

€uromerci

IL MENSILE DELLA LOGISTICA



LPR-La Palette Rouge

Benvenuti alla stretta collaborazione
attraverso tutta l'Europa

Scoprite come accedere facilmente alle
competenze locali, all'assistenza clienti, alla
disponibilità di pallet garantita grazie alla
nostra copertura completa in Europa

Assologistica: una stagione di confronti

**ASSEMBLEA CONFETRA
SERVE UNA POLITICA 4.0
PER LA LOGISTICA**

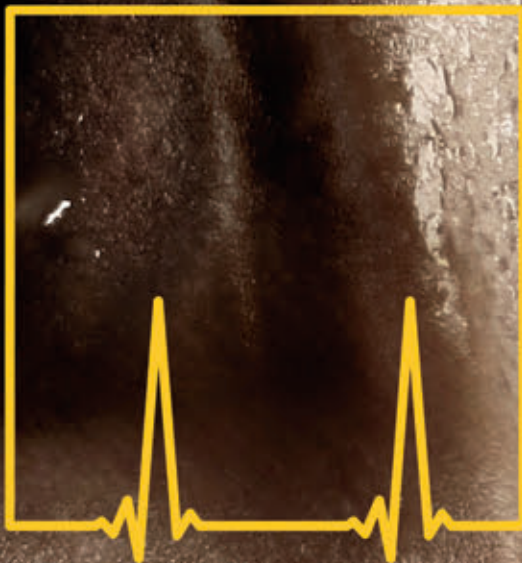
**TRASPORTO AEREO
LE PROBLEMATICHE
DI MALPENSA**

**PORTUALITA'
GIOIA TAURO, UNA
STORIA "ITALIANA"**

Quanto è performante la tua supply chain?

Per GEFCO, una partnership di successo significa cooperazione a lungo termine e crescita condivisa. Ascoltiamo, studiamo e progettiamo soluzioni flessibili ed efficaci che creano fiducia. La nostra rete globale oltrepassa i confini per vincere le sfide delle supply chain più complesse. Il nostro nuovo brand riflette un impegno costante nei confronti dei nostri clienti e partners. Gettiamo sempre il cuore oltre l'ostacolo!

In GEFCO, siamo **Partners, unlimited™**



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

Editoriale

**ASSOLOGISTICA:
STAGIONE DI CONFRONTI**

2

Economia

**IMPRESE
E OPPORTUNITA' DEL PNRR**

12

Cover

**LPR: PROTAGONISTA DI UN MERCATO
DEL PALLET POOLING IN CRESCITA**

36

Confetra

**PER LO SVILUPPO DELLA LOGISTICA
SERVE UNA "POLITICA INDUSTRIALE 4.0"**

39

Contract Logistics

**LA LOGISTICA IN CAMMINO VERSO
UNA MAGGIORE SOSTENIBILITA'**

42

Cargo aereo

**CARGO CITY DI MALPENSA: UN PROGETTO
CHE NON DIVENTA MAI REALTA'**

45

Portualità

**GIOIA TAURO:
UNA STORIA "ITALIANA"**

47

Primo Piano

**INTERPORTO DI VENEZIA:
UN PIANO DI RILANCIO DA 19 MILIONI**

52

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

16

DALLE AZIENDE

20



L'Italia sta crescendo in termini economici in maniera superiore alle attese. In particolare, l'incremento della campagna vaccinale e della mobilità dei cittadini hanno consentito la ripresa dei consumi interni (il servizio a pag. 9)

Per l'Italia serve "una nuova politica marittima" e utilizzare bene le risorse del Pnrr se si vuole evitare che "acceleri sulla china di un declino ad altissimo rischio", dice Alessandro Santi presidente Federagenti (il servizio a pag. 50)

ASSOLOGISTICA: UNA STAGIONE DI CONFRONTI

L'obiettivo è dare alla logistica un ruolo di primo piano

L'economia italiana sta vivendo un momento determinante: se non riuscirà a "stabilizzare" la crescita che ha acquisito in questi ultimi sei mesi dell'anno, non solo per tornare ai livelli del "prima pandemia", che comunque erano tra i più bassi dell'Unione europea, ma per andare ben oltre, dovrà molto probabilmente affrontare una nuova crisi e con l'aggravio di un debito pubblico notevolmente aumentato. E' vero che ci sono i fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, ma ci dovrà essere la capacità di trasformarli in reali iniziative di sviluppo e non è un dato scontato, se la burocrazia italiana non cambierà totalmente passo. E' un momento determinante anche per la logistica: le deve essere riconosciuto a tutti i livelli, iniziando da quello istituzionale per arrivare a quello industriale, un ruolo da protagonista nell'economia del paese, come ha dimostrato di meritare e di saper svolgere durante la crisi sanitaria garantendo ogni rifornimento in ogni angolo del nostro territorio, nonostante le tante difficoltà.

In questo particolare momento, Assologistica sta assumendo rilevanti iniziative: "Abbiamo avviato una stagione di confronti", ha ricordato il nuovo presidente dell'associazione Umberto Ruggerone, intervenendo al convegno dell'Osservatorio Contract Logistics. "Siamo già andati a parlare con il ministro del Lavoro, siamo andati a parlare col ministero della Sanità, con il ministro dello Sviluppo economico, con il ministero del Trasporto. Abbiamo avviato interlocuzioni con tutto il panorama politico per far comprendere che la logistica non è una declinazione del trasporto. E', invece, attività indispensabile che merita un'adeguata collocazione anche civilistica, perché la logistica è fattore chiave dello sviluppo economico del paese", ha aggiunto il presidente di Assologistica.

L'associazione, in particolare, ritiene il ministero dello Sviluppo economico un interlocutore privilegiato, in quanto ha la possibilità di attivare percorsi strategici che coinvolgano l'intera catena. Nell'incontro che Ruggerone, insieme al segretario generale dell'associazione Jean Francois Daher e al responsabile delle relazioni istituzionali Giovanni De Ponti, ha avuto con il ministro Giancarlo Giorgetti sono state presentate una serie di proposte con l'obiettivo di ottenere l'introduzione del contratto di logistica nel codice civile; di inquadrare la logistica come "Servizio pubblico essenziale"

ai sensi della legge 146/90; di ottenere la riforma dei magazzini generali; di agire nei confronti del mancato rispetto delle regole nei contratti di appalto con la creazione di un "cruscotto informativo". Al ministro sono state anche rivolte due proposte in merito al Pnrr, al fine di raggiungere un "business sostenibile". Il ministro ha condiviso tutti i punti esposti. In particolare, in relazione all'inserimento del con-



Assologistica ha chiesto al ministro dello Sviluppo economico Giorgetti l'inserimento del contratto di logistica nel codice civile

tratto di logistica nel codice civile ha dato incarico al proprio staff di raccordarsi immediatamente con il ministero della Giustizia, al fine di accelerare il buon esito del lavoro, mentre sul tema del "cruscotto informativo" è stato creato un collegamento operativo con il Gabinetto del ministero del Lavoro. Sull'argomento della qualificazione della logistica come "Servizio pubblico essenziale", Ruggerone e De Ponti, in precedenza ascoltati in un'audizione parlamentare presso la commissione di inchiesta sulle condizioni del lavoro in Italia, presieduta dal senatore Gianclaudio Bressa, hanno incontrato il 2 novembre lo stesso Bressa, che si era pubblicamente espresso in favore della proposta di Assologistica, con lo scopo di condividere un percorso che consenta di portare avanti la proposta. Gli avvocati dell'associazione stanno lavorando per stilare una proposta di dispositivo legislativo da sottoporre al senatore. Sul piano del lavoro del settore, Ruggerone e il vicepresidente Renzo Sartori - coadiuvati da Daher, De Ponti e Bianca Picciurro - hanno incontrato,



E' stata presentata dalla commissione Sanità dell'associazione al ministero della Salute una proposta per un progetto pilota teso al miglioramento della supply chain nel settore ospedaliero

con risultati positivi, in video conferenza i responsabili nazionali dei sindacati confederali. È stata l'occasione per una prima presa di contatto da parte della nuova presidenza di Assologistica allo scopo di avviare da subito un dialogo e una collaborazione grazie alla quale ammodernare il contratto collettivo nazionale e coinvolgere i sindacati nel progetto di "cruscotto informativo" per il rispetto delle regole nella gestione dei contratti d'appalto. Il presidente Ruggerone ha di conseguenza inviato al ministro del Lavoro Andrea Orlando, che aveva incontrato il 20 luglio scorso, una lettera di

Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica



aggiornamento su quanto in precedenza discusso. Un'altra iniziativa è stata assunta dall'associazione: ha presentato il 28 ottobre al sottosegretario di Stato al ministero della Salute, Andrea Costa, un progetto di miglioramento della supply chain nel Servizio sanitario nazionale. La

proposta, elaborata dalla commissione interna Logistica sanitaria, presieduta da Alessandro Pacelli, prevede la realizzazione di un progetto pilota in alcune realtà ospedaliere individuate dal ministero, coinvolgendo investitori privati specializzati, con la formula del partenariato pubblico privato.

Ruggerone, nel suo intervento al convegno dell'Osservatorio Contract Logistic, si è soffermato su un altro aspetto: sulla primaria esigenza che il settore della logistica, a prescindere dal "mondo esterno", acquisti orgoglio e coscienza del lavoro che svolge: "E' stato fatto un lavoro enorme in questi anni da chi ci ha preceduto, un lavoro di sostegno per le attività delle aziende della logistica conto terzi; ma tutto questo sarebbe vano se noi oggi non ci concentrassimo sull'obiettivo cui tutte le nostre azioni, specifiche, precise, legate a esigenze puntuali delle nostre a-

ziende, debbono comunque essere orientate e cioè dare un'identità a questo mondo, a questa filiera, a questa rete di competenze che altrimenti sarebbe semplicemente appiattita - non avendo coscienza di sé stessa - in una rincorsa alle esigenze del cliente, mutando e sacrificando sé stessa troppo spesso in una mera e sfibrante logica del servizio al ribasso. Questo atteggiamento ha prodotto un risultato che era facilmente immaginabile: la fatica che tanti di noi si sono trovati a fare sulla pressante richiesta di contrarre i costi e ridurre i tempi ha generato inefficienze, disservizi ma soprattutto, e peggio, una svalutazione del concetto stesso di logistica. A questo punto mi pongo una domanda: questo è quello che vogliamo essere? questo è quello che sappiamo essere? questo è quello che possiamo essere? Esecutori in perenne affanno per un rinnovo contrattuale a scapito della qualità, a scapito del valore, a scapito delle competenze, a scapito del giusto riconoscimento della professionalità nostra e dei nostri collaboratori? Io credo di no. Almeno io non ho minimamente intenzione di rappresentare questo tipo di logica che sia essa di mercato, che sia industriale, che sia soprattutto visione della propria esistenza professionale e sociale. Ho assistito e partecipato a decine di convegni in cui i logistici sostanzialmente facevano un elenco di problemi, qualche volta - ma non sempre - auspicando soluzioni, ma di fatto prendendo atto amaramente dello status quo. Questo modo operandi, questo tipo di atteggiamento è valso a qualcosa? Forse no. Allora come spesso mi capita di dire, noi, prima di cambiare i nostri listini dobbiamo cambiare i nostri approcci; dobbiamo comprendere che prima delle procedure vengono gli atteggiamenti mentali, l'identità, la coscienza di sé". ■

Si conferma la crescita

La produzione industriale, secondo le stime Istat, in settembre è aumentata marginalmente rispetto ad agosto (più 0,1%), ma è cresciuta del 4,4% rispetto a settembre del 2020, con forti incrementi per i beni intermedi (più 7,1%), i beni strumen-

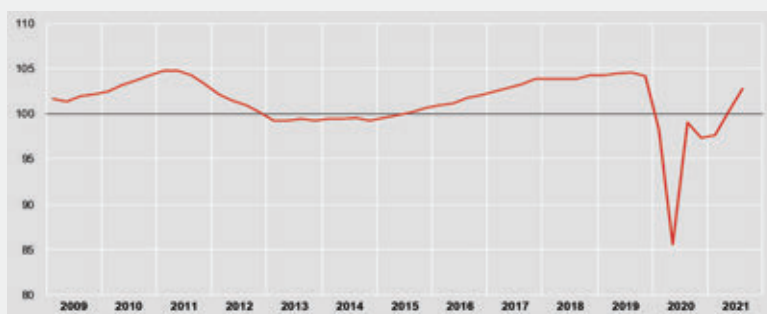


tali (più 4,9%) e i beni di consumo (più 4,5%). In particolare, i settori di attività economica che hanno segnato forti crescite rispetto all'anno scorso sono la fabbricazione di macchinari (più 11,4%), la metallurgia e la fabbricazione di prodotti in metallo (più 9,6%). Da sottolineare che la produzione dei beni di consumo è aumentata nel mese di settembre del 3,3% rispetto ad agosto. Complessivamente, la produzione industriale ha registrato, nella media del terzo trimestre, un aumento dell'1% rispetto ai tre mesi precedenti. Da notare che il livello destagionalizzato dell'indice Istat di settembre scorso ha superato dell'1,5% il valore di febbraio 2020, ossia del mese antecedente l'inizio dell'emergenza sanitaria. L'andamento della produzione industriale ha contribuito a una crescita del Pil nel terzo trimestre dell'anno stimata dall'Istat al 2,6% rispetto al trimestre precedente (che aveva avuto un recupero eccezionalmente alto) e al 3,8% in termini tendenziali. La variazione sui tre mesi precedenti ha rappresentato una sintesi tra la diminuzione del va-

Stima del Pil

Fonte: ISTAT

(I trim. 2009-III trim. 2021, indici destagionalizzati, anno di riferimento 2015)



Fiducia delle imprese

Fonte: ISTAT

(genn. 2012-ott. 2021, indici destagionalizzati, base 2010=100)



Fiducia dei consumatori

Fonte: ISTAT

(genn. 2012-ott. 2021, indici destagionalizzati, base 2010=100)



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



Tasso di disoccupazione

Fonte: ISTAT

(genn. 2016-sett. 2021, valori %)



lore aggiunto del settore agricoltura, silvicoltura e pesca e un aumento sia in quello dell'industria sia in quello, particolarmente significativo, dei servizi. L'Istat conferma che la variazione del Pil acquisita nell'anno 2021, sul 2020, è pari a più 6,1%. La ripresa economica ha avuto anche un effetto positivo sull'occupazione: in settembre, rispetto al mese precedente, crescono gli occupati (più 0,3%, pari a più 59 mila unità) e diminuiscono disoccupati e inattivi. Ciò ha portato a una crescita



Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

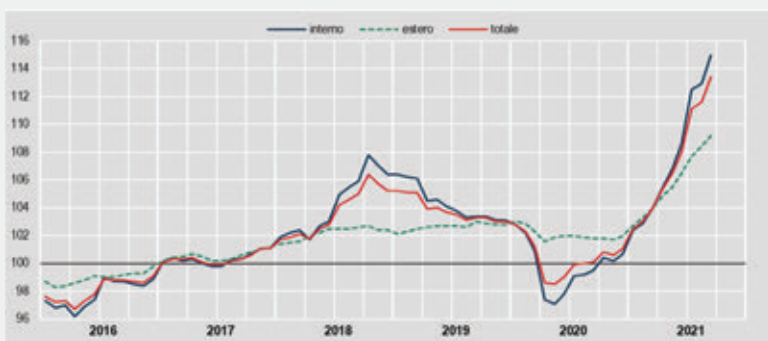
(genn. 2016-sett. 2021, indice destagionalizzato e media mobile, base 2015=100)



Prezzi alla produzione industriale

Fonte: ISTAT

(numeri indici, genn. 2016-sett. 2021, base 2015=100)



del tasso di occupazione al 58,3% e a un calo di quello di disoccupazione che si è attestato a 9,2%, nonostante sia aumentato il tasso della disoccupazione giovanile di 1,8 punti, arrivando al 29,8%. Rispetto a gennaio scorso, gli occupati sono cresciuti di poco più di 500 mila, essenzialmente nel lavoro dipendente e a tempo determinato (ciò dimostra che ancora esiste un'insicurezza da parte dei datori di lavoro sull'andamento futuro dell'economia). In confronto con febbraio 2020, l'ultimo mese "pre-pandemia", il numero degli occupati è ancora inferiore di 300 mila unità. Anche il "clima di fiducia" delle imprese è in costante crescita: nella manifattura (che lamenta però problematiche legate a un'insufficienza di materie prime) l'indice sale di 1,7 punti. E', invece, leggermente in calo l'indice di fiducia dei consumatori. ■

CHINA DAILY

L'azione dello Stato contro i monopoli

Zhang Gong, responsabile dell'Amministrazione statale cinese per la regolazione del mercato, in una recente conferenza stampa, ha sottolineato la forte crescita registrata



nell'ultimo decennio del numero delle aziende attive nel paese: tale numero, se si sommano

anche le aziende individuali, supera oggi i 98 milioni. Ciò significa che, rispetto al 2012, sono quasi 2,5 volte in più. Zhang ha spiegato: "Tale aumento è da ascrivere non solo alla costante crescita dell'economia cinese, che è costituita da una grande quantità di micro, piccole e medie aziende, ma anche al continuo miglioramento delle condizioni in cui questa crescita si realizza". Miglioramento, ha sottolineato Zhang, reso possibile da una serie di leggi e di regolamenti introdotti per 'aprire' il mercato e per impedire azioni che ne ostacolano la concorrenza, in primo luogo nei settori della salute e dei servizi pubblici. Dal 2018, l'Amministrazione per la regolazione del mercato è intervenuta su 332 casi di monopolio e su 36 mila casi che hanno riguardato una "sleale concorrenza". "Come prossimo passo, l'Amministrazione si opporrà in modo risoluto ai monopoli e si adopererà per prevenire una disordinata espansione del capitale, tesa a creare dislivelli in ogni tipo di mercato", ha detto Zhang. Da parte sua, lo Stato opererà per migliorare le politiche orientate alla liberalizzazione e ad ostacolare i monopoli. L'attività dell'Amministrazione sosterrà tali provvedimenti, impegnandosi affinché venga accelerata la revisione sia della legge anti-monopolio sia di quella che vieta comportamenti di concorrenza sleale. In particolare, l'attenzione dell'organo di controllo, a livello legislativo, si concentrerà sul sistema di accesso al mercato, sulla revisione dei meccanismi per una reale, libera concorrenza, specialmente per quanto attiene all'economia digitale - che sarà controllata in maniera speciale -, sul sistema di prevenzione di abusi. "Continueremo, in particolare, a controllare alcune 'aree chiave', come la piattaforma economica, l'innovazione tecnica e scientifica, le informazioni sulla sicurezza e i mercati dei prodotti primari per la cittadinanza", ha concluso Zhang.

NOTIZIE, INTERVISTE,
APPROFONDIMENTI E INCHIESTE

Le trovate qui

www.euromerci.it

Indispensabile per tutti
gli operatori della supply chain

La manifattura ha difficoltà a soddisfare la domanda

I consumi stanno crescendo, ma le imprese hanno seri problemi riguardo a costi, lavoro, materie prime, trasporti e logistica.

di **Carlo Sestieri**

I manager responsabili degli acquisti delle industrie manifatturiere più importanti degli Stati Uniti guardano con fiducia al futuro, dato che i consumi e la domanda interna continuano a crescere, ma sottolineano con preoccupazione alcune forti problematiche con le quali la manifattura si sta attualmente confrontando. Problematiche che, in primo luogo, riguardano il settore della logistica e il costante aumento dei prezzi delle materie prime e dell'energia. Infatti, l'indice Pmi, che rappresenta le loro previsioni, ha segnato a fine ottobre una battuta d'arresto, dopo mesi di andamento positivo, attestandosi a 60,8 punti, ossia con una flessione di 0,3 punti rispetto a settembre. Maggiore è la flessione rispetto al mese precedente per quanto riguarda i nuovi ordini: l'indice è infatti diminuito di quasi 7 punti, scendendo da 66,7 a 59,8. Parallelamente è invece salito l'indice dei prezzi, in aumento di 4,5 punti. Jerome Powell, presidente della Federal

Reserve, annunciando che i tassi di interesse continueranno a essere prossimi allo zero ha anche sottolineato - così come altre istituzioni monetarie mondiali - che "il clima di inflazione che si è generato per l'aumento dei costi delle materie prime è soltanto transitorio". Ciò non toglie che Timothy R. Fiore, presidente dell'Istituto ISM, si sia espresso con preoccupazione, commentando i dati dell'indice Pmi della manifattura: "Le imprese, così come i loro fornitori, si stanno confrontando con una serie di ostacoli che non ha precedenti. Tutti i settori della manifattura sono alle prese con forti ritardi nella consegna delle materie prime, che iniziano a scarseggiare in alcuni settori e continuano a salire in termini di prezzo, oltre a incontrare notevoli difficoltà nel trasporto. Ciò sta creando un ac-



Treno merci dell'Union Pacific in Arizona

cumulo dell'arretrato nell'evasione degli ordini. Le conseguenze della pandemia continuano inoltre a farsi sentire: cresce l'assenteismo della manodopera, non si trovano sostituti per coprire le posizioni lasciate scoperte e non si risolvono i problemi della filiera logistica globale. Tutto ciò sta limitando la potenziale crescita della manifattura". In particolare, nel settore dei prodotti chimici si lamenta che "la produzione sta aumentando, ma la supply chain sta peggiorando di giorno in giorno". Lo stesso parere emerge nel settore dell'arredamento e dei prodotti collegati: "L'andamento è positivo perché la domanda è costantemente in aumento, ma nell'evadere gli ordini siamo limitati da una flessione sia della manodopera a disposizione sia delle materie prime. Inoltre, incontriamo difficoltà nei trasporti. C'è anche da considerare che i costi stanno aumentando su tutti i fronti e che siamo, quindi, costretti a riversarli in parte sui nostri clienti". "Le criticità della supply chain globale continuano - sottolineano i responsabili delle imprese del settore computer e prodotti elettronici - ottenere qualcosa dalla Cina sta diventando quasi impossibile e con enormi ritardi. I microchip sono introvabili e questa situazione potrebbe protrarsi per tutto il prossimo anno". ■

USA: PMI manifattura

Fonte: ISM Report

	Ottobre	Settembre	Differenza
Indice	60,8	61,1	-0,3
Nuovi ordini	59,8	66,7	-6,9
Produzione	59,3	59,4	-0,1
Occupazione	52,0	50,2	+1,8
Prezzi	85,7	81,2	+4,5
Ordini arretrati	63,6	64,8	-1,2
Export	54,6	53,4	+0,2
Import	49,1	54,9	-5,8

Italia: crescita superiore alle attese

L'incremento delle vaccinazioni e della mobilità ha consentito la ripresa dei consumi interni. Un contributo è arrivato anche dall'aumento dell'export.

di **Valerio di Velo**

L'Italia, nel terzo trimestre, ha continuato la sua crescita, con una stima del Pil da parte dell'Istat di un aumento del 2,6% rispetto al trimestre precedente, come abbiamo sottolineato nel Barometro dell'economia. Ciò sta avvenendo in uno scenario economico mondiale che sta dando segnali di rallentamento in termini economici e anche di preoccupazione per le tensioni a livello dell'inflazione. Anche gli scambi commerciali globali hanno scontato, sempre nel terzo trimestre, le criticità logistiche che hanno fortemente rallentato la consegna delle materie prime. Negli Stati Uniti, nonostante una crescita dell'occupazione oltre le previsioni, restano preoccupazioni (vedere pag. 8, ndr) collegate all'aumento del costo dell'energia e, soprattutto, alle difficoltà logistiche che determinano forti ritardi specialmente nell'approvvigionamento delle materie prime. Difficoltà che potrebbero prolungarsi anche nel corso del prossimo anno. La Cina, da luglio a settembre, ha registrato una crescita tendenziale sotto al 5%, quindi la più bassa dell'ultimo anno, andando sotto anche alle previsioni degli analisti. Da notare che nel secondo trimestre dell'anno la crescita, sempre su base annua, era stata quasi dell'8%. In termini congiunturali l'incremento si è attestato sullo 0,2%. L'economia cinese sta pagando la forte restrizione che il presidente Xi Jinping sta ponendo alla "bolla immobiliare", che è stata una delle basi della crescita del paese nell'ultimo decennio. Le vicende di Evergrande, un colosso dell'immobiliare e non solo, indebitato per oltre 300 miliardi di dollari, stanno condizionando tutta l'economia, in quanto lo Stato, che per anni aveva

finanziato senza limiti l'espansione urbanistica, minaccia di "chiudere i rubinetti" e non dare più "coperture" infinite ai debiti. Anche la Corea del Sud ha fatto registrare nel terzo trimestre dell'anno una frenata: il Pil, secondo i dati della Bank of Korea, è salito del 4% in calo rispetto all'incremento registrato nei tre mesi precedenti, che era stato pari al 6,0%. Per quanto riguarda il Giappone, l'indice Pmi segnala che la ripresa del settore manifatturiero è in rallentamen-

to, mentre il settore terziario mostra una contrazione.

Nell'area euro, la Francia sta accelerando, anche in questo caso superando le stime che consideravano la crescita intorno al 2,1%. Secondo l'Istituto nazionale di statistica, infatti, il Pil dovrebbe registrare nel terzo trimestre un incremento del 3,0%, dopo aver segnato nel secondo trimestre una crescita dell'1,3%. L'aumento è

Inflazione al consumo

Fonte: Banca d'Italia

(principali economie, variazioni % tendenziali)



Principali componenti dell'economia italiana

Fonte: Banca d'Italia

(dati trimestrali, esportazioni scala destra, indici 2011=100)



stato trascinato principalmente dalla domanda interna. Secondo l'indice Ifo dell'Istituto di Monaco, la situazione, in Germania, in generale, non è positiva: il clima nel settore della manifattura peggiora e le imprese del settore si lamentano dell'andamento degli ordini e vedono il futuro "nebuloso". Clemens Fuest, presidente dell'Istituto, ha sottolineato che anche "nel settore dei servizi il lavoro sta peggiorando, dopo la

Italia: aggiornamento stime Pil

Fonte: Banca d'Italia

(variazioni %)

FMI	ottobre	5,8	4,2	luglio	4,9	4,2
OCSE	settembre	5,9	4,1	maggio	4,5	4,4
Consensus Economics	ottobre	5,9	4,3	luglio	4,9	4,2



La forte crescita dei prezzi dei beni energetici sta spingendo al rialzo l'inflazione

ripresa che si era manifestata nei mesi precedenti, e le aziende sono meno ottimiste di quanto avevano dimostrato nei mesi scorsi. La stessa situazione si sta vivendo nel settore del commercio, in cui stanno pesando le difficoltà che sta attraversando la supply chain globale. L'unico comparto che dà segnali positivi è quello delle costruzioni".

Come abbiamo detto, nel nostro paese continua la crescita sia per l'importante campagna vaccinale sia per l'aumento della mobilità, tornata quasi a livelli normali, che hanno reso possibile, come sottolinea l'ultimo Bollettino della

Banca d'Italia, la "ripresa dei consumi di servizi da parte delle famiglie, che si è associata al recupero già in atto degli investimenti. Secondo nostri sondaggi le attese delle famiglie sulla situazione economica dell'Italia sono nel complesso migliorate; anche la propensione a spendere nei comparti più colpiti dalla pandemia, tra cui alberghi, bar e ristoranti, è in ripresa. Permane tuttavia ancora cautela nelle prospettive di spesa, soprattutto tra i nuclei meno abbienti. Le imprese confermano giudizi molto favorevoli circa le condizioni per investire". Altro elemento che ha determinato sulla nostra crescita è stato quello

dell'export: nel terzo trimestre, rispetto ai tre mesi precedenti, le esportazioni verso paesi extra Unione europea sono aumentate del 2,3%, soprattutto per le maggiori vendite di beni strumentali e beni di consumo durevoli. Un aumento che si è andato ad aggiungere a quello ancora più sensibile registrato nel secondo trimestre pari al 6,3%, che è andato oltre i dati del commercio mondiale. Un dato quello dell'export che sottolinea come il nostro sistema produttivo sia riuscito, grazie alla sua flessibilità, alla sua grande diversificazione e al suo "modello strutturale" che ruota intorno a una moltitudine di imprese di piccole e medie dimensioni che si muovono all'interno di distretti produttivi con alte specializzazioni anche di nicchia, a non subire i pesanti condizionamenti, come le difficoltà dei rifornimenti di materie prime e le criticità delle lunghe supply chain scaturite dallo scoppio della pandemia, che hanno colpito altri modelli industriali europei essenzialmente centrati su grandi imprese. La nostra ripresa industriale è anche un segnale che sottolinea l'importanza che hanno avuto i provvedimenti governativi "Industria 4.0" che hanno permesso l'ammodernamento tecnologico di molte aziende, che sono riuscite così a rimanere competitive. Un percorso che deve essere ancora completato da molte imprese tra quelle di minori dimensioni. ■

Quando il rifiuto ti conviene



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

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

COME FUNZIONA?

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

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

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

2A GROUP
HSQE TRAINING ENERGY

✓ Sicurezza sul lavoro
✓ Qualità
✓ Ambiente
✓ Sostenibilità

✓ Energia
✓ Formazione
✓ Outsourcing
management

2a-group.it



scopri di più

Imprese e opportunità del Pnrr

SRM, la scorsa estate, ha svolto un'indagine, coinvolgendo settecento imprese a livello nazionale, sul grado di conoscenza delle possibilità di sviluppo che il Piano di ripresa e resilienza potrebbe offrire alla manifattura italiana.

di **Carlotta Valeri**

Una puntuale realizzazione del Piano di ripresa e resilienza-Pnrr sarà determinante affinché il nostro paese consolidi l'attuale fase positiva che sta attraversando. Occorre, infatti, evitare che la crescita che si sta manifestando sia solo un "rimbalzo" dell'acuto momento di crisi registrato durante la pandemia. La crescita deve diventare costante e stabile anche per evitare, grazie alla crescita dell'economia, che peggiori il rapporto Pil-debito pubblico. Il governo è impegnato anche a livello organizzativo nella realizzazione degli interventi previsti dal calendario del Pnrr: il 2 novembre è stata insediata l'Unità di missione per l'attuazione del Piano presso il dipartimento della Funzione pubblica sotto la responsabilità di Valerio Iossa e il 5 novembre il sottosegretario alla presidenza del consiglio Roberto Garofoli ha annunciato che sulla concreta realizzazione del Pnrr "saranno assegnati obiettivi settimanali, anziché solo mensili, al fine di ridurre ancor più significativamente negli ultimi due mesi dell'anno lo stock complessivo". Secondo la tabella di marcia stabilita anche con l'Unione europea entro il 2021 devono essere portati a termine 51 progetti, dei quali 24 fanno riferimento a investimenti e 27 dalle riforme da adottare. Nel corso del mese di ottobre il numero di quelli realizzati è salito da 13 a 29. Ciò dimostra che in novembre e dicembre occorre una forte accelerazione.

Al di là di quanto sta facendo il governo esiste un aspetto molto rilevante per quanto concerne il successo del Pnrr, ossia come sta rispondendo la società



Il Pnrr dovrebbe rappresentare il "sostegno" verso una decisa ripresa economica dopo la pandemia, ma ben il 48% delle imprese manifatturiere pare essere poco informato sulle opportunità che offre

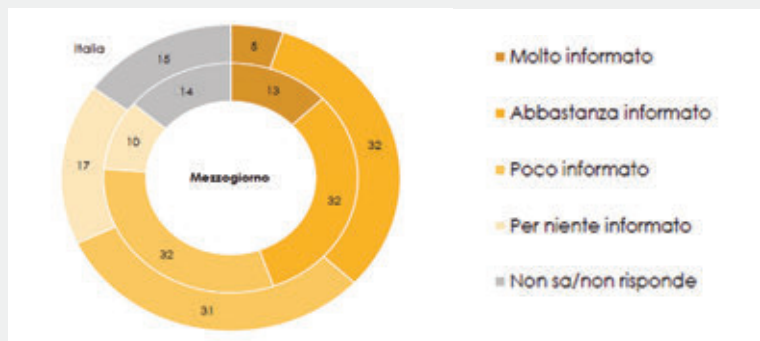
al provvedimento e in particolare qual è l'atteggiamento delle imprese. Il centro Studi e ricerche per il Mezzogiorno-Srm, collegato a Intesa Sanpaolo, ha svolto un'indagine, che ha coinvolto 700 imprese manifatturiere dislocate su tutto il territorio nazionale, delle quali 300 nel Sud, area a cui l'indagine ha riservato particolare attenzione, sul tema degli investimenti innovativi e su quello dell'internazionalizzazione. L'indagine sugli investimenti è stata trattata, in particolare, in diretto collegamento con il Piano di ripresa e resilienza, ciò per "testare" il livello di conoscenza del Pnrr da parte degli imprenditori, almeno nei suoi elementi essenziali, circa gli ambiti di intervento. Dall'indagine è emerso che, a livello nazionale, le imprese poco o per niente informate raggiungono il 48%, contro il 37% che ha un livello di

conoscenza almeno sufficiente, mentre, in particolare, la percentuale delle imprese del Mezzogiorno che risultano molto o abbastanza informate circa i contenuti e le opportunità offerte dal Piano raggiunge il 45% contro il 42% che valuta il proprio livello di conoscenza scarso o nullo. C'è da notare che, tra le imprese dei sistemi "moda" ed "elettronica", la quota di quelle che hanno una conoscenza del Pnrr sufficiente o elevata tocca rispettivamente il 57 e il 55%. Dati che, in generale, dimostrano una non sufficiente conoscenza del Piano. Comunque, se, da un lato, il livello di conoscenza delle potenziali opportunità offerte dal Pnrr risulta sensibilmente maggiore nelle imprese del Mezzogiorno, dall'altro si registra in modo omogeneo su tutto il territorio nazionale un marcato ottimismo circa la disponibilità

Pnrr: livelli di conoscenza

Fonte: SRM

(imprese in % e loro grado di conoscenza sulle opportunità offerte dal Piano)

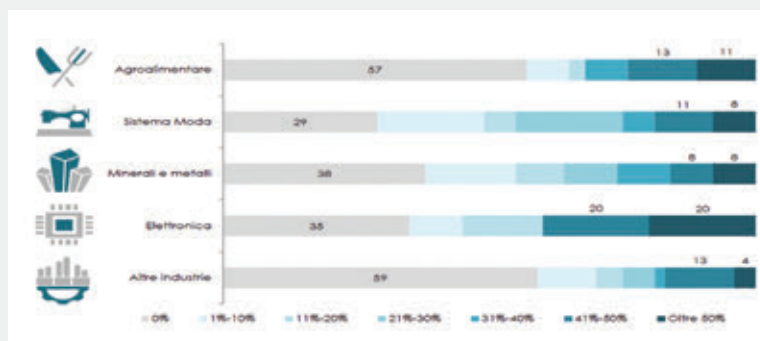


di coglierne le eventuali opportunità. Infatti, il 54% delle imprese manifatturiere italiane intravede nel Piano opportunità e possibili vantaggi indiretti. Sul piano degli investimenti, c'è da sottolineare che le imprese stanno seguendo la linea degli interventi programmati dal Pnrr. Infatti, l'attenzione è posta a quelli sul digitale e sull'innovazione sostenibile. Tra i fattori che stanno favorendo tale scelta, le imprese pongono ai primi due posti le pressioni esercitate dalla domanda e il miglioramento delle performance aziendali. Investimenti, però, sono anche indirizzati alla ricerca e alla formazione, specialmente quella dedicata al web marketing.

Mezzogiorno ed export

Fonte: SRM

(imprese in % per settore d'attività e per incidenza del fatturato estero su quello totale)

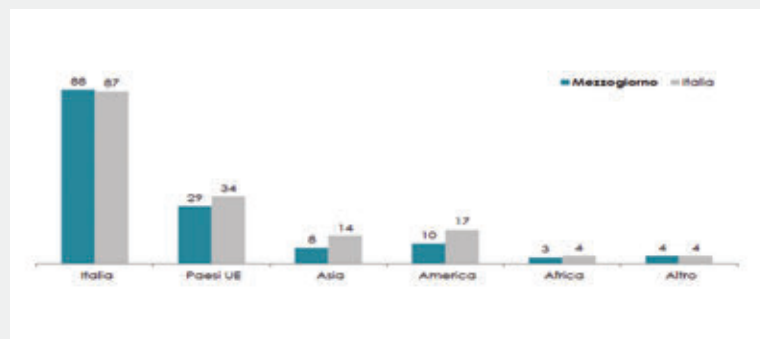


Per quanto riguarda l'internalizzazione, altro campo indagato dal sondaggio Srm e molto rilevante ai fini del nostro sviluppo economico, è risultato che in Italia la quota di imprese manifatturiere con le vendite all'estero pari a zero o di ammontare marginale è inferiore al 50%. In particolare, nel Mezzogiorno, le imprese che hanno come riferimento pressoché esclusivo il mercato nazionale, aggiungendo anche quelle che esportano per un fatturato che non raggiunge il 10% del totale, sono il 53%. D'altro canto, sempre nel Mezzogiorno, una quota rilevante di imprese, circa il 25% del totale, esporta per un fatturato superiore al 40% del totale. A livello delle previsioni sull'andamento dei mercati al 2023, il maggiore ottimismo è stato dimostrato dagli imprenditori meridionali rispetto a quelli delle altre aree del paese, in particolare, con riferimento al mercato nazionale e a quello europeo, le vendite domestiche sono previste in crescita da un terzo delle imprese del Sud e il 25% si aspetta anche un miglioramento dei mercati europei. A livello nazionale, le imprese che prevedono un aumento delle vendite sul mercato interno sono il 26%, mentre il 25% si aspetta anche una crescita di quello europeo. ■

I mercati di sbocco

Fonte: SRM

(imprese manifatturiere in %)



Verso un cluster agricolo-industriale pugliese del cotone

In Capitanata, prodotti 150 quintali bio di primissima qualità.

Ad Agro di San Severo, nella piana della Capitanata, Foggia, due imprenditori, Pietro Gentile, ingegnere civile, e Michele Steduto, esperto di reti informatiche, nel maggio del 2020 hanno dato vita a un'innovativa iniziativa: coltivare su terreni che avevano ottenuto la certificazione biologica il cotone. Il risultato è stato il raccolto, su tre ettari, di 5 mila chili di un prodotto bio purissimo. Nel 2021, gli ettari coltivati sono diventati sette e il prodotto ottenu-



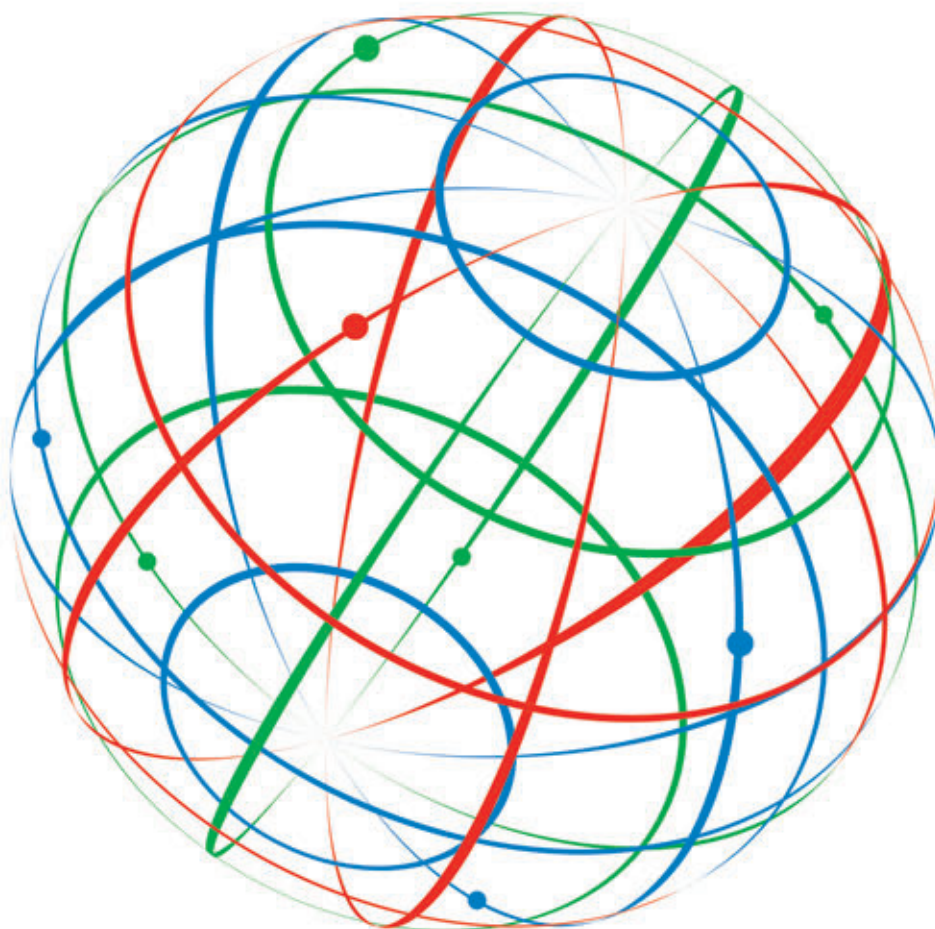
to è stato di circa 150 quintali di cotone di primissima qualità. Questo raccolto ha segnato una svolta nella storia dell'agricoltura italiana e colloca la Puglia in una posizione di assoluta avanguardia. Frutto dell'applicazione di tecnologie avanzate fra cui un'irrigazione a goccia, che ha consentito di ridurre di oltre il 75% il consumo di acqua per piantagioni di analoghe dimensioni nel bacino del Mediterraneo, l'iniziativa di Agro di San Severo si connota in modo unico sia per la scelta ecologica sia per aver seguito un percorso "etico" nell'utilizzo della manodopera sia per l'ottica industriale

che è stata alla base della sua nascita. I due imprenditori, infatti, condividendo una mission che loro stessi hanno definito "visionaria" e che trova le sue motivazioni nell'amore per la terra, quella di Puglia, nonché nella convinzione che l'industria italiana, anche quella delle piccole e medie imprese, debba trovare in modo sempre più convinto la sua ragione d'essere in nicchie di alto profilo, l'anno scorso, avevano fondato l'azienda e il marchio Gest per la produzione di camice di altissima qualità con l'obiettivo finale di realizzare in Puglia e in Italia un cluster agricolo-industriale del cotone. Su questa impostazione, è stato già deciso di estendere l'anno prossimo la produzione su 50 ettari anche grazie ad accordi già definiti con altri agricoltori della Capitanata. E' all'orizzonte, quindi, la nascita di una vera, forte produzione di cotone italiano che potrebbe innescare possibili intese con grandi gruppi del settore tessile interessati a garantirsi una filiera certificata tutta bio e tutta italiana. Secondo le previsioni e gli studi che sono stati elaborati, il "taglio giusto" di coltivazioni di cotone in Italia dovrebbe aggirarsi fra i 450 e i 500 ettari e, in questa ottica, lo sforzo condotto dall'azienda Gest segna un decisivo passo in

avanti, frutto dell'idea iniziale di autoprodurre materia per la produzione di camice 100% italiane e sfociata quest'anno in un'operazione di agricoltura industriale su scala nazionale.

Anche la logistica sta giocando un ruolo rilevante in questa avventura agricola pugliese. Infatti, attualmente, l'intero raccolto viene trasferito in Grecia per la ginnatura, ossia l'operazione di sgranatura del cotone in modo da separare i semi dalla fibra. Il cotone viene quindi sistemato in balle da circa 220 chili, che vengono indirizzate verso le sole due filature ancora esistenti in Italia o esportate, in container da 40 piedi, in altri paesi mediterranei (Turchia, Egitto, Grecia e altri) dove la richiesta di cotone bio è altissima e con prezzi molto remunerativi. In un prossimo futuro, con l'espansione della produzione, è molto probabile, proprio nell'ottica del disegno di creare, come detto, un cluster agricolo-industriale del cotone in Puglia, che venga realizzato un impianto di ginnatura non lontano dalla Capitanata. Ciò permetterebbe di concentrare tutta la fase produttiva, dalla semina al raccolto, alla lavorazione e tessitura sino al confezionamento delle camice. ■

CAPIRE IL PRESENTE È SEMPLICE. GUIDARE IL FUTURO ANCHE.



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

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

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

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



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

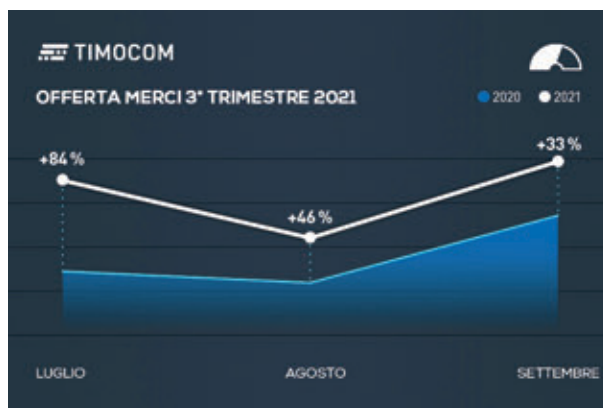
www.simpool.it



Autotrasporto in Europa: andamento positivo

Secondo i dati del Barometro dei trasporti dell'azienda tedesca TimoCom, che analizza i dati sull'andamento del rapporto tra domanda e offerta di trasporti all'interno delle Borse carichi in 46 paesi europei, il terzo trimestre dell'anno ha segnato un andamento positivo: il volume dei carichi a livello europeo supera del 51% il valore dello stesso periodo dell'anno precedente, ma con un lieve calo (circa il 9%) rispetto al trimestre precedente. In particolare, settembre ha segnato una crescita, sull'anno precedente, del 54%, ponendo fine alla lieve stagnazione estiva, registrata in agosto. Questo andamento però non deve far sottovalutare il problema della carenza di autisti che sta aumentando in tutta Europa in maniera drammatica. Nota il Barometro a questo proposito: gli ultimi eventi nel Regno Unito, in cui si è registrata una carenza di oltre 100 mila camionisti, hanno riempito le prime pagine dei media, mentre in Germania l'associazione del settore trasporto su strada ha avvertito che mancheranno fino a 80 mila camionisti sul territorio tedesco, una cifra che è destinata ad aumentare ogni anno. Nei paesi limitrofi, la situazione è molto simile. Ad esempio, secondo i dati delle associazioni di categoria, attualmente

in Polonia mancano oltre 100 mila camionisti professionisti. "In tutta Europa stiamo assistendo a cali significativi nella disponibilità di mezzi di trasporto, che equivale soprattutto a una riduzione delle offerte di veicoli. Sulla base di questo andamento, è previsto anche un rincaro dei prezzi del trasporto", ha commentato il portavoce aziendale di TimoCom Gunnar Gburek. Nel dettaglio, nel terzo trimestre, il mercato tedesco, dopo aver subito una flessione in agosto, rispetto al mese precedente, del 29%, è decisamente risalito (più 54%) in settembre. "Anche questo andamento positivo nel mercato interno tedesco in parte è riconducibile all'avvio



Baltic Dry Index

(ultimo dato riferito al 26 novembre 2021)



Il Baltic Dry Index, rilevato quotidianamente dal Baltic Exchange di Londra, è l'indice che indica sulle principali rotte marittime mondiali (facendo torto al suo nome che indicherebbe solo il Mar Baltico) il livello medio dei costi dei noli marittimi per il trasporto di materie prime "dry", quindi non liquide, come ad esempio il petrolio, e "bulk", ossia sfuse. E' considerato un importante indicatore economico a livello globale in quanto indirettamente mette in luce la domanda di materie prime. L'indice è cresciuto esponenzialmente dal maggio 2020 (favorendo l'aumento del prezzo delle materie prime), quando era a quota 504, raggiungendo a metà luglio 2021 quota 3059 e il 7 ottobre (come si vede dal grafico) la quota di 5642, per poi calare in maniera forte: in data 26 novembre si è attestato a 2767. Ricordiamo che nel 2008 era giunto a oltre 11000.

delle attività di fine anno”, ha sottolineato Gburek. Nel mercato interno italiano, l’andamento nel terzo trimestre è stato in linea con quanto registrato nei maggiori mercati europei. Infatti, il Barometro dei trasporti ha registrato un aumento degli inserimenti di carichi del 53% rispetto allo stesso trimestre del 2020. Anche agosto, nonostante il tradizionale calo di offerte legato alle ferie estive, è stato più forte del solito con un più 48% di offerte di carico rispetto ad agosto 2020.

Più intermodalità sulla linea adriatica

Il cluster intermodale della regione Emilia-Romagna, che riunisce i principali gestori dei terminal intermodali attivi nel territorio e l’Autorità portuale di Ravenna, ha organizzato una missione in Puglia con lo scopo di rafforzare le connessioni intermodali tra le due regioni lungo il corridoio Adriatico. Grazie ai recenti adeguamenti delle infrastrutture ferroviarie agli standard europei, il corridoio Adriatico permette di connettere in modo rapido e a ridotto impatto ambientale due tra le economie regionali più dinamiche nel panorama nazionale e



che rappresentano significativi bacini di produzione, di distribuzione e di consumo. La sostenibilità in particolare è alla base della promozione di modalità di trasporto alternative al tutto strada e quindi meno inquinanti, richieste da un numero sempre maggiore di aziende. La missione del cluster, promossa dalla Regione Emilia-Romagna, ha consentito un confronto tra decisori pubblici regionali su interventi per il settore dei trasporti e della logistica che accelerino la fuoriuscita delle economie regionali dalla crisi e che siano in grado di consolidare percorsi di crescita di lungo periodo. “In questo senso - sottolinea un comunicato - si iscrivono sia

le iniziative sulla logistica delle merci, in piena transizione energetica e ambientale, sia quelle atte a favorire il pieno funzionamento delle Zone economiche speciali”.

Crociere: l’occupazione marittima può crescere

Dall’industria crocieristica europea può venire una grande spinta all’occupazione marittima. È questo il senso dell’intervento del presidente di Assarmatori, Stefano Messina, durante la tavola rotonda sulla sostenibilità della crocieristica, che si è tenuta a Savona nell’Italian Cruise Day. Il contributo della crocieristica all’occupazione è già importante, ma potrà ulteriormente crescere “se sapremo cogliere al meglio le opportunità che derivano dall’allargamento alle navi battenti la bandiera dell’Unione europea dei benefici a favore dell’occupazione marittima”. Secondo le stime della Cruise Line International Association-CLIA, visti gli order books, è verosimile attendersi un significativo incremento di addetti sulle navi europee nel periodo 2022/2028. “A questo punto”, ha aggiunto Messina, “è facile prevedere che l’estensione



dell’aiuto dello Stato in favore della gente di mare ai marittimi italiani addetti ai servizi accessori imbarcati sulle navi da crociera registrate nei paesi dell’Unione europea avrà un significativo impatto sul numero degli occupati. Anche perché la qualità del lavoro italiano nel settore dell’hospitality e dell’intrattenimento è unanimemente considerata altissima e molte aree del paese, dove c’è stato un significativo investimento nelle scuole di formazione, sono ora in grado di fornire il personale con le necessarie qualifiche. E sono le stesse che soffrono di una grave sotto occupazione. Ecco l’occasione, non sprechiamola”. ■

Protocollo d'intesa firmato tra Assologistica e Federdistribuzione

Obiettivo: favorire progetti comuni per permettere alle imprese di accelerare su due direttrici fondamentali, digitalizzazione e transizione ecologica.

Favorire lo sviluppo della logistica integrata e della mobilità sostenibile al fine di ridurre le emissioni legate alla movimentazione delle merci, individuare parametri comuni e best practice per il settore del commercio in ambito di tracciabilità e riciclo degli imballaggi e dei pallet, in un'ottica di sempre maggior circolarità nei processi aziendali. Queste le fondamenta alla base del protocollo di intesa siglato da Federdistribuzione e Assologistica che si ripropone di favorire progetti comuni, studi e servizi, per permettere alle imprese associate di accelerare i propri piani su due direttrici fondamentali per il paese nell'immediato futuro, secondo le linee guida del Piano nazionale di ripresa e resilienza: digitalizzazione e transizione ecologica. "L'accordo con Assologistica si inserisce perfettamente nel più ampio percorso che la Federazione, di concerto con le aziende associate, sta portando avanti per contribuire concretamente alla transizione ecologica che deve intraprendere tutto il sistema paese", ha sottolineato il presidente di Federdistribuzione, Alberto Frausin, che ha aggiunto: "Ripensare i servizi di logistica in una modalità sempre più sostenibile aggiunge un tassello determinante in questa direzione e permette alle aziende del commercio di veicolare prodotti al consumatore in linea con le nuove abitudini d'acquisto e aspettative di servizio". "Crediamo nelle collaborazioni strategiche, nelle catene del valore la cui efficienza risiede nella equipollenza di ogni anello e nell'importanza di innovare gli approc-



Da sinistra, il presidente di Assologistica Umberto Ruggerone e Alberto Frausin, presidente di Federdistribuzione

ci prima dei processi - ha spiegato il presidente di Assologistica, Umberto Ruggerone - Per questo abbiamo voluto questo accordo: un passo significativo per sviluppare nel nostro paese una logistica sostenibile e maggiormente integrata nei processi di creazione del valore, affinché divenga sempre più una leva competitiva anche grazie alla innovazione. Una sfida che Assologistica condivide con Federdistribuzione puntando su concretezza e competenza". Il protocollo prevede inoltre la creazione di piattaforme di dialogo per affrontare concretamente il tema dell'interscambiabilità e della reverse logistic, studiando un sistema di tracciabilità tramite gli strumenti di standardizzazione internazionali (codici

GS1) con il contributo dell'intelligenza artificiale. Un altro ambito di intervento è il miglioramento, lungo tutta la filiera, dei circuiti di raccolta e riuso di pallet e imballaggi promuovendo anche interventi normativi in questa direzione. Tra gli obiettivi del protocollo, ampio spazio anche ad azioni volte a razionalizzare la logistica e i trasporti, con particolare riferimento alle infrastrutture dell'ultimo miglio, sviluppando l'intermodalità, al fine di rendere maggiormente competitivo il sistema in un'ottica di efficienza, sicurezza e sostenibilità. Da ultimo, sono previsti percorsi formativi per tecnici sui temi della logistica integrata e sostenibile con focus sull'ammodernamento dell'organizzazione aziendale.

NATI E CRESCIUTI IN TUTTO IL NORD

INUTILE AGGIUNGERE CHE **SIAMO A PIACENZA**, NEL POLO LOGISTICO PIÙ IMPORTANTE D'ITALIA.



38

ANNI DI ATTIVITÀ

8

UNITÀ OPERATIVE

120K

TRASPORTI L'ANNO

400

MEZZI



Il consorzio è specializzato nel trasporto container con copertura del territorio nazionale ed internazionale. Nato nel 1983 dalle aziende di autotrasporto delle province di Parma e Piacenza, il consorzio si è sviluppato come una grande azienda mantenendo però la **FLESSIBILITÀ** delle singole aziende che lo compongono.

Containers Fidenza

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

containersfidenza.it



L'azienda Freudenberg ha scelto i carrelli Still

La multinazionale tedesca Freudenberg ha scelto i carrelli Still per le operazioni di movimentazione presso lo stabilimento di Monselice, Padova. La filiale veneta di Still ha consegnato a Freudenberg una flotta di 38 carrelli, dotati dei più evoluti sistemi di sicurezza, composta da 19 frontali, 6 retrattili, 3 transpallet con pedana, 7 sollevatori con pedana e 3 transpallet timonati. Lo stabilimento di Monselice, acquisito dal Gruppo Freudenberg nel 2016, è uno dei principali e performanti impianti dedicati alla produzione di stendibiancheria a livello globale. Il complesso si estende su una super-



ficie di 120 mila mq - l'equivalente di undici campi da calcio - e produce circa 200 mila stendibiancheria a settimana per i brand Vileda e Gimi. Il ciclo di produzione, ampio e totalmente integrato, comprende la formazione di tubi e fili d'acciaio, la piegatura dei componenti ferrosi, la verniciatura robotizzata, l'assemblaggio automatico dei componenti ferrosi con le parti in plastica e il confezionamento finale. "Gli alti standard di qualità, sostenibilità e sicurezza dei processi produttivi imposti da Freudenberg per garantire l'eccellenza operativa dei suoi stabilimenti - sottolinea un comunicato - hanno spinto il Gruppo a scegliere un partner affidabile come Still, capace di garantire la massima sicurezza in tutti i processi di movimentazione, limitando allo stesso tempo il consumo di energia grazie alle tecnologie avanzate dei suoi mezzi. La flotta fornita da Still è dotata dei più evoluti sistemi di sicurezza: sistemi di prevenzione incidenti; sensori che aiutano l'operatore nelle manovre in spazi stretti; Safety Light che avverte i pedoni e gli operatori dell'arrivo del carrello per evita-

re scontri e incidenti; tettuccio di protezione appositamente studiato per gli stoccatori uomo a bordo. Non solo, attraverso il badge personale ogni operatore è abilitato a condurre solo i mezzi al cui utilizzo è stato formato e autorizzato".

Ceva Logistics apre un ufficio in Uzbekistan

Ceva Logistics, che con 58 mila dipendenti copre più di 160 paesi, ha rafforzato la propria presenza nell'Asia centrale con l'apertura di un ufficio a Tashkent, capitale dell'Uzbekistan. Essendo un paese senza sbocco sul mare, l'Uzbekistan presenta un enorme potenziale per la crescita delle reti di trasporto multimodale, un obiettivo chiave per il team locale di Ceva, esperto nella fornitura di soluzioni leader via terra, ferrovia e aria. Il team concentrerà i suoi sforzi intorno agli ambiti industriali dell'economia uzbeka prevalentemente orientati all'esportazione, offrendo servizi di trasporto senza soluzione di continuità per una vasta gamma di industrie e materie prime, come fertilizzanti minerali, cotone, filati di cotone, tessuti, verdure e frutta secca. L'Uzbekistan ha aderito all'accordo di zona di libero scambio della Comunità degli Stati Indipendenti nel 2014 e all'Unione economica eurasiatica come osservatore nel 2020. Bruno Plantaz, Managing Director di Ceva per i paesi Imea, ha dichiarato: "Mentre continuiamo ad accelerare la nostra crescita a livello globale, mercati chiave come l'Africa e l'Asia centrale offrono opportunità significative alle aziende logistiche caratterizzate da una grande dimensione e da una vasta gamma di servizi, come la nostra. L'Uzbekistan in particolare ha numerose



industrie che cercano un'alta qualità di servizio, soluzioni dirette end-to-end e capacità globali. In Ceva, pensiamo a

livello globale e agiamo a livello locale, quindi il nostro team è pronto a fornire le soluzioni logistiche flessibili di cui i nostri clienti hanno bisogno”.

Prologis: terzo trimestre 2021 positivo

Prologis Europe ha chiuso il terzo trimestre dell'anno con importanti performance operative: il portafoglio complessivo si è attestato, tra siti operativi, in sviluppo e detenuti a scopo di vendita, a 19,6 milioni di metri quadrati e l'attività di locazione a 752.813 metri quadrati, di cui 306.997 di



nuovi contratti. Ben Bannatyne, presidente della società, ha così commentato: “È stato un trimestre record per quanto riguarda la domanda, i bassi tassi di spazi sfitti e la nuova offerta in Europa, in un contesto in cui non abbiamo smesso di soddisfare le aspettative dei clienti. Continuiamo a produrre risultati positivi per clienti e investitori in ambiti che comprendono i centri di distribuzione urbani, la sostenibilità e i servizi a valore aggiunto, come il Prologis Essentials Marketplace. Il nostro robusto portafoglio europeo è stato sostenuto da una crescita dei canoni di locazione, da una forte richiesta di spazi in affitto e da un'elevata domanda, fattori che rappresentano un traino per l'acquisto di nuove aree per futuri sviluppi e che sostengono lo sviluppo di edifici build-to-suit”. Il presidente ha anche aggiunto: “In un contesto in cui le strozzature dell'offerta rimangono una realtà, l'attività del terzo trimestre dell'anno rivela che la nostra visione, lungimirante e basata sui dati, e le solide relazioni con il settore e la comunità continuano a produrre opportunità interessanti per i clienti e gli investitori. Grazie al nostro impegno verso l'innovazione, la tecnologia e il miglioramento continuo, siamo in grado di fornire soluzioni di sviluppo all'avanguardia in mercati europei dinamici come Berlino, Parigi e Londra. La nostra capacità di rendere disponibili terreni in posizioni strategiche per la logistica è fondamentale, così come lo è avere una strategia di sviluppo di edifici per la logistica urbana che anticipi attivamente il bisogno dei clienti più esigenti. Nel >

IMPEGNO LUFTHANSA SUL DIGITALE

Lufthansa Cargo, nell'ambito del programma “Mobile Digital Handling”, sta spingendo l'acceleratore sulla digitalizzazione e sul miglioramento dei processi tecnologici nel settore della movimentazione delle merci. La compagnia ha infatti stretto una collaborazione con IBS Software, società leader specializzata in soluzioni tecnologiche per l'aviazione.



Uno degli obiettivi è di migliorare i processi di movimentazione e i servizi per speciali prodotti come le merci pericolose, i farmaceutici e l'alimentare fresco. “Per la nostra azienda, progredire nella trasformazione digitale è una priorità assoluta, anche nella connessione con le industrie nostre clienti. Il programma ‘Mobile Digital Handling’ ci sta dando un ottimo contributo, così come la recente collaborazione con IBS Software: stiamo avendo eccezionali opportunità per introdurre innovazioni e per migliorare il nostro modo di lavorare insieme ai nostri partner lungo la supply chain globale”, ha sottolineato Jan-Wilhelm Breithaupt, Vice President Global Fulfillment Management di Lufthansa Cargo.

mercato attuale l'innovazione è il fattore chiave. In Prologis, incoraggiamo attivamente il nostro personale a pensare in modo creativo e al di fuori degli schemi del settore. Il nostro impegno nei confronti della stewardship ambientale, la responsabilità sociale e la governance (ESG) ne è un ottimo esempio. Siamo convinti che essere buoni vicini per le nostre comunità sia cruciale per costruire partnership di fiducia di lungo termine, creando le opportunità di sviluppo sostenibile che i nostri clienti richiedono".

Un programma di servizi per i fleet manager

Petronas Lubricants International-PLI (la divisione della grande compagnia petrolifera malese Petronas attiva in tutto il mondo) che produce e commercializza lubrificanti e fluidi funzionali a livello globale, ha varato il suo nuovo programma B2B Expert Solutions con l'obiettivo di offrire servizi di alto livello ai fleet manager. Forte della sua competenza in



Le Twin Towers Patronas a Kuala Lumpur, Malesia

materia di carburanti, lubrificanti e fluidi funzionali, PLI (che ha 30 uffici marketing in 28 paesi, compresa l'Italia con sede a Torino) mette a disposizione dei propri clienti Petronas Fluid Technology Expert Solutions, un'offerta di prodotti e di consulenze personalizzate a cura di esperti dell'azienda. L'offerta comprende una serie di attività focalizzate su consigli di specialisti, formazione e strumenti per rispondere alle sfide che i fleet manager devono affrontare ogni giorno. PLI si impegna a restare a fianco dei clienti nel momento in cui devono massimizzare il tempo di attività e abbattere contemporaneamente i costi. Per creare un'esperienza intelligente che risolva ogni problematica, PLI offre una serie di visite programmate ai fleet manager e, in queste occasioni, aiuta

a rendere più efficiente la flotta effettuando test rivelatori della salute dei veicoli, calcolando il suo valore e valutando il livello delle possibili prestazioni.

Pioltello e Udine: due nuove strutture di Goodman

Goodman ha da poco completato lo sviluppo di due strutture sostenibili e di alta qualità dedicate alla logistica di tipo last mile a Pioltello (nella foto) e a Udine. Il Pioltello Logistics Cen-



tre, con una superficie di circa 10 mila metri quadrati, è un immobile di Classe A dotato di caratteristiche all'avanguardia, tra cui figurano il tetto interamente coperto da pannelli solari che produrranno circa 470 kW, che verranno utilizzati per coprire il fabbisogno energetico della struttura. L'intero consumo di energia sarà inoltre monitorato attraverso un sistema di controllo e gestione dell'edificio (BMS), che permetterà ai clienti di migliorare la propria efficienza energetica. Nella costruzione del Pioltello Logistics Centre sono stati impiegati diversi materiali riciclati, in linea con la strategia di Goodman di ottimizzare e ridurre l'uso di nuovi materiali nelle costruzioni. Il centro è stato dotato di 53 stazioni di ricarica elettrica per auto e furgoni; altre 200 sono previste nel prossimo futuro, per facilitare e incoraggiare consegne sempre più green. L'attenzione nei confronti dell'ambiente e, più in generale, della sostenibilità, è rappresentata anche dall'impegno per migliorare il benessere della comunità locale e dei dipendenti dei clienti di Goodman. In questo senso, il comune beneficerà di un'area di quasi 7 mila metri quadrati di spazi verdi e di parcheggi. Per facilitare l'accesso alla struttura, inoltre, è stato creato un percorso ciclo-pedonale pubblico di collegamento con la stazione centrale di Pioltello. Con una crescita delle vendite eCommerce in Italia stimata

dell'84% nel 2025, il Pioltello Logistics Center consentirà consegne a 2,5 milioni di persone in circa 30 minuti grazie alla sua posizione privilegiata alle porte di Milano. L'altro immobile, ubicato a Udine, si trova a 2,7 km dal centro della città friulana e conta una superficie di 4.700 metri quadrati con una tettoia di circa 930 metri quadrati. Anche questo sito, in analogia con quello di Pioltello, è stato progettato dando la massima priorità all'efficienza energetica, mediante il controllo e monitoraggio continuo dei consumi all'interno della struttura e il riutilizzo dell'energia prodotta in sito attraverso l'impianto fotovoltaico da 90 kW installato in copertura. Stefano Fierro, Country Manager di Goodman per l'Italia, ha commentato: "Con le vendite eCommerce in così rapida crescita, è fondamentale essere in grado di fornire ai clienti le infrastrutture di cui hanno bisogno nelle tempistiche da loro richieste. Il completamento degli immobili di Pioltello e Udine

viene incontro alle esigenze dei clienti ed è un altro passo che consolida questa nuova fase di espansione di Goodman in Italia. I due nuovi edifici, inoltre, rappresentano il nostro sostegno allo sviluppo dell'economia digitale e rispettano pienamente i più alti canoni di sostenibilità ambientale ed energetica che Goodman ambisce a raggiungere. Gli standard Breeam (Very Good ed Excellent) adottati per entrambi i progetti dimostrano il nostro impegno a fornire strutture autosufficienti e sostenibili ai nostri clienti".

DKV Mobility offre un nuovo carburante alternativo

Uno dei fornitori di servizi di mobilità leader in Europa, DKV >



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

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

Per maggiori informazioni: www.assaabloyentrance.it

☎ 02 9215681

ASSA ABLOY

Experience a safer
and more open world

Mobility - che punta a rendere climaticamente neutrali le flotte aziendali del futuro - offre oggi la possibilità di rifornirsi di un carburante a ridotte emissioni di CO₂, noto come "R33 BlueDiesel". Infatti, per la prima volta, i conducenti delle flotte delle aziende che fanno capo alla multinazionale tedesca Bosch, che ha collaborato all'iniziativa, potranno rifornirsi di R33 BlueDiesel ecologico con la carta carburan-



te DKV Mobility, anche al di fuori delle stazioni di servizio dell'azienda. Per estendere l'accessibilità al rifornimento di R33 BlueDiesel per i conducenti delle flotte Bosch, DKV Mobility ha individuato delle stazioni di servizio dove la frequenza di rifornimento da parte di Bosch è particolarmente alta. Anche sulla base di questa cooperazione, DKV Mobility intende espandere la propria rete regionale di stazioni di rifornimento R33 BlueDiesel. Attualmente sono disponibili sette stazioni di rifornimento, con altre quattro previste entro la fine dell'anno. "Questo è un ottimo esempio di come la transizione energetica nel settore della mobilità possa avere successo solo in collaborazione. Riusciremo a raggiungere un'Europa climaticamente neutrale nel 2050 solo se pensiamo fuori dagli schemi e se troviamo modi per decarbonizzare usando gli strumenti esistenti. Con il carburante R33 BlueDiesel, vogliamo aiutare i nostri clienti a ridurre la loro impronta di carbonio già a partire da oggi", ha dichiarato Marco van Kalleveen, Ceo di DKV Mobility. "Abbiamo già convertito circa un milione di litri di R33 BlueDiesel nelle nostre stazioni di servizio aziendali Bosch dal 2019. Questo ci ha permesso di ridurre le emissioni di CO₂ della nostra flotta di 2.600 tonnellate. Con l'aiuto dell'offerta aggiuntiva di R33 BlueDiesel nelle stazioni di rifornimento pubbliche, possiamo ora espandere ulteriormente questo risultato", ha affermato Uwe Gackstatter, presidente del Board of Management della divisione Powertrain Solutions di Bosch. Il carburante R33 BlueDiesel, composto fino al 33% da mate-

rie prime rinnovabili, riduce le emissioni di CO₂ di almeno il 22% rispetto al diesel fossile puro. Le restanti emissioni di CO₂ sono compensate da certificati. R33 BlueDiesel è infatti conforme all'attuale standard EN590 e può quindi essere miscelato a piacere con il diesel normale.

VGP annuncia full occupancy dei suoi parchi logistici

VGP, azienda paneuropea nel settore real estate che realizza e fornisce parchi logistici e semi industriali di alta qualità, ha annunciato la completa locazione dei suoi quattro business park di proprietà in Italia. Entro la fine dell'anno saranno completati ulteriori 35 mila mq, portando così il portfolio totale di VGP Italy a 85 mila mq di area affittabile complessiva, con la full occupancy già sui 4 parchi di Valsamoggia (BO), Calcio (BG), Sordio (LO) e Padova. "Il 2021 è stato un anno ricco di sfide e siamo orgogliosi di questo traguardo, frutto dell'impegno costante di tutto il nostro team", ha dichiarato Agostino Emanuele, country manager di VGP Italy. "Grazie all'adozione di tecnologie efficienti e sostenibili, sempre nel rispetto di tutte le norme vigenti, ci distinguiamo per innovazione di prodotti e di servizi, con una conseguente soddisfazione dei nostri clienti". Tra i principali tenant del Gruppo in



Italia si annoverano nomi come Macron, GLS, Carlini Gomme, Gruber Logistics, KDE group. I parchi logistici di proprietà di VGP sono costruiti seguendo elevati standard qualitativi e puntano a soddisfare esigenze di sostenibilità e di efficienza, riducendo così l'impatto ambientale e le emissioni di CO₂. VGP si è posta l'obiettivo globale di essere carbon neutral entro il 2025 e anche in Italia sta adattando le policy aziendali interne per raggiungere questo fine.

WEBINAR GRATUITO

SPORTELLO DOGANALE UNICO

le novità in materia di interoperabilità fra imprese ed Amministrazione



10 Dicembre 2021 - ore 11,00 - 12,00

RELATORE

avv. ETTORE SBANDI,
partner dello Studio Legale Tributario Santacroce

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

Il link per accedere alla registrazione dell'evento verrà fornito il giorno prima dell'evento

Commercio internazionale e titoli

di **Sidney Mathoux**

Studio RP Legal & Tax

L'uso di mezzi elettronici nell'ambito del commercio internazionale è in costante aumento negli ultimi anni, grazie alla sempre maggiore globalizzazione e al costante sviluppo tecnologico, ulteriormente "incentivato" dagli effetti della pandemia Covid-19. In generale, l'utilizzo di strumenti digitali migliora l'efficienza delle attività commerciali, mediante il riutilizzo e l'analisi dei dati, migliora le connessioni commerciali e permette nuove opportunità di accesso a parti e mercati solo apparentemente remoti, rivestendo un ruolo fondamentale nella promozione del commercio e dello sviluppo economico sia a livello nazionale che internazionale. Dal punto di vista legale, tuttavia, è necessario comprendere entro che limiti e nel rispetto di quali principi e norme è consentito l'utilizzo di questi mezzi elettronici. Prima dell'avvento della digitalizzazione, i titoli di credito rappresentavano (e rappresentano tuttora) uno strumento fondamentale nel commercio internazionale ai fini della circolazione dei beni e dei servizi in quanto, in base alla metafora dell'incorporazione, il diritto menzionato sul documento è incorporato, come si suole dire, nel "pezzo di carta", e questo funziona come "veicolo" del diritto in esso menzionato, il quale circola secondo le regole di circolazione dei beni mobili. Il possessore del "pezzo di carta" può pertanto pretendere la prestazione in essa incorporata, mediante il semplice possesso dello stesso. Si pensi ad esempio, per quanto concerne il trasporto e la logistica, alle polizze di carico e alle ricevute di magazzino; o, più in generale, alle cambiali e agli assegni. La disponibilità di titoli di credito in forma elettronica e la loro digitalizzazione può senza dubbio favorire tali aspetti, semplificando ulteriormente i traffici commerciali e al contempo offrendo una garanzia aggiuntiva per l'assolvimento delle obbligazioni contrattuali. Contestualmente, è necessario individuare i rischi che una tale dematerializzazione può presentare, posto che le diverse legislazioni hanno fissato particolari requisiti in forma scritta - non sempre tra loro coincidenti - con la finalità di ridurre i rischi associati alla duplicazione non autorizzata di questi documenti.

Su tali premesse, in data 13 luglio 2017, l'Uncitral (United Nations Commission on International Trade Law) ha emanato la Legge Modello sui Titoli di Credito Elettronici (Model Law on Electronic Transferable Records, d'ora in poi, per brevità, la "Legge Modello"), sul presupposto che l'adotta-



La "Legge Modello" si è posta l'obiettivo di rimuovere gli ostacoli alla circolazione in forma digitale dei titoli di credito

bilità di tali strumenti è quanto mai attuale in un periodo storico nel quale la comunicazione a distanza e le nuove tecnologie assumono un ruolo sempre più centrale. Come noto, l'Uncitral è l'organo principale delle Nazioni Unite nel campo del diritto commerciale internazionale e promuove una serie di attività volte alla riforma del diritto commerciale in tutto il mondo da oltre 50 anni, ponendosi quali obiettivi principali la modernizzazione e l'armonizzazione delle norme sul commercio internazionale a livello globale. La "Legge Modello", in particolare, si pone l'obiettivo di rimuovere gli ostacoli alla circolazione in forma digitale dei titoli di credito, pur tuttavia senza individuare né tanto meno modificare i principi di diritto sostanziale che dettano la disciplina sui diritti del possessore del titolo ("the Model Law focuses on the transferability of the record and not on its negotiability on the understanding that negotiability relates to the underlying rights of the holder of the instrument, which falls under substantive law").

Come si legge nella relazione esplicativa alla "Legge Mo-

di credito elettronici

dello” predisposta dalla stessa Uncitral, la disponibilità in forma elettronica dei titoli di credito può costituire uno strumento molto utile al fine di facilitare il commercio elettronico, per esempio, migliorando la velocità e la sicurezza della trasmissione, permettendo il riutilizzo dei dati e automatizzando alcune transazioni attraverso “smart contracts”. I titoli di credito elettronici possono inoltre essere particolarmente rilevanti per alcune aree di business come il trasporto e la logistica, la finanza (“fintech”) e per i paesi in via di sviluppo interessati a stabilire un mercato di ricevute di magazzino elettroniche per facilitare l’accesso degli agricoltori al credito. L’importanza dell’uso internazionale dei titoli di credito elettronici si è rivelato di notevole importanza in particolar modo nel settore del trasporto marittimo, ove le polizze di carico sono normalmente emesse per spedizioni transfrontaliere. La “Legge Modello” esprime inoltre il principio fondamentale della incorporazione del diritto non nel “pezzo di carta”, la cui circolazione, in un mercato sempre più veloce e globale può comportare ritardi e inefficienze, ma direttamente nel file, la cui trasmissione è invece immediata e certa. Altri principi fondanti di questa legge sono quelli di non discriminazione dell’uso dei mezzi elettronici, di neutralità tecnologica e di equivalenza funzionale.

Come si è sintetizzato sopra, possesso e consegna sono nozioni centrali nella disciplina dei titoli di credito che presuppongono la materialità del titolo; è importante pertanto correttamente definire la trasposizione di tali nozioni in un ambiente digitale e “virtuale”. In tal senso, si può affermare che la metafora dell’incorporazione, nel caso di titolo elettronico, non viene elusa seppur, nel concreto, manchi il bene mobile - ragione per la quale il possesso deve necessariamente essere sostituito da diversa nozione. In tal senso la “Legge Modello” affida ai singoli Stati il compito di individuare metodi efficaci per adattare al digitale tale principio. Si può affermare che la “Legge Modello” è strutturata in maniera tale da garantire nella forma digitale l’assolvimento degli stessi obiettivi garantiti dalla forma analogica. In tal senso, l’art. 10 della legge fissa i requisiti in base ai quali il titolo di credito elettronico può essere ritenuto equivalente a un titolo cartaceo: si legge

infatti che “an electronic transferable record is functionally equivalent to a transferable document or instrument if that record contains the information required to be contained in a transferable document or instrument, and a reliable method is used to: (a) identify that electronic record as the electronic transferable record; (b) render that electronic record capable of being subject to control from its creation until it ceases to have any effect or validity; and (c) retain the integrity of that electronic record”. Per quanto concerne il tema del possesso, la “Legge Modello” si limita a specificare che “the possession requirement is met with respect to an electronic transferable record if a reliable method is used to: (a) establish exclusive control of that electronic transferable record by a person; and (b) identify that person as the person in control”.

Fondamentale, al fine dell’applicazione del principio dell’equivalenza, è pertanto individuare un metodo affidabile per il controllo del file: si può affermare che il controllo di un titolo elettronico equivale funzionalmente al possesso di

L’uso dei titoli di credito elettronici si è rilevato di particolare importanza nel settore del trasporto marittimo



un titolo cartaceo. In tal senso, al fine di fissare un metodo affidabile a garantire che il controllo non sia trasferito a persone diverse, occorre basarsi sui principi di esclusività e di identificazione, oltre che sulla qualità del sistema informativo utilizzato - sotto questo aspetto, l’identificazione tramite firme elettroniche rappresenta senz’altro uno degli strumenti più affidabili ed utilizzati. ■



LA SOLUZIONE SMART, E FORMAZIONE IN LOGISTICA PROGRAMMA VIDEOCORSO

DICEMBRE 2021

1 DICEMBRE

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

2 DICEMBRE

LA SUPPLY CHAIN TRA REALE E DIGITALE

9 DICEMBRE

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

14 DICEMBRE

LA CUSTOMER SATISFACTION, DAI CONCETTI BASE ALLE NUOVE METODOLOGIE PER FIDELIZZARE IL CLIENTE

GENNAIO 2022

14 GENNAIO

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

20 GENNAIO

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

27 GENNAIO

TRASPORTO INTERMODALE: CARATTERISTICHE, VANTAGGI E PRINCIPALI OFFERTE IN AMBITO EUROPEO

FEBBRAIO 2022

2 FEBBRAIO

LA SOSTENIBILITÀ NEL SETTORE DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA: OBBLIGHI, FUNZIONI, RESPONSABILITÀ

10 FEBBRAIO

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

17 FEBBRAIO

REGIMI, ESPORTAZIONI, DEPOSITI DOGANALI E IVA

24 FEBBRAIO

LA GESTIONE DEL CONTRATTO DI TRASPORTO SU STRADA E I NUOVI SCENARI DI MERCATO



Assologistica Cultura e Formazione

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

ASY ED ECONOMICA AI PROBLEMI DI ICA E SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

ORSI DICEMBRE 2021 - APRILE 2022

MARZO 2022

3 MARZO

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

10 MARZO

IL CONTENZIOSO GIUSLAVORISTICO: CONOSCERNE
I MECCANISMI PER AFFRONTARLO AL MEGLIO

16 MARZO

COME I TRIBUNALI AFFRONTANO LE TEMATICHE
DELL'AUTOTRASPORTO E DELLA LOGISTICA

A cura di SC Sviluppo Chimica

21 MARZO

LA FRONTIERA DELL'ULTIMO MIGLIO DOVE LA LOGISTICA
DIVENTA DECISIVA

24 MARZO

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

31 MARZO

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

APRILE 2022

4 APRILE

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

A cura di SC Sviluppo Chimica

6 APRILE

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

12 APRILE

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

19 APRILE

OPERATIONS & LOGISTICA 4.0

28 APRILE

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

Il trasporto nella nuova economia

di **Matteo Lorenzo De Campo**

Amministratore delegato Gruppo Maganetti

L'economia cambia e si trasforma, sulla base dei propri valori e delle necessità, e così fanno le aziende di trasporto. Ad oggi l'unico pilastro chiaro ed evidente, a parità di servizio, era quello economico: il meno costoso vinceva. Oggi appare chiaro ed evidente che la richiesta si è modificata, in termini di impatto ambientale e, più direttamente, d'impatto sociale a causa della carenza d'autisti e del continuo contrasto di forze sociali al trasporto industriale. La riduzione della propria impronta carbonica inizia a divenire una necessità nei grandi tender europei anche sul trasporto locale: si rende quindi necessario un sistema di calcolo e di rendicontazione della propria impronta credibile, oltre che un piano di riduzione delle riduzioni delle emissioni nocive. In Maganetti Spedizioni abbiamo scelto di adottare la tecnologia del metano liquefatto (LNG), possibilmente di origine animale (bioLNG) creando il primo centro di produzione di bioLNG da liquami animali in Italia in funzione da dicembre 2020: questo ci consentirà in breve di arrivare al minor impatto possibile nella logistica industriale, contenendo l'aumento di costi energetici dell'azienda e, quindi, della nostra committenza. Sul lato sociale, invece, è necessario prestare particolare attenzione all'organizzazione del



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



lavoro per i dipendenti e, in particolar modo, degli autisti la cui qualità della vita è sempre trascurata in ogni rapporto committente-vettore, oltre che alle comunità che vivono e convivono con il nostro lavoro. Anche in questo campo esistono

CHI È LA MAGANETTI

Maganetti Spedizioni, socio di SOS-LOGistica, è una società familiare di proprietà della famiglia Maganetti che opera nella logistica industriale da oltre 60 anni. Dal 2019 ha il marchio di logistica sostenibile secondo il protocollo SOS-LOGistica. Oltre ad una flotta di proprietà, interamente a LNG ed oggi alimentata a bioLNG prodotto in esclusiva, la società si avvale di imprese di autotrasporto affiliate tramite un "contratto di rete" che prende il nome di Gruppo Maganetti: il Gruppo riunisce, così, i pregi delle grandi flotte industriali quali la capillarità, l'ampiezza e la garanzia del servizio, ai pregi delle piccole flotte padronali, come la cura per il cliente, la flessibilità e l'attenzione verso la merce trasportata. Nel corso degli anni, con professionalità e costanza l'azienda ha sviluppato il proprio business model, incrementando costantemente tutti i servizi offerti, adattandosi alle condizioni del mercato per meglio rispondere alle esigenze dei clienti e sviluppando una politica di sostenibilità riconosciuta come best practice anche a livello europeo.

www.maganetti.com e www.progettolng.com

best-practices applicabili e protocolli per certificare il proprio impegno e rendicontare i propri risultati. Noi in Maganetti stiamo effettuando una completa riorganizzazione dei flussi che comprenda le esigenze dei vettori/autisti nella pianificazione dell'attività commerciale e operativa, oltre a instaurare alcuni benefit molto sentiti dagli autisti come assicurazioni sanitarie integrative per i malesseri tipici della categoria. Per poter seguire i progressi in questi due pilastri dell'economia moderna e misurarne i reali risultati è necessario adottare protocolli avanzati: da questo punto di vista l'Italia si dimostra terreno

fertile per l'innovazione, grazie al paradigma della "società benefit" adottato da Maganetti nel 2019, la certificazione B-Corp, adottata da Maganetti sempre nel 2019 e il "protocollo di Logistica Sostenibile" di Sos-Log, adottato per la prima volta da Maganetti nel 2017 e da allora continuamente rinnovato. In particolare questo protocollo, che inizialmente era stato ideato per le aziende di logistica e trasporti, ci permette di monitorare e pianificare le attività di sostenibilità all'interno dell'organizzazione e di garantire, oltre che a noi stessi, anche ai nostri clienti gli effettivi risultati raggiunti.

Logistica e progetti europei

di **Cinzia Boschiero**
titolare Ecpartners*

Molti sono i progetti europei nel settore della logistica e dei trasporti. Tra questi ne menzioniamo alcuni tra cui le attività del progetto Framesport che mirano a sostenere la crescita globale e sostenibile delle portualità minori del mar Adriatico attraverso una strategia a lungo termine, potenziando il loro ruolo socioeconomico per lo sviluppo delle aree costiere. Il progetto è finanziato dal programma Italy - Croatia Cross Border Cooperation Programme dell'Unione europea. Si segnala anche il progetto Precinct (call H2020-Su-Infra-2020, acronimo di Preparedness and Resilience Enforcement for Critical Infrastructure Cascading Cyberphysical Threats and effects with focus on district or regional protection) che mira a garantire sostenibilità e resilienza al sistema delle infrastrutture critiche di trasporto, in particolare quelle localizzate a Bologna; il progetto Susmile che svilupperà un corso avanzato sul Massive Open Online Course, integrando risorse di eLearning digitali di alta qualità per i fornitori di IFP; il progetto europeo Reif che punta a promuovere il trasporto ferroviario merci migliorando il collegamento dei sistemi ferroviari regionali ai grandi corridoi europei attraverso diverse tipologie di attività; il progetto Indimo che supporta il design di un sistema di trasporto digitale utente-centrico, in cui i bisogni di tutti i gruppi sociali sono presi in considerazione, i servizi sono universalmente accessibili e inclusivi e la sicurezza è garantita. In generale, l'obiettivo di Indimo è di estendere i benefici nel nuovo ed emergente sistema di trasporto interconnesso e digitale anche alle persone che al momento incontrino delle barriere nell'uso di questi sistemi. Per questa ragione, il progetto svilupperà un sistema di trasporto digitale, on-demand e universalmente accessibile, utilizzabile e accessibile dal più vasto bacino di persone possibile, che possa offrire opzioni di

mobilità personalizzate e per i bisogni del singolo utente. Molti sono anche i bandi europei aperti come quelli della Agenzia esecutiva Cinea nell'ambito dello strumento di finanziamento denominato Meccanismo per collegare l'Europa settore Trasporti, che mette a disposizione 7 miliardi di euro per progetti volti a costruire, aggiornare e migliorare le infrastrutture di trasporto europee. Possono essere cofinanziati progetti infrastrutturali sulla Ten-T centrale e globale (ferrovie, vie navigabili interne, porti marittimi e interni, strade, terminali ferroviari e piattaforme logistiche multimodali); lo sviluppo di applicazioni intelligenti per i trasporti (Ertms, Its, Sesar, Ris, ecc.); progetti di interoperabilità dei trasporti; infrastrutture per i combustibili alternativi (compresa l'infrastruttura per la ricarica elettrica rapida e quella per il rifornimento di idrogeno sulla rete stradale Ten-T); progetti per le autostrade del mare, per hub passeggeri multimodali; progetti per la riduzione del rumore del trasporto ferroviario di merci; progetti per infrastrutture di parcheggio sicure e protette; progetti di sicurezza stradale, di miglioramento della resilienza delle infrastrutture di trasporto, in particolare rispetto ai cambiamenti climatici e alle catastrofi naturali; progetti di adeguamento dell'infrastruttura di trasporto ai fini dei controlli alle frontiere esterne dell'Unione europea e progetti di adeguamento della Ten-T al duplice uso della difesa civile. La scadenza per la presentazione delle proposte di progetto è il 19 gennaio 2022. ■

**ECPartners, socia di Sos-Log, è una agenzia che si occupa di progetti europei, fa europrogettazione e attività di dissemination nei media. Lavora con realtà sia pubbliche che private. www.ecpartners.it*

Nuove norme sul noleggio camion

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

Dando seguito alla proposta presentata dalla commissione nel maggio 2017, in data 26 ottobre 2021 il consiglio e il parlamento europeo hanno raggiunto un accordo provvisorio per la revisione della direttiva 2006/1/CE sull'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada. Introdotta nel 2006, la direttiva prevede un livello minimo di apertura del mercato per l'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada tra gli Stati membri, sia per le imprese stabilite nel loro territorio che per le quelle stabilite in un altro Stato membro. Al fine di superare le restrizioni che ne limitano l'efficacia generando un onere inutile per le imprese, il nuovo accordo si propone di istituire un quadro normativo chiaro, uniforme e dotato di maggiore flessibilità. In particolare, mentre attualmente le imprese di trasporto di merci hanno accesso a veicoli noleggiati solo se registrati nello Stato membro in cui esse hanno sede, in base al nuovo accordo gli Stati membri non potranno più limitare nel loro territorio l'utilizzo di un veicolo noleggiato da un'impresa di trasporto di merci stabilita in un altro Stato membro, purché siano rispettate le relative norme vigenti in materia.

Le limitazioni, invece, riguardano soprattutto la proporzione di veicoli noleggiati immatricolati in un altro Stato membro nella flotta di un'impresa di trasporto di merci,

Il periodo minimo di noleggio è fissato in due mesi



Con le nuove norme, nell'Unione europea, sarà possibile noleggiare un camion anche fuori dal proprio Stato di residenza

così come la durata del contratto di noleggio per un veicolo noleggiato dall'estero. Il periodo minimo di noleggio garantito per un singolo veicolo immatricolato in un altro Stato membro è fissato a due mesi. Ove previsto dalle norme di immatricolazione nazionali del veicolo, sarà possibile ricorrere a un meccanismo di protezione di massimo 30 giorni. Per migliorare l'attuazione e il controllo del cabotaggio illegale, infine, le autorità competenti dovranno registrare nei rispettivi registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada ("REN") i numeri di immatricolazione dei veicoli noleggiati da un altro Stato membro. L'accordo dovrà ora essere approvato dal consiglio dopodiché gli Stati membri dovranno integrare le nuove disposizioni nelle rispettive legislazioni entro 14 mesi dall'entrata in vigore della direttiva.

*** 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

Kontractor by Kopron costruisce un magazzino last mile a Udine

Rappresenta la prima piattaforma logistica "ultimo miglio" costruita dal general contractor milanese e destinata a un big player dell'eCommerce.

Kontractor, divisione del Gruppo Kopron specializzata nelle costruzioni chiavi in mano in qualità di general contractor, ha recentemente consegnato un magazzino logistico last mile a Udine per il cliente Goodman Italy e utilizzato da una primaria azienda dell'eCommerce. A circa 2,7 chilometri dal centro di Udine, il magazzino build to suit ha una metratura di 4.700 metri quadrati, di cui 930 di tettoia e oltre 1.200 di uffici/servizi e aree comuni. L'esterno, invece, ha un'estensione totale di circa 14 mila metri quadrati, comprensivi di piazzali, viabilità interna, parcheggi e aree verdi. I lavori di costruzione sono iniziati a metà aprile 2021 e, dopo soli quattro mesi, una parte dell'immobile è stata messa a disposizione dell'utilizzatore finale affinché potesse iniziare ad allestire gli interni per poter lanciare la propria attività lo scorso 13 ottobre. Tempi di costruzione strettissimi che hanno dovuto fare i conti con la scarsa reperibilità dei materiali causata dalla carenza di materie prime ma che non sono parsi essere un ostacolo per la consegna della piattaforma logistica avvenuta nei termini stabiliti.

L'immobile è stato costruito secondo alti standard qualitativi, nel pieno rispetto della sostenibilità ambientale, così come previsto dal Breeam (Building Research Establishment Environmental Assessment Method) che ne certifica non solo i materiali utilizzati ma anche i consumi. La presenza di un impianto fotovoltaico da 90kw installato in copertura, l'impiego di un sistema

di domotica integrato con gli impianti di raffrescamento e riscaldamento, l'illuminazione a Led e una vasca di raccolta dell'acqua di copertura per l'irrigazione delle aree verdi sono solo alcuni esempi di controllo dei consumi per garantire un alto efficientamento energetico dell'edificio. Camillo Mastrolorenzo, direttore tecnico di Kontractor, esprime tutta la sua soddisfazione per questo magazzino costruito in tempi record: "Udine è stata per noi è una grande opportunità - afferma l'ingegnere - un'opportunità di crescita professionale perché è il nostro primo magazzino ultimo miglio e il nostro primo lavoro per uno sviluppatore internazionale. La distanza non ci ha spaventato: è stata vissuta da tutto il team come un'opportunità per mettersi in gioco e per stringere rapporti anche con nuovi interlocutori".

Oltre alla costruzione edilizia, il general contractor ha costruito relazioni con il territorio e con le imprese locali, tra cui Hattiva Lab, una cooperativa Onlus che lavora in ambito sociale e assistenziale per promuovere l'inclusione e lo sviluppo



delle competenze nell'area delle disabilità e dei minori con disturbi evolutivi. "Abbiamo scelto di sostenere Hattiva Lab perché è una bella realtà locale che educa ai valori dell'accoglienza e che crede nella ricchezza della diversità umana - spiega Ilaria Pasta, Marketing Coordinator di Kontractor - Le imprese, oggi, hanno una responsabilità sociale importante. Ecco perché il verbo 'costruire' su cui si fonda il nostro business, acquisisce una valenza ancora più ampia e più nobile: costruire relazioni e valore sociale". Questo immobile rappresenta un tassello di crescita molto importante per Kontractor: un banco di prova superato che ha messo in luce competenza e qualità di un "general contractor" che sta emergendo in maniera sempre più preponderante. ■

Il supply chain Director: un ruolo che la pandemia ha cambiato

La crescita del mercato omnicanale sta modificando le strategie logistiche aziendali, richiedendo una figura di direzione della supply chain che abbia competenze digitali, soprattutto di analisi dei dati, e capacità manageriali.

L'emergenza Covid ha evidenziato l'importanza della supply chain per la tenuta del sistema produttivo e ha accelerato l'evoluzione del "Supply chain Director", che oggi è una figura più strategica e coinvolta nelle decisioni di business, nei processi produttivi, nelle relazioni con i fornitori e nelle strategie commerciali. Il

sfida il Supply chain Director - oltre alle competenze specifiche del settore, ormai date per scontate - deve avere competenze digitali, soprattutto di analisi dei dati per prendere decisioni, e competenze manageriali. Le "soft skills" più richieste saranno la capacità di comunicare cosa serve al business, motivare e coinvolgere il proprio

intervistando i supply chain manager di alcune delle più importanti imprese attive in Italia sull'evoluzione del ruolo nel contesto post pandemico e sui profili e le competenze più richieste nella funzione.

"Dalla ricerca emerge che in molte aziende, su settori di business diversificati, il ruolo della funzione supply chain è diventato più centrale, anche se una buona parte degli intervistati ammette che ancora non ne venga riconosciuta la rilevanza strategica che meriterebbe", ha affermato Alessandra Dealessi, Operation Manager di Keystone Executive Search. Per acquisire o sviluppare questo ruolo chiave, il Supply chain Director è chiamato a far evolvere le competenze, affiancando a quelle tecnico-professionali del ruolo, skill digitali, manageriali e di processo. Soprattutto deve accrescere la sua capacità di collaborare con le altre funzioni, proponendo sinergie e offrendo il proprio contributo nell'ottimizzazione dei processi di produzione e vendita. Le imprese, dal canto loro, devono iniziare a inserire la supply chain all'interno della 'cabina di regia', quale attore principale nelle scelte strategiche del business". Durante l'emergenza, gli investimenti nella supply chain sono diventati più strategici e meno legati al funzionamento della macchina operativa. I principali criteri per individuare le priorità di investimento indicati dai manager intervistati sono l'aderenza



Nelle funzioni logistiche, cresce la richiesta di Data scientist, Risk manager e Omnichannel strategist

boom dell'eCommerce ha stimolato lo sviluppo di una strategia omnicanale, spingendo l'integrazione fra i diversi stadi della filiera e la collaborazione fra supply chain e altre funzioni aziendali come il marketing e le vendite per soddisfare i nuovi bisogni degli utenti. Operare in una situazione di incertezza e restrizioni ha accentuato l'attenzione alla sicurezza e alla sostenibilità e fatto emergere la necessità di ragionare anche a breve termine, per intercettare in anticipo trend e impatti, ma allo stesso tempo prendere decisioni in tempo reale. Per rispondere a queste

team, creare collaborazioni con altre unità aziendali e creare consenso. Nelle funzioni supply chain cresce la richiesta di Data scientist, Risk manager e Omnichannel strategist. È quanto emerge dall'indagine "Il ruolo attuale e prospettico del Supply chain Director" di Keystone, la linea di business dedicata alla ricerca e selezione di profili executive di Randstad, primo operatore mondiale nei servizi per le risorse umane, coordinata da Simona Amati, partner di Keystone, e Marco Bonomi, Founder & Senior Advisor di Chain Accent. La ricerca è stata condotta

CHI È RANDSTAD

Randstad è la multinazionale olandese attiva dal 1960 nella ricerca, selezione, formazione di risorse umane e somministrazione di lavoro. Presente in 38 paesi con 4.715 filiali e 34.680 dipendenti per un fatturato complessivo che ha raggiunto nel 2020 20,7 miliardi di euro, è l'agenzia leader al mondo nei servizi delle risorse umane. Presente dal 1999 in Italia, conta a oggi oltre 2000 dipendenti e 300 filiali a livello nazionale. E' la prima agenzia per il lavoro ad avere ottenuto in Italia le certificazioni SA8000 (Social Accountability 8000) e Gees-Diversity (Gender Equality European & International Standard) volta a promuovere politiche di uguaglianza di genere e di valorizzazione delle diversità.

alla strategia di business, l'impatto sul cliente e la capacità di differenziarsi dalla concorrenza e di prendere decisioni in tempo reale. Questi requisiti sono soddisfatti perlopiù dagli investimenti in innovazione, che rappresentano il 70% della spesa con punte del 100% in alcune imprese, mentre agli investimenti tradizionali è dedicato solo il 30% delle risorse a disposizione. In futuro la maggior parte dei progetti finanziati saranno iniziative end-to-end, che coprono cioè tutti gli stadi della filiera (dai materiali al cliente finale), e progetti ibridi in grado di integrare la pianificazione centrale con le attività locali e i processi dell'ultimo miglio.

Profili e competenze più ricercate nella supply chain. Per affrontare le sfide del mercato post pandemico saranno necessarie competenze diversificate che difficilmente potranno essere presenti in un unico ruolo. Il Supply chain Director sarà un profilo meno tecnico e più manageriale, con importanti competenze soft, come la capacità di visione, di motivare e coinvolgere, comunicare e creare consenso. Serviranno anche figure professionali in grado di svolgere le mansioni tradizionali ma con competenze nuove, come l'orientamento al digitale e la conoscenza dei temi legati alla sostenibilità. A crescere maggiormente sarà la richiesta di Data scientist, capaci di analizzare i dati e i modelli previsionali per mettere l'azienda nelle condizioni di prendere

decisioni in tempo reale, di Risk manager, con abilità nella gestione della relazione strategica con i fornitori, e di profili digital capaci di progettare una strategia omnicanale. Nella selezione dei candidati perderanno importanza o verranno date per scontate la conoscenza delle soluzioni operative, mentre saranno decisive la capacità

spettiva, la disponibilità di strumenti di lavoro sofisticati, il coinvolgimento in progetti strategici e prospettive di carriera internazionale.

Il percorso per diventare Supply chain Director. Il percorso ideale che, secondo i manager intervistati, dovrebbero svolgere i candidati che aspirano a



Le imprese devono iniziare a inserire la supply chain all'interno della "cabina di regia", quale attore principale nelle scelte strategiche del business

di problem solving, di motivare il team, di prendere decisioni e assumersene rischi e responsabilità, sviluppare collaborazioni e guidare il lavoro degli altri. Per attirare e trattenere talenti in possesso di tutte le competenze che richiede la funzione supply chain, ingaggiarli e favorirne lo sviluppo di carriera, i manager intervistati da Keystone puntano innanzitutto sull'immagine di un'azienda che cresce, investe nei giovani ed è attenta ai valori della sostenibilità e dell'inclusione. Poi sulla valorizzazione del ruolo, a cui è assicurata una centralità sia attuale sia in pro-

diventare Supply chain Director inizia con una laurea in materie tecnico-scientifiche e prosegue con esperienze di lavoro in diverse funzioni aziendali, seguite da una consolidata esperienza professionale nella funzione supply chain e da un master o un corso di specializzazione durante la carriera. Fondamentale la conoscenza e l'esperienza pratica delle logiche digital e omnichannel e la capacità di gestire un team, mentre rappresentano un ulteriore valore aggiunto un'eventuale esperienza all'estero e in società di consulenza. ■

LPR: protagonista in un mercato del pallet pooling in crescita

“Stiamo operando in un mercato aperto: un dato importante, vantaggioso per noi e per i clienti che possono scegliere sulla base di un parametro come la qualità del servizio”, dice Paolo Cipriani, commercial manager Italia.



PAOLO CIPRIANI

LPR-La Palette Rouge è un'impresa leader a livello europeo nel campo del noleggio pallet. E' presente nel nostro paese dal 2009. Quello del pallet pooling è un servizio che in Italia sta costantemente crescendo. Ne parliamo con Paolo Cipriani, commercial manager dell'azienda per l'Italia.

IN QUESTO PARTICOLARE MOMENTO CHE STIAMO VIVENDO, COME STA ANDANDO LA VOSTRA ATTIVITÀ?

■ LPR Italia chiuderà quest'anno superando la movimentazione di cinque milioni di pallet, rispettando così le nostre previsioni. Il mercato a livello sia italiano sia europeo è in una fase positiva.

COME HA INCISO SUL VOSTRO LAVORO LA CRISI CAUSATA DALLA PANDEMIA?

■ La gestione della logistica è stata messa a dura prova dalla crisi sanitaria. Infatti, siamo stati messi, in un momento in generale molto complicato,

come sappiamo, sotto pressione dalla grande distribuzione organizzata che ha dovuto fronteggiare un importante incremento dei consumi. Siamo riusciti però a gestire bene la situazione senza creare problematiche o disagi ai clienti. Infatti, abbiamo gestito tutte le consegne rispettando i tempi concordati. In particolare, durante l'estate abbiamo registrato un picco di ordini molto significativo che abbiamo affrontato focalizzandoci sui clienti esistenti, rallentando la nostra azione per acquisirne di nuovi. Così facendo, come dicevo, abbiamo gestito tutti gli ordini on time. Devo dire che siamo soddisfatti del risultato ottenuto e del fatto che i clienti hanno constatato come LPR sia un'azienda affidabile. Non è stato certamente facile perché le difficoltà sono state realmente tante e di ordine diverso.

PARLIAMO DI TALI DIFFICOLTÀ...

■ La prima, che ho ricordato in precedenza, è che il Covid-19 ha fatto incrementare i volumi. Tale incremento è avvenuto proprio mentre, dato inaspettato, è esploso il costo delle materie prime. Da gennaio 2021 è cresciuto in maniera esponenziale il costo del legno. A questo aumento della materia prima per noi fondamentale si sono aggiunti gli incrementi per altre componenti che noi usiamo, dall'acciaio alla plastica, che hanno reso più costoso tutto il percorso per ottenere il prodotto finito, oltre al forte incremento del costo dei trasporti. Per capire quanto questo fenomeno abbia inciso basta

considerare che un pallet Epal usato a gennaio scorso poteva costare sette od otto euro, oggi siamo arrivati a tredici, quindici, mentre un pallet nuovo supera abbondantemente i venti. Aggiungiamo che si è ridotta anche la disponibilità sul mercato. Sono quindi evidenti le problematiche che abbiamo dovuto affrontare, anche per non dover scaricare tutti questi aumenti di costo sui clienti.

COSÌ STANDO LA SITUAZIONE COME GUARDA AL 2022?

■ Con ottimismo, considero che le prospettive siano buone. Oggi, abbiamo raggiunto l'integrale copertura del mercato italiano ed europeo. Un fatto che ci ha permesso di semplificare e ottimizzare tutte le fasi del nostro lavoro, anche nella restituzione dei pallet. Abbiamo, infatti, risolto in Italia la mancata accettazione da parte di alcuni retailers. Noi lavoriamo in maniera predominante con la grande distribuzione organizzata e il fatto di servirla indistintamente, a prescindere perciò dalle diverse catene di vendita, è determinante, perché, appunto, non ci costringe a ripallettizzazioni, a separare i pallet carichi a seconda della loro destinazione. Lavoriamo in un mercato “aperto”: un dato molto importante.

QUALI LE CONSEGUENZE DI TALE “APERTURA”?

■ Oltre a permettere a noi di migliorare le performance, permette alle imprese che vogliono scegliere tra il sistema dell'interscambio e quello del pallet



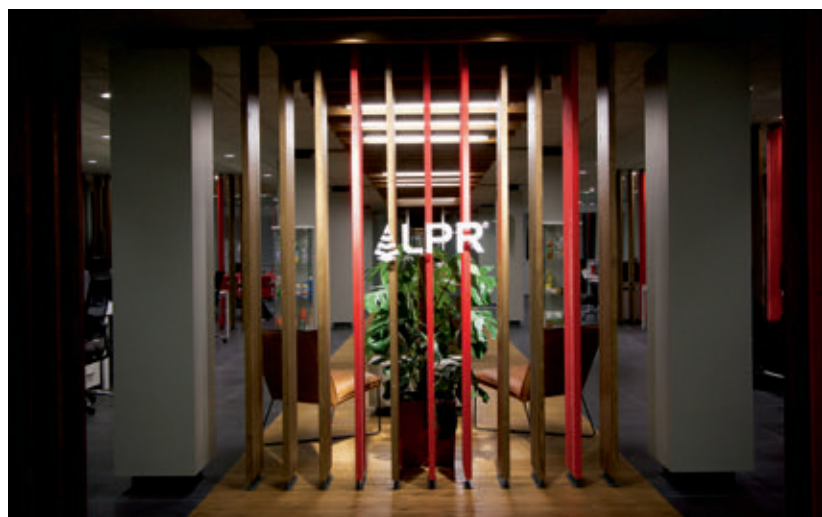
LPR nel corso di quest'anno ha gestito in Italia la movimentazione di cinque milioni di pallet

pooling, e poi tra le imprese che forniscono tale servizio, di fare le proprie valutazioni in base esclusivamente ai tre parametri classici: caratteristica, efficacia, costo del servizio. Pongo il costo al terzo posto, anche se come sappiamo è alla fine importante, perché ritengo che nel nostro settore, e non solo, la "qualità e l'affidabilità" del servizio sono di primario rilievo. Inoltre, credo che debbano essere fondamentali nella scelta anche il livello di copertura e i tempi di consegna del servizio. Quindi, appunto, la "qualità".

A PROPOSITO DELLA SCELTA TRA SISTEMA DELL'INTERSCAMBIO E QUELLO DEL POOLING, QUALI SONO I COMPORTAMENTI DELLE IMPRESE ITALIANE, UNA VOLTA PIÙ RESTIE RISPETTO ALL'ESTERO SUL NOLEGGIO?

Il pallet pooling, otto, dieci anni fa, era visto come un sistema "innovativo". Oggi, non è più così, è entrato nella "normalità". Direi di più, fino a poco tempo fa eravamo noi a cercare clienti, cosa che ovviamente facciamo ancora, ma sono sempre più numerose le aziende che ci contattano per valutare il nostro servizio. Certamente ci sono tante e tante aziende che usano ancora l'interscambio, ma il livello di conoscenza del pooling sta aumentando e

il mercato aperto con più competitor in campo migliora anche la possibilità di orientarsi e di scegliere.



LPR è presente in 15 paesi europei con 28 mila punti di consegna

A COSA SI DEVE QUESTA DIVERSITÀ DI ATTEGGIAMENTO?

In generale, per le aziende che usano Epal, le difficoltà nella gestione dei pallet sono sempre maggiori. L'aumento dei costi dei materiali sta costringendo le imprese a più attente valutazioni, a pensare dove poter risparmiare, anche perché non è possibile scaricare tali aumenti tutti sul cliente. Ciò in primo

luogo per quelle imprese che lavorano su produzioni a basso costo unitario e con alti volumi. Se su un prodotto a basso costo, si aggiungono le spese per il trasporto, per la distribuzione, per la gestione dei pallet, alla quale si aggiunge anche la difficoltà di reperirli, alla fine i margini minacciano di ridursi realmente al minimo.

QUALI SONO LE PRINCIPALI MERCEOLOGIE CHE TRATTATE?

Come le dicevo, lavoriamo principalmente con i grandi retailer e su tutte le merceologie che presentano grandi volumi, ad esempio tissue e beverage. La "platea" di prodotti si sta anche allargando. Ad esempio, stiamo assistendo

a un'esplosione del pet food, anche se questo prodotto presenta difficoltà nella distribuzione che è necessariamente capillare perché i punti vendita sono molto articolati, esistendo, oltre ai supermercati, molti negozi specializzati. Un altro settore che sta crescendo sul mercato nazionale è quello della quarta gamma dell'ortofrutta. Considero che le merceologie tenderanno ad allargarsi. ■

Quando la mano destra non sa cosa fa quella sinistra

L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie riduce la velocità dei treni merci a 80 chilometri l'ora e per le merci pericolose a 60. Un addio ai treni?

Per settimane il mondo intero ha seguito i lavori del G20 e poi della COP26 di Glasgow tesi a varare provvedimenti per contrastare i cambiamenti climatici; migliaia e migliaia di giovani sono scesi ovunque in strada per chiedere interventi più decisivi; da anni l'Unione europea fa pressioni sugli Stati membri per incentivare l'uso del trasporto ferroviario merci ritenendolo il più rispettoso dell'ambiente e ha anche fissato l'obiettivo che al 2030 il 30% delle merci viaggi su rotaia; il Piano nazionale di ripresa e resilienza ha destinato finanziamenti enormi per potenziare la rete ferroviaria italiana al fine di incentivare anche nel trasporto merci l'uso del treno e dell'intermodalità. Questi eventi sono più o meno noti a tutti coloro che vivono sulla terra e nel nostro paese, ma non all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, che evidentemente, cosa del resto caratteristica della nostra burocrazia, vive in un altro pianeta. Solo così si può spiegare il provvedimento preso dall'Agenzia, tramite una delibera, che ha ridotto, dal 9 novembre, la velocità dei treni merci, composti con carri dotati in toto o in parte di soles LL, che sono le più usate in quanto riducono l'inquinamento sonoro, a 80 chilometri all'ora e, se trasportano merci pericolose, a 60. Ciò è avvenuto perché si è registrato sulla linea ferroviaria che collega Livorno con il nord del paese, nell'area di Sarzana, La Spezia, un incidente: un carro è rimasto con la frenatura bloccata e si è incendiato. Il pronto intervento dei vigili del fuoco ha risolto il problema. Un incidente certamente deprecabile e che ha portato alla delibera dell'Ansfisa.

Le conseguenze sono facilmente immaginabili, la prima è che tale "trovata" spingerà molti operatori che attualmente usano la ferrovia al ritorno sulla strada e all'autotrasporto dato l'ovvio allungamento dei tempi. Un primo aspetto paradossale, a proposito di sicurezza, è che le merci pericolose hanno strette normative sulla ferrovia e meno pressanti sulla strada. Un secondo, è che mentre il governo mette in campo tutta una serie di misure che mirano a rafforzare la

ferrovia cargo, l'Agenzia, senza alcun preavviso, si muove in maniera opposta. E' vero che la sicurezza è di primo interesse, ma è anche vero che incidenti come quello di Sarzana in Europa sono già accaduti, ma nessuno si è sognato di intervenire così drasticamente e improvvisamente sulle norme del traffico ferroviario come ha fatto la nostra Agenzia. Eugenio Muzio, presidente della commissione intermodalità di Assologistica, ha così commentato la delibera: "Una simile decisione, presa senza alcuna consultazione,



La decisione dell'Ansfisa rischia di sconvolgere le tracce orarie predisposte da Rfi

senza aver attivato precedentemente tavoli tecnici di discussione, lascia veramente interdetti. La conseguenza è che mette in ginocchio il sistema ferroviario italiano poiché sconvolge l'utilizzo del piano commerciale delle tracce orarie predisposte da Rfi e, situazione ancor più grave, crea enormi disequilibri per i treni internazionali che attraversano le Alpi. Nel contesto degli addetti ai lavori - Assoferr, Fercargo, Mercitalia, Assologistica, Confetra, Uir, Uip ed Era, questi tre ultimi in ambito internazionale - si sta cercando di far comprendere all'Ansfisa l'urgente necessità di rivedere il tutto e arrivare a soluzioni che non pregiudichino in modo rischiosissimo il trasporto ferroviario merci". (P.G.) ■

Per lo sviluppo della nostra logistica serve una “politica industriale 4.0”

“Il settore si deve evolvere: non con sussidi, ma con incentivi agli investimenti finalizzati al salto dimensionale, tecnologico, formativo, green”, ha detto il presidente di Confetra Guido Nicolini nella relazione all’assemblea.

di **Stefano Pioli**

Confetra ha tenuto l’assemblea pubblica il 16 novembre a Roma, presso la tradizionale sede del Tempio di Adriano. Un’assemblea “speciale” sia perché è stata svolta finalmente “in presenza”, anche se ridotta, dati i tempi, sia perché ha coinciso con i 75 anni della confederazione. Lunghi anni che hanno rappresentato un importante “pezzo di storia dell’associazionismo economico italiano, un pezzo di storia della rappresentanza, un pezzo

di storia del paese”, come ha sottolineato il presidente Guido Nicolini. Nella relazione che ha aperto l’assemblea, Nicolini ha affrontato subito un tema: la considerazione che la logistica ha avuto nello scenario storico istituzionale-economico italiano. “Spiace dirlo, ma è così: il nostro paese non ha mai messo tra le priorità una politica per la logistica. Si è spesso teso a far coincidere il gap logistico col gap infrastrutturale, come se gli unici problemi della logistica in Italia fossero provocati dalla mancanza di infrastrutture o dalla loro carenza. Il Logistic Performance Index della Banca mondiale e la 19ma posizione dell’Italia in quella graduatoria - prima la Germania, nelle prime dieci posizioni ci sono poi Olanda,

tutto ciò è avvenuto”, ha esordito Nicolini. La dimostrazione sta in un semplice dato: in Italia la media delle vendite in export franco fabbrica è del 73%, mentre in Europa è del 23%. Una differenza molto forte che ha conseguenze dirette sul sistema logistico nazionale.

“In Europa, le imprese produttrici che esportano lo fanno costruendo anche le proprie filiere logistiche, controllando quindi non solo l’intero processo di produzione, ma anche quello di distribuzione, generando quindi un valore maggiore e più diffuso. In Italia, finché sarà prevalentemente il compratore estero ‘a venirsi a prendere la merce’, la nostra logistica continuerà a essere in posizione di sudditanza rispetto ai competitor stranieri che continuano a governare i flussi internazionali. Viceversa, la funzione logistica sarebbe in grado di per sé di far aumentare la competitività delle imprese produttrici e commerciali, soprattutto quelle di piccola e media dimensione che tramite i servizi logistici possono estendere la loro gittata commerciale. Inoltre in uno scenario in cui l’impatto ambientale diverrà sempre più un fattore imprescindibile di competitività, le imprese produttrici e commerciali dovranno anche garantirsi una logistica sostenibile”. Questo è un altro tema estremamente attuale dati gli obiettivi che il paese si sta dando, anche sotto la spinta del Piano nazionale di ripresa e resilienza nell’ambito della “transizio-



Nella foto, Guido Nicolini, a sinistra, con il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili Enrico Giovannini

Novanta hanno favorito l’evolversi di grandi ‘campioni nazionali’ leader globali nelle diverse attività e nei diversi segmenti operativi al fine di presidiare al meglio gli interessi economici nazionali sui mercati globali. Da noi nulla di

Novanta hanno favorito l’evolversi di grandi ‘campioni nazionali’ leader globali nelle diverse attività e nei diversi segmenti operativi al fine di presidiare al meglio gli interessi economici nazionali sui mercati globali. Da noi nulla di

ne ecologica e digitale”. Un tema che è stato così affrontato dal presidente della Confetra: “Abbiamo tre volte il numero di imprese di autotrasporto operanti in Germania, ma con un quarto dei volumi tedeschi, come ben descritto in un recente discussion paper prodotto da Isfort e dedicato alle prospettive del trasporto combinato: ciò significa avere un’offerta di vezione stradale debole e frammentata. E se dall’autotrasporto spostiamo lo sguardo all’intero settore logistico e del trasporto merci, i dati macro non cambiano di molto: su 110 mila imprese operanti in Italia, circa l’85% ha meno di 9 addetti e fatturati da microimpresa o piccola impresa. Con un tessuto imprenditoriale che ha questo profilo, anche la ‘transizione digitale’ rischia di essere un miraggio. Investono le imprese che hanno liquidità, o che sono finanziabili dal sistema bancario. Il rischio è che innovi in blockchain, IoT, intelligenza artificiale, stampa produttiva 3D, connettività 5G e gestione di Smart e Big Data, l’impresa che è già ben posizionata sui mercati, che ha sedi o reti di corrispondenti stabili all’estero, che ha un numero di addetti e fatturati adeguati alle sfide complesse dei tempi in un unico grande mercato che è il mondo intero; le Pmi che mediante la digitalizzazione dei processi potrebbero avere vantaggi sul mercato oggi in Italia presentano un livello inferiore di adeguamento alla digitalizzazione rispetto alla media europea anche perché l’offerta di soluzioni digitali non è sempre adatta alle richieste delle imprese meno dimensionate”.

Per uscire da questa situazione, è necessaria “una politica industriale per la logistica, una ‘Logistica 4.0’ sul modello di ‘Industria 4.0’, che si ponga l’obiettivo di accompagnare e far evolvere il settore. Non con meri sussidi, non ci

interessa sopravvivere ed io penso che neanche sia possibile. Bensì incentivi agli investimenti finalizzati al salto dimensionale, tecnologico, formativo, green”, ha detto Nicolini. Ciò deve essere accompagnato da un’altra esigenza: risolvere il problema della burocrazia che “pesa” sullo sviluppo della logistica e dell’export. “Serve una vera ‘transizione burocratica’ prima ancora di quella digitale o ambientale, almeno in Italia. Siamo l’unico paese dell’Unione europea con oltre 400 procedimenti amministrativi e di verifica che oggi gravano sulla merce e sui vettori posti in capo a 19 diverse pubbliche amministrazioni e che ha pertanto l’assoluta necessità di introdurre uno Sportello Unico dei Controlli, non solo Doganali; siamo l’unico paese che ancora non si è dato una regola sostenibile in termini di verifiche radiometriche; siamo uno dei pochi paesi che non ha aderito alle Convenzioni internazionali per l’adozione della lettera di vettura elettronica; siamo l’unico paese dell’Unione ad avere un doppio controllo sulle merci, oltreché quello doganale anche quello della guardia di finanza. Siamo un paese che regola i rapporti commerciali civilistici delle spedizioni internazionali ancora sulla base delle regole del codice civile non aggiornate ai giorni nostri; siamo l’unico paese che per effettuare le analisi sanitarie a campione in fase di sdoganamento non si affida a laboratori esterni accreditati privati, bensì utilizza solo quelli pubblici anche se il loro numero è assolutamente insufficiente.



Impianto industriale tessile. Le forti vendite in export franco fabbrica rappresentano per l'Italia un limite allo sviluppo logistico

Siamo l’unico paese europeo ad avere un’Agenzia di regolazione che pretende di essere finanziata dall’intero settore logistico nonostante sia liberalizzato e in larghissima misura asset free e nonostante la regolazione riguardi solo i gestori delle infrastrutture”, ha sottolineato il presidente di Confetra.

Il Pnrr ha varato ingenti investimenti per rafforzare il sistema infrastrutturale del paese su tutto il territorio nazionale. “Le infrastrutture - ha sottolineato Nicolini - sono molto importanti. Sono, infatti, una delle precondizioni per giocare un ruolo e una funzione logistica nei mercati globali. Certamente, però, non sono sufficienti per lo sviluppo logistico del paese. La logistica è il trionfo del just in time, e qui pare si voglia giocare per perdere la partita della competitività internazionale invece che per vincerla. Senza comprendere che più la logistica va in affanno, affronta extra costi, perde competitività più le merci vanno altrove, le imprese produttrici perdono a loro volta competitività, ne risente l’export e l’import, si squilibra la bilancia commerciale, aumentano i costi per il consumatore finale. Hai voglia a costruire nuove dighe foranee o ultimare i corridoi Tent: senza fluidità e tempi certi, le merci continueranno a preferire Rotterdam a Genova, oppure per il cargo aereo Francoforte a Malpensa”.

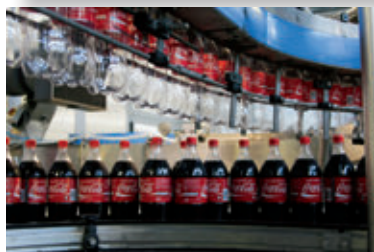
Estate 2021: doppia sfida per SIBEG

La gestione di EPAL affidata a NolPal ha aiutato ad affrontare le variazioni legate alla riapertura turistica e all'aumento dei consumi a causa del clima rovente.

Un'estate bollente per SIBEG, imbottigliatore autorizzato The Coca-Cola Company per la Sicilia, ma anche per NolPal, ormai da 7 anni fornitore di servizi di noleggio EPAL. Il trimestre centrale del 2021 ha stressato oltre misura la logistica delle bevande rivelando la capacità di risposta di un pooling privato basato sull'interscambio alle difficili condizioni generate anche da una congiuntura



Luca Busi, AD di SIBEG



straordinaria. Già proprietaria di un ingente parco EPAL, SIBEG aveva scelto nel 2013 di liberarsi della pesante gestione di un asset che richiedeva un notevole workload operativo nelle aree logistica e contabilità, nonché un importante lavoro di recupero presso la GDO e i clienti in generale. "La prospettiva di adottare un sistema di pallet pooling strutturato sul noleggio - racconta Luca Busi, AD della società isolana - ci ha permesso negli anni di sgravarci di attività time consuming e di asset a basso valore aggiunto e contemporaneamente di risparmiare ogni anno sulla gestione del parco pallet."

SIBEG IN CIFRE

Fatturato 2021 (previsione): 124 milioni di euro; 996 addetti tra diretti e indiretti; 29,7 milioni di casse tra soft drink e bevande piatte; picco produttivo della stagione: oltre 250mila casse (una cassa è pari a 5,678 litri) in 24 ore; consegne 2020 su pallet EPAL, media mensile: oltre 27mila; consegne su pallet EPAL, media annuale: oltre 324mila.



Un'estate così sfidante come quella del 2021 sarebbe stata ancor più critica se appesantita da una gestione basata sulla proprietà: "Veniamo da 18 mesi di crisi dell'horeca, del turismo, di limitazioni all'abitudine storica dei siciliani di vivere all'aria aperta - spiega Busi - e ci siamo trovati di fronte la ripartenza **in contemporanea della mobilità dei residenti, dell'attitudine al consumo fuori casa, dei vacanzieri italiani, di quelli esteri, della GDO, e la ripresa di fiducia dei grossisti e del canale Normal Trade, che hanno iniziato a ripristinare gli stock di magazzino ormai azzerati.** Ma attenzione! Basta una notizia sul passaporto sanitario e ricomincia il destoccaggio: quindi, un mercato nervoso e poco stabile, con punte di consegne da 300mila casse al giorno di bibite." Una gestione diretta dell'interscambio avrebbe aggravato i costi e pregiudicato gli obiettivi di sostenibilità.

Il contratto di servizio con NolPal viene rinnovato ogni quattro anni valutando tre elementi: struttura dei costi, nei quali NolPal è risultata sempre vincente, modello di gestione (confronto tra pooling aperto e chiuso) e qualità del servizio in rapporto al profilo delle attività e del contesto geografico. Tuttavia i tre elementi non sono unici: **negli anni si è aggiunta in maniera importante l'attenzione al-**

la sostenibilità ambientale. SIBEG è, infatti, impegnata da circa un decennio in un percorso progressivo di riduzione degli impatti, che è iniziato col ricorso alle energie rinnovabili. Nel 2019 ha attivato un impianto di trigenerazione che fornisce il 50% del fabbisogno; a supporto, c'è un piccolo impianto fotovoltaico che fornisce un altro 5%: il restante 45% viene da fonti rinnovabili garantite da Enel. Le 110 auto commerciali di Sibeg sono alimentate ad energia elettrica dal 2015. Le colonnine elettriche di ricarica, disponibili anche ai cittadini, sono 70 nei principali supermercati dell'isola. "Il nostro obiettivo è diventare 'Carbon Neutral e a Zero Emissioni' entro il 2026 - spiega Luca Busi - Per questo abbiamo approvato un piano progressivo in cui la sostenibilità ambientale ed economica raggiunta e mantenuta grazie anche a NolPal sulla logistica del pallet fornisce un valore economico e di mancate emissioni importanti." La gestione di EPAL tramite NolPal aumenta infatti il beneficio delle ridotte emissioni di CO2 già insito nell'interscambio in quanto **NolPal azzerava di fatto le inefficienze economiche ed ambientali fisiologiche del pooling aperto.**

La logistica in cammino verso una maggiore sostenibilità

L'annuale ricerca dell'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" sottolinea il miglioramento del fatturato, la maggiore attenzione ad aspetti ambientali, la crescita dei servizi avanzati e la crescente diffusione di pratiche corrette nella gestione degli appalti.

L'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" della School of Management del Politecnico di Milano ha presentato il 16 novembre, durante il convegno "Sostenibilità e digitalizzazione: il binomio vincente per la transizione della logistica", svoltosi a Milano, l'annuale ricerca che svolge sull'andamento del settore. Ne riportiamo di seguito alcuni principali risultati.

Il 2021 è l'anno della transizione verso una logistica più sostenibile, da un punto di vista economico, sociale e ambientale. Il mercato della Contract Logistics ha ripreso a marciare raggiungendo un fatturato di 86 miliardi di euro, in crescita del 3,5% rispetto al 2020 e molto vicino al valore registrato prima della crisi sanitaria (87 miliardi nel 2019). Una ripartenza iniziata già nel 2020, conclusosi con un calo molto più contenuto (meno 5,8%) rispetto all'economia nel suo complesso (meno 8,9%), e trainata dal crescente ruolo dei servizi logistici avanzati, che nell'anno del Covid sono arrivati a pesare oltre il 10% del fatturato per metà dei fornitori logistici, e dal boom dell'eCommerce, passato da segmento di nicchia a valere il 20% del fatturato per il 60% dei fornitori. Nel 2021 sono anche aumentati i costi dei fattori produttivi come l'energia (più 24%), il carburante (più 13%) e i canoni di locazione (più 2%), mentre il nuovo contratto collettivo di lavoro per la logistica, il



L'eCommerce non è più una nicchia: per il 60% dei fornitori logistici vale più del 20% del fatturato

trasporto merci e la spedizione ha definito gli aumenti salariali per i prossimi tre anni (più 5% della retribuzione attuale al netto degli scatti di anzianità e dell'assistenza sanitaria): se non ben gestiti, questi rincari potrebbero ridurre i margini degli operatori di settore, già risicati, in un momento in cui sono necessari investimenti importanti.

La trasformazione sostenibile della logistica è già iniziata, con interventi da parte sia dei committenti sia dei fornitori logistici in 53 ambiti del processo logistico, che spaziano dalla progettazione dei network logistici al magazzino e ai trasporti, dal packaging allo sviluppo di nuove competenze fino alla collaborazione fra i diversi stadi della filiera. I committenti si stanno concentrando

sul packaging, sperimentando nuovi materiali per gli imballi secondari, rivendendo la pallettizzazione dei prodotti e introducendo circuiti closed-loop per la gestione degli imballi, e sul network design, con grande attenzione al trasporto intermodale strada-ferrovia. I fornitori puntano a ridurre l'impatto ambientale delle attività di magazzino e trasporto. Nel primo caso con soluzioni per ottimizzare l'isolamento degli edifici, l'impiantistica, l'illuminazione e la movimentazione e automazione del magazzino: tutte soluzioni che consentono di ottenere le certificazioni Leed e Breeam. Nel secondo, con flotte sempre più consistenti di mezzi che usano tecnologie green come il CNG e l'elettrico BEV per la distribuzione locale, mentre sulle lunghe distanze cresce il ricorso

L'andamento del fatturato logistico

Fonte: Politecnico Milano

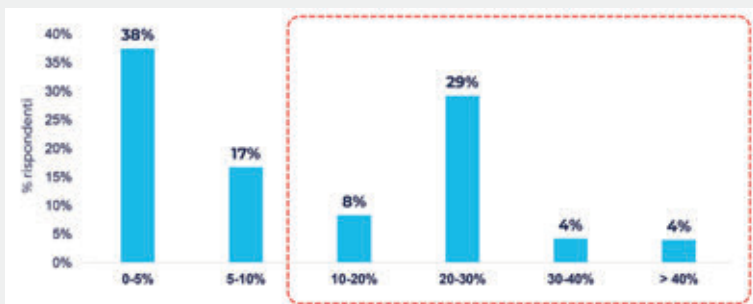


nuovi servizi avanzati e potenziando le iniziative di omnicanalità e dall'altro con un forte impegno nella sostenibilità ambientale, con molte imprese che hanno ormai superato la fase di 'green washing' e hanno iniziato a sviluppare tecnologie sostenibili. La Logistica 4.0 può abilitare e accompagnare la transizione in corso, a patto che non si limiti ad aggiungere una nuova tecnologia o un nuovo progetto, ma porti a una revisione critica dei processi logistici".

I servizi avanzati

Fonte: Politecnico Milano

(2020, loro incidenza sul fatturato dei fornitori di logistica)



Il mercato della Contract Logistics.

Nel 2019, il fatturato delle aziende italiane di logistica conto terzi è stato pari a quasi 87 miliardi di euro, con una crescita del 2,1% in termini reali rispetto all'anno precedente, trainata dal comparto dei trasporti su strada, con autotrasportatori società di capitali, corrieri e corrieri espresso che hanno aumentato il fatturato di oltre un miliardo ciascuno, mentre ha registrato una buona ripresa il trasporto ferroviario (più 8,8% sul 2018). Già prima della pandemia, l'aumento della complessità logistica e la necessità di flessibilità e innovazione stavano accelerando l'outsourcing delle attività logistiche: nel 2019, il valore del mercato delle aziende italiane della Contract Logistics è stato pari a 51,5 miliardi di euro e ha rappresentato il 43,1% di tutte le attività logistiche in Italia (119,4 miliardi). A fronte dell'aumento del perimetro e dei volumi di attività, però, è continuato il consolidamento del settore in termini di numero di operatori, scesi a circa 86.300 (meno 3,4% rispetto all'anno precedente). Un calo che riguarda principalmente il mondo dell'autotrasporto (meno 2,4%) e i gestori di magazzino (meno 22,3%).

Gli appalti di magazzino. "Il tema dell'impostazione degli appalti di ma- >

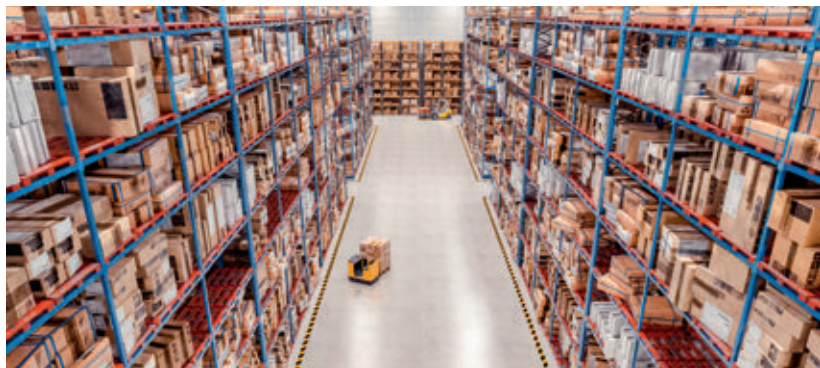
so al LNG e ai biocombustibili. Cresce l'interesse per le soluzioni di Logistica 4.0: in media ogni operatore logistico ha portato a termine o sta sviluppando 4,5 progetti in questo ambito, di cui il 65% riguarda attività di magazzino e il 35% il trasporto.

"Nel 2021 le aziende della logistica hanno superato il momento di emergenza, hanno acquisito più consapevolezza dei punti di forza e di debolezza del proprio sistema logistico e della filiera e hanno iniziato a lavorare a una maggiore sostenibilità economica, sociale e ambientale", ha affermato Marco Melacini, responsabile scientifico dell'Osservatorio Contract Logistics. Il fatturato ha ripreso a crescere, ma so-

no aumentati anche i costi di produzione e lo sviluppo di soluzioni green e la modifica dell'impostazione degli appalti richiedono forti investimenti e cambiamenti organizzativi. La transizione sostenibile della logistica è iniziata, ma per consolidarla sarà necessario fare buon uso dei fondi del Pnrr - che ha stanziato 62 miliardi per mobilità infrastrutture e logistica - e sfruttare meglio le potenzialità offerte dalla Logistica 4.0". "L'emergenza ha cambiato i flussi logistici, modificando l'incidenza dei diversi canali e accelerando la crescita dell'eCommerce, e le esigenze dei committenti", ha aggiunto Elena Tappia, direttore dell'Osservatorio. "Gli operatori logistici stanno rispondendo a queste sfide da un lato sviluppando

gazzino è sempre più rilevante per la Contract Logistics e la diffusione delle corrette pratiche di gestione delle attività nei siti logistici ha un ruolo chiave per una maggiore sostenibilità sociale”, ha affermato Damiano Frosi, direttore dell'Osservatorio. “Le asimmetrie oggi presenti sul mercato aumentano l'urgenza di saper identificare in maniera precisa le realtà ‘strutturate’ da coinvolgere nella gestione dei magazzini, attività che richiede un maggior coinvolgimento della committenza con un aumento della visibilità ex-ante, cioè al momento dell'analisi di una specifica società prima dell'affidamento dell'appalto, ed ex-post, ovvero in fase di verifica dell'adempimento delle richieste dello specifico contratto stipulato”. Da un sondaggio condotto su committenti e fornitori logistici, rileva l'Osservatorio, sono emersi tre fattori principali nella valutazione ex-ante: la chiarezza nella struttura dirigenziale (19% del campione), la certificazione del Documento unico di regolarità fiscale-Durf (17%) e l'analisi dei bilanci da parte di società specializzate (15%). Nella valutazione ex-post, invece, contano soprattutto lo sviluppo di un modello industriale della commessa (23%), l'incrocio fra ore lavorate e valore della commessa (23%) e la conduzione di “smart” audit (21%).

La crescita dei servizi logistici avanzati. I fornitori di servizi logistici stanno ampliando sempre più la propria offerta con servizi avanzati, al di fuori delle attività logistiche tradizionali. Risultano sempre più coinvolti nella gestione degli imballi (per il 54% dei committenti), nelle attività legate all'alimentazione di sistemi produttivi (39%), attraverso la creazione di kit nei sistemi di assemblaggio e produzione, la progettazione delle unità di movimentazione e il caricamento dei macchinari produttivi, nella trasformazione di prodotto (26%) e nelle fasi del processo produttivo che



Nella logistica aumentano le attività, ma calano il numero delle imprese. In particolare, sono diminuiti nel 2019, sul 2018, del 22,3% i gestori di magazzino

richiedono competenze specifiche sui cicli tecnologici (17%). I servizi avanzati proposti dai fornitori riguardano anche la sostenibilità ambientale, come il packaging pooling (indicato dal 19% dei committenti) e le soluzioni di economia circolare (17%), l'area dei servizi after sales, come l'assistenza tecnica (31%) o il customer service (21%), e la gestione del canale eCommerce, in cui il fornitore può essere coinvolto anche nella gestione del ricondizionamento dei resi e nello sviluppo della piattaforma per le vendite e il servizio assistenza.

La spinta dell'eCommerce. Durante la pandemia l'eCommerce è diventata una voce di fatturato sempre più consistente per gli operatori logistici, oltre il 20% del totale per il 60% dei fornitori intervistati. Ma la gestione dei servizi logistici legata a questo canale è anche diventata più complessa. Il 31% delle aziende committenti darà la possibilità ai propri clienti di ritirare gli ordini scegliendo fra l'home delivery e il click&collect (in negozio, accanto allo store o in punti di ritiro dedicati) e il 30% offrirà almeno tre velocità di consegna (più di 48 ore, meno di 48 ore o in giornata). Questa crescente complessità apre la possibilità ai fornitori di svolgere un ruolo di integratore dei flussi fisici e informativi, poiché i committenti ricercano sinergie dalla

gestione condivisa dei flussi dei canali tradizionali e del canale eCommerce. Il livello di integrazione sta aumentando sia nell'allestimento ordini (81% dei committenti) sia nel trasporto (46%) e la terziarizzazione si sta estendendo sempre più spesso anche all'integrazione informativa (57%). Il 41% dei committenti intende utilizzare sistemi interni per integrare i fornitori logistici su tutti i canali, mentre il 59% vuole affidare a terzi la gestione dell'integrazione informativa.

I progetti di Logistica 4.0. Sono 275 i progetti di Logistica 4.0 che gli operatori logistici analizzati dall'Osservatorio hanno già portato a termine o stanno sviluppando, pari a una media di 4,5 progetti per ogni impresa. Il 23% dei progetti analizzati è nella fase di definizione del problema, mentre il 45% delle aziende intervistate ha almeno un progetto arrivato alla conclusione. Di questi progetti, il 35% è stato sviluppato in ambito trasporto, con un focus sull'integrazione dei diversi attori della filiera (il 56% dei progetti), il 65% riguarda invece il magazzino e si concentra in particolare sull'automazione di processo (54%). I fattori principali che influenzano l'introduzione di soluzioni di Logistica 4.0 sono l'allineamento con la strategia aziendale, l'aspettativa di ottenere i benefici attesi e la compatibilità con i sistemi esistenti. ■

Cargo City di Malpensa: un progetto che non diventa mai realtà

Il potenziamento del settore merci nell'aeroporto milanese è un'assoluta necessità per la logistica del paese, ma "vive" solo di continui rinvii.

di **Carlo Sestieri**

L'aeroporto di Milano Malpensa è sempre più il "centro" del nostro trasporto aereo, come confermano i dati: da gennaio ad agosto del 2021, il traffico aereo merci italiano ha toccato le 700 mila tonnellate, delle quali 482 mila sono state movimentate dall'aeroporto milanese, quindi siamo nell'ordine del 70%. C'è un importante spazio per crescere ancora, infatti non dobbiamo dimenticare che, come sottolineava la ricerca del cluster aereo svolta nel 2019, "il mercato del cargo aereo italiano evidenzia una significativa quota di traffico cosiddetto 'aviocamionato', vale a dire che dall'Italia viene trasportato su gomma verso scali esteri da cui decolla. Studi condotti in materia stimano in oltre 300 mila tonnellate annue il volume di merci aeree con origine/destinazione Italia che utilizzano tratte aeree in arrivo e in partenza nei grandi aeroporti europei, percorrendo via camion il tragitto

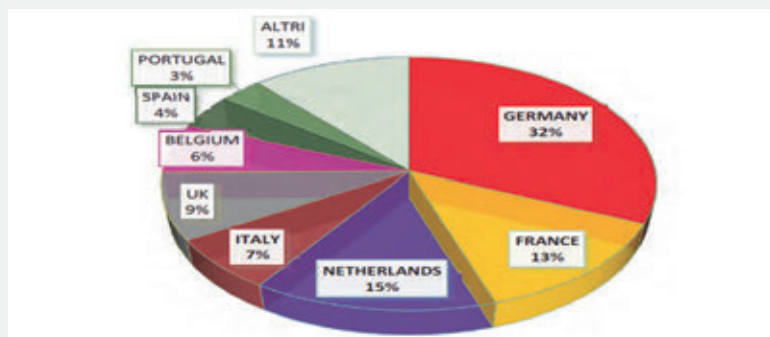
Un aereo sulla pista di decollo all'aeroporto Charles de Gaulle. L'aeroporto parigino, nel 2019, poteva contare su collegamenti con 364 destinazioni, contro le 51 di Malpensa



Il cargo aereo nell'Unione europea

Fonte: Cluster cargo aereo

(2019, ripartizione tra paesi per volumi in %)



tra questi scali e il nostro paese; tale valore è pari a circa un terzo del totale delle merci che poi vengono spedite tramite aereo e indica come ci possa essere spazio per crescere nella via aerea in Italia se si riuscissero a cogliere le opportunità. Questo fenomeno è dovuto a una molteplicità di fattori, che sono anche conseguenti, per una parte significativa, alle criticità del settore del cargo aereo italiano". Criticità che riguardano, tra l'altro, scarsa possibilità di utilizzare voli diretti, inefficienze del sistema logistico, frammentazione

degli aeroporti, limitazioni strutturali per Malpensa. Nel 2019, nella classifica dei paesi dell'Unione che maggiormente trasportano merci per via aerea è in testa la Germania con il 32% del totale, seguita dall'Olanda (15%) e dalla Francia (13%). L'Italia copre invece solo il 7% del totale, cifra che stride con la nostra ben diversa collocazione a livello della produzione manifatturiera. Lo "scostamento" tra queste due diverse posizioni sta tutto nella nostra inefficienza logistica. Come accennavamo, un limite sta anche nell'insufficienza delle infrastrutture di Malpensa. Paolo Dallanocce, responsabile cargo degli aeroporti milanesi, nell'intervista che pubblichiamo a lato, sottolinea la necessità e l'importanza di potenziare le infrastrutture cargo dell'aeroporto. Infrastrutture che, se paragonate con quelle dei più importanti scali europei, dimostrano tutta la loro debolezza (due

degli aeroporti, limitazioni strutturali per Malpensa. Nel 2019, nella classifica dei paesi dell'Unione che maggiormente trasportano merci per via aerea è in testa la Germania con il 32% del totale, seguita dall'Olanda (15%) e dalla Francia (13%). L'Italia copre invece solo il 7% del totale, cifra che stride con la nostra ben diversa collocazione a livello della produzione manifatturiera. Lo "scostamento" tra queste due diverse posizioni sta tutto nella nostra inefficienza logistica. Come accennavamo, un limite sta anche nell'insufficienza delle infrastrutture di Malpensa. Paolo Dallanocce, responsabile cargo degli aeroporti milanesi, nell'intervista che pubblichiamo a lato, sottolinea la necessità e l'importanza di potenziare le infrastrutture cargo dell'aeroporto. Infrastrutture che, se paragonate con quelle dei più importanti scali europei, dimostrano tutta la loro debolezza (due

GLI OBIETTIVI DI MALPENSA

Nell'ambito del recente convegno organizzato dall'Osservatorio cargo aereo, Paolo Dallanocce, responsabile delle attività cargo degli aeroporti milanesi Linate e Malpensa, ha rilasciato un'intervista raccolta da Alessandra Barcaglionti di EY. Ne pubblichiamo una sintesi.

Cosa fare per aumentare l'efficienza del nostro aeroporto principe per il cargo aereo, ossia Milano Malpensa?

Premetto che il traffico merci di Malpensa è in crescita: nei primi otto mesi di quest'anno ha superato il dato dello stesso periodo del 2020 con un più 56,9% e del 2019, anno pre-pandemia, con un aumento in volume di 120 mila tonnellate. Malpensa è sempre più l'hub italiano per le merci destinate a viaggiare per via aerea. Venendo alla sua domanda, penso che per incrementare l'efficienza dei nostri aeroporti serva un impegno comune, che coinvolga le istituzioni e che parta da un tavolo tecnico. In questo senso credo che la presenza e l'attività di Assaeroporti rappresenti una "leva" importante. In particolare, per quanto riguarda Malpensa stiamo lavorando principalmente su due linee: l'aumento dell'efficienza dello scarico/carico, rendendo più snello il raccordo tra la rampa, il magazzino e le dogane, e l'innovazione tecnologica. Stiamo sviluppando l'informatica perché lavoriamo su filiere spesso molto lunghe e che quindi necessitano di strumenti di integrazione tra tutti gli operatori. Abbiamo anche varato una "carta dei servizi merci" tesa a misurare le performance aeroportuali rispetto a standard predefiniti. Organizziamo trimestralmente incontri con gli operatori per individuare eventuali criticità.

L'aeroporto con quali strategie guarda al futuro?

Il primo obiettivo è di sviluppare le infrastrutture. Il nostro masterplan mira a questo in maniera importante. Dobbiamo aumentare la nostra capacità seguendo le indicazioni che provengono dal mercato. Riteniamo di grande rilievo realizzare, nell'ottica della City Cargo, magazzini di seconda linea, che sono indispensabili per "abbreviare" i percorsi delle merci dai centri logistici, dai centri di produzione e distribuzione all'aeroporto. Malpensa deve diventare anche un "polo logistico". In parallelo, si devono sviluppare, progressivamente, ma con risultati tangibili, i "sistemi" immateriali che sono anch'essi fondamentali per la crescita, come quello doganale o dei corridoi doganali.

esempi: numero dei magazzini, 6 unità a Malpensa e 50 all'aeroporto di Francoforte; dimensione dei magazzini, 70 mila mq a Malpensa e 700 mila al Charles de Gaulle di Parigi).

La strada, però, per il potenziamento di Malpensa non vede una fine. Un primo Masterplan fu presentato nel 2013 dopo che il precedente, scaduto nel 2009, il cosiddetto "Piano d'area Malpensa", non era stato né portato a termine né aggiornato. Il nuovo progetto prevedeva entro il 2030 l'espansione su un'area di 430 ettari a sud dell'aeroporto con la realizzazione di una terza pista e un considerevole aumento dei voli. Un progetto che incontrò subito una forte opposizione degli enti locali interessati da tale "allargamento", anche perché la zona a sud dello scalo è l'area del Gaggio che rappresenta un importante polmone verde per un territorio ad alta densità abitativa com'è quello che circonda l'aeroporto. Due anni dopo, altro

progetto trapiantato al 2030, senza la terza pista e con un'espansione molto più ridotta, circa 60 ettari, destinata all'area cargo, sempre verso sud. Anche questa idea "restò al palo". Nel 2020, altra versione del Masterplan, con obiettivo 2035, sempre senza la terza pista, ma con un importante ampliamento dell'area cargo, la realizzazione di una "airport city" e un quarto satellite passeggeri. Tale versione ha incontrato uno stop da parte del ministero dell'Ambiente. A sorpresa, il 28 settembre scorso la Sea, in un incontro tra la Regione Lombardia, i sindaci del Comitato urbanistico volontario-CUV e la stessa Sea, ha parlato di un ennesimo piano che prevede un'altra riduzione dell'espansione al di fuori del sedime aeroportuale (l'area recintata su cui ha competenza l'autorità di vigilanza, l'Enac), da destinare al settore cargo. La questione, quindi, è sempre più complicata, anche perché c'è un altro rilevante problema, che doveva essere affrontato nella riu-

nione del 28 settembre e che invece è stato rimandato: quello della viabilità di accesso all'aeroporto. Infine, altro tema su cui si discute da anni è quello dell'inquinamento da rumore. Questa è la situazione dell'aeroporto milanese: l'aeroporto che movimentava il 70% delle merci italiane destinate a viaggiare per aereo. Nel frattempo, Max Philipp Conrady, vicepresidente dello sviluppo cargo a Francoforte, sottolinea: "E' un fondamentale fattore di successo per l'aeroporto avere 'dentro' gli operatori logistici. Oggi, abbiamo circa 470 mila metri quadrati di aree logistiche. I più grandi operatori del settore hanno proprie strutture nell'area aeroportuale con magazzini anche fino a 30 mila metri quadri. Inoltre, stiamo lavorando su un programma di potenziamento di infrastrutture logistiche esterne, di 3° linea, per avvicinare ulteriormente tutto il 'mondo' della logistica al nostro aeroporto". Complicato per l'Italia competere in tale situazione. ■

Gioia Tauro, una storia “italiana”

Dal primato nel Mediterraneo al declino. Le possibilità di uno sviluppo futuro passano dalla capacità di uscire dalla mera logica del transhipment per entrare in quella della “logistica integrata” e della valorizzazione del retroporto.

di **Paolo Giordano**

Sono passati decenni da quando gli esperti logistici iniziarono a raccontare che l'Italia poteva essere la “piattaforma sud dell'Europa” e che le navi sulla rotta Far East-Europa del nord avrebbero fatto scalo sui nostri porti meridionali, in primis Taranto e Gioia Tauro, i più vicini al canale di Suez, per far proseguire poi le merci con l'intermodalità ferroviaria fino a oltre le Alpi, risparmiando almeno cinque

stazione di Rosarno, ossia con la linea ferroviaria principale, ma dopo un inizio promettente (specie alla fine degli anni '90) il treno su può dire che a Gioia Tauro venne dimenticato. Così Gioia Tauro restò solo ed esclusivamente un porto di transhipment (tranne che per il terminal auto, che nel 2020 ha movimentato circa 102 mila mezzi), con risultati promettenti dato che nel 2007 era il primo porto nel Mediterraneo per la movimen-

brese), mentre a livello europeo veniva surclassato da Valencia (4,832 milioni di teu), Algeciras (4,380), Pireo (4,080), Tanger Med (3,312). Da notare che il porto di Tangeri aveva iniziato a lavorare nel 2007 con 600 mila teu. L'attività di mero transhipment negli anni ha mostrato sempre più la corda, “perdendo” il confronto con gli altri scali mediterranei, e oltretutto non portando alcun beneficio al territorio, se non nello stretto

ambito del porto. Tanto che una rivista online regionale di Cosenza “I Calabresi” titolò una nota sullo scalo così: “Gioia Tauro: il porto che serve a tutti tranne che alla Calabria”. A tutto ciò si aggiunsero altre criticità, come il lungo commissariamento dell'Autorità portuale, la crisi occupazionale con un taglio dal 2017 di 377 lavoratori, la scarsa attenzione alla formazione delle maestranze e la indeterminazione della Zona economica speciale, istituita, ma, come le altre,

ancora in attesa dell'attivazione delle misure fiscali e di semplificazione amministrativa.

Adesso, il porto calabrese dovrebbe giocare un'altra “partita”. Le possibilità, sempre sulla carta, ci sono. Diverse cose sono infatti cambiate: è stato nominato il presidente dell'Autorità portuale, Andrea Agostinelli; il terminal di riferimento, il Medcenter Terminal >

Veduta aerea del porto



giorni di navigazione. Un discorso che in termini teorici non faceva una grinza, ma che in termini reali era del tutto fuori luogo, perché non faceva i conti sia con l'assenza di una visione strategica della politica nostrana sui temi logistici sia con una mancata politica di sviluppo mirata al Mezzogiorno sia, in particolare, con la sottovalutazione del nostro servizio cargo su rotaia. Il porto di Gioia Tauro fu anche collegato con la

tazione di container, con 3,445 milioni di teu contro i 3,042 di Valencia. In quell'anno il porto calabrese movimentò il 32,48% dei teu italiani. La crescita però si fermò lì. Dopo, Gioia Tauro, negli anni, si attestò mediamente intorno ai 2,7 milioni di teu, perdendo lentamente quota. Nel 2017, perse anche la leadership italiana per numero di teu a favore di Genova (2,622 milioni per quest'ultimo scalo contro i 2,328 del porto cala-

Container, è stato acquisito da MSC, che prima ne controllava il 50%, che sta facendo investimenti per 210 milioni di euro; la proprietà del collegamento ferroviario Rosarno-San Ferdinando - la stazione del porto - e del relativo impianto è stata trasferita a titolo gratuito, acquisendo la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale, dalla Regione Calabria a Rete Ferroviaria Italiana-Rfi. Infine, il porto calabrese è entrato nel Pnrr con cospicui investimenti. Quelli infrastrutturali sono stati ricordati, durante un convegno organizzato a Gioia Tauro da Uniport, da Michele Volpicella, responsabile sviluppo e commercializzazione territoriale sud ovest di Rfi. In sintesi, riguardano 60 milioni di euro per portare a standard europeo l'impianto di San Ferdinando e 57 milioni per l'ammodernamento al primo livello tecnologico della linea di collegamento con l'impianto di Rosarno, che sarà a sua volta modernizzato. Sulla linea San Ferdinando-Rosarno sarà realizzato, finalmente, anche il secondo binario. Questi interventi, rientrando nel Pnrr, dovranno essere conclusi entro il 2026. Altri investimenti di Rfi sono già in corso per il potenziamento della rete in collegamento con la Calabria in direzione Metaponto, Puglia e linea adriatica. In particolare, la nuova linea Salerno-Reggio Calabria sarà "coerente con le esigenze delle merci", come ha ricordato Volpicella. Quindi, Gioia Tauro dovrebbe uscire dal suo "isolamento" almeno infrastrutturale. Il Pnrr è entrato anche nel merito delle Zone economiche speciali, istituite nel 2017 e poi "abbandonate" dal governo. Il Piano punta a semplificarne il sistema di governance e a favorire meccanismi in grado di "garantire la cantierabilità degli interventi in tempi rapidi, nonché a favorire l'insediamento di nuove imprese. La riforma riguarderà l'attività e i poteri del Commissa-

rio che avrà la titolarità del procedimento di autorizzazione unica e sarà l'interlocutore principale per gli attori economici interessati a investire sul territorio di riferimento".

Le novità organizzative e strutturali paiono quindi rilevanti per raggiungere l'obiettivo di ridare slancio al porto calabrese. Un obiettivo però che sarà raggiungibile solo con un cambio di passo a livello di "indirizzo" del porto: se resterà centrato sul transhipment e, quindi, con i container che nel porto si limitano a "cambiare" nave, passando da quella "madre" a quelle più piccole che faranno la consegna finale, senza mai virtualmente toccare terra, è assai probabile che, come dicevamo, continuerà a perdere terreno nella competizione con gli altri scali mediterranei, se, invece, inizierà a giocare le sue chance a livello terrestre, utilizzando i suoi spazi retroportuali per la prima lavorazione delle merci containerizzate, per lo stoccaggio, per farle "camminare" oltre con la ferrovia, se si metterà a disposizione della Zes, nella speranza che parta, contribuendone allo sviluppo, le prospettive possono nettamente migliorare. Nel convegno che abbiamo citato, Antonio Davide Testi, presidente vicario di Uniport e amministratore delegato di Medcenter Container Terminal, ha sottolineato a tale proposito: "Tra gli obiettivi prioritari dell'associazione c'è quello di rendere oggi i porti una parte strategica e interconnessa di un sistema lo-



Nel 2017, Gioia Tauro ha perso anche il primato della movimentazione di container in Italia a vantaggio di Genova

gistico integrato e non satelliti solitari. Lo scalo portuale deve essere visto come il fulcro di un'attività logistica che vede necessariamente interconnesse ferrovie, strade, interporti, aeroporti, magazzini, clienti finali". Di questo ha bisogno Gioia Tauro, di uscire da una visione limitata "mare-porto" per passare a una che guardi anche alla "logistica" e alla "terra". Per farlo serve il contributo di tutte le forze interessate Regione Calabria, enti locali, operatori, sindacati, maestranze, Autorità portuale, ferrovie. Come ha sottolineato la vice ministra delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili Teresa Bellanova: "C'è sempre più forte l'esigenza di fare squadra". Agostinelli ha quindi ammonito: "Qui c'è un pezzo dello Stato che ancora riesce a progettare, a realizzare e a sognare, in una cornice di legalità. Ora l'alternativa è della politica, quella regionale e soprattutto quella nazionale, se condividere il nostro sogno, con uno sforzo chirurgico e definitivo, per completare lo sviluppo a terra del nostro porto, oppure lasciare Gioia Tauro così com'è, con i suoi tre milioni di contenitori annui, primato nazionale, occupazione bene o male salvaguardata, ma nessuno sviluppo del retroporto, nessun beneficio per la Calabria e per il Sud". ■

Una stazione di servizio galleggiante per le navi alimentate a gas naturale

Presentata dal Gruppo Panfido in collaborazione con l'Autorità portuale veneziana.

La stazione galleggiante è il primo impianto integrato per approvvigionare anche le grandi navi alimentate a Liquid Natural Gas-Lng; è il primo sistema che consente di trasportare sotto bordo a una nave che vuole "fare il pieno" più di 4.000 metri cubi di Lng e mille metri cubi di fuel oil; è il primo sistema al mondo composto da una piattaforma che trasporta due giganteschi serbatoi a temperatura controllata e che è in grado di "incastrare" nella sua parte prodiera la poppa di un rimorchiatore destinato a diventare parte integrante della piattaforma stessa e a muoverla in piena sicurezza; è il primo progetto europeo di reale conversione verso energie sostenibili per il settore shipping ad aver tagliato il traguardo in un settore caratterizzato sino ad oggi solo da grandi progetti e grandi idee non realizzati.

I primati e i record concentrati nel modulo presentato a Ravenna, presso il cantiere Rosetti Marino, che sta costruendo sia la piattaforma semi sommergibile sia il rimorchiatore "che la prenderà in sposa", sono molteplici e sono stati sottolineati sia dai vertici della Panfido - società del Gruppo Calderan che gestisce le attività di rimorchio portuale a Venezia e Chioggia - sia da quelli dell'Autorità portuale di Venezia che hanno congiuntamente fatto tagliare il traguardo a un progetto, denominato Poseidon Med II, fortemente voluto dall'Unione europea. La piattaforma denominata Cargo Unit e il rimorchiatore, destinati a iniziare a operare in alto Adriatico dalla primavera prossima, sono parte integrante del



Faro a Marina di Ravenna

primo sistema autonomo di approvvigionamento di Lng dotato della massima flessibilità operativa e in grado di approvvigionarsi da differenti depositi costieri per poi fornire il gas naturale liquido alle navi. Il sistema SBBT (Semi Ballastable Barge Transporter), sviluppato in collaborazione con l'Autorità portuale, è stato concretizzato in un progetto tecnico-operativo dalla società di rimorchio Panfido (del gruppo Calderan) di Venezia. La piattaforma, abbinata al rimorchiatore, è lunga 109 metri per 26,7 di larghezza. Ha un pescaggio variabile fra i 3,7 e i 6 metri. Abbinata al rimorchiatore che si incastra di poppa nella struttura formando un tutt'uno e garantendo anche manovre di emergenza, sviluppa una velocità di 7 nodi.

“Per noi - ha sottolineato Davide Calderan, presidente della Rimorchiatori Riuniti Panfido - l'impegno in questo settore dai contenuti così innovativi non

rappresenta solo una nuova frontiera e un nuovo business, ma un impegno concreto frutto di una convinzione e di un impegno reale, per entrare non a parole ma con fatti nel mondo della sostenibilità ambientale”. “Per il nostro cantiere - ha affermato il Ceo di Rosetti Marino, Oscar Guerra - si tratta di una sfida innovativa che intendiamo perseguire negli anni a venire, impegnando la nostra professionalità che affonda nella storia di Ravenna come grande capitale del know how nel campo dell'energia e in particolare del gas naturale”. “È un passo importante - ha affermato il presidente dell'Autorità portuale veneziana Fulvio Lino Di Blasio - per la transizione energetica degli scali di Venezia e di Chioggia e non casualmente la nostra Autorità si è impegnata in prima persona nel progetto Lng Poseidon Med II”. Il progetto portato avanti dal gruppo Calderan ha un valore di circa 40 milioni di euro, 9,5 dei quali finanziati dall'Unione europea. ■

I porti: asse portante per lo sviluppo

“Senza una nuova, seria politica marittima e senza la capacità di concretizzare le opportunità offerte dal Recovery Fund, l'Italia accelererà sulla china di un declino ad altissimo rischio”, dice Alessandro Santi, presidente di Federagenti.

di **Paolo Giordano**

“**L**a portualità è la chiave di lettura, sottovalutata e talvolta ignorata, per una ripresa reale del sistema economico italiano”, ha detto il presidente della Federagenti Alessandro Santi, aprendo la relazione all'assemblea della federazione. “Senza porti efficienti e competitivi l'Italia non solo si giocherà una delle più grandi opportunità del dopoguerra per valorizzare il suo ‘petrolio’, mare, coste e porti, ma potrebbe confermare il suo ruolo di paese incapace di mettere a profitto le risorse messe a disposizione, in questo caso il Next Generation EU, che sono potenzialmente tante”. In effetti, per l'economia italiana, la portualità, come in generale la logistica, dovrebbe essere considerata come una risorsa determinante. Lo dimostrano tante economie avanzate che proprio su questi due elementi hanno focalizzato la crescita. Possiamo fare il “solito” esempio dell'Olanda, per non parlare della Cina e della sua nuova Via della Seta. Da noi non è stato così per diverse ragioni, probabilmente le più importanti, a livello della portualità, sono state la frammentazione geografica, con un'infinità di porti senza una specializzazione, con l'illusione di poter fare “tutto, tutti”, e la mancanza di una strategia e di una governance centrale (ad esempio, come ha fatto e fa la Spagna). Ognuno va per conto suo. Nella sua relazione, a questo proposito, Santi ha sottolineato: “La spinta al ‘regionalismo’ è stata ed è il grande limite della portualità italiana specialmente quando andiamo ad analizzare



Veduta del porto di Genova. Da anni, la portualità italiana, nel settore dei container, non riesce a movimentare più di dieci milioni di teu

la sua propensione internazionale”.

Il risultato è facilmente riscontrabile in un dato: da lungo tempo, i porti italiani complessivamente nel settore dei container sono fermi intorno alla movimentazione di dieci milioni di teu. Alle due ragioni che abbiamo sottolineato in precedenza, si è aggiunta anche una colpevole disattenzione di politica estera che ha “dimenticato” (insieme all'Unione europea) l'area mediterranea e, in particolare, quanto accadeva nello stesso Mediterraneo. Non per nulla, nell'ultimo numero di Euromerci abbiamo sottolineato che il Mediterraneo da “Mare nostrum” sta diventando o è diventato un “Mare aliorum”, un “mare degli altri”. Abbiamo assistito, e non partecipato, alla crescita di importanza che via via questo mare ha assunto, in particolare sulle rotte dal Far East all'Europa. Così facendo abbiamo

anche perso importanti occasioni per far crescere in termini socioeconomici il nostro Mezzogiorno. La politica italiana, o una sua rilevante parte, ha sempre considerato il nostro paese come la periferia sud dell'Europa e ha sempre guardato anche in termini di sviluppo economico al di là delle Alpi. Tale visione andrebbe rovesciata, guardando non a nord, ma a sud: l'Italia, e in particolare il Mezzogiorno, sono al centro del Mediterraneo e in questa area possono giocare e devono giocare un ruolo di primo piano. Invece ciò non è avvenuto.

Tornando alla relazione di Santi, il presidente della Federagenti ha sottolineato che “il Mediterraneo a oggi non significa Italia”, aggiungendo: “L'Italia è solo al decimo posto per volumi intercettati tra quelli transitanti nel Mediterraneo, fanno meglio di noi la Grecia, la Spagna ma anche prepotentemente



Panorama di Port Said, Egitto. E' cresciuto il traffico nel Mediterraneo e attraverso il canale di Suez, ma l'Italia non ne ha tratto benefici

i porti del nord Africa; solo il 3% dell'import/export da e per la Cina (prima relazione di import italiana con circa il 20% del volume), che usa porti italiani, transita verso altri paesi europei; la World Bank ci colloca al 19 posto (2018) nella statistica del Logistics Performance Index che stima l'efficienza delle catene logistiche dei paesi prendendo in considerazione sia le infrastrutture fisiche che quelle immateriali; la Cassa depositi e prestiti stima per le aziende italiane costi logistici superiori al 10% rispetto al livello medio dei loro competitor europei". Una serie di aspetti negativi che hanno caratterizzato il nostro settore logistico-portuale. L'instabilità della politica, il continuo alternarsi di governi e di ministri dei Trasporti, la comparsa e a stretto giro di tempo anche la "scomparsa" di innumerevoli "piani nazionali della logistica", finiti nel cassetto senza alcuna incidenza sulla realtà, oltre venti anni di discussioni e dibattiti sulla riforma della legislazione dei porti, inspiegabili lentezze burocratiche (basti pensare ai dragaggi o allo Sportello unico doganale) hanno "cristallizzato" una situazione di mancato sviluppo.

Adesso, però, si "gioca un'altra partita". Infatti, da un lato, la pandemia ha spargliato le carte a livello mondiale, mettendo in crisi le supply chain globa-

delle lunghe filiere logistiche, mentre, dall'altro, la transizione ecologica, per contrastare i cambiamenti climatici, imporrà a breve, medio, lungo termine, nuove, costose scelte sul fronte del sistema produttivo e dell'uso dell'energia. Si va verso un "altro" sistema globale politico-economico-logistico. Un cambiamento che comporta e sempre più comporterà forti rischi, specialmente per quei paesi che non riusciranno ad adeguarsi ai cambiamenti. L'Italia è oggi di fronte a tali problemi, o si rinnova o rischia un forte declino, probabilmente senza ritorno. Abbiamo una chance molto importante: le risorse del Piano di ripresa e resilienza. Una disponibilità di fondi che non ha precedenti. Su come si spenderanno, sulla capacità di cambiare radicalmente i "metodi" di realizzazione degli investimenti che ci ha da sempre caratterizzato dipenderà molto del nostro futuro. Anche sulla portualità e sulla logistica.

Citiamo ancora quanto ha sottolineato Santi chiudendo la sua relazione: "Oggi

li, facendo aumentare i prezzi dei noli marittimi, riducendo fortemente le forniture di materie prime, facendone crescere il prezzo, e soprattutto, mettendo in evidenza la grande fragilità

nel mondo della logistica, delle infrastrutture (e quindi dei porti) che sono l'asse portante del paese, abbiamo bisogno di un 'gabinetto di guerra' (in tempo di pace) che abbia le caratteristiche, le deleghe e l'autorevolezza per prendere decisioni concordate con tanti ministeri di riferimento (a oggi almeno sette) ma che possa sfruttare poteri commissariali, che interagisca e decida in diretto contatto con la presidenza del consiglio dei ministri. Abbiamo bisogno di un sistema che possa prendere decisioni rapidamente con una visione strategica condivisa con gli stakeholder. Di conseguenza anche il cluster



Le imprese italiane sopportano costi logistici più alti del 10% rispetto ai loro competitor europei

marittimo e le sue associazioni e confederazioni devono fare la loro parte in maniera compatta, senza divisioni, sui pilastri fondamentali su cui reggere il progetto di una seria portualità per l'Italia, collaborando e coadiuvando, e nel caso contrapponendosi, ma sempre in maniera costruttiva, il governo in questo percorso. Altrimenti non ci sarà speranza. Non riusciremo 'a mettere a terra' né i progetti del Recovery Plan né quelli necessari per una visione strategica condivisa di medio e lungo periodo e il paese accelererà sulla china di un declino ad altissimo rischio". ■

Interporto di Venezia: un piano di rilancio da 19 milioni

Rivers Docks, società del Gruppo Orlean Invest Holding, che gestisce da decenni quattro porti in Africa e che ha salvato la struttura veneziana sull'orlo del fallimento, ha l'obiettivo di fare di Marghera un terminal multiuso, offrendo anche una gestione integrata dell'intera catena logistica.

di **Andrea Fasulo**

L'interporto di Venezia è pronto per ripartire, grazie a un piano di investimenti da 19 milioni di euro che punta su innovazione e sostenibilità ambientale, ma anche sulla formazione di nuove professionalità

una richiesta di concordato preventivo e che si era risolta nel febbraio 2020, a pochi giorni dallo scoppio della pandemia, quando fu salvato dal fallimento con un investimento di 20 milioni di euro da parte di Rivers Docks, società

e nei media. L'incontro, moderato dal giornalista Fulvio Giuliani, si è aperto con il saluto dell'amministrazione comunale di Venezia, con l'assessore allo sviluppo economico Simone Venturini che ha ringraziato la società per gli inve-



Panorama dell'interporto di Marghera Venezia

tecnologiche e informatiche che possano contribuire a renderlo polo logistico di eccellenza del Nordest e non solo. Sono le prospettive del sistema portuale di Interporto Rivers Venezia, che ha presentato il piano di sviluppo industriale al terminal intermodale di Marghera in uno spazio allestito per l'occasione all'interno del magazzino 23 dedicato allo stoccaggio delle farine.

Una vicenda travagliata quella della struttura veneziana, passata attraverso

del Gruppo Orlean Invest Holding, che fa capo a Gabriele Volpi, imprenditore ligure attivo nel campo della logistica portuale. Solo dopo un anno e mezzo, con la pandemia sotto controllo e la ripresa delle attività industriali che si consolida, la tanto attesa presentazione ufficiale a operatori e istituzioni locali. Una presentazione innanzitutto delle attività internazionali del Gruppo, attivo da alcuni decenni nella gestione di quattro porti in Nigeria ma che ha recentemente diversificato le sue attività nel food & beverage, nell'hotellerie

stimenti messi in campo, augurandosi di "fare un lungo pezzo di strada insieme". "Serviva un'operazione di rilancio con operatori internazionali qualificati - ha sottolineato Venturini - Negli anni il porto è rimasto un po' escluso dalla città, ma questa è una realtà che andrebbe riscoperta, perché Venezia non può vivere solo di turismo e cultura, deve puntare anche sull'industria. Conosciamo quali sono le sfide che vanno affrontate per renderlo più competitivo: i canali vanno mantenuti, le banchine vanno sistemate, serve un grande lavo-

ro di squadra anche se purtroppo negli ultimi anni a livello nazionale non c'è stata la dovuta attenzione verso i porti". L'obiettivo della nuova proprietà è quello di fare di Marghera un terminal multiuso di riferimento sul modello internazionale, offrendo una gestione integrata dell'intera catena logistica, sul modello di quello consolidato da oltre quarant'anni in Africa. A rispondere alla domanda "perché investire su Marghera?" è stato Bruno Savio, presidente di Interporto Rivers: "Perché è inserita in un ambito nevralgico: l'area portuale è un naturale sbocco delle principali direttrici nord-sud, est-ovest per Europa, Mediterraneo, Middle East e Africa. Ed è inserita anche in un territorio indu-



striale ricco, fatto di aziende manifatturiere, della siderurgia, del cemento, dell'agroalimentare".

Il terminal, all'interno del quale lavorano circa 50 dipendenti, può contare su 100 mila metri quadri di aree scoperte, 90 mila di magazzini e aree coperte, 10 mila di uffici. Ha 5 chilometri di raccordi ferroviari, 500 metri di banchina e un pescaggio di 9,75 metri. "È una struttura che si presta a fare quello che sta facendo, cioè la gestione di merci alla rinfusa, soprattutto alimentari e ferro-



L'interporto deve mirare a svolgere altre attività logistiche, oltre a gestire, come fa oggi, merci alla rinfusa

se, ma che deve andare verso l'integrazione di altre attività", ha aggiunto Savio. "Vogliamo essere un hub logistico industriale non solo per lo sbarco e la ricarica, ma anche per la movimentazione merci e vogliamo metterci a disposizione delle Pmi del territorio, che non dispongono di magazzini o strutture proprie". Un sistema multipurpose sul modello dei porti africani gestiti da Orlean Invest, dove vige un'attività tailor made, in cui il cliente viene servito dall'inizio alla fine. Per questo la società ha messo sul piatto un primo investimento da 9 milioni di euro già in corso, con allo studio un secondo step da 10 milioni, finalizzato ad ampliare i magazzini. "Quest'anno e mezzo è stato molto complicato, ma abbiamo lavorato e realizzato molti progetti. C'è molto da fare, in termini di innovazione di processo e di digitalizzazione. Siamo già impegnati nell'upgrading dei mezzi, con l'acquisto di nuove gru. Possiamo arrivare a un modello di tracciamento della merce, all'automatizzazione di molte procedure, vogliamo aprirci al mercato del project cargo e del gene-

ral cargo. L'obiettivo è ampliare, grazie alle tecnologie, l'ambito di attività, ridisegnando anche il layout degli spazi in modo da svilupparci in termini di volumi. Inoltre sarà fondamentale lo sviluppo di professionalità inedite, facendo di Interporto Rivers un polo di ricerca e sviluppo in ambito risorse umane, con la creazione di nuovi posti di lavoro". E poi gli investimenti in direzione dell'ecosostenibilità e del raggiungimento di un positivo impatto ambientale. Il tutto all'insegna del concetto di "green port", grazie alla realizzazione di un parco fotovoltaico da un megawatt per la produzione di energia pulita e di tecnologie innovative per la green energy, alla bonifica dell'area ex-Eckart e all'acquisto di attrezzature, come benne speciali, che possono ridurre le polveri in fase di sbarco.

"Quando si parla del porto di Venezia si parla di qualcosa che ha risonanza globale", ha ricordato nel corso dell'incontro Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale. "C'è una >



“Venezia non può vivere solo di turismo e cultura, deve puntare anche sull’industria e sulla logistica”, ha sottolineato Simone Venturini, assessore allo Sviluppo economico della città

certa narrazione secondo cui questo porto ha perso competitività, appeal e un certo legame con i grandi trend internazionali”, ha spiegato Di Blasio. “Bisogna lavorare sui gap che esistono con altri competitor e certo le recenti decisioni del governo sul sistema crocieristico non hanno aiutato, perché vanno a impattare anche sul sistema logistico. Ci dev’essere un dialogo continuo con tutti gli attori, e soprattutto è necessario riportare al centro la cultura della logistica, che qui è un patrimonio che ha fatto la storia, un laboratorio di istituzioni sociali e di diritti per i lavoratori. Dobbiamo poi stare attenti al tema dell’aggregazione della domanda” ha aggiunto Di Blasio, che ha così proseguito: “Le piccole e medie aziende tendono ad esprimere un fabbisogno di logistica parcellizzato, ma è solo perché non hanno trovato un ambiente in grado di accogliere le loro esigenze. In questo senso la proposta di creare un’area logistica semplificata può essere una risposta”. “Siamo riconosciuti come territorio ad alta vocazione turistica ma la verità è che l’industria produce ricchezza per 38 miliardi di euro all’anno, contro i due miliardi del turismo”, ha ricordato il presidente di Confindustria Venezia e Rovigo Vincenzo Marinese. “Le nostre aziende nel 2019 hanno capitalizzato 7,5 miliardi. Mi arrabbio quando sento quale percezione c’è da fuori: tutti pensano che Marghera sia in dismissione ma è occupata all’85%. Quando vedo i porti della Nigeria penso che dietro hanno il deserto, qui invece

c’è un sistema industriale forte. E quindi apprezzo l’intuito che ha avuto Orlean Invest e sono convinto che tra dieci anni il Gruppo si renderà conto di aver fatto un ottimo investimento”.

anziché il porto ‘just in time’. Su questo Venezia potrebbe essere la punta di diamante a livello internazionale”. Infine, il tema del contrasto alle attività illegali, con i porti che rischiano di essere preda di operatori spregiudicati che puntano sulla concorrenza sleale. Per questo a Venezia esiste, da giugno del 2021, una sede della Procura europea, nuovo organo giudiziario reso operativo in concomitanza con il lancio del Pnrr e che si pone come organo di controllo e



L’interporto è dotato anche di cinque chilometri di raccordi ferroviari

Di altre sfide che il sistema portuale dovrà affrontare ha parlato poi l’ammiraglio Piero Pellizzari, direttore marittimo del Veneto e comandante della Capitaneria di Porto di Venezia: “Le sfide sono incredibili, e ci sono in primo luogo problemi di carattere infrastrutturale. La principale è che le venti alzate del Mose dell’anno scorso vengano ridotte: su questo l’Autorità marittima sta lavorando con gli altri soggetti. E poi c’è l’aspetto manutentivo dei canali” ha aggiunto l’ammiraglio “perché per noi la sicurezza della navigazione è centrale. Bisogna andare verso il porto h24,

di contrasto ai reati che danneggiano gli interessi finanziari dell’Unione. “Ci occupiamo di reati come truffe ai danni dell’Unione europea per avere fondi o contributi, di contrabbando con mancato pagamento dei dazi, di frodi carosello sul pagamento dell’Iva” ha spiegato Donata Costa, procuratore europeo delegato. “L’imprenditore ha interesse che ci sia il rispetto delle regole, e quindi deve vedere la procura come un amico. La nostra funzione è quella di togliere dal mercato chi danneggia il sistema agendo illegalmente e facendo concorrenza sleale”.

CLS iMation: l'innovazione a portata di mano

L'azienda, in partnership con Alfaproject.net, opera per ottimizzare nei processi produttivi l'integrazione con le nuove tecnologie, in primo luogo automazione e digitalizzazione, abbassando i costi.

Non una semplice "vetrina", ma una vera e propria dimostrazione di innovazione e consulenza di valore, protagoniste dell'evento #Touchinnovation organizzato da CLS iMation, la business unit di CLS dedicata alle Intelligent Solutions for Logistics Automation. Con l'ultima tappa tenutasi a Milano si è chiuso un roadshow articolato in una serie di appuntamenti in tutta Italia con un unico obiettivo: dimostrare e far toccare con mano alle aziende l'innovazione come soluzione possibile, semplice e a portata di mano se accompagnati da un consulente strategico come CLS iMation, con l'intento di cambiare il modo di gestire la propria azienda ed essere pronti a intraprendere il viaggio verso l'innovazione. Automazione, digitalizzazione e innovazione sono a un passo dalla realtà con CLS iMation: gli eventi #Touchinnovation sono stati l'occasione "tangibile" per dimostrare che è possibile abbracciare l'innovazione per il futuro in maniera semplice, disponendo al contempo di soluzioni ad alto valore che rendono la propria impresa competitiva sul territorio e nel contesto internazionale. "Data l'accelerazione tecnologica esponenziale avvenuta negli ultimi decenni, la fabbrica del futuro nasce per rispondere a una serie di esigenze oggettive e in continua evoluzione. Viviamo in un momento in cui la tecnologia sta diventando preponderante e imprescindibile in tutto quello che facciamo, consentendoci di innovare e migliorare il nostro modo di operare",



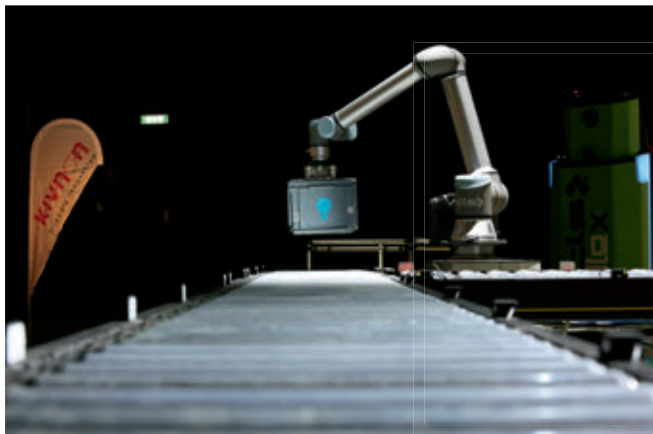
L'obiettivo di CLS iMation è l'integrazione dei sistemi per introdurre processi di movimentazione automatici e il collegamento dei centri di lavoro

ha sottolineato Michele Calabrese, iMation Business Unit Manager nell'introdurre la visione innovativa della fabbrica del futuro. Un'analisi del Boston Consulting Group ha messo in luce che spesso a una decrescita della popolazione corrisponde una crescita della domanda di lavoro, che sta già creando crisi e carenza di manodopera, in paesi come, ad esempio, la Germania e che, a breve, interesserà anche l'Italia. È qui che entra in gioco la fabbrica autonoma attraverso l'utilizzo di tecnologie di robotica avanzata.

Sotto i riflettori della consulenza di CLS iMation, durante l'evento, sono stati i sistemi di digitalizzazione dei processi e del controllo dei flussi e le tecnologie abilitanti di robotica avanzata a consen-

tire un'integrabilità in maniera semplice, immediata e a permettere un'adattabilità del sistema ai processi. "CLS iMation ha voluto ribaltare il concetto secondo cui l'automazione, fino a poco tempo fa, era percepita come qualcosa che irrigidisce i processi; invece, oggi, le tecnologie consentono l'inserimento dell'automazione pur mantenendo una flessibilità, una scalabilità e una modularità dei processi prima inimmaginabili. Grazie alla digitalizzazione avanzata dei processi e al controllo dei flussi, si ottengono un aumento della produttività, della qualità e della sicurezza, maggiore agilità intesa come capacità di adattarsi, e con tempi di reazione molto brevi, per avere una fabbrica e un sistema produttivo che si muovono in maniera molto rapida seguendo i cambiamenti >

“Viviamo un momento in cui le nuove tecnologie stanno diventando imprescindibili”, sottolinea Calabrese



del mercato”, ha proseguito Calabrese. Ed è proprio in risposta ai rapidi cambiamenti in atto che è nata la Business Unit CLS iMation che opera a livello nazionale e internazionale attraverso un team di ingegneri specializzati che si muovono strategicamente su più livelli: dallo studio e dalla progettazione alla revisione completa dei processi e alla fornitura e allo sviluppo di soluzioni per la movimentazione, fino alla manutenzione e assistenza. Obiettivo: l'integrazione dei sistemi per introdurre processi di movimentazione automatici e il collegamento dei centri di lavoro. “I principi cardine su cui CLS iMation si basa per l'introduzione di tecnologie avanzate sono flessibilità, in modo da rispondere ai cambiamenti e agli input diversi senza irrigidire i processi, modularità, consentendo una continuità dei sistemi, e scalabilità, permettendo di avviare un progetto pilota in tempi rapidissimi e focalizzare il personale su attività a valore aggiunto, grazie a dati in tempo reale su tutto il flusso di lavoro, una migliore qualità dei processi e una riduzione dei costi”, ha concluso Calabrese.

La partnership nata con Alfaproject.net. CLS ha stretto sulle tematiche dell'automazione una collaborazione con Alfaproject.net, società specializzata nell'ottimizzare l'integrazione dei processi aziendali con le nuove tecnologie.

duzione e conseguentemente aumentano anche i costi, mentre il mercato chiede invece di ridurli”, ha spiegato Alessandro Dandolo, amministratore delegato e co-fondatore di Alfaproject.net. Queste le motivazioni che hanno guidato le due aziende a unirsi e a integrarsi per creare un polo unico di competenze e tecnologie volte ad affrontare tematiche cruciali per la fabbrica del futuro. “I clienti hanno bisogno di una soluzione unica e integrata, senza dover gestire soluzioni diverse da vari vendor, con logiche diverse e soprattutto con distribuzione di responsabilità diverse all'interno dei processi che non sono compatibili con i fabbisogni reali che l'azienda ha. Ci occupiamo di ottimizzazione dei processi, andando a introdurre nuove logiche, nuove metodologie e nuovi strumenti per ridisegnarli, puntando all'efficienza per ridurre i costi, oltre ad aumentare le performance”, ha proseguito Dandolo. Il tutto con l'intento di andare a copri-

“Il mercato chiede di essere più reattivi e veloci e, al contempo, è aumentata la complessità ingegneristica e tecnologica dei prodotti; questo si riflette su tutta la pro-

re le esigenze reali di uno stabilimento produttivo nel momento in cui vuole abbracciare la digitalizzazione, consentendo di trasformare la fabbrica in una vera e propria smart factory.

A dimostrazione della validità della consulenza e dei vantaggi delle soluzioni proposte, è stato presentato un progetto realizzato dagli specialisti iMation per rispondere alle necessità di uno stabilimento, in Belgio, di una multinazionale del food&beverage. Concluso in circa due settimane durante la pandemia, il progetto ha consentito all'azienda di snellire i processi rendendoli facilmente gestibili, aumentare la produttività



“Uno dei principi cardine su cui si basa CLS iMation è la flessibilità per non irrigidire i processi”, dice Calabrese

e diminuire i costi e i tempi di attesa. Il tutto grazie all'implementazione di un sistema “chiavi in mano”, realmente su misura, dotato di tecnologie innovative come i robot collaborativi e gli Intelligent Guided Vehicle Agilox, in grado di collaborare con gli operatori in tutta sicurezza e di integrarsi tra loro per portare a termine compiti di movimentazione materiali, pallettizzazione e depallettizzazione, stoccaggio, provvedendo complessivamente, in completa autonomia, ai flussi logistici automatizzati dell'intero stabilimento.

17^a Edizione del Premio Il Logistico dell'Anno



Milano, 16 Dicembre 2021, ore 9,30 - 13,00

CONVEGNO “SEGNI PARTICOLARI: LOGISTICO”

PRIMA PARTE | La logistica...Da dove viene, come opera e perché

Storie straordinarie di materie prime. La logistica (in)segna la storia | Alessandro Giraudo

Un tafano nella logistica. La sfida della filosofia tra caos e complessità | Nicola Donti

SECONDA PARTE | La logistica dimensioni, spazi e approcci

Se 10 punti di PIL vi sembrano pochi..... | Roberto Zucchetti

Sintesi tra infrastruttura e processo, hardware e software | Anna Masutti

Il vero prezzo della logistica (senza l'aria fritta del greenwashing) | Michele Acciaro

Consegna Premi alla Carriera “Il Logistico dell'Anno 2021”

TERZA PARTE | Orizzonti logistici; sappiamo la direzione, ma la pendenza?

Modera il giornalista Nicola Capuzzo, direttore responsabile di *Supply Chain Italy*

Logistica, Logos e Logorrea: storytelling o branding? | Antonio Romano,

Chain chain chain...chain of fools: supply chain & blockchain | Maddalena Castellani

El capanun...dalla scatola al landmark | Marco Facchinetti

Informo e Fermo dunque Occupo | Damiano Frosi

ESaGerare di ESG | Davide Chiaroni

Presentazione POSITION PAPER ASSOLOGISTICA

Consegna Premi Aziendali e Menzioni Speciali “Il Logistico dell'Anno 2021”

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



**+ risparmio
energetico**

- 3.200.000 kWh di
elettricità trasportata*

*dato riferito al 2019

Dall'alto di un tetto, Consorzio ZAI ha guardato al futuro: dal 2010 gli edifici di Interporto Quadrante Europa sono dotati di pannelli solari che producono energia da fonte rinnovabile utilizzata al proprio interno. 71.440 mq di superficie fotovoltaica che permette di coprire il fabbisogno dell'intero comparto.

www.quadranteeuropa.it