimonia l'assidua presenza della sua marina militare, anche nell'Adriatico, e il fatto che il suo commercio estero passava anteguerra per oltre il 60% attraverso il Bosforo. Ne è testimone, inoltre, il suo intervento militare in Siria, così come i miglioramenti dei rapporti con il nuovo governo militare sudanese e con l'Algeria. Proprio il giorno dell'attacco all'Ucraina, lo scorso 24 febbraio, Mosca ha ricevuto una delegazione sudanese, guidata dal vicepresidente del consiglio, il generale Hamdan Dagalo, con lo scopo di intensificare i rapporti fra i due paesi. Sul tavolo della trattativa c'è anche il forte interesse russo per ottenere una base di supporto navale a Port Sudan, il maggiore scalo marittimo del paese, nel "cuore" del Mar Rosso. Lo stesso sta avvenendo con l'Algeria, che nella recente votazione all'Onu sulla condanna dell'annessione dei territori ucraini da parte della Federazione Russa ha fatto parte dei 35 paesi che si sono astenuti. Non va dimenticato che l'Algeria è il terzo importatore d'armi dalla Russia, che l'azienda petrolifera Sonatrach, di proprietà dello Stato, e che è una delle più importanti al mondo (200 mila dipendenti e una filiale anche in Italia, ad Augusta, in Sicilia), ha rapporti stretti con il gigante russo del settore Gazprom. Infine, è da notare, che è aperta una trattativa sulla richiesta della Russia per ottenere un appoggio navale in Algeria. A tutto ciò c'è da aggiungere la nuova crisi libanese alla quale partecipano militarmente i russi tramite la formazione Wagner che, spalleggiando il generale Khalifa Haftar (condannato a fine luglio negli Usa per crimini di guerra), controllano i pozzi petroliferi del paese. Nell'Africa settentrionale, c'è l'Egitto che sta portando avanti una politica di "galleggiamento", barcamenandosi tra gli interessi russi e quelli occidentali, mentre dall'Arabia Saudita, nonostante gli "sbarramenti" occidentali per isolare la Russia, partono voli regolari sia per Mosca sia per San Pietroburgo. Infine, il Cremlino sta trattando direttamente con Erdogan per la realizzazione di un gasdotto che attraverso la Turchia porti il gas verso sud alla ricerca di nuovi clienti in alternativa a quelli dell'Unione europea.

Scorcio di Port Sudan, nel Mar Rosso, dove i russi trattano con il governo per avere una base navale

Lo scenario mediterraneo è, quindi, attualmente molto sensibile a quanto sta avvenendo nell'ordine politico globale dopo l'invasione russa in Ucraina. Il tentativo dichiarato sia da Putin sia da Xi Jinping di creare un fronte "autarchico" nel mondo in contrapposizione alle democrazie occidentali ha un terreno di applicazione nel Mediterraneo e nel Mediterraneo allargato. Sembra passato un secolo da quando il presidente francese Emmanuel Macron dichiarò al The Economist che la "Nato è un organismo in stato di morte cerebrale", era invece il novembre del 2019 e la dichiarazione era in diretto collegamento con l'intervento militare turco in Siria. Oggi, stiamo vivendo un'altra epoca. Un'epoca di guerra nell'est Europa e di forti tensioni e contrapposizioni, anche nel Mediterraneo. L'Italia, e il suo nuovo governo, ha l'esigenza di fronteggiare questa nuova situazione. Nel convegno napoletano lo hanno ribadito sia l'analista Dario Fabbri, quando ha sottolineato che "il nostro paese deve fare scelte nette", sia Giuseppe Manna, esperto geopolitico di Storie D'Oltremare: "l'attuale situazione impone all'Italia di porsi verso i paesi della sponda sud mediterranea come agente equilibratore e stabilizzatore". Per una simile azione serve l'iniziativa politica in termini di scelte economiche, politiche e commerciali, in difesa dei nostri interessi, guardando anche alla positiva funzione che può svolgere, non foss'altro che per la sua posizione geografica, il nostro Mezzogiorno. ■

Lo "strumento" Zes, vitale per lo sviluppo del Mezzogiorno

Le Zone economiche speciali, rivitalizzate dal governo Draghi, devono adesso essere costantemente presenti nell'azione del nuovo esecutivo.

di **Cesare Bellini**

Durante la settimana napoletana dedicata allo shipping, si è parlato anche delle Zone economiche speciali-Zes, delimitate aree del Mezzogiorno industriali-logistiche, in stretta connessione con i porti, che godono di incentivi e agevolazioni fiscali. Un tema di rilevanza importante per l'economia meridionale, per la sua logistica e per la sua portualità. Come abbiamo spesso sottolineato su Euromerci, perché abbiamo sempre ritenuto l'argomento centrale nel contesto meridionale, le Zes dopo essere state istituite dal governo Gentiloni, con legge 123 del 3 agosto 2017, non sono state più al centro dell'attenzione del governo, probabilmente anche a causa del continuo cambiamento dei ministri che si sono occupati del Mezzogiorno e della coesione territoriale. Con il governo Draghi e con il ministro Mara Carfagna l'argomento è tornato d'attualità. A Sorrento, nel corso del forum "Verso Sud", tenutosi a metà dello scorso maggio, la Carfagna ha sottolineato: "Abbiamo finalmente attivato e reso operative le Zone economiche speciali, delineando una precisa visione di sviluppo. In mille convegni, il sud è stato definito 'piattaforma logistica nel Mediterraneo'. Noi quella piattaforma oggi la realizziamo grazie a importanti investimenti nei porti - 1,2 miliardi - e grazie alla riforma e all'infrastrutturazione delle Zes, che sono il 'cuore' della nostra scommessa di sviluppo. Luoghi dove sarà finalmente conveniente, più facile, più rapido investire grazie a una burocrazia ridotta e a una tassazione agevolata". In effetti, sono stati fatti nella gestione delle Zes importanti passi avanti. Sono stati nominati i commissari straordinari con ampi poteri amministrativi, come l'introduzione di un'autorizzazione unica che sostituisce tutte le precedenti disposizioni per la realizzazione degli interventi, delle opere e delle attività delle Zes e come la possibilità per il commissario di operare in qualità di appaltatore anche in deroga, fino al 31 dicembre del 2026, alle normative sui contratti pubblici. Anche il Pnrr è intervenuto sulle Zes, sottolineandone l'importanza per lo sviluppo economico del Mezzogiorno. Nella "Missione 5: inclusione e coesione", nella sezione dedicata gli "Interventi per la coesione territoriale", il Piano, oltre ad avviare la riforma affinché il commissario straordinario delle Zes ne diventi "l'interlocutore principale per gli

Centro storico di Wałbrzych, Polonia. La città ha istituito nel 1997 una Zes dove oggi si concentrano oltre 200 imprese straniere

Le Zes in Italia

Particolare del porto di Napoli, scalo di riferimento, insieme a quello di Salerno, della Zes campana

attori economici intenzionati a investire nelle singole aree di riferimento", stabilisce investimenti infrastrutturali sia per rendere più efficienti i collegamenti di ultimo miglio con le aree industriali, con il principale sistema di trasporto, specialmente ferroviario, del paese e con la rete Ten-T, sia per potenziare le urbanizzazioni primarie all'interno delle aree Zes. Il Piano vuole dare anche un contributo per facilitarvi l'insediamento di nuove imprese grazie alla realizzazione del progetto di uno "sportello unico digitale", il cosiddetto "Digital One stop Shop Zes", utile per la presentazione di richieste per l'apertura di nuove attività, in maniera da velocizzare e semplificare le procedure. In termini di investimenti, il Piano assegna alle otto Zes italiane complessivamente 630 milioni di euro, di cui, in particolare, 136 alla Campania, porti di Napoli e Salerno; 111 alla Calabria, porto di Gioia Tauro; 108 alla Zes ionica di Puglia e Basilicata, porto di Taranto.

Sarà compito del nuovo governo e, in particolare, del nuovo ministro per il Mezzogiorno, dare seguito a quanto è stato finora fatto per lo sviluppo delle Zes. Infatti, come ha ricordato, a Napoli, Arianna Buonfanti, ricercatrice del centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno-Srm, per il successo delle Zes "è necessaria un'intensa attività di networking con i soggetti che ne sono protagonisti: i commissari straordinari, i porti, le principali aziende logistiche del territorio, le Regioni e gli enti locali coinvolti. Le Zes hanno bisogno di una costante azione di promozione". Infatti, non basta "istituire" una Zes, bisogna poi essere capaci di realizzarne e garantirne lo sviluppo. Nel mondo ci sono oltre 4.500 di queste aree, con differenti caratteristiche, con il 75% in Asia, di cui il 47% in Cina, dove del resto sono nate negli anni '80, ma molte non hanno ottenuto i risultati sperati. I casi "virtuosi" sono però diversi, a partire da quello ben noto di Tanger Med, ideato e sostenuto da un'attenta politica logistico-industriale del governo marocchino. Oggi, Tanger Med, grazie alla zona franca e alla sua area logistica, ha potenziato in maniera esponenziale il porto, moltiplicandone le connessioni (è attualmente connesso con oltre 150 scali marittimi mondiali, presenti in quasi 70 paesi), conta su oltre 600 imprese di tutti i settori, fra cui importanti case automobilistiche, come la Renault-Nissan, esporta per un valore di oltre quattro miliardi di euro. Tutto questo in pochi anni. Altro paese che ha tratto benefici dalle Zes è la Polonia, dove ne sono presenti ben 14. Una delle più importanti, quella di Wałbrzych, nell'area sud-occidentale del paese, istituita nel 1997, oggi ospita circa 200 industrie straniere, tra cui Toyota, Bosch, Colgate, General Electric, Henkel, IBM, Marcegaglia.

I benefici di un'affermazione delle Zes, quindi, sono notevoli. In primo luogo, per aumentare il raggio di azione dei propri porti di riferimento. La Buonfanti ha sottolineato, a queto proposito, che "i sistemi portuali del Mediterraneo dotati di zone franche hanno aumentato le connessioni con le aree mondiali". L'indice di connettività media dei porti con zone franche è, infatti, oggi maggiore di 11 punti rispetto al valore medio di quello degli scali marittimi italiani. Sempre secondo Srm, inoltre "dopo 10 anni dalla loro costituzione le Zone economiche speciali generano un incremento dell'export del 40%, che nel caso del Mezzogiorno varrebbe 18 miliardi di euro, gli investimenti pubblici hanno un effetto moltiplicatore di 3:1 e ogni euro di credito d'imposta ne genera due di capitali privati, a beneficio dell'intero sistema portuale e di interscambi che si diramano dal Mediterraneo". L'impegno su queste aree, pubblico e privato, deve perciò essere continuo, come quello delle banche. A questo proposito, è importante quanto ha sottolineato, a Napoli, Giuseppe Nargi, direttore regionale Campania, Calabria e Sicilia di Intesa Sanpaolo: "Il contesto geopolitico ha determinato uno spostamento delle rotte marittime globali e la valorizzazione delle Zes meridionali permetterebbe di sfruttare la nuova centralità energetica e logistica del sud Italia. Per questo continuiamo a lavorare con gli stakeholder locali ribadendo il nostro sostegno all'intera filiera dell'economia del mare, con attività di reshoring, programmi di sviluppo imprenditoriale singoli e in filiera, formazione, iniziative a elevato impatto economico e sociale che possano attrarre investitori. L'interesse a investire al sud cresce sempre di più: Intesa Sapaolo nei primi mesi di quest'anno ha garantito liquidità alle sole imprese campane per oltre 670 milioni, di cui 200 proprio ad aziende che operano nell'area Zes. E già prima che si definisse il protocollo con il commissario straordinario abbiamo analizzato progetti di investimento per oltre 40 milioni presentati da aziende insediate nel perimetro delle Zone economiche speciali. Va sempre ricordato che le facilitazioni previste per le Zes, la riconversione digitale e green del paese, sono opportunità importanti per l'intero Mezzogiorno". ■

Il Mediterraneo sempre più rilevante nel trasporto marittimo mondiale

Il canale di Suez sta battendo i suoi record riguardo al passaggio di navi.

di **Stefano Pioli**

Il centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno-Srm ha presentato a Napoli un rapporto sul traffico mediterraneo e sulla situazione dei porti italiani. Il rapporto ha messo in luce che il Mediterraneo continua a essere un mare con una forte capacità attrattiva e continua a veder crescere i suoi traffici. Ad esempio, l'indice Unctad, Port Liner Shipping Connectivity, nel secondo trimestre di quest'anno, per il Mediterraneo, sottolinea una crescita di 20 punti rispetto al 2006. Come nota il rapporto Srm: "Il divario, riguardo la connettività, tra i porti del Mediterraneo e quelli del nord Europa è in costante diminuzione". I dati del traffico sono positivi, nonostante le criticità economiche internazionali e il conflitto in Ucraina. Lo dimostrano quelli relativi al canale di Suez: nei primi otto mesi dell'anno vi sono transitate 15.329 navi con un aumento sullo stesso periodo del 2021 del 15,1%. Questo dato non è il solo positivo: infatti, il canale ha registrato il 6 agosto scorso il record dei transiti, battendo quello di 87 navi e 4,8 milioni di tonnellate stabilito alla fine di settembre dell'anno scorso, con il passaggio di 89 unità navali che hanno trasportato 5,2 milioni di tonnellate di merci. Il canale continua a rappresentare il 12% del traffico mondiale e il 7/8% di quello petrolifero. Un traffico che continuerà a crescere, infatti le previsioni parlano di un aumento nel prossimo anno del 2,3% del commercio internazionale via mare. Il rapporto Srm sottolinea anche le performance dei porti italiani: nel primo semestre di quest'anno è stata raggiunta la movimentazione di 244 milioni di tonnellate, con un più 2,7% rispetto al 2019, l'anno pre-pandemico. Un buon risultato, che va ad aggiungersi al fatto che l'Italia in termini di trasporto marittimo produce il 16% del valore aggiunto del settore dell'Unione europea, al secondo posto dopo la Germania, e al dato di giugno 2022, quando il nostro import-export via mare ha sfiorato i 184 miliardi di euro con un aumento del 42% su base annua. In questo dato è rilevante l'apporto dato dagli scali del Mezzogiorno che tocca il 45%.

Il 6 agosto scorso il canale di Suez ha segnato il suo record per transiti con 89 navi e 5,2 milioni di tonnellate di merci

Occorre, però, fare di più. I nostri scali non reggono il passo con l'aumento dei traffici mediterranei. Traffici, che, come dicevamo cresceranno, anche per il fenomeno della regionalizzazione che si sta manifestando, con filiere logistiche più corte, che si va ad aggiungere alla tendenza sempre più forte delle imprese, a livello internazionale, a riavvicinare le loro sedi produttive. Tutto ciò influenzerà il traffico. I porti italiani devono crescere essenzialmente sul fronte terrestre, mirando ad allargare i loro orizzonti. Un esempio: gli scali liguri devono guardare all'Europa meridionale, alla Svizzera, alla Baviera. Oggi, l'orizzonte si ferma alle regioni italiane. Massimo Deandreis, direttore generale di Srm, commentando il rapporto ha detto: "Studiare le dinamiche del commercio marittimo ci aiuta a capire come si sta trasformando l'economia mondiale e a comprendere gli impatti geopolitici di questi cambiamenti. Da questo rapporto emerge con chiarezza come la pandemia e la guerra stiano rafforzando alcune tendenze già in atto prima, come l'accorciamento delle supply chain e la tendenza di molte aziende a riportare siti produttivi più vicini ai mercati di sbocco. L'altro elemento importante è la conferma della nuova centralità del Mediterraneo, che si sta trasformando da semplice mare di transito a mare dove crescono i commerci e le attività logistiche e dove i porti diventano sempre più importanti, anche nel loro nuovo ruolo di hub energetici. Le ingenti risorse che il Pnrr dedica a potenziare le infrastrutture portuali e le Zes rappresentano una occasione irripetibile per rafforzare il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo e per lo sviluppo del nostro Mezzogiorno". ■

Convenzione assicurativa rimborso spese sanitarie

Stipulata a favore delle aziende associate ad Assologistica.

La società Larizza Consulting, Insurence Broker, offre l'opportunità alle aziende associate ad Assologistica, interessate ad offrire ai propri amministratori e dipendenti piani di welfare efficaci in caso di prestazioni sanitarie e relativi accertamenti:

- in forma completa per gli amministratori
- in forma integrativa rispetto a quanto erogato dai rispettivi fondi di categoria, per i dirigenti, quadri e dipendenti

Cosa prevede

Il rimborso delle spese mediche sostenute per la cura di malattia o infortunio e i relativi accertamenti medici. Vale a dire, a titolo esemplificativo:
ricovero o day hospital senza intervento chirurgico; intervento chirurgico con ricovero o day hospital o ambulatoriale; parto; diaria sostitutiva in caso di ricovero a totale carico del SSN; prestazioni diagnostiche e terapeutiche extraricovero; visite specialistiche, esami e analisi di laboratorio; cure oncologiche; cure e terapie dentarie; lenti correttive.
Il tutto nei termini di polizza.

Qual è la sua particolarità?

- Qualità della prestazione ed elevato standard di rimborso
- Vantaggi fiscali e amministrativi previsti dalle vigenti leggi (vedi art 51 del TUIR), nel caso di adesione di intere categorie o gruppi omogenei di dipendenti, **poiché in tal caso, il contributo versato alla Cassa:**

A) non concorre a formare il reddito
B) potrà essere portato in deduzione ai costi aziendali assoggettato al solo contributo di solidarietà

Infatti, l'art.51del TUIR, comma 2 lett. A , prevede che non concorrono a formare il reddito di lavoro dipendente:

- I contributi previdenziali e assistenziali versati dal datore di lavoro o dal lavoratore in ottemperanza alle disposizioni di legge;
- i contributi di assistenza sanitaria versati dal datore di lavoro o dal lavoratore aderenti a casse aventi esclusivamente fine assistenziale, in conformità alle disposizioni di contratto o di accordo o di regolamento aziendale, che operino negli ambiti di intervento stabilito con il decreto del ministro della Salute, di cui all'art. 10 comma 1 lettera e-ter, per un importo non superiore complessivamente a 3.615,20 euro. Ai fini del calcolo di tale limite si tiene conto anche dei contributi di assistenza sanitaria versati ai sensi dell'art. 10 comma 1, lettera e-ter.

Quanto costa l'adesione?

Il costo è in relazione ai massimali scelti e alla necessità o meno di estendere la copertura a tutto il nucleo familiare, inteso come tale l'assicurato e il coniuge o convivente more uxorio e figli risultanti dal certificato di stato di famiglia; sono comunque compresi i figli non conviventi purché studenti fino a 26 anni di età.

LC Larizza Consulting
Insurance Broker

Chi fosse interessato ad approfondire l'argomento e a valutare una proposta personalizzata non esiti a rivolgersi alla società Larizza Consulting, Insurence Broker

Email: info@larizzaconsulting.it
Telefono: 0234537790

Meno emissioni: il futuro del trasporto passa per la navigazione a corto raggio

E' la modalità che più risponde alla decarbonizzazione a cui punta l'Unione europea, ma servono per lo sviluppo investimenti e incentivi.

Lo Short Sea Shipping-SSS può avere un impatto fondamentale nel processo di decarbonizzazione dei trasporti a cui punta l'Unione europea ma per farlo sono necessari investimenti e incentivi. È quanto è emerso dalla conferenza "Short Sea Shipping: Challenges and Opportunities Towards 2027" organizzata da RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti, in qualità di Ufficio nazionale di promozione dello SSS, durante l'anno di presidenza italiana dell'European Short Sea Network, tenutasi nell'ambito della Naples Shipping Week. L'Europa, infatti, vuole diventare il primo continente a impatto neutrale sulla crisi climatica e il settore dei trasporti è uno degli ambiti cruciali dove ridurre le emissioni di CO2. In questo contesto il ruolo che ha il trasporto marittimo di prossimità è già molto significativo, con un market share del 61,2% delle merci che transita dai principali porti europei. L'Italia è il primo paese dell'Unione per volumi di traffico movimentati attraverso lo SSS e da sempre svolge un ruolo determinante nel promuovere la modalità di trasporto marittimo che copre distanze di corto raggio e che ben si coniuga con l'intermodalità. Peraltro, secondo le stime di RAM, il segmento Ro-Ro nel 2021 ha superato i volumi del 2019, dopo la battuta di arresto del 2020 dovuta alla crisi pandemica. Per questo nel corso del 2022, in cui l'Italia ha presieduto il network dei centri di promozione dello Short Sea Shipping a livello comunitario, è stato rivitalizzato il dibattito attraverso una serie di incontri che hanno contribuito all'elaborazione di un Paper che guarda al futuro della navigazione a corto raggio e delle autostrade del mare.

Traghetto della compagnia Grimaldi Lines nel porto di Livorno

"Il Covid prima e la guerra in Ucraina adesso - ha sottolineato Francesco Benevolo, direttore operativo di RAM - stanno sempre più mettendo in evidenza il ruolo strategico della logistica e dei trasporti per dare continuità alle catene di approvvigionamento nazionali e internazionali. A questo si aggiunge l'obiettivo prioritario che l'Unione europea si è data di completare la transizione ecologica e digitale della logistica. In questo contesto la navigazione a corto raggio riveste un ruolo strategico perché è già oggi una delle forme più flessibili ed ecologiche di trasporto. Il Paper sottolinea il ruolo degli investimenti privati per favorire il passaggio alla decarbonizzazione e alla gestione digitale dei processi. La sostenibilità ambientale, pertanto, dovrà essere coniugata anche alla luce della sostenibilità economica dei trasporti, grazie a opportune politiche di incentivazione della domanda di trasporto e tenendo conto della centralità dei cosiddetti cargo owners".

Oltre alle risorse stanziate dall'Unione europea per il periodo 2021-2027, il NextGenerationEU prevede 807 miliardi di euro destinati per il 37% alla neutralità climatica e per il 30% alla digitalizzazione. Parte di questi fondi potranno quindi essere trasformati in investimenti diretti sulle infrastrutture fisiche e virtuali e in incentivi rivolti anche agli operatori marittimi e portuali. "Partiamo dal presupposto che le risorse sono comunque limitate - ha aggiunto Kurt Bodewig, coordinatore europeo per le autostrade del mare - quindi gli investimenti devono essere decisi con il massimo coinvolgimento degli stakeholder. L'Europa mette in campo diverse linee di finanziamento, dai fondi strutturali a quelli per l'innovazione passando per lo schema dell'emission trading. Finora i governi nazionali hanno destinato poche quote di questi fondi al trasporto marittimo. L'aumento di queste risorse può dunque rappresentare nei prossimi anni una potenzialità di sviluppo e accelerazione". ■

Carrelli elevatori: grande richiesta per il noleggio a breve termine

"La domanda supera l'offerta", sottolinea Andrea Sogliaghi di STILL.

di **Gioia Valenti**

ANDREA SOGLIAGHI

L'industria e la logistica italiana stanno attraversando un momento complicato, un momento di cambiamento e di adeguamento alle nuove esigenze che stanno emergendo in termini socioeconomici e sui mercati, a seguito degli eventi che si sono susseguiti negli ultimi due anni, dalla pandemia alla guerra in Ucraina. Alla luce di tali cambiamenti, abbiamo intervistato Andrea Sogliaghi, Head of Rental & Used trucks di STILL in Italia, importante azienda, a livello internazionale, nel settore della progettazione e realizzazione di carrelli elevatori.

LEI È RESPONSABILE DEL SETTORE NOLEGGIO DELL'AZIENDA NEL NOSTRO PAESE. COME STA ANDANDO IL MERCATO VISTO DALLA SUA ANGOLAZIONE E IN QUESTO PARTICOLARE MOMENTO?

Devo dire molto bene, siamo arrivati al punto che la domanda supera l'offerta. Questo sta avvenendo non solo per quanto riguarda i carrelli elevatori, ma sta succedendo trasversalmente in ogni settore. Ho recentemente partecipato a una riunione di noleggiatori che operano in diversi campi, tutti indistintamente hanno sottolineato una domanda molto elevata da parte dei clienti...

COME SPIEGA TALE FENOMENO?

Le motivazioni sono molteplici. In primo luogo, a causa di un contesto macroeconomico instabile e di conseguenza di un mercato volubile, certe aziende preferiscono soluzioni più flessibili – come il noleggio – per affrontare questo momento di incertezza. Inoltre, siamo di fronte a una ripresa ad ampio raggio delle attività produttive, dopo la stasi dovuta ai lockdown e alla pandemia. Un fenomeno, come dicevo, che riguarda i più diversi settori produttivi, dall'agroalimentare all'industria manifatturiera. Altre attività sono pienamente ripartite, come ad esempio quelle delle fiere, delle attività ludiche, dell'organizzazione di eventi, forse addirittura in maniera più forte di quanto registravamo prima della pandemia. Tutto ciò si sta facendo sentire nella richiesta di carrelli elevatori a noleggio. Inoltre, è una formula che viene incontro a molte particolari esigenze. Rappresenta, ad esempio, una soluzione per rispondere efficacemente a picchi di attività in ogni settore.

CIÒ È RESO POSSIBILE, E FACILITATO, DALLE FORME CONTRATTUALI CHE UTILIZZATE PER OFFRIRE TALE SERVIZIO?

I clienti, quando richiedono un carrello, hanno la più ampia facoltà di scegliere, ad esempio per quanto riguarda i tempi: offriamo soluzioni articolate che vanno dal noleggio per un giorno, per una settimana, per più settimane, per un mese e più. Ci sono casi, anche non rari, in cui i tempi di noleggio si spingono oltre l'anno. La flessibilità è uno dei nostri punti di forza in questo settore: il contratto si può rinnovare, così come si può interrompere senza problemi. Passiamo senza difficol-

Frontale Elettrico RX-20-18

Stoccatore ECV 10 - C

tà dal firmare un contratto con breve preavviso a una pianificazione a lungo termine. Tale flessibilità è importante, ad esempio, per quelle imprese che, nell'ottica di contenere i costi, decidono di ottimizzare la flotta di carrelli che hanno a disposizione dividendola in una quota fissa, composta da mezzi di proprietà o a noleggio a lungo termine, e in una quota variabile noleggiata a tempi più brevi per rispondere a particolari fluttuazioni del mercato su cui operano o a picchi di operatività.

Transpallet EXH-SF 20-25

CHE MODELLI DI CARRELLI SONO PIÙ RICHIESTI?

Still è leader nei frontali elettrici, questo è un mezzo particolarmente richiesto, ma mettiamo a disposizione dei clienti tutti i modelli che compongono la nostra gamma, appunto dai frontali elettrici a quelli termici, dai retrattili ai transpallet, ai trattori.

LEI MI DICEVA CHA LA DOMANDA SUPERA L'OFFERTA. COME AFFRONTATE QUESTA PARTICOLARITÀ?

Noi abbiamo in Italia una flotta dedicata al noleggio di 5.500 carrelli, che comprende 60 tipologie di mezzi. Abbiamo però la possibilità di muoverci a livello europeo, attraverso un portale dedicato che funge da collegamento con il network STILL europeo, dove il bacino dei carrelli a noleggio si allarga a 32.000. Una possibilità che facilita la nostra risposta specialmente nei casi in cui si tratta di noleggiare flotte importanti, come accade, di oltre 50 mezzi. Tale possibilità ci aiuta anche quando la richiesta del cliente riguarda carrelli particolari: una maggiore disponibilità corrisponde a una maggiore scelta. Nel nostro sito web sono presenti tutti i modelli a disposizione. Nel sito c'è anche un configuratore, un fatto che ci contraddistingue dai competitor e che rappresenta un altro nostro punto di forza: il cliente può inserire i parametri del carrello che gli serve e questo facilita la sua scelta.

DAL PUNTO DI VISTA DELL'ASSISTENZA

IL PROFILO DI STILL

STILL è un gruppo internazionale con sede ad Amburgo, con più di 9000 dipendenti, 8 stabilimenti produttivi e quasi 300 sedi di vendita in tutto il mondo. Leader mondiale nella progettazione e produzione di carrelli elevatori, macchine da magazzino, trattori, trasportatori e nell'offerta dei più moderni sistemi per la logistica integrata, STILL è protagonista anche in Italia grazie ad una solida e capillare rete di vendita e assistenza, composta da 7 filiali dirette, oltre 60 tra concessionari e partner, più di 950 tecnici di assistenza e oltre 170 funzionari commerciali e grazie alla sua ampia gamma di prodotti che, con oltre 60 modelli, risulta la più completa presente sul mercato: dai carrelli controbilanciati elettrici e termici fino a 18 tonnellate ai transpallet manuali, dai complessi carrelli trilaterali per magazzini intensivi ai trattori.

COME È ORGANIZZATO IL SETTORE NOLEGGIO A BREVE TERMINE?

Esattamente nella stessa maniera con cui vengono trattati i clienti che hanno comprato mezzi nuovi o che hanno contratti di noleggio a lunga scadenza. Non facciamo differenze. A tutti offriamo, oltre che una macchina in ottime condizioni, un servizio completo, garantendo un'assistenza qualificata, attraverso un'equipe di oltre 900 tecnici, e ricambi originali.

UN'ULTIMA DOMANDA. COPRITE TUTTO IL TERRITORIO NAZIONALE?

Certamente. Tutto il territorio nazionale è servito dalle nostre 7 filiali dirette e da circa 60 strutture indirette tra concessionari e partner. ■

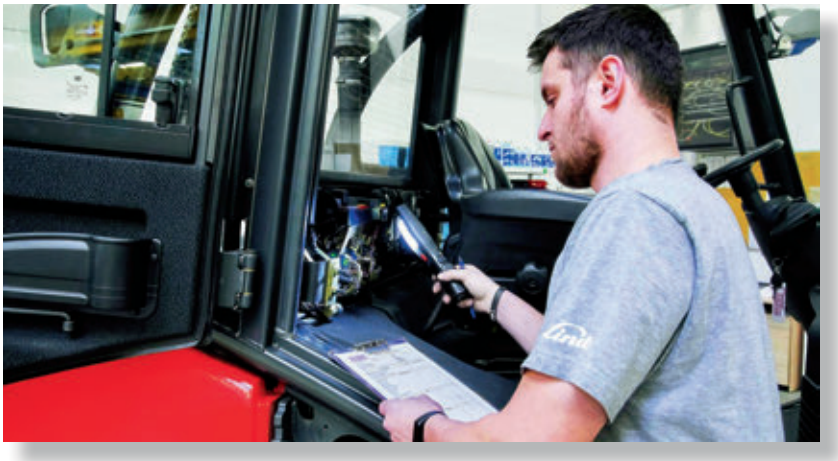
Linde rinnova l'offerta di carrelli usati

L'azienda ha varato "Approved Truks", un nuovo programma di revisione dei mezzi usati che garantisce ai clienti massima efficienza e qualità.

Un parco di carrelli elevatori Linde

I carrelli elevatori usati sono sempre più richiesti dagli operatori della logistica in quanto offrono una serie di importanti vantaggi: sono disponibili in tempi brevi, hanno prezzi competitivi e contribuiscono agli obiettivi di sostenibilità, permettendo di prolungare il ciclo di vita dei mezzi e aiutando a risparmiare risorse. Per rispondere a questa crescente richiesta del mercato, Linde ha varato il nuovo programma di rigenerazione e ricondizionamento "Approved Trucks" che permette di garantire tutta l'efficienza, la potenza e la qualità del brand anche per i carrelli usati. Il sigillo di qualità certificata "Approved Trucks" viene infatti attribuito solamente ai carrelli usati Linde sottoposti a un lungo e dettagliato processo di rigenerazione che si svolge all'interno dei centri specializzati del Gruppo. "Da sempre, Linde è impegnata a garantire uno standard di elevata qualità per la propria flotta di carrelli usati", ha sottolineato Nicola Tamburri, head of rental & used trucks dell'azienda, che ha aggiunto: "Prima di ricevere il sigillo di qualità, i veicoli vengono infatti sottoposti a una severa ispezione e a un dettagliato processo di ripristino: dalla pulizia al controllo della componentistica passando per la riverniciatura, i nostri tecnici effettuano un'analisi approfondita al fine di garantire uno standard qualitativo uniforme. Solamente i carrelli provenienti dalla flotta noleggio Linde sono destinati presso uno dei centri ubicati in tutta Europa. Il loro libretto di manutenzione deve essere sempre stato aggiornato e gli interventi di manutenzione devono essere stati effettuati soltanto con ricambi originali. In questo modo, solo i carrelli che hanno superato il processo di verifica riceveranno l'etichetta Qualità Certificata Linde". Non solo: gli operatori che scelgono un carrello elevatore usato con qualità certificata possono godere di ulteriori vantaggi. Tutti i carrelli usati possono essere infatti personalizzati per adattarsi alle diverse esigenze e condizioni di impiego attraverso dieci pacchetti di equipaggiamenti e di assistenza, applicati separatamente o in combinazione tra loro. Le funzioni supplementari proposte si basano sulla moderna tecnologia Linde - adottata nei carrelli industriali più recenti - mentre i carrelli vengono configurati anche con breve preavviso e consegnati direttamente presso la sede del cliente. "U- ›

Il nuovo programma di rigenerazione dei carrelli usati viene svolto da tecnici all'interno dei centri specializzati dell'azienda



IL LINDE STEER CONTROL AL POSTO DEL TRADIZIONALE VOLANTE

Come può la guida di un carrello elevatore essere resa ancora più ergonomica? Questa la domanda che ha spinto gli esperti Linde a sviluppare lo Steer Control, un rivoluzionario sterzo elettroidraulico che sostituisce il tradizionale volante con un mini-rotore o in alternativa un joystick, integrati sul bracciolo sinistro. In questo modo l'operatore non deve più muovere le braccia, ma può controllare la marcia del carrello con la sola mano sinistra e tenere il braccio destro comodamente appoggiato sul bracciolo. Linde Steer Control, sottolinea un comunicato dell'azienda, "assicura una guida agile, semplice e veloce del carrello, così da poterne sfruttare appieno le prestazioni, ma soprattutto comporta un minor dispendio di energie, aumentando il comfort e la sicurezza di guida, specialmente in caso di lunghi turni di lavoro. Per valutare i vantaggi ergonomici dello Steer Control, Linde ha condotto uno studio in collaborazione con la RWTH Aachen University e la FKA GmbH, società di ricerca e consulenza specializzata nell'automotive. Dai test è emerso che l'uso del mini-rotore o del joystick comporta una riduzione dei movimenti articolari della spalla fino al 25% e del gomito fino al 45% rispetto al volante tradizionale". Il sistema si basa sulla tecnologia "steer-by-wire", i comandi dell'operatore sono convertiti in segnali elettrici e inoltrati agli attuatori idraulici. "Il controllo elettrico delle ruote sterzanti - sottolinea Linde - apre nuove possibilità funzionali, ad esempio l'operatore può guidare il carrello in modo ancora più preciso perché lo sterzo reagisce in modo più o meno sensibile a seconda della velocità di marcia. A basse velocità lo sterzo è estremamente sensibile, così da avere la massima precisione nella guida in spazi stretti e nelle operazioni di movimentazione del carico, mentre se il carrello sta procedendo velocemente, il mini-rotore deve essere ruotato maggiormente (oppure il joystick inclinato ulteriormente di lato) per ottenere la medesima sterzata delle ruote, così da assicurare la massima sicurezza nella guida". Per il tipico utilizzo quotidiano di un carrello elevatore - trasporti lineari, manovre o operazioni di stoccaggio e prelievo - Linde consiglia l'adozione del mini-rotore, il cui utilizzo è immediato e semplice da apprendere. Il joystick ha invece una peculiarità molto utile in determinati impieghi: quando l'operatore rilascia il comando, le ruote sterzanti si raddrizzano automaticamente. Una caratteristica utile soprattutto nei magazzini a blocchi con corsie lunghe e strette, dove le merci come casse di bevande o bobine di carta si trovano accumulate sui lati del magazzino.

Un carrello con montato il sistema "Steer Control"

na nostra analisi interna ha dimostrato che questi pacchetti aggiuntivi - che mirano ad incrementare l'efficienza operativa, la sicurezza e la produttività dei carrelli - sono particolarmente richiesti dai clienti che hanno bisogno di soddisfare alcune esigenze specifiche e richiedono un servizio personalizzato", ha detto ancora Tamburri.

I pacchetti offerti comprendono accessori relativi alla sicurezza, all'ergonomia, all'alimentazione fino alle offerte dedicate all'assistenza e garanzia. Ad esempio, gli operatori che scelgono il "Safety Pack" troveranno accessori su misura per il modello di carrello specifico per migliorare le condizioni di visibilità dei conducenti con fari da lavoro a Led di alta qualità. Nel caso dei carrelli controbilanciati, questi equipaggiamenti aggiuntivi includono il segnale luminoso "BlueSpot", la cintura di sicurezza di forte impatto visivo "Orange Belt" e lo specchietto retrovisore interno panoramico. Il pacchetto "Driver Pack" migliora invece l'ergonomia del veicolo con una postazione di guida completamente rinnovata. L'"Energy Pack" offre agli operatori la possibilità di installare una nuova batteria di trazione per aumentare l'efficienza energetica del carrello, mentre il "Color Pack" permette di personalizzare i veicoli con particolari vernici, un pacchetto utile per adattare i carrelli al corporate design aziendale o per differenziare la propria flotta. Infine, particolare attenzione è dedicata all'assistenza dei mezzi. Di norma, tutti i carrelli elevatori usati Linde sono garantiti da 6 a 12 mesi o da 500 a 1.000 ore di funzionamento, tuttavia, il Gruppo ha deciso di proporre alcuni pacchetti aggiuntivi che offrono assistenza completa, includendo opzioni di manutenzione regolare e preventiva. Inoltre, è possibile prolungare ulteriormente il periodo di garanzia. ■

ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE

L'ACADEMY DI ASSOLOGISTICA

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

CULTURA & FORMAZIONE
Assologistica

LA NOSTRA OFFERTA FORMATIVA?

CORSI,

SEMINARI,

WORKSHOP

E CONVEGNI

(anche in versione streaming online)

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

UN BUON SERVIZIO LO RICONOSCI ANCHE AL BUIO.

CONTAINERS FIDENZA, BENVENUTI NEL FUTURO DEL TRASPORTO

Containers Fidenza
Via Piemonte, 11 - 29122 Piacenza (IT)
Tel. 0523.571123 - Fax 0523.606169

containersfidenza.it