



benvenuti in una supply chain veramente sostenibile



Scopri come ridurre la tua impronta di carbonio in modo circolare utilizzando i nostri pallet certificati PEFC ed i servizi logistici che massimizzano l'efficienza di trasporto.

Zes, adesso il "testimone" passa alle imprese

EDITORIALE

**LA LOGISTICA, OGGI,
VALE "IL DOPPIO"**

PRIMO PIANO

**LA LOGISTICA
CONTINUA A CRESCERE**

FORMAZIONE LOGISTICA

**IL GAP TRA DOMANDA
E OFFERTA NEL LAVORO**

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

ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE

L'ACADEMY DI ASSOLOGISTICA

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



LA NOSTRA OFFERTA FORMATIVA?

CORSI,

SEMINARI,

WORKSHOP

E CONVEGNI

(anche in versione streaming online)

VENITE A SCOPRIRLA SU:

www.assologisticaculturaeformazione.com

Segreteria organizzativa: tel. 026691567

LA LOGISTICA, OGGI, “VALE IL DOPPIO” E’ centrale per l’economia e il Mezzogiorno

L’ITALIA È STATO IL PAESE DELL’AREA EURO CHE HA AVUTO LE MAGGIORI DIFFICOLTÀ AD AFFRONTARE LE CONSEGUENZE DELLA CRISI FINANZIARIA DEL 2008-2009. QUELLA CRISI HA LASCIATO FERITE PROFONDE CHE LA NOSTRA ECONOMIA NON È RIUSCITA A RIMARGINARE E CHE LA NOSTRA INDUSTRIA HA PAGATO CON LA “DECIMAZIONE” DELLE IMPRESE PIÙ DEBOLI, ATTRAVERSANDO UN PROCESSO DI “SELEZIONE NATURALE”. CIÒ È PROBABILMENTE AVVENUTO PERCHÉ LA POLITICA NON È STATA IN GRADO DI GOVERNARE QUESTA CRITICA FASE ANCHE PER LA SUA INSTABILITÀ (IL GOVERNO MELONI È IL NONO DAL 2009 AD OGGI). A QUATTORDICI ANNI DI DISTANZA, IL PAESE È NUOVAMENTE DI FRONTE A PESANTI PROBLEMATICHE: ENERGIA, INFLAZIONE, LA GUERRA IN UCRAINA, LA GEOPOLITICA CHE CAMBIA. E’ E SARÀ NECESSARIO PER SOSTENERE L’ECONOMIA SALVAGUARDARE LA NOSTRA INDUSTRIA ANCHE PER DIFENDERE I SUOI LIVELLI DI EXPORT. QUESTA VOLTA ANDRÀ FATTO TENENDO PRESENTE, COME HA FATTO DEL RESTO ANCHE IL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA, LE POTENZIALITÀ CHE OFFRE LA LOGISTICA. UN SETTORE CHE DURANTE LA PANDEMIA HA DIMOSTRATO LA SUA ASSOLUTA IMPORTANZA, A TUTTI I LIVELLI, DA QUELLO SANITARIO CON LA DISTRIBUZIONE DI FARMACI E VACCINI A QUELLO COMMERCIALE-ALIMENTARE NON FACENDO MANCARE NULLA IN TERMINI DI CONSUMI. TALE IMPORTANZA VA ADESSO RICONOSCIUTA COLMANDO, IN PRIMO LUOGO, LA DISTANZA CHE IN ITALIA HA SEPARATO LA LOGISTICA DALL’INDUSTRIA, FACENDONE DUE SETTORI DISTINTI E, APPUNTO, “DISTANTI”. IL RAPPORTO INDUSTRIA-LOGISTICA VA RIDISEGNATO, L’UNICO TERMOMETRO DI TALE RAPPORTO NON PUÒ ESSERE SOLO IL “COSTO”, CHE RESTA, OVVIAMENTE, UN PARAMETRO DI PRIMO PIANO, MA CHE VA ACCOMPAGNATO DA CRITERI DI EFFICIENZA E DI “QUALITÀ”. IN AGGIUNTA, OCCORRE TENER CONTO CHE, OGGI, UNA LOGISTICA EFFICIENTE HA UN ASSOLUTO RILIEVO PER TUTTE LE DIFFICOLTÀ CHE INCONTRANO LE “FILIERE LUNGHE” E PER LE PROBLEMATICHE AMBIENTALI. INOLTRE, LA LOGISTICA, L’ECONOMIA DEL MARE E LA PORTUALITÀ, QUEST’ULTIME ANCH’ESSE NON APPIENO VALORIZZATE, SONO IL TERRENO PRINCIPALE DOVE SI GIOCA LA PARTITA SIA DELLO SVILUPPO DEL MEZZOGIORNO SIA DELLA RILEVANZA DELLA PRESENZA ITALIANA NEL MEDITERRANEO. IL PNRR SI È FATTO CARICO DI QUESTI PROBLEMI, INDIRIZZANDO NOTEVOLI INVESTIMENTI PER CORREGGERE IN QUESTI SETTORI, E IN ALTRI COME L’ISTRUZIONE, LA FORMAZIONE E LA RICERCA, PER RESTARE IN “AREA” LOGISTICA, LE “DISATTENZIONI” PASSATE. ADESSO, OCCORRE NON “DISATTENDERE” IL PIANO.

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

Evento a Lugano

**TIRRENO: UN MARE
"DI SVIZZERA"**

16

Mezzogiorno

**ZES, ADESSO IL "TESTIMONE" PASSA
DALLA POLITICA ALLE IMPRESE**

36

Immobiliare

**L'ATLANTE
DELLA LOGISTICA**

40

Primo Piano

**LA LOGISTICA
CONTINUA A CRESCERE**

42

Formazione nella logistica

**IL COMPITO DI RIDURRE IL GAP
TRA DOMANDA E OFFERTA DI LAVORO**

46

Cargo aereo

**AEROPORTI
E DIGITALIZZAZIONE**

48

Portualità

**PORTI DEL NORD EUROPA
E SOSTENIBILITA'**

53

Material Handling

**CARRELLI ELEVATORI STILL:
UN USATO PIU' CHE SICURO**

55

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

14

DALLE AZIENDE

19



Secondo alcune previsioni, nel 2023, la crescita del Pil francese potrebbe essere limitata allo 0,6% a causa del rallentamento dei consumi. Le famiglie sembrano molto preoccupate per l'inflazione e tendono al risparmio (servizio a pag. 10)



Gli investimenti infrastrutturali del Pnrr potrebbero rendere più competitivi i porti liguri, specialmente quello di Genova, rispetto agli scali del nord Europa per i traffici provenienti o destinati in Svizzera (il servizio a pag. 16)



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

PROGRAMMA CORSI GENNAIO-FEBBRAIO 2023

GENNAIO

10 GENNAIO 2023 (ORE 9,30-12,30)

in presenza

WORKSHOP FREE

LA SUPPLY CHAIN DEL FUTURO FRA CUSTOMER OBSESSION, DIGITALIZZAZIONE E RESILIENZA

Avv. Alessio Totaro e dr. Michele Palumbo

12 GENNAIO (ORE 9,00-13,00) in presenza

ORIGINE E MADE IN MERCI:

DAGLI ESEMPI PRATICI ALLE NORME

Avv. Ettore Sbandi

19 GENNAIO (ORE 9,30-12,30) online

LA GESTIONE DEI CLAIM NEI CONTRATTI DI TRASPORTO E LOGISTICA E IL RAPPORTO CON I SUBFORNITORI RESPONSABILI DEI SINISTRI

Avv.ti Alessio Totaro e Claudio Perrella

19 E 20 GENNAIO (ORE 9,30-12,30 E 14,30-17,30)

in presenza

CORSO BASE DI DOGANE DAL TITOLO

"CUSTOMS FUNDAMENTALS - DOGANA: ISTRUZIONI PER L'USO"

Dr. Marco Sella

25 GENNAIO (9,30-12,30 E 14,30-17,30)

in presenza

IL CONTRATTO DI AUTOTRASPORTO, COSA È UTILE SAPERE DAL PUNTO DI VISTA NORMATIVO (INCLUSE LE PIÙ RECENTI DISPOSIZIONI DI LEGGE SU PALLET E CARBURANTE) E OPERATIVO PRIMA DELLA STIPULA DI UN ACCORDO DI TRASPORTO SU STRADA

Sig. Aldo Rosada

27 GENNAIO (ORE 9,30-12,30) online

EVOLUZIONI FUTURE DELLA LOGISTICA DI MAGAZZINO: IMPATTO SULLA PROGETTAZIONE, ORGANIZZAZIONE E GESTIONE

Dr. Luca Cesana (team Opta)

30 GENNAIO (ORE 9,30-13,00) online

IMPARIAMO A COSTRUIRE UN CRUSCOTTO DI KPI PER MONITORARE LA SUPPLY CHAIN AZIENDALE

Dr. Fausto Benzi

FEBBRAIO

3 FEBBRAIO (ORE 9,30-12,30) in presenza

LA RESPONSABILITÀ PENALE DEL DATORE DI LAVORO TRA NORME CODICISTICHE E TESTO UNICO

Avv. Massimiliano Oggiano

7 FEBBRAIO (ORE 9,30-12,30) online

DEPOSITI DOGANALI, DEPOSITI IVA E DEPOSITI FISCALI: LE OPPORTUNITÀ E I FLUSSI DI EFFICIENTAMENTO PER DAZI E IVA

Avv. Ettore Sbandi

10 FEBBRAIO (ORE 9,30-12,30) online

BLOCKCHAIN E LOGISTICA, EVOLUZIONE DI UNA TECNOLOGIA NATA AL SERVIZIO DELLE CRIPTOVALUTE E ORA VALIDO SUPPORTO A SUPPLY CHAIN E TRASPORTI

Dr. Dario Favaretto

14 FEBBRAIO (ORE 9,00-13,00) in presenza

I RISCHI DEL CAMBIO DEL FORNITORE LOGISTICO: COME AFFRONTARLI CONTRATTUALMENTE

Avv.ti Grazia Torrente - Alessandra Vignone

16 FEBBRAIO (ORE 9,30-12,30) in presenza

I TENDER NEI TRASPORTI E NELLA LOGISTICA

Avv.ti Alessio Totaro e Claudio Perrella

22 FEBBRAIO

COME IMPATTERÀ LA CSRD (CORPORATE SUSTAINABILITY REPORTING DIRECTIVE) DELLA UE SULL'ATTIVITÀ DELLE IMPRESE: ANALISI DELLA NORMA E CONTENUTI DEL REPORT

Dr. Camillo Zana

24 FEBBRAIO (ORE 9,30-13,00) online

PIANIFICAZIONE E OTTIMIZZAZIONE DEI COSTI DI TRASPORTO

Dr. Fausto Benzi

28 FEBBRAIO (ORE 9,30-12,30) online

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

Dr. Stefano Boschetto - Dr. Luca Cesana (team Opta)



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

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

www.assologisticaculturaeformazione.com

L'inflazione 2022 all'8%

Nel terzo trimestre, la temuta e prevista entrata in campo negativo del Pil per il nostro paese non si è verificata. Infatti, al previsto calo della produzione sia dell'agricoltura sia dell'industria ha corrisposto una crescita, ben oltre le previsioni,



del settore dei servizi, che non solo ha recuperato quanto perso dalle altre due macroaree economiche, ma è andato oltre. Quindi, il Pil, secondo la stima provvisoria dell'Istat, che potrebbe essere in seguito marginalmente corretta, ha avuto una crescita congiunturale dello 0,5% e tendenziale del 2,6%, confermandosi in aumento per il settimo trimestre consecutivo, anche se in decelerazione rispetto al secondo trimestre. La crescita acquisita per il 2022 sarebbe, quindi, pari al 3,9%. Dal lato della domanda, l'Istat rileva un contributo positivo della componente nazionale (al lordo delle scorte) e un apporto negativo della componente estera netta, a seguito di una crescita delle importazioni maggiore rispetto alle esportazioni. Le notizie negative arrivano ancora una volta dall'aumento dei prezzi alla produzione: a settembre 2022, per l'industria, sono aumentati del 2,8% su base mensile e del 41,8% su base annua (era più 40,1% ad agosto). Sul mercato interno i prezzi sono cresciuti del 3,5% rispetto ad agosto e del 53,0% su base annua (da più 50,5%

Prodotto interno lordo

Fonte: ISTAT

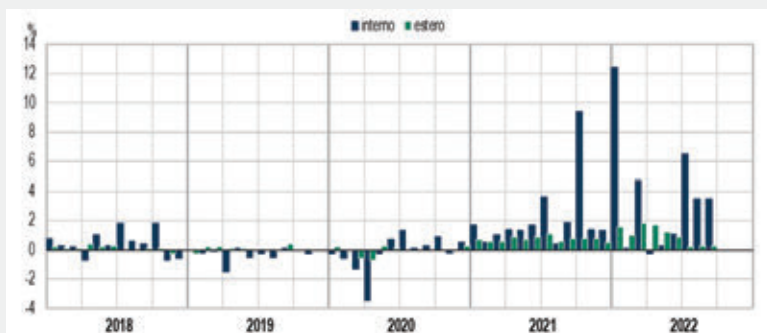
(I trim. 2015-III trim. 2022, variazioni % congiunturali e tendenziali, anno di riferimento 2015)



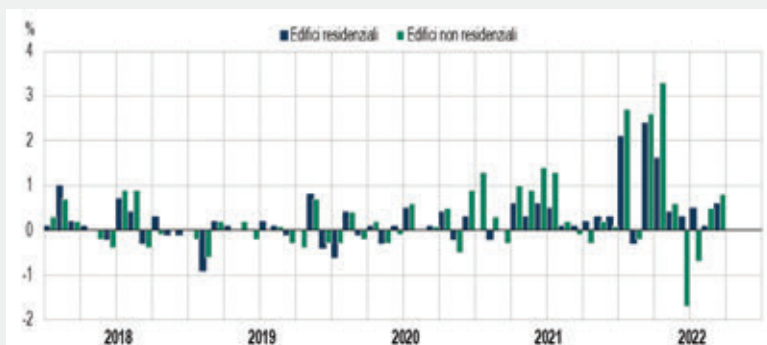
Prezzi alla produzione

Fonte: ISTAT

(industria, genn. 2018-sett. 2022, variazioni % congiunturali, base 2015=100)



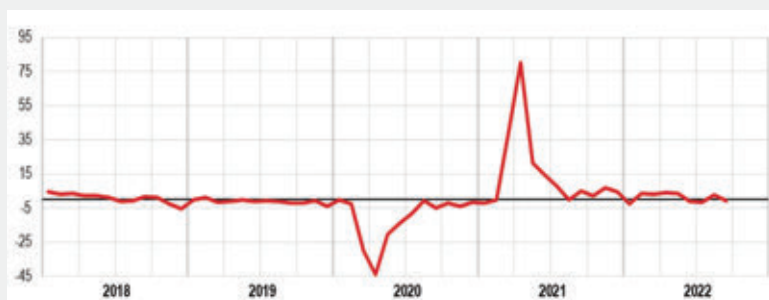
(costruzioni, genn. 2018-sett. 2022, variazioni % congiunturali, base 2015=100)



Produzione industriale

Fonte: ISTAT

(genn. 2018-sett. 2022, variazioni % tendenziali, base 2015=100)

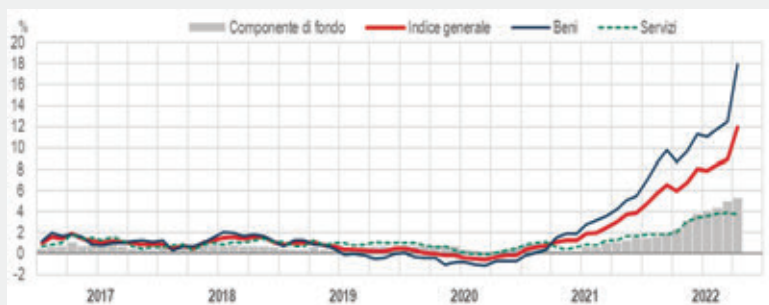


del mese precedente). Tutto ciò a causa principalmente dell'aumento registrato nel comparto energetico, infatti, al netto dell'energia, i prezzi hanno segnato un incremento molto meno marcato sia a livello congiunturale (più 0,8%) sia a livello tendenziale (più 12,6%). Nella media del terzo trimestre, rispetto al precedente, i prezzi alla produzione dell'industria sono cresciuti del 9,0% (più 11,3% mercato interno, più 1,6% mercato estero). In particolare, a settembre 2022, si sono

Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

(genn. 2017-ott. 2022, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



registrati incrementi tendenziali per tutti e tre settori manifatturieri di riferimento: i più marcati riguardano prodotti chimici (più 24,5% sul mercato interno), coke e prodotti petroliferi raffinati (più 26,1%), industria del legno, della carta e stampa (più 18,3%) e articoli in gomma e materie plastiche (più 19,5%). Meno sensibili sono stati gli aumenti dei prezzi nel settore delle costruzioni: per "Edifici residenziali e non residenziali" sono aumentati dello 0,6% su base mensile e dell'8,4% su base annua. I prezzi crescono significativamente anche al consumo: l'Istat ha registrato in ottobre un aumento dell'indice nazionale dei prezzi al consumo (esclusi i tabacchi) del 3,5% su base mensile e dell'11,9% su base annua (da più 8,9% del mese precedente). La forte accelerazione dell'in-

Consumo al dettaglio

Fonte: ISTAT

(genn. 2018-sett. 2022, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Fiducia consumatori

Fonte: ISTAT

(clima economico e personale, genn. 2013-ott. 2022, indici destagionalizzati, base 2010=100)



flazione su base tendenziale si deve soprattutto ai prezzi dei beni energetici (la cui crescita passa da più 44,5% di settembre a più 73,2% di ottobre) sia regolamentati (da più 47,7% a più 62,1%) sia non regolamentati (da più 41,2% a più 79,5%), e in misura minore ai prezzi dei beni alimentari (da più 11,4% a più 13,1%) sia lavorati sia non lavorati. Secondo l'Istat, l'inflazione acquisita per il 2022 è pari a più 8,0% per l'indice generale e a più 3,7% per la componente di fondo (che è calcolata escludendo i beni a-



Fiducia imprese

Fonte: ISTAT

(genn. 2013-ott. 2022, indici destagionalizzati, base 2010=100)



limentari non lavorati e i beni energetici). L'aumento dei prezzi energetici e dell'inflazione è anche la causa del continuo abbassamento dell'indice di fiducia sia dei consumatori sia delle imprese. ■

Fiducia nella manifattura

Fonte: ISTAT

(giu.-ott. 2022, indici destagionalizzati, base 2010=100)

	2022				
	giu	lug	ago	set	ott
INDUSTRIA MANIFATTURIERA					
INDICI					
Clima di fiducia	109,0	106,0	103,9	101,2	100,4
SALDI					
Giudizi sugli ordini	+5,9	-0,9	-4,1	-6,0	-8,2
Giudizi sulle scorte di prodotti finiti	+1,8	+1,1	+3,3	+3,1	+3,9
Attese di produzione	+6,9	+4,4	+3,7	-2,3	-1,7

Le “criticità” del lavoro autonomo

Secondo l'Istat, nel 2021, i lavoratori autonomi hanno avuto meno sicurezze e più difficoltà economiche dei lavoratori dipendenti.

Nel 2021, il rischio povertà o esclusione sociale delle famiglie con reddito principale da lavoro autonomo è stato superiore a quello dei nuclei che, invece, vivevano con uno stipendio fisso. Questo risultato, estrapolato dall'ufficio studi della Cgia su dati Istat, testimonia, ancora una volta, come tra gli occupati italiani il cosiddetto popolo delle partite Iva (artigiani, commercianti, lavoratori autonomi, liberi professionisti, ecc.), abbia meno sicurezze e più difficoltà economiche dei lavoratori dipendenti. Situazione in peggioramento dopo oltre due anni e mezzo di emergenza sanitaria che tra chiusure per decreto e limitazioni alla mobilità hanno messo in ginocchio, in particolar modo, una gran parte dei titolari di botteghe e di negozi di vicinato. In particolare, l'anno scorso, secondo l'Istat, la percentuale di famiglie con reddito principale da lavoro dipendente che si trovava a rischio povertà o esclusione sociale era al 18,4%; per quelle con reddito principale da lavoro autonomo, invece, era al 22,4%. Rispetto agli anni precedenti, in entrambe le tipologie familiari l'incidenza è scesa. Le uniche che, invece, hanno visto aumentare notevolmente la situazione di marginalità economica sono le famiglie che vivono di pensione: l'incidenza dal 31,8% del 2019 ha toccato il 33,9% del 2021.

Come si spiega la contrazione del rischio povertà ed esclusione sociale tra le famiglie di dipendenti e, soprattutto, tra quelle degli autonomi che in questi ultimi due anni e mezzo hanno subito effetti molto negativi imposti dalla crisi pandemica? In primo luogo, sottolinea la Cgia, gli ultimi governi hanno dato



Causa i lockdown, molti artigiani hanno chiuso l'attività, con difficoltà a reinserirsi nel mondo del lavoro

aiuti nel biennio 2020-21 che, tra bonus, ristori, contributi agevolati e crediti di imposta, sono ammontati a circa 180 miliardi di euro che, in parte, sono riusciti ad ammortizzare gli effetti della crisi su famiglie e imprese. In secondo luogo, va segnalata la modalità con cui si esegue l'indagine. Essa è telefonica ed è rivolta al capo famiglia che esercita l'attività in proprio, oppure è occupato come dipendente presso un'azienda. Se tra un anno e l'altro quel piccolo imprenditore ha cessato l'attività, oppure è stato licenziato, il destinatario della telefonata non fa più parte della propria “categoria” iniziale. In altre parole, chi con la crisi è uscito dal mercato del lavoro non fa più parte del cluster per cui era stato oggetto dell'indagine. Un altro dato da mettere in luce è che a distanza di 30 mesi dall'avvento della pandemia, in Italia abbiamo recuperato il numero degli occupati. Se tra il febbraio 2020 (mese precedente l'arrivo del Covid) e lo scorso mese di ago-

sto abbiamo 56 mila occupati in più, le due componenti che costituiscono l'intero stock (lavoratori dipendenti e autonomi) presentano, invece, risultati di segno opposto. Il numero dei lavoratori autonomi, infatti, è sceso di 155 mila unità. Se prima della pandemia erano poco meno di 5,2 milioni, ad agosto si sono attestati a poco più di 5 milioni. Il numero dei dipendenti, invece, è aumentato di 211 mila unità. E' vero che per il lavoro autonomo esiste il “rischio” imprenditoriale, ma è anche vero che a differenza dei lavoratori subordinati, quando un autonomo chiude definitivamente l'attività non dispone praticamente di alcuna misura di sostegno. Perso il lavoro ci si rimette in gioco e si va alla ricerca di una nuova occupazione. In questi ultimi anni, purtroppo, non è stato facile trovarne un altro: le difficoltà del momento hanno costituito una barriera invalicabile al reinserimento, spingendo tante persone verso forme di lavoro in nero. ■

La manifattura in rallentamento

Il Pmi del settore ha perso più di 10 punti in dodici mesi.

Il Pmi manifatturiero degli Stati Uniti in ottobre è sceso di 0,7 punti rispetto al mese precedente, attestandosi sul valore 50,2. Il valore più basso da maggio 2020, quando, in piena pandemia, raggiunse 43,5. D'altro canto l'indice della produzione è salito dai 50,6 punti di settembre a 52,3, mentre quello dei nuovi ordini, con un incremento di 2,1 punti sul mese precedente, ha raggiunto quota 49,2, che lo lascia, comunque, sotto la soglia "critica" delimitata dal valore "50". Uno scenario quindi contraddittorio. Uno scenario che è così commentato da Timothy R. Fiore, chair dell'Institute for Supply Management: "Il settore manifatturiero statunitense continua ad espandersi, ma al tasso più basso da quando è iniziata la ripresa dalla crisi pandemica. I manager che fanno parte del panel hanno sottolineato l'indebolimento dell'indice 'nuovi ordini', che dura da cinque mesi, e hanno interpretato quello di ottobre come la preparazione dell'industria a una potenziale futura ridu-

In ottobre otto comparti della manifattura sono risultati in crescita e dieci in calo, dimostrando l'instabilità del settore



L'indice Pmi della manifattura

Fonte: ISM

	Indice ottobre	Indice settembre	Differenza %
INDICE PMI	50,2	50,9	-0,7
NUOVI ORDINI	49,2	47,1	2,1
PRODUZIONE	52,3	50,6	1,7
OCCUPAZIONE	50,0	48,7	1,3
CONSEGNA FORNITORI	46,8	52,4	-5,6
INVENTARIO	52,5	55,5	-3,0
INVENTARIO CLIENTI	41,6	41,6	=
PREZZI	46,6	51,7	-5,1
ORDINI ARRETRATI	45,3	50,9	-5,6
NUOVI ORDINI EXPORT	46,5	47,8	-1,3
IMPORT	50,8	52,6	-1,8

Pmi ultimi 12 mesi

Fonte: ISM

OTTOBRE	50,2	APRILE	55,4
SETTEMBRE	50,9	MARZO	57,1
AGOSTO	52,8	FEBBRAIO	58,6
LUGLIO	52,8	GENNAIO	57,6
GIUGNO	53,0	DICEMBRE	58,8
MAGGIO	56,1	NOVEMBRE	60,6

zione della domanda. Nel frattempo, infatti, la domanda è diminuita, con l'indice dei nuovi ordini che è rimasto in territorio di contrazione, l'indice dei nuovi ordini all'esportazione al di sotto del 50% per il terzo mese consecutivo e a un tasso di contrazione più rapido". C'è da aggiungere che il Pmi del

settore ha perso, complessivamente, più di 10 punti in dodici mesi. Questi i commenti della situazione provenienti da alcuni settori produttivi: "I clienti stanno annullando alcuni ordini, altri stanno aumentando le scorte", sottolineano dal comparto prodotti chimici; "La crescente minaccia di recessione sta rallentando notevolmente gli ordini di molti clienti", dice il settore alimentare; "L'attività commerciale è piatta", notano gli operatori dell'elettronica. ■

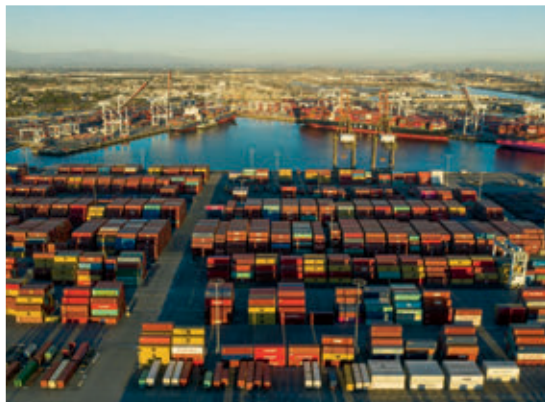
La congestione negli scali continua a essere un problema

A fine ottobre al largo del porto di Long Beach erano ancorate circa cinquanta navi in attesa di poter accedere ai terminal, con un costo stimato al giorno tra i 500 mila e i 600 mila dollari.

La congestione dei porti statunitensi, seppur migliorata rispetto all'anno scorso e ai primi mesi del 2022, continua a essere pesante. A fine ottobre, ad esempio, nel porto di Los Angeles/Long Beach, California, uno dei più trafficati scali americani, si contavano circa cinquanta navi ancorate fuori dal porto in attesa di potervi entrare, mentre contemporaneamente una trentina erano attraccate alle banchine dei terminal per le operazioni di carico e scarico, ossia il massimo della capacità ricettiva del porto. Una simile situazione comporta che i container a terra aumentano in continuazione andando oltre la capacità infrastrutturale dello scalo.

Lo spostamento di quelli vuoti fuori dal porto non avviene, inoltre, con la velocità che sarebbe necessaria. Il problema maggiore è che le navi ancorate fuori dal porto vi sostano, in "formazione" secondo la loro data di arrivo, in media per due settimane, prima di ottenere l'autorizzazione ad accedere al terminal. Considerando che due settimane sono il tempo medio di un viaggio tra gli Stati Uniti e la Cina, la "sosta" forzata fuori dal porto significa per le navi perdere un viaggio e se, poi, dovessero riscontrare le medesime condizioni in Cina, i viaggi persi in attese fuori dai porti diventerebbero due. Il costo di questa sosta viene calcolato tra i 500 mila e i 600 mila dollari al giorno. Un

costo che le compagnie marittime scaricano sugli importatori ed esportatori americani. Per evitare la congestione dei principali gateway della costa occidentale, molti importatori statunitensi



Veduta aerea del porto di Long Beach, California, Usa

si hanno spostato le loro operazioni sulla costa orientale. Infatti, secondo Paul Brashier, vicepresidente di ITS Logistics: "Ora è il porto di Houston, Texas, ad avere i maggiori problemi". Le criticità che sta affrontando lo scalo texano, uno dei più grandi del mondo, sono le medesime segnalate per Long Beach: navi in attesa, terminal intasati, spazi di stoccaggio dei container insufficienti, container che non riescono a essere smaltiti per tempo dalla ferrovia, restando in deposito. La situazione critica dipendente dalle condizioni in cui stanno operando i porti è resa ancora più complicata dal fatto che molte aziende importatrici si sono trovate, a causa delle mutevoli tendenze dei

consumatori, con forti surplus di merce lasciati stand by nei porti, riducendo ancor di più gli spazi disponibili.

L'attuale US Port/Rail Ramp Freight

Index valuta "alti" i problemi operativi nel porto texano. Bob Imbriani, EVP International dello spedizioniere Team Worldwide, ha in particolare sottolineato: "La situazione nel porto di Houston sta cambiando: da qualche tempo ha iniziato a essere in cima alla lista per i ritardi. Le navi vengono scaricate in un tempo che può ancora essere considerato ragionevole, con ritardi limitati, ma il problema sta in tutte le altre operazioni. I terminali non riescono a sostenere i ritmi del

lavoro, esiste una carenza di attrezzature, stanno aumentando i problemi di spazio così come i ritardi ferroviari". "L'infrastruttura del porto è stata sopraffatta dall'aumento dei volumi. Il crescente numero di container vuoti ha aggravato la carenza di spazio nel porto. Il risultato è che i tempi medi di permanenza nei terminal sul versante delle importazioni sono passati da tre/quattro giorni a 6,5, mentre per le esportazioni si è arrivati a una media di 10,5 giorni, il doppio del normale", ha aggiunto Brashier. A luglio, il volume dei container di Houston è aumentato del 10% su base annua, ad agosto l'aumento è salito al 20% e ha raggiunto il 26% a settembre. ■

LES ECHOS

Francia: frenano i consumi, cresce il risparmio

La crescita è in difficoltà in Francia. Il Pil è cresciuto di un modesto 0,2% nel terzo trimestre dopo essere aumentato dello 0,5% nei tre mesi precedenti, secondo gli ultimi dati pubblicati dall'Istituto nazionale di statistica-Insee. Sebbene questo risultato fosse previsto, segna comunque un chiaro rallentamento dell'economia francese. "La crescita per il 2022 è prevista del 2,5%", ha detto il capo economista dell'istituto Julien Pouget in un tweet, mentre, nella sua ultima nota economica, l'istituto di statistica prevede una crescita zero nell'ultimo trimestre, contando su un aumento del Pil del 2,6% per quest'anno, 0,1 punti in meno rispetto alle previsioni del governo. Per il 2023, l'Osservatorio francese delle condizioni economiche-Ofce prevede che il rallentamento dei consumi dovrebbe limitare la crescita dell'attività economica allo 0,6%. Una previsione a metà strada tra quelle dei più pessimisti che si aspettano un calo del Pil, come Barclays, e quelle dei più ottimisti, tra cui il ministero dell'Economia, che prevede una crescita dell'1%. Senza i vari shock (omicron, prezzi dell'energia, aumento dei tassi, ecc.) l'aumento del Pil sarebbe del 2%, afferma l'istituto. Le previsioni dell'Osservatorio non includono i possibili effetti di un'interruzione delle forniture di gas russo. Tra gli altri pericoli individuati dall'istituto c'è il rischio di una crisi immobiliare o il rimbalzo dell'epidemia. D'altra parte, "un maggiore utilizzo del risparmio potrebbe cambiare verso l'alto il nostro scenario di crescita", sottolinea Mathieu Plane, economista dell'Ofce. In questo contesto, mantenere il disavanzo pubblico al 5% del Pil l'anno prossimo sarà in ogni caso una vera sfida. L'Ofce punta al 5,2% a causa del minor dinamismo delle entrate fiscali, della diminuzione dei prelievi obbligatori e dell'aumento dell'onere degli interessi del debito. I francesi, però, nell'immediato devono fare i conti con l'inflazione che continua la sua corsa: in ottobre ha toccato il 6,2%. Ciò sta frenando in maniera molto pesante i consumi delle famiglie, con conseguenze negative sull'economia, dato che i consumi, in Francia, sono il principale motore della crescita. Nel terzo trimestre, invece, una buona notizia arriva dagli investimenti, che hanno



Storica fabbrica di biscotti a Montmartre, Parigi. I francesi stanno riducendo le loro spese alimentari

continuato ad accelerare, in crescita dell'1,3% trainati dal settore manifatturiero. Sul fronte dell'economia, il commercio estero ha contribuito negativamente alla crescita: influenzate dal rallentamento globale, le esportazioni sono diminuite per il terzo trimestre consecutivo, in crescita solo dello 0,7%, mentre le importazioni sono rimaste vivaci (più 1,9%) trainate dagli acquisti di elettricità e beni strumentali. Tornando ai consumi, gli acquisti di beni, che già all'inizio del 2022 erano a basso livello, sono nuovamente diminuiti quest'estate dello 0,5% in termini di volume. Questo nonostante un settembre piuttosto incoraggiante, quando i consumi sono aumentati dell'1,2%, trainati dalla spesa per energia e beni strumentali. L'impennata dei prezzi ha portato, però, le famiglie a ridurre la spesa alimentare (meno 0,7%) e quella per i carburanti, prodotti che sono i più esposti agli aumenti. Secondo l'istituto di statistica, nel terzo trimestre, i consumi aumenterebbero "moderatamente" dello 0,3% ma ristagnerebbero quasi (più 0,1%) a fine anno. La spinta data dai servizi all'inizio dell'anno (ristoranti, alberghi, tempo libero, ecc.) si starebbe esaurendo. Il "piano di sobrietà energetica" presentato dal governo, secondo l'Insee, rappresenta un ulteriore "rischio al ribasso" sui consumi, anche se non è quantificabile in quanto tutto dipenderà dal comportamento delle famiglie

e dai vincoli che saranno imposti. Sempre sul fronte dei consumi, le previsioni per il futuro non sono incoraggianti. Infatti, quelle presentate a fine ottobre dall'Osservatorio francese delle condizioni economiche-Ofce stimano che il potere d'acquisto delle famiglie dovrebbe diminuire sia nel 2022 sia nel 2023. La maggior parte dei guadagni dello scorso anno verrebbe spazzata via e la Francia tornerebbe al livello del 2019. Nonostante le misure di emergenza messe in atto dall'esecutivo e le successive rivalutazioni del salario minimo interprofessionale di crescita-Smic, il potere d'acquisto potrebbe diminuire nel 2022 e nel 2023: in due anni, misurato per unità di consumo, diminuirebbe dell'1,4%, cancellando la maggior parte dei guadagni (1,9%) registrati nel 2021. Si tornerebbe così a un livello vicino a quello del 2019, dopo un 2020 quasi bianco. Nel dettaglio, l'Ofce stima che il potere d'acquisto delle famiglie diminuirà dello 0,1% quest'anno. L'aumento delle entrate nella seconda metà dell'anno a seguito delle rivalutazioni intraprese dopo l'estate compenserebbe solo parzialmente le perdite registrate nei primi sei mesi del

Secondo l'Istituto nazionale di statistica, il clima di fiducia delle famiglie francesi è sceso a livelli che non toccava dal 2013



2022. “Il calo più netto degli ultimi quarant'anni”, afferma l'istituto economico. Ciononostante, la situazione potrebbe peggiorare nel 2023. A differenza di quanto afferma il ministero dell'Economia, che stima per l'anno prossimo un aumento del potere d'acquisto dello 0,9%, l'Ofce prevede una contrazione dello 0,3%. Rapportato all'unità di consumo, il

calo raggiungerebbe addirittura lo 0,8%. Questa proiezione più pessimistica di quella dell'esecutivo si spiega con una valutazione molto diversa dell'evoluzione del mercato del lavoro: il governo conta su un aumento di 100 mila posti nel 2023 (aumento che permetterebbe di sostenere il reddito dei francesi), mentre di opinione radicalmente diversa è l'Ofce. Infatti, come ha spiegato Mathieu Plane, “prevediamo un'inversione di tendenza con il tasso di disoccupazione che salirà all'8% l'anno prossimo e la perdita di 175 mila posti di lavoro. Questo peserà sulla dinamica salariale”. Allo stesso tempo, l'inflazione dovrebbe continuare a tagliare il bilancio dei francesi. Ipotizzando un barile di Brent a 100 dollari e un aumento del 15% delle tariffe regolamentate di gas ed elettricità, l'istituto economico stima che l'inflazione potrebbe raggiungere il 4,2% in media il prossimo anno. Per l'Ofce, quindi, è prevedibile che i francesi spenderanno meno. Secondo le sue proiezioni, i consumi, che rappresentano oltre la metà del Pil francese, aumenterebbero, in termini di volume, tre volte più lentamente rispetto al 2022 (più 0,9%). Le famiglie, inoltre, sottolinea ancora l'Ofce,

molto probabilmente potrebbero iniziare a risparmiare di più. Dello stesso avviso è l'istituto nazionale di statistica che, basandosi sugli ultimi dati relativi al livello di fiducia delle famiglie consumatrici, ritiene che “il morale dei cittadini stia scendendo ai livelli più bassi dal 2013”. Tra l'alto costo della vita, le prospettive economiche che si stanno facendo “nebulose” e il ritorno della paura della disoccupazione, la tendenza è quella di spendere sempre meno. L'Insee stima che i francesi potrebbero dimostrarsi, nei prossimi mesi, più formiche che cicale e prevede un aumento del risparmio precauzionale al 17,2% del reddito disponibile entro la fine dell'anno. Questo tasso è significativamente superiore a quello osservato alla fine di giugno (15,5%) o prima della crisi sanitaria (14,8%). Le misure adottate dall'esecutivo per proteggere i portafogli delle famiglie dovrebbero tuttavia portare

a un miglioramento del potere d'acquisto nella seconda metà dell'anno. “Nell'intero 2022, il reddito disponibile lordo delle famiglie aumenterebbe del 4,7%, inclusi circa 1,3 punti a causa delle misure di sostegno votate durante l'estate o annunciate da allora”, afferma l'istituto nazionale di statistica. ■

Esercitazione anti pirateria della Marina Militare

La nave portacontainer MSC Marta e la fregata Marceglia della Marina Militare sono state protagoniste di una esercitazione anti pirateria nel Golfo di Guinea. Si è trattato della simulazione di un attacco e delle conseguenti azioni di reazione della nave militare italiana. L'esercitazione è rientrata nel contesto delle attività condotte periodicamente dalla Marina Militare in supporto alle compagnie di armatori e finalizzate alla sicurezza marittima, ancor più rilevante per coloro che operano in contesti particolarmente a rischio. Nel Golfo di Guinea il fenomeno della pirateria è presente da tempo, tuttavia nell'ultimo periodo il livello di sicurezza, anche grazie a queste operazioni, si è notevolmente innalzato. Nave Marceglia ha ricevuto un segnale di allarme che

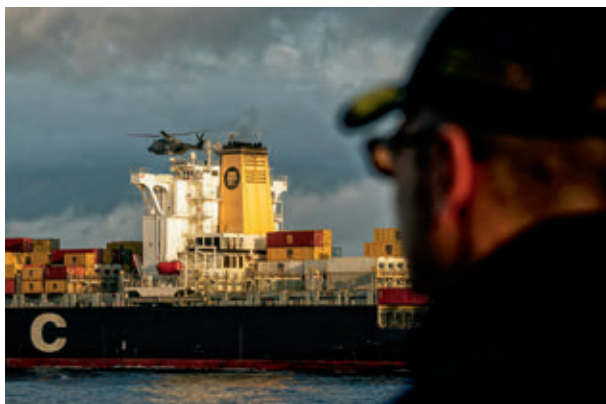


Foto Marina Militare

comunicava il tentativo di presa di controllo della MSC Marta da parte di un gruppo di pirati; a quel punto ha serrato le distanze con la portacontainer e ha inviato a bordo, tramite elicottero, un team di specialisti della brigata Marina San Marco. L'azione ha permesso di sventare l'attacco, consentendo la ripresa delle normali operazioni commerciali. L'attività si è svolta in collaborazione fra la Marina Militare, la Msc e Assarmatori. "Si tratta di esercitazioni che si svolgono ormai regolarmente - ha commentato l'associazione - e che rivestono una grande importanza per la tutela degli equipaggi delle navi italiane e del carico su rotte a rischio, oltre a confermare l'elevato livello di coordinamento raggiunto fra il Comando in capo della squadra navale con sede a Roma, Assarmatori e le compagnie di navigazione che operano nell'area. Determinante in questi casi è l'ad-

destramento degli equipaggi e il prezioso ruolo svolto dalla Marina Militare. Il Golfo di Guinea è una delle aree ritenute più 'calde' sotto l'aspetto della pirateria, ma anche grazie a questo tipo di attività e alla costante presenza e sorveglianza di queste acque il numero di attacchi negli ultimi mesi è sensibilmente calato". "Questo - prosegue l'associazione - non deve far abbassare la guardia. La collaborazione fra la Marina Militare e la Marina Mercantile è un presidio di sicurezza irrinunciabile e i risultati dell'interazione fra equipaggi e militari sono appunto sotto gli occhi di tutti".

SHANGHAI LEADER PER I CONTAINER

Nel primo semestre 2022, secondo Alphaliner, tra i primi dieci porti container del mondo, sette sono cinesi. La classifica è guidata da Shanghai, che ha movimentato quasi 23 milioni di teu, nonostante la flessione imposta dai lockdown. Oltre agli scali cinesi, nella classifica ci sono Singapore, al secondo posto, il porto coreano di Busan al settimo e quello americano di Los Angeles al nono. Il primo europeo, Rotterdam, è classificato all'undicesimo posto.



Porto di Napoli: gravi ritardi doganali

Nel porto di Napoli, ritardi nei controlli doganali sui container stanno diventando preoccupanti. Gli elevati tempi di attesa nello scalo partenopeo stanno mettendo in crisi gli operatori da diverso tempo. Augusto Forges Davanzati, presidente di Assospena, l'associazione degli spedizionieri doganali di Napoli, impegnato in una serie di riunioni con



l'Autorità portuale e l'ufficio delle dogane per sbloccare la delicata situazione, ha lanciato un allarme: "Il rischio è che la merce venga dirottata verso scali più affidabili come Salerno, Civitavecchia, Gioia Tauro". A rallentare il flusso della movimentazione dei container è il problema dell'arretrato dei controlli effettuati tramite lo scanner nell'area della dogana. In particolare, il rallentamento è dovuto alla fase che prevede la "radiografia" a campione delle unità di carico in import ed export secondo una serie di parametri di sicurezza gestiti dal sistema informatico dell'agenzia. "A seguito degli incontri avuti si sta registrando un leggero miglioramento nello svolgimento delle operazioni. Tuttavia, il numero dei controlli arretrati è ancora troppo alto. Stanno arrivando proteste da un po' tutta Italia a causa degli aggravati in termini di costi per gli eccessivi tempi di sosta dei container", ha ribadito Forges Davanzati, che ha aggiunto: "In molti casi i prodotti costretti a una sosta forzata anche di quindici giorni sono deperibili, si pensi ad esempio agli alimentari dei container frigo. I costi per mantenere adeguati i sistemi di temperatura controllata arrivano fino a quattrocento euro al giorno. Livelli francamente insostenibili". In ballo, secondo Forges Davanzati, c'è la stessa immagine di Napoli come porto competitivo, con danni a cascata su tutti gli operatori, considerando anche la congestione delle aree portuali derivante dai volumi di merce non movimentati per tempo.

Traffici di Gioia Tauro in costante crescita

Il presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, intervenendo al Forum internazionale del Mediterraneo, svoltosi all'interno dello scalo calabrese, ha sot-

tolineato la crescita dei traffici che sta caratterizzando il porto, per quanto riguarda sia il terminal contenitori MTC, che nei primi nove mesi del 2022, rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, ha avuto un incremento del 10,2%, sia il terminal autovetture Autormar che, dopo aver visto una drammatica flessione dei traffici dovuti al particolare momento vissuto dall'automotive, ha ripreso a lavorare registrando, sempre nei primi nove mesi dell'anno, un aumento del traffico di oltre il 200% sugli stessi mesi dell'anno scorso. Il terminal autovetture, inoltre, è in attesa di un importante carico di auto elettriche provenienti dalla Cina. L'impegno, ha inoltre sottolineato il presidente Agostinelli, è però, soprattutto, quello di dare sviluppo al retroporto dello scalo calabrese che ha la possibilità di utilizzare grandi spazi a differenza della quasi totalità dei porti nazionali. L'obiettivo è quello di trasformare Gioia Tauro da porto de-



dicato esclusivamente al transhipment a "porto di destinazione", un luogo dove le merci possono essere lavorate e ripedite alle destinazioni finali, anche via terra, in primo luogo per ferrovia, grazie agli investimenti del Piano nazionale di ripresa e resilienza. In questa ottica, l'Autorità portuale di Gioia Tauro sta per firmare un protocollo d'intesa con il commissario straordinario della Zes Calabria, Giosi Romano, anche per velocizzare le pratiche burocratiche per insediamenti industriali. "Oggi ci troviamo nei locali del gateway ferroviario, che abbiamo realizzato e collaudo in tre anni, da cui partono centinaia di convogli. Tutto questo serve affinché a Gioia Tauro non si faccia più solo transhipment. In questa prospettiva va, altresì, menzionato il progetto di urbanizzazione dell'area Ex Enel, finanziato con fondi del Pnrr per il valore di 10 milioni di euro, che noi completeremo prima del 2026 per offrire le condizioni infrastrutturali necessarie a nuovi investimenti industriali". ■

Run For Inclusion: una corsa per abbattere le "differenze"

Una manifestazione, promossa da Dhl Express Italy e svoltasi a Milano, tesa a celebrare i valori di inclusività, diversità e sostenibilità.

di **Tiziano Marelli**

“**R**un For Inclusion”, iniziativa di Dhl Express Italy, è stata una manifestazione svoltasi a Milano - in un villaggio aperto a tutti e poi in un percorso non competitivo nel circondario dell'Arco della Pace - sabato 29 e domenica 30 ottobre. E' stato un evento "pensato" per celebrare i valori di inclusività, diversità e sostenibilità. L'appuntamento, primo e unico nel suo genere e che mira a essere rinnovato ogni anno, vuole essere un simbolo della lotta contro ogni tipo di discriminazione, vero e proprio teatro di attività, talk e interventi sull'importante argomento. Non a caso, la presentazione ufficiale dell'evento si è tenuta all'Istituto dei Ciechi della città meneghina, dove sono stati illustrati i momenti previsti nei due giorni ricchi di appuntamenti, che hanno poi accolto stand informativi delle associazioni onlus partecipanti, DJ set, talk e interventi di ospiti famosi ed esperti che da anni si battono sull'argomento. La corsa, non competitiva, che si è svolta in chiusura della manifestazione ha avuto un percorso lungo 7,24 chilometri. Una lunghezza non casuale: sono stati scelti "numeri" che vogliono dimostrare come l'impegno relativo al tentativo di abbattere ogni tipo di differenza nei confronti "dell'altro" debba essere costante in tutti i giorni della settimana (7), e anche in ogni momento della giornata (cioè h24). Oltre a quella di

Dhl, l'evento ha visto la partnership di Uniting Group, la partecipazione di Hearst come media partner (con le testate Marie Claire, Gente, Men's

Nazzarena Franco, **Ceo di Dhl Express Italy**, ha dichiarato ad Euromerci che "l'evento ci ha visti nella veste di entusiasti promotori, dato che Run for Inclusion è iniziativa benemerita

assolutamente in linea con il nostro impegno per la sostenibilità sociale e ambientale perché in tutte le nostre strutture, in Italia e nel mondo, pratichiamo politiche concrete e reali di uguaglianza e inclusività, forti nella certezza di credere che ogni persona sia unica nella sua diversità. Siamo certi che, applicando noi stessi questi principi, si possa contribuire alla costruzione di un mondo migliore, più aperto e accogliente. Noi siamo leader mondiali nel trasporto aereo visto che serviamo più nazioni di quante ne sono riconosciute dalle



Health, Runner's World), il supporto di alcuni sponsor tecnici (Altromercato, Bella Dentro, Kellogg's, SportLab Milano, Wamii) e l'adesione di molte associazioni impegnate nel sociale (Agpd, Aism, Cesvi, Famiglie per la Famiglia, Fondazione Francesca Rava, Fondazione Libellula, Pane Quotidiano, Sport Senza Frontiere, Uici). Run for Inclusion, evento al quale la cantautrice Jo Squillo ha aderito entusiasticamente nella veste di testimonial, ha anche goduto del patrocinio dal comune di Milano, che ha creduto fin dall'inizio nel progetto condividendone i valori e i principi.

Nazioni Unite: ben 226 paesi in tutto il pianeta. Quindi, l'attenzione verso il sociale deve essere considerata come un elemento naturale della nostra attività". Entrando nel particolare dell'attività di Dhl, Franco ha aggiunto: "In Italia contiamo su 80 filiali e 9.000 addetti - che nel mondo arrivano a essere circa mezzo milione - che abbiamo tutti invitati a venire a Milano per questa occasione. La presentazione è avvenuta all'Istituto dei Ciechi di Milano e ci ha fatto piacere che il presidente abbia ricordato come alcuni dei nostri collaboratori vengano dalla loro associazione. Ormai molti sono inseriti con successo



Nazzarena Franco, Ceo di Dhl Express Italy

nelle nostre strutture dopo una formazione mirata, soprattutto nell'ambito dei servizi alla clientela. La nostra col-

laborazione va avanti ormai da alcuni anni: ne siamo molto orgogliosi”.

Dhl è, inoltre, una società che presta molta attenzione allo sport anche competitivo, e la Ceo italiana tiene a precisare che questo avviene in diversi campi: “In Formula Uno e nella Moto Gp mettiamo a disposizione la nostra esperienza professionale per quello che concerne la logistica dei trasporti in tutto il mondo, mentre a livello di sponsor in Italia il nostro marchio si è rivelato recentemente foriero di grandi soddisfazioni grazie alle straordinarie

performances di entrambe le nazionali azzurre di pallavolo. Unire il nostro nome allo sport corrisponde perfettamente al desiderio di rappresentare al meglio la nostra caratteristica principale, cioè quella di saper operare in piena sinergia di squadra. Del resto, se non facessimo del lavoro in team il nostro credo assoluto non saremmo arrivati a essere quello che siamo: un esempio di professionalità indiscutibile a ogni livello, eccellenza che ci permette di essere riconosciuti come leader mondiali assoluti nel nostro settore di competenza”.

IL “DHL LOGISTICS TREND RADAR”

Dhl ha pubblicato la sesta edizione del “Dhl Logistics Trend Radar”. Questo documento, pubblicato ogni due anni, illustra le più importanti tendenze sociali, economiche e tecnologiche per il settore logistico, seguendone l'evoluzione. E' il risultato di un'analisi approfondita delle macro e micro tendenze del settore, di un biennio di continuo lavoro di raccolta di informazioni, di confronto e di scambio di opinioni con logistici, clienti e con una vasta rete di partner, tra cui istituti di ricerca, attori tecnologici e startup. “Gli eventi degli ultimi due anni ci hanno dimostrato l'importanza di avere catene di approvvigionamento e logistica robuste. Stiamo, quindi, assistendo a una trasformazione della logistica da un'operazione silenziosa e back-end a un asset strategico e un driver di valore”, ha affermato Katja Busch, chief commercial officer Dhl e head of Dhl customer solutions and innovation. “Crediamo che avere successo in futuro richieda ispirazione e innovazione, scambio aperto e intensa collaborazione. Condividendo la sesta edizione del Dhl Logistics Trend Radar, invitiamo nuovamente i nostri clienti e partner a plasmare insieme l'era della logistica”. “Questo documento, che esiste ormai da quasi dieci anni, viene utilizzato dai nostri clienti, partner e colleghi come ‘stella polare’ per navigare nel futuro”, ha aggiunto Klaus Dohrmann, VP head of innovation Europe, Dhl customer solutions & innovation. “Nell'edizione di quest'anno, abbiamo introdotto nuove tendenze che sono diventate più rilevanti per il settore della logistica, come Computer Vision, Interactive AI, Smart Labels e DEIB (Diversity, Equity, Inclusion & Belonging), mentre le molte altre tendenze sono ulteriormente chiarite rispetto all'edizione precedente per offrire maggiori dettagli. Ad esempio, in questa edizione, il tema della logistica sostenibile - che è stato l'argomento più caldo della precedente edizione - è ulteriormente suddiviso in circolarità, decarbonizzazione, soluzioni energetiche alternative e altre tendenze. La sostenibilità è sicuramente ancora oggi un argomento prioritario per i nostri clienti, ma garantire la resilienza nella catena di approvvigionamento è al centro della trasformazione della logistica. La narrativa dello status quo della supply chain, che richiede efficienza ed eccellenza operativa, viene ora completata dalla comprensione che la supply chain è un motore essenziale per la creazione di valore tangibile”.



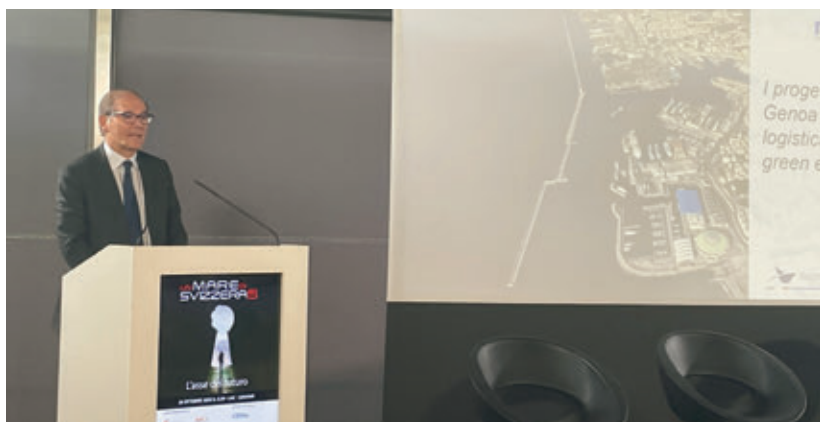
“Stiamo assistendo a una trasformazione della logistica da un'operazione silenziosa a un asset strategico e a un driver di valore”, ha affermato Katja Busch, chief commercial officer Dhl

Tirreno: un mare “di Svizzera”

La quinta edizione del Forum logistico di Lugano ha sottolineato le grandi potenzialità offerte dalla crescita infrastrutturale del nostro paese, grazie al Pnrr, che potrebbero porre fine all'egemonia dei porti del nord Europa.

di **Carlotta Valeri**

“Una carta d'Europa rovesciata”, una critica aspra alla logistica tedesca e ai ritardi che hanno compromesso e rinviato di 25 anni, al 2042, la connessione a nord di AlpTransit con la rete ferroviaria tedesca ad alta velocità. Per la prima volta proprio da Hupac, il grande operatore intermodale ferroviario svizzero che per anni ha rappresentato la punta di diamante della portualità nord europea nel tessuto produttivo italiano, è giunto un segnale inequivocabile di inversione di tendenza, nel corso del Forum internazionale “Un mare di Svizzera a Lugano”, organizzato dal Lugano International Logistics Forum, presieduto dal sindaco della città svizzera Filippo Lombardi. A lanciare questo segnale è stato Beni Kunz, executive board member di Hupac che ha parlato di occasione storica per invertire un trend e fare dei porti mediterranei, in particolare quelli del Tirreno, la porta preferenziale dell'Europa, in sostituzione degli scali del Northern Range. In quest'ottica del resto si è mossa la stessa Hupac, che, anche nella prospettiva di un reshoring in nord Africa e in Medio Oriente, ha deciso di potenziare in modo massiccio la struttura di terminal intermodali nel nord Italia, ovviando a una delle carenze più evidenti del sistema logistico del nostro paese. Secondo Kunz sul sistema logistico nord europeo non incombe solo il peso della congestione e della carenza di terminal o la presenza di colli di bottiglia sulle linee ferroviarie, ma anche la siccità e il cambiamento climatico



Il presidente dell'Autorità portuale di Genova, Paolo Emilio Signorini, durante l'intervento a Lugano

che stanno limitando la capacità di trasporto dei principali fiumi attraverso i quali transita una quota consistente di traffico per e da i porti nord europei. A tutto ciò si aggiunge, per le navi che giungono dal canale di Suez, un transit time superiore di cinque giorni rispetto ai porti del Mediterraneo. Nell'elogiare la capacità dell'Italia di rispettare i suoi impegni in tema di infrastrutture ferroviarie e di terminal intermodali, il portavoce di Hupac ha individuato in cinque milioni il “bottino” potenziale di container che l'Italia potrebbe essere in grado oggi di conquistare. In questa stessa direzione di valorizzazione logistica dell'area nord del nostro paese, si è collocato l'annuncio dato, durante il Forum di Lugano, dal vicepresidente di Kuehne+Nagel, Gianfranco Sgro, della creazione a gennaio a Mantova di un terminal Adidas, che prevede 24.700 posti di lavoro, per un investimento di 300 milioni di euro.

Il Forum di Lugano, che da anni insiste sul legame che deve esserci tra, in particolare, i porti liguri e la Svizzera, così come con la Germania meridionale, in questa quinta edizione, come dimostrano le parole dette da Kunz, ha vissuto una svolta. Una svolta basata su dati concreti, su progetti reali, che hanno scadenze precise, in primo luogo grazie al Piano nazionale di ripresa e resilienza. Lo ha sottolineato con decisione l'intervento del presidente dell'Autorità portuale dei porti liguri Paolo Emilio Signorini: “Abbiamo un traguardo temporale: il 2026. La data di scadenza dei lavori del Pnrr. Per quella data saranno infatti conclusi i lavori e saranno operative opere strategiche destinate a cambiare il volto del sistema logistico italiano. Opere per un valore di tre miliardi di euro che non riguardano solo il porto di Genova ma anche tutte le infrastrutture di collegamento e instradamento delle merci.

IL RUOLO DELL'AUTOTRASPORTO

“Se in Svizzera il trasporto merci su carri ferroviari cresce, ciò accade grazie all’intermodalità e quindi all’apporto decisivo dell’autotrasporto che, anche in periodi di emergenza, ha realizzato e realizza quelle condizioni di pari dignità fra le diverse componenti del trasporto merci e di complementarietà che sono all’origine del successo del modello svizzero”, ha detto Reto Jaussi, direttore dell’Associazione svizzera dei trasporti stradali, che è stata anch’essa promotrice del Forum di Lugano. Le condizioni “di pari dignità e complementarietà” che l’autotrasporto svolge in parallelo con la ferrovia, nella realizzazione di un “equilibrio” svizzero, rappresentano un unicum nel panorama europeo. Jaussi ha aggiunto: “La decisione, presa ormai da decenni, di chiudere tutti i raccordi ferroviari industriali con aziende private ha reso obbligatoria questa complementarietà, al punto che le ferrovie cargo, che certo non possono raggiungere né i singoli negozi, né i supermercati o i centri produttivi, crescono in funzione dell’efficienza operativa dell’autotrasporto”.



Nave portacontainer a Rotterdam. “I porti italiani avranno la possibilità con le nuove infrastrutture di ‘catturare’ cinque milioni di teu oggi appannaggio degli scali del nord Europa”, ha detto a Lugano Beni Kunz di Hupac

Realizzazioni infrastrutturali, che anni fa avevamo qui a Lugano annunciato, sulle quali da mesi si sta concentrando anche l’interesse degli operatori svizzeri. Entro il 2026 sarà completata l’opera più importante in programma in Italia, ovvero la nuova diga del porto di Genova, che nei fatti raddoppierà gli spazi, la capacità e l’efficienza del porto. Saranno, inoltre, ultimate anche opere ferroviarie di interesse vitale, come il raddoppio del raccordo ferroviario con il principale terminal container dello scalo, quello di Genova-Prà, e sarà rinnovato il parco ferroviario del bacino di Sampierdarena. Inoltre, saranno completati il Terzo Valico, l’espansione a mare dei cantieri navali, l’espansione dell’aeroporto, la digitalizzazione dei

varchi. Proprio la disponibilità di un timing quasi certificato fornisce un quadro di certezze anche agli investitori privati che in effetti stanno già attuando piani di sviluppo e di investimento che renderanno concreta l’alternativa sud alla pluridecennale egemonia dei porti del nord Europa”. Signorini ha aggiunto, guardando in particolare alla Svizzera: “Una porta d’ingresso da sud che garantisca standard di operatività elevati consente di avere maggiori volumi sul territorio, maggiori attività logistiche e maggiori servizi, tutti settori in cui la Confederazione Elvetica ha una posizione di forza. È stato uno sforzo importante per la nostra amministrazione portuale realizzare 60 gare di cui 34 appalti integrati per un totale

di 2,5 miliardi in tre anni. Un’amministrazione in grado di svolgere un lavoro di questo tipo nel complicato contesto degli appalti ci permette di guardare con fiducia al futuro immaginando che negli anni a venire saremo in grado di affrontare nuove sfide”.

Sul versante svizzero, Lombardi, dopo aver sottolineato “l’effetto trainante dell’iniziativa ‘Un mare di Svizzera’, che si ripete da cinque anni e che sta dimostrando come Lugano si riveli sede ideale per un dibattito allargato e continuo sulle tematiche logistiche, proponendosi l’obiettivo di generare nuove opportunità sia per il Ticino sia per tutti i territori che si allineano lungo l’asse dei traffici nord sud”, si è soffermato sul rapporto Italia-Svizzera, riconoscendo anche lui che, rispetto al passato, la situazione è cambiata. Lombardi, come altri intervenuti al Forum, ha messo in luce il ruolo determinante che stanno svolgendo nel nostro paese, a livello logistico, i fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza destinati alle infrastrutture: “Adesso è la Svizzera che viaggia con il freno a mano tirato rispetto all’Italia. Infatti, in Svizzera, la strategia ‘Ferrovia 2050’ del Consiglio federale non prevede il completamento di AlpTransit a sud di Lugano e i raccordi necessari con l’Italia, che, invece, da parte sua, già sta destinando, e con la previsione di tempi brevi rispetto alle realizzazioni, parecchi miliardi alle infrastrutture”.

Un nuovo programma delle Ferrovie svizzere

L'obiettivo è avere "più ferrovia con più merci" e una logistica sostenibile.

Le Ferrovie federali svizzere-Ffs hanno elaborato il programma "Swiss Cargo Logistics" con l'intento di "rivitalizzare" la movimentazione delle merci su rotaia, con l'obiettivo di fornire al paese "una logistica efficiente, automatizzata e sostenibile". Le Ffs hanno stimato che attraverso il nuovo programma sarà possibile aumentare il traffico merci del 60%, passando dagli attuali 3,8 miliardi di tonnellate-km nette a 6,1 miliardi entro il 2050. Ciò ridurrebbe la prevista crescita del traffico merci su strada, entro metà secolo, dal 22% al 14%, eliminando un milione di viaggi di camion l'anno e risparmiando 470 GWh di energia e 26 mila tonnellate di CO2. Il nuovo programma si basa sulla constatazione che il trasporto di rinfuse è in costante declino, mentre i movimenti di spedizioni più leggere e più piccole sono in aumento. Ciò significa che i clienti del trasporto merci chiedono maggiore flessibilità, velocità e digitalizzazione agli operatori ferroviari, mentre allo stesso tempo cercano trasporti più rispettosi dell'ambiente e neutri in termini di emissioni di carbonio. Quindi, per soddisfare queste nuove esigenze del mercato, le Ferrovie svizzere affermano che sono necessarie nuove soluzioni per il trasporto merci su rotaia. In primo luogo, è necessario utilizzare al meglio l'infrastruttura esistente e futura per fornire servizi di trasporto rapidi e affidabili, aumentando il numero di linee merci - comprese le linee espresse - e riducendo i tempi di transito man mano che i progetti di ammodernamento delle linee saranno completati tra il 2025 e il 2035. Per semplificare l'accesso alla ferrovia



Treno merci delle Ffs. L'impresa ferroviaria ha in programma di investire 500 milioni di franchi per modernizzare il materiale rotabile

e ridurre i tempi di transito, saranno costruiti cinque nuovi terminal intermodali sulla rotta chiave est-ovest tra San Gallo e Ginevra. Tra i cinque e gli otto hub urbani collegati alla ferrovia in posizioni strategiche serviranno i mercati delle costruzioni e dei rifiuti e ridurranno la congestione nelle città. Le Ffs puntano a mettere in servizio il loro primo terminale ad alta capacità sulla rotta est-ovest entro il 2030 e affermano che i terminali intermodali e i depositi merci esistenti continueranno a essere serviti. Per quanto riguarda il trasporto merci a carri completi, le Ffs affermano che i costi di tale attività non possono più essere sostenuti, ma a seconda del sostegno del governo potrebbero essere sviluppati per formare una rete su larga scala.

Il nuovo programma prevede anche il rinnovo della flotta di materiale rotabile attraverso investimenti in attrezzature più efficienti, nonché l'automazione, compresi i test automatici dei freni e gli attacchi automatici. Per automatizzare la flotta di materiale rotabile merci entro il 2040, è previsto un

investimento di 500 milioni di franchi. Le risorse finanziarie necessarie per realizzare "Swiss Cargo Logistics" saranno messe a disposizione sia dalla stessa società ferroviaria sia attraverso fonti federali. Per costruire i nuovi terminal e gli hub cittadini la stima di spesa è di un miliardo di franchi. Le Ffs sottolineano, in particolare, che offriranno a terzi un accesso non discriminatorio ai propri terminali e alle proprie infrastrutture. È inoltre desiderosa di entrare in partnership con altre aziende del settore logistico, compresi gli operatori dei terminali. "Con Swiss Cargo Logistics ottimizziamo l'esercizio del sistema ferroviario per la logistica in Svizzera, perché vogliamo più ferrovia per più merci", ha affermato la presidente delle società ferroviaria Monika Ribar. "Vogliamo utilizzare l'infrastruttura ferroviaria, 'combinare' ferrovia e strada e completare l'offerta di prodotti per il trasporto merci esistenti. Entro il 2050, la ferrovia sarà in grado di trasportare il 60% in più di merci, il che allevierà notevolmente la pressione sulle strade", ha aggiunto il Ceo della società Vincent Ducrot. ■

Firmato un contratto tra Ceva e Poltrona Frau

Ceva Logistics ha firmato un contratto di tre anni per fornire servizi di contract logistics a Poltrona Frau, leader nel settore del design di alta gamma. In base al nuovo contratto, Ceva sarà responsabile delle attività di housing e handling di Poltrona Frau, occupandosi di entrambe le business units: Residenziale (prodotti di arredo) e Interiors In Motion (componentistica per autovetture di pregio, come plance, sedili, ecc.). In particolare, Ceva gestirà tutte le fasi del processo logistico, partendo dal ricevimento e lo stoccaggio della merce (materie prime, semilavorati e prodotti finiti), alla preparazione dei kit di



produzione, dall'alimentazione delle linee di produzione fino all'outbound di semilavorati e prodotti finiti. Inoltre, gestirà circa 20 mila articoli all'interno del magazzino di Poltrona Frau situato a Tolentino, Macerata, un'area di circa 27 mila metri quadrati. In particolare, Ceva ha studiato una soluzione per accompagnare il cliente in un percorso a lungo termine che possa sostenerlo in un periodo di grande crescita. Le due imprese hanno collaborato per analizzare e approfondire insieme le migliori strategie per rendere più efficiente il processo logistico, allo scopo di raggiungere la flessibilità necessaria per una realtà in continua evoluzione e crescita come Poltrona Frau. "Siamo estremamente felici e orgogliosi di questo nuovo contratto, innanzitutto perché essere scelti da un partner rinomato come Poltrona Frau è un'importante dimostrazione del lavoro svolto dal nostro team nel corso degli anni e dell'at-

tenzione da noi riposta in ogni singola attività per garantire un'esecuzione impeccabile e per offrire soluzioni logistiche flessibili. Inoltre, la nuova partnership è il risultato di un lavoro tailor-made, che abbiamo sviluppato pensando alle esigenze del cliente, con un approccio al mercato intraprendente e di iniziativa. Questo è stato il fattore determinante che ci ha permesso di ottenere questo importante business, che siamo certi sia solo l'inizio di un più lungo percorso", ha dichiarato Paolo Guidi, business development head Italy di Ceva Logistics.

PROLOGIS HA APERTO UN UFFICIO A ROMA

Prologis, leader mondiale nel settore immobiliare logistico, ha inaugurato il nuovo ufficio di Roma all'interno del Prologis Park La Rustica. Questa apertura si inserisce nella volontà dell'azienda di porre l'attenzione sul mercato romano, per essere più vicina ai conduttori e agli immobili. L'ufficio sarà gestito da Fabio Cotroneo, responsabile real estate customer experience per i mercati romano e bolognese. Prologis ha recentemente esteso la sua offerta di immobili in Italia grazie all'acquisizione del portafoglio di CrossBay di 32 nuove unità, principalmente situate tra Roma e Milano. Il nuovo ufficio permetterà quindi a Prologis di presidiare da vicino il territorio, offrendo ai conduttori un servizio ancora migliore. La nuova sede di Roma si affianca a quelle di Bologna e Milano. "L'apertura dell'ufficio di Roma è un successo per Prologis in Italia e un traguardo importante per il nostro team, perfettamente in linea con la nostra strategia in questo mercato strategico per la logistica urbana. Ci permette di fornire ai clienti un'offerta e dei servizi sempre più ampi e dettagliati, con competenza e rapidità, data anche la vicinanza con gli immobili sul territorio di cui siamo proprietari", ha commentato Sandro Innocenti, senior vice president e country manager di Prologis Italia.



L'impegno di Lufthansa Cargo per la decarbonizzazione

Lo spedizioniere giapponese Kintetsu World Express ridurrà, in un anno, la sua impronta totale di CO2 di circa il 5% nel trasporto aereo attraverso Lufthansa Cargo. Infatti, la società si è impegnata a utilizzare il Sustainable Aviation Fuel-SAF da



ottobre 2022 a settembre 2023. Inoltre, lo spedizioniere ha deciso di compensare le cosiddette emissioni well-to-tank generate durante la produzione e la fornitura di SAF con l'aiuto di progetti di protezione del clima certificati. Nobutoshi Torii, presidente e amministratore delegato di Kintetsu World Express, ha dichiarato: "Il cambiamento climatico sta diventando sempre più evidente e devastante in tutto il mondo. In qualità di spedizioniere asset-light, ridurre le nostre emissioni di gas serra Scope 3 è fondamentale per vincere la battaglia contro il riscaldamento globale. SAF è una stella nascente. Recentemente, nella nostra risposta iniziale alle raccomandazioni della Task Force on Climate-related Financial Disclosures, abbiamo dichiarato la nostra intenzione di partecipare attivamente ai programmi SAF delle nostre compagnie aeree partner. Sono lieto di lavorare con Lufthansa Cargo, con cui abbiamo una collaborazione di lunga data, per il futuro sostenibile dell'industria del trasporto cargo aereo". Dorothea von Boxberg, Lufthansa Cargo chief executive, ha sottolineato: "Siamo molto orgogliosi di essere stati in grado di convincere Kintetsu World Express, uno dei nostri clienti più importanti, a trasportare le merci con noi su una base CO2-neutral. Già oggi, SAF offre l'opportunità di risparmiare circa l'80% delle emissioni nel trasporto aereo. Ecco perché

ogni nostro cliente che sfrutta questa opportunità contribuisce in modo decisivo a far progredire la decarbonizzazione della logistica. Grazie all'impegno di Kintetsu World Express e degli altri nostri clienti che hanno scelto SAF, siamo già stati in grado di sostituire, nel 2022, circa il due per cento del nostro fabbisogno annuale di combustibili fossili con SAF".

Il porto di Trieste apre una sede a Bruxelles

Il porto di Trieste esce dai confini italiani per promuovere attività che diano sempre più risalto alla sua naturale vocazione internazionale. In linea con questo obiettivo, sta ampliando le proprie rappresentanze all'estero: dopo un anno dall'inaugurazione di un ufficio a Budapest, ne ha aperto uno anche



Scorcio del porto di Trieste

a Bruxelles. La nuova sede, avviata in collaborazione con Alpe Adria all'inizio del 2022, è pienamente operativa da qualche settimana. Grazie ai nuovi uffici nella capitale belga, l'Autorità portuale potrà avere un'interlocuzione più diretta con i rappresentanti delle istituzioni europee, creando nuove opportunità di dialogo con gli stakeholder e le realtà internazionali presenti a Bruxelles. La sede rappresenterà un presidio importante nel cuore delle relazioni istituzionali di scala continentale, in grado di assicurare non solo al porto, ma agli operatori e a tutto il sistema logistico collegato, maggiore visibilità e occasione di promozione più puntuale in una città baricentrica in Europa e nel mondo. Il presidente dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino ha in particolare sottolineato: "L'apertura dell'ufficio non svolge solo un ruolo chiave per avvicinare il porto alle istituzioni internaziona-

li, ma rappresenta anche un'opportunità per promuovere il modello Trieste e il nostro know-how all'estero e così far compiere al nostro porto quel salto di qualità naturale per competere sui mercati globali".

Nuovo sviluppo logistico di Scannel Properties

Scannell Properties, società privata di investimento e sviluppo immobiliare focalizzata sulla gestione di progetti industriali e logistici su larga scala, ha annunciato la costruzione di un complesso logistico speculativo di 54.868 mq a San Pietro Mosezzo, Novara. La società per questo progetto è partner di Techbau, azienda italiana leader nel settore engineering&construction, che ha fornito il supporto per lo sviluppo del terreno e per l'urbanizzazione e sarà responsabile di tutti i servizi di costruzione. Situato in una



posizione strategica, a 52 chilometri da Milano, a due chilometri dall'autostrada A4/E64 Torino-Milano-Trieste, a 40 minuti dall'aeroporto di Milano Malpensa e a meno di due ore dal porto di Genova, il sito è un polo logistico di primaria importanza. Il nuovo sviluppo comprenderà due edifici, uno di 30.564 mq e l'altro di 20.304, ognuno dei quali progettato per soddisfare le esigenze di operatori logistici di grandi dimensioni e ad alto flusso; saranno completamente flessibili, con la possibilità di creare spazi di magazzino più o meno ampi a seconda delle esigenze. Inoltre, saranno dotati di uffici e aree ricreative separate. Entrambi gli edifici sono stati progettati secondo gli standard di certificazione Leed Gold e includeranno un sistema di copertura fotovoltaico, punti di ricarica per veicoli elettrici e pompe di calore elettriche. La costruzione sarà completata all'inizio del 2023. Francesco

Nappo, expansion director della società ha commentato: "Questo progetto speculativo a San Pietro Mosezzo è completamente allineato alla nostra strategia globale di investire in sviluppi situati su rotte logistiche chiave con forti bacini di consumatori e manodopera. Come tutti i nostri progetti, San Pietro sarà sviluppato secondo i più alti standard edilizi, con una certificazione di sostenibilità leader del settore. Questo sviluppo beneficia di tutti gli ingredienti che i moderni tenant stanno cercando ed è uno dei pochi di queste dimensioni e specifiche così vicino a Milano".

TX LOGISTIK NEL PORTO DI JADE-WESER

TX Logistik del Gruppo Mercitalia, da metà gennaio 2023, collegherà il porto per container di Jade-Weser, nel nord della Germania, con Norimberga, in Baviera. Il porto di Jade-Weser si trova a Wilhelmshaven, presso la Baia di Giada, sulla costa del Mare del Nord ed è gestito dagli Stati della Bassa Sassonia e di Brema. Il collegamento, da un lato, permetterà ai clienti della ferrovia di avere a disposizione maggiori capacità per il trasporto container e, dall'altro, consentirà a TX Logistik di beneficiare della prevista importante crescita del porto container, che, recentemente, ha visto entrare in partecipazione la grande compagnia marittima tedesca Hapag-Lloyd. In un prossimo futuro la società ferroviaria del Gruppo Mercitalia prevede di collegare Jade-Weser con altri terminali tedeschi.



Si consolida la presenza di P3 nell'area di Milano

P3 Logistic Parks, investitore specializzato nello sviluppo, nell'acquisizione e nella gestione a lungo termine di immobili logistici in Europa, ha annunciato di voler realizzare un magazzino logistico a Calvenzano, Bergamo, che rafforza la sua presenza nell'area Milano Est, dove è già presente con il Parco Logistico di P3 Brignano sin dal 2016. Il progetto prevede la costruzione di un immobile di 24.300 mq frazionabili, con spazi dedicati ad uso uffi-



ci, altezza sotto trave di 12 metri e 24 baie di carico. La location è parte di un contesto consolidato, in cui sono già insediate importanti aziende logistiche, e si trova in una posizione strategica, a soli 6 minuti dai caselli della BreBeMi di Caravaggio e Treviglio e a 12 minuti dall'innesto con la A58 tangenziale est esterna di Milano che collega la A4 e la A1 permettendo di raggiungere l'intera area metropolitana di Milano in 30 minuti. Da sempre P3 realizza strutture logistiche di livello prime, costruendo immobili in grado di ridurre l'impatto ambientale e conformi ai più elevati standard internazionali. Tutti i nuovi edifici, infatti, sono realizzati con certificazione Breeam Excellent, uno degli standard edilizi più avanzati e diffusi al mondo per la valutazione d'impatto ambientale degli edifici. Anche nell'intervento di Calvenzano sono previsti un impianto fotovoltaico in copertura, postazioni per la ricarica di veicoli elettrici, luci a Led. L'immobile è progettato all'insegna della flessibilità e di un design modulare in grado di venire incontro alle esigenze di uno o più clienti. P3 ha acquisito l'intera area di sviluppo da Officine Mak, società che dal 2003 si dedica in esclusiva ad attività immobiliari con finalità residenziali, commerciali e logistiche con particolare riferimento alla riqualificazione

di aree dismesse. Andrea Amoretti, managing director di P3 Italia, ha commentato: "Questa location rappresenta un'opportunità imperdibile per il mercato, dato che consente di raggiungere in pochissimo tempo le tre più importanti città industriali del nord Italia, Brescia, Bergamo, Milano. Lo consideriamo uno spazio ideale per i nostri clienti dei settori eCommerce, retail, farmaceutico e 3PL, che desiderano sviluppare le attività inserendosi in un hub industriale consolidato e di primaria importanza".

Eviosys: la priorità degli imballaggi in metallo

Eviosys, grande impresa europea degli imballaggi in metallo, ha svolto una ricerca sui consumatori in Gran Bretagna, Francia, Germania e Spagna per scoprire le loro priorità in questo periodo di incertezza economica. Il sondaggio ha messo in luce che il 72% dei consumatori non scenderà a compromessi sulla sostenibilità ambientale nonostante le crescenti preoccupazioni sull'inflazione. I dati, inoltre, hanno mostrato che, nonostante l'aumento del costo della vita, la maggior parte degli abitanti dell'Europa occidentale (61%) accetterebbe di pagare di più per prodotti confezionati in modo sostenibile. Gli imballaggi in metallo completamente riciclabili non necessitano di refrigerazione e possono essere conservati più



a lungo. Questo può rappresentare un valido aiuto per i consumatori, sia a livello economico che ambientale. C'è da aggiungere che il 73% degli intervistati non pensa che le aziende stiano facendo abbastanza per contrastare

l'inquinamento da plastica. Il 70% degli europei ha affermato di preoccuparsi del tipo di imballaggio che trova nell'acquisto dei prodotti e, con l'aumento dell'educazione alla vita sostenibile e al riciclaggio, la domanda di opzioni di packaging circolare aumenterà rapidamente. La maggior parte delle persone (68%) sa che gli imballaggi in metallo sono infinitamente riciclabili e, con questa consapevolezza, più di quattro persone su cinque (85%) sarebbero più propense ad acquistare un prodotto conservato in questo materiale. Olivier Aubry, chief commercial officer della società, ha dichiarato: "Questo sondaggio conferma che stiamo facendo le scelte giuste investendo nella sostenibilità, trasformando la nostra azienda per dare l'esempio, con la dedizione di tutti i dipendenti ma anche in collaborazione con i nostri clienti e fornitori. I consumatori mantengono le loro posizioni sull'impatto dell'inquinamento da plastica, sui cambiamenti climatici e sull'ambiente e, in questo contesto, il cibo in scatola può fornire contemporaneamente una risposta a molti problemi urgenti".

KFI "dà voce" al magazzino di CDU

Il Consorzio Distribuzione Utensili-CDU ha scelto KFI, leader nello sviluppo di soluzioni e tecnologie per l'industria 4.0, come partner per gestire l'evoluzione del magazzino, al fine di ottimizzare i processi logistici e in particolare le procedure di picking. Il Consorzio, con un fatturato complessivo di oltre 175 milioni di euro e con 36 punti vendita sul territorio italiano, è formato da venticinque tra le migliori aziende nazionali del settore e garantisce ai propri membri vantaggi legati ai volumi d'acquisto e a un vasto patrimonio di competenze, di informazioni e di analisi sui mercati di riferimento. Ottimizzare la gestione del magazzino era la necessità chiave di CDU, dovuta alla sua espansione e al fatto di avere realizzato un magazzino centralizzato per la gestione sia dei marchi esterni sia di brand proprietari. Un'evoluzione che ha portato il Consorzio a gestire un numero più che triplicato di referenze - da circa 1.200 a oltre 4.000 - con un notevole aumento delle difficoltà a livello logistico. Difficoltà che hanno sottolineato la necessità di dover ottimizzare il processo di prelievo e, al contempo, ridurre sensibilmente i tempi e la percentuale di errore. Prima di affidarsi a KFI, CDU

gestiva l'intero processo attraverso supporti cartacei e basandosi sulla memoria degli operatori, con conseguenti errori di quantità e sostituzione che rallentavano le operazioni con un impatto diretto sull'aumento dei costi. Da trent'anni all'avanguardia nelle soluzioni integrate per la tracciabilità e la gestione di tutte le fasi della supply chain, KFI è la prima azienda ad aver introdotto in Italia



i sistemi di voice picking per la gestione del magazzino. Nel magazzino del Consorzio è intervenuta introducendo la soluzione Vocalize, un sistema all'avanguardia di guida vocale, utilizzato, in questo caso, per agevolare le attività di picking. "Abbiamo optato per la voce perché, dovendo spesso gestire oggetti di dimensioni medie, volevamo che l'operatore avesse le mani libere. La scelta è ricaduta su Vocalize, una soluzione che permette di ottenere molto di più: un ciclo di prelievo uniforme e ottimizzato, accompagnato da una riduzione degli errori di oltre il 60%. Inoltre, è un'applicazione nativa Android, un sistema aperto su cui possono intervenire altri business partner per permetterci di ottenere una crescente integrazione con gli altri sistemi aziendali. KFI, inoltre, non ha introdotto solo tecnologia nel nostro magazzino, ma anche una mentalità innovativa che ha portato valore aggiunto nell'organizzazione del lavoro e per la nostra crescita", ha commentato Aldo Basile, general manager del Consorzio.

"Siamo lieti di avere offerto a CDU il valore aggiunto delle nostre soluzioni per migliorare i processi logistici a partire dalle operazioni di picking, apportando innovazioni semplici ma di significativo miglioramento. Abbiamo sviluppato la nostra soluzione di punta, Vocalize, adattandola al loro contesto in maniera personalizzata", ha detto Antonino Lanza, strategy and corporate development di KFI. ■

Il Codice della crisi

di Franco De Renzo*

Se per caso fosse sfuggito, ricordo che dal 2019 (dl n. 134/2019), il legislatore ha modificato l'articolo 2086 del codice civile, inserendovi il comma 2, e prevedendo ulteriori specifici obblighi per gli imprenditori: "L'imprenditore, che operi in forma societaria o collettiva, ha il dovere di istituire un assetto organizzativo amministrativo e contabile adeguato alla natura e alle dimensioni dell'impresa, anche in funzione della rilevazione tempestiva della crisi dell'impresa e della perdita della continuità aziendale, nonché di attivarsi, senza indugio, per l'adozione e l'attuazione di uno degli strumenti previsti dall'ordinamento per il superamento della crisi e il recupero della continuità aziendale". Il dl n. 83/2022 ha stabilito l'entrata in vigore del "Codice della crisi" dal 15 luglio 2022. L'articolo 3 di questo codice, "Adeguatezza delle misure e degli assetti in funzione della rilevazione tempestiva della crisi d'impresa", precisa che:

- l'imprenditore individuale deve adottare misure idonee a rilevare tempestivamente lo stato di crisi e assumere senza indugio le iniziative necessarie a farvi fronte;
- l'imprenditore collettivo deve istituire un assetto organizzativo, amministrativo e contabile adeguato ai sensi dell'articolo 2086 del Codice civile, ai fini della tempestiva rilevazione dello stato di crisi e dell'assunzione di idonee iniziative.

Il tutto per consentire di:

- rilevare eventuali squilibri di carattere patrimoniale o economico-finanziario, rapportati alle specifiche caratteristiche dell'impresa e dell'attività imprenditoriale svolta dal debitore;
- verificare la sostenibilità dei debiti e le prospettive di continuità aziendale almeno per i dodici mesi successivi e rilevare particolari segnali di seguito meglio precisati;
- ricavare le informazioni necessarie a utilizzare la lista di controllo particolareggiata e a effettuare il test pratico per la verifica della ragionevole perseguibilità del risanamento, come previsto all'articolo 13, comma 2, del Codice della crisi.



L'imprenditore deve adottare misure idonee a rilevare tempestivamente tutti i segnali che potrebbero indicare uno stato di crisi dell'impresa

I segnali per la previsione tempestiva dell'emersione della crisi di impresa possono essere così individuati: l'esistenza di debiti per retribuzioni scadute da almeno trenta giorni pari a oltre la metà dell'ammontare complessivo mensile delle retribuzioni; l'esistenza di debiti verso fornitori scaduti da almeno novanta giorni di ammontare superiore a quello dei debiti non scaduti; l'esistenza di esposizioni nei confronti delle banche e degli altri intermediari finanziari che siano scadute da più di sessanta giorni o che abbiano superato da almeno sessanta giorni il limite degli affidamenti ottenuti, in qualunque forma, purché rappresentino complessivamente, almeno il cinque per cento del totale delle esposizioni; l'esistenza di una o più delle esposizioni debitorie previste dall'articolo 25-novies, comma 1, e, specificatamente, nei confronti dei così detti

Un altro segnale di inizio crisi di un'azienda sono i debiti con Inps, Inail e agenzia delle entrate



creditori pubblici qualificati come di seguito individuabili, in relazione a determinate tempistiche e soglie di valore:

- Inps: dall'1/1/2022, ritardo di oltre 90 giorni nel versamento di contributi previdenziali di importo superiore: al 30% dei contributi dovuti nell'anno precedente e a euro 15.000,00 per le imprese con lavoratori subordinati e parasubordinati; a euro 5.000,00 per le imprese senza lavoratori subordinati e parasubordinati;
- Inail: dal 15/7/2022: esistenza di debito per premi assicurativi, scaduto da oltre 90 giorni e non versato superiore a euro 5.000,00;
- agenzia delle entrate: esistenza di debito Iva scaduto e non versato, risultante dalla Comunicazione Lipe (Liquidazioni periodiche Iva), superiore a euro 5.000,00 e, comunque, non inferiore al 10% del volume d'affari di quanto indicato nella dichiarazione Iva dell'anno precedente.

La segnalazione è inviata: se il debito Iva risulta superiore a euro 20.000,00; contestualmente alla comunicazione di irregolarità (articolo 54 bis Dpr 633/1972) e, comunque, non oltre 150 giorni dal termine di presentazione della Lipe; con applicabilità dalla Lipe del 2° trimestre 2022; agenzia delle entrate-riscossione: dal 1/7/2022, esistenza di crediti affidati per la riscossione, auto dichiarati o definitivamente accertati, scaduti da oltre 90 giorni superiori a euro 100.000,00 per imprese individuali; euro 200.000,00 per società di persone; euro 500.000,00 per altre società. I solleciti non possono essere ignorati e l'organo di controllo dovrà obbligatoriamente segnalare per iscritto all'organo amministrativo, la sussistenza dei presupposti per la presentazione dell'istanza di Composizione negoziata della crisi (già "fallimento" nella legge fallimentare del 1942). L'Ufficio del Massimario della corte suprema di Cassazione, relazione n. 87 del 15/9/2022, ha specificato che: "la risposta a tale sollecitazione, da parte dell'organo gestorio, deve essere fornita entro un termine fissato dagli stessi sindaci nella propria segnalazione, termine che, comunque, non può eccedere i trenta giorni. Tale termine non richiede (...) la compiuta risoluzione dei problemi finanziari, economici o patrimoniali eventualmente oggetto di 'allarme', ma l'individuazione di possibili soluzioni e la pronta attivazione delle iniziative all'uopo previste". ■

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



**NOTIZIE, INTERVISTE,
APPROFONDIMENTI E INCHIESTE**

Le trovate qui

www.euromerci.it

*Indispensabile per tutti
gli operatori della supply chain*

Controlli sulle merci pericolose

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

Lo scorso 24 ottobre è stata pubblicata sulla gazzetta ufficiale dell'Unione europea la direttiva 2022/1999 del parlamento europeo e del consiglio, relativa alle procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose. L'obiettivo dichiarato della nuova direttiva è "la previsione di un elevato livello di sicurezza per quanto concerne il trasporto di merci pericolose, [che] non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata o degli effetti dell'azione in que-

stione, può essere conseguito meglio a livello di Unione". La direttiva si applica ai controlli che gli Stati membri esercitano sui trasporti su strada di merci pericolose effettuati per mezzo di veicoli che circolano nel loro territorio o che vi entrano in provenienza da un paese terzo. Non si applica invece ai trasporti di merci pericolose effettuati da veicoli che appartengono alle forze armate o che si trovano sotto la responsabilità di queste ultime.

Per effettuare i controlli dei trasporti su strada di merci pericolose, le autorità degli Stati membri dovranno utilizzare la lista di controllo di cui all'allegato I alla direttiva. L'allegato suddivide le verifiche da svolgere nelle seguenti categorie: (i) generalità di conducente/impresa/mezzo, (ii) documenti di bordo presenti, (iii) dettagli operazione di trasporto, (iv) presenza equipaggiamento di bordo. Un esemplare di tale lista o un documento che attesta l'esecuzione del controllo, compilato dall'autorità che ha eseguito il controllo, deve essere consegnato al conducente del veicolo. Si dispone inoltre che i controlli non devono superare una "durata ragionevole". I veicoli in questione possono anche essere immobilizzati - sul posto o in luogo appositamente



L'Unione europea ha varato una direttiva che modifica le procedure sui controlli dei trasporti su strada delle merci pericolose

scelto a tale scopo dalle autorità competenti per il controllo e obbligati a mettersi in regola prima di proseguire il viaggio. Si possono eseguire controlli anche nei locali delle imprese, a scopo preventivo o quando siano state constatate su strada infrazioni che compromettano la sicurezza del trasporto di merci pericolose. L'allegato II della direttiva, infine, classifica le infrazioni in tre categorie di rischio, dalla categoria I, la più grave, alla categoria III. Le infrazioni gravi o ripetute che compromettono la sicurezza del trasporto di merci pericolose, commesse da un veicolo o da un'impresa non residente, sono segnalate alle autorità competenti dello Stato membro in cui il veicolo è stato immatricolato o in cui è stabilita l'impresa. La direttiva è entrata in vigore il 13 novembre 2022, e da tale data gli Stati europei sono tenuti a emanare provvedimenti di attuazione della nuova normativa. ■

* 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

Inadempimento contrattuale

di **Alessandro Paci**

Studio RP Legal & Tax

Tra le clausole contrattuali oggetto di particolari attenzioni da parte degli operatori vi sono senz'altro quelle che limitano o escludono la responsabilità delle parti in caso di inadempimento contrattuale. Nella prassi internazionale si rinvengono varie formulazioni, ad esempio è piuttosto comune prevedere contrattualmente un ammontare massimo del risarcimento del danno in caso di inadempimento (liability cap), oppure l'esclusione della risarcibilità di particolari tipologie di danni (loss of profit, consequential damages, etc.). E' tuttavia imperativo che il testo della clausola venga attentamente valutato sulla base della legge applicabile al contratto, onde evitare il rischio che essa, benché impeccabile dal punto di vista redazionale, risulti inefficace in tutto o in parte. Recentemente, le Corti inglesi si sono pronunciate sull'applicabilità del liability cap in una vicenda in cui la parte inadempiente aveva intenzionalmente deciso di non dare esecuzione al contratto.

abbia l'obiettivo di ridurre gli obblighi contrattuali a una mera dichiarazione di intenti. Nella vicenda in questione, la Corte ha accolto la tesi della società di ingegneria ritenendo applicabile la clausola, in quanto la formulazione era sufficientemente ampia e ragionevole, e l'esistenza di un liability cap



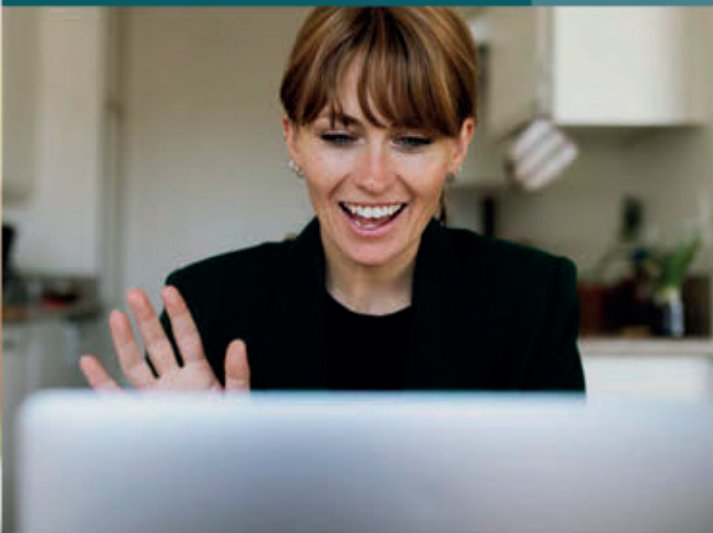
In un contratto la clausola sulle conseguenze del mancato adempimento degli impegni presi va attentamente valutata alla luce della legge che disciplina quel tipo di contratto

Il caso Mott MacDonald Ltd/Trant Engineering Ltd. La controversia ha origine da un contratto per la fornitura di servizi di ingegneria per la realizzazione di una centrale elettrica nelle Isole Falkland. La società di consulenza aveva agito in giudizio contro il committente dei lavori per chiedere la condanna al pagamento dei propri compensi. Il committente aveva contestato la domanda; in aggiunta, aveva richiesto la condanna della società di ingegneria al risarcimento di 5 milioni di sterline per essersi resa deliberatamente inadempiente al contratto. In risposta, la società di ingegneria aveva rilevato che la propria responsabilità non potesse in ogni caso eccedere 500 mila sterline, tetto massimo indicato nella clausola di limitazione di responsabilità. La Corte inglese ha rilevato che le clausole di limitazione o esclusione di responsabilità devono essere interpretate facendo riferimento ai normali principi di interpretazione del contratto, senza che debba operare una presunzione di inapplicabilità della clausola in caso di violazioni deliberate e intenzionali. Tale conclusione è tuttavia subordinata alla condizione per cui l'esclusione o limitazione di responsabilità non

di 500 mila sterline costituiva un chiaro indicatore del fatto che gli obblighi contrattuali fossero da ritenersi seri. Questa decisione mira a risolvere un contrasto nella giurisprudenza inglese sull'interpretazione delle clausole di esclusione o limitazione della responsabilità in caso di violazioni intenzionali del contratto. Si tratta di una decisione importante per i contractor, in quanto offre maggiori certezze sull'efficacia e validità delle clausole di limitation o exclusion of liability. Rimane comunque vero che le clausole di esclusione vengono interpretate dalle corti in modo più rigoroso rispetto a quelle che prevedono limitazioni di responsabilità, ciò implica una particolare attenzione in fase redazionale. E' tuttavia necessaria una precisazione, ove uno stesso testo contrattuale fosse disciplinato dalla legge italiana, allora le valutazioni sui rischi derivanti dal contratto dovrebbero essere senz'altro diverse: il codice civile italiano contiene una norma inderogabile secondo cui le clausole di esclusione o limitazione di responsabilità sono inefficaci quando l'inadempimento è caratterizzato da dolo o colpa grave. ■



ONHC
ODONTONETWORK



Oltre un milione di sorrisi garantiti



A chi ci rivolgiamo

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

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

Compagnie di assicurazione e riassicurazione

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

Chi siamo

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

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

L'obiettivo è l'erogazione di cure odontoiatriche di qualità a costi calmierati e accessibili tramite un network regolamentato per servizi, procedure e tariffe. Odontonetwork è in possesso di certificazione di qualità RINA ISO 9001:2015 rilasciata per la gestione e l'implementazione del network odontoiatrico.

Per un workplace “stimolante”

La società di analisi Opinium ha condotto uno studio per conto di Ricoh Europe su un campione d'indagine di 1.000 dipendenti e 250 manager italiani. In netta controtendenza con il fenomeno del “quiet quitting” - un'espressione che si sta diffondendo molto sui social network - l'83% degli intervistati si sente coinvolto dalla propria organizzazione e il 64% è entusiasta del proprio lavoro.

Nonostante ciò, secondo il campione d'indagine, esistono ancora ostacoli che impediscono ai dipendenti di essere più produttivi, creativi e di sentirsi realizzati mediante il proprio lavoro.

Questa situazione, unitamente all'aumento del costo della vita, li induce a cercare nuove opportunità altrove. Oltre due intervistati su cinque (44%) si dicono pronti a cambiare posto di lavoro qualora arrivasse “l'offerta giusta”. Le aziende non sembrano prendere seriamente quanto stia accadendo sottovalutando il wellbeing dei dipendenti e le loro preoccupazioni economiche: il 48% dei dirigenti interpellati ritiene addirittura che le persone debbano essere “grate” per il solo fatto di avere un posto di lavoro.

È quindi importante riuscire a creare un workplace stimolante, in cui le persone riescano a usare la creatività per dare un contributo positivo al business. Molto spesso invece i dipendenti trascorrono la maggior parte del proprio tempo a svolgere attività di routine: il 41% delle giornate lavorative è dedicato alla gestione di flussi di lavoro ripetitivi oppure a cercare di risolvere problematiche IT. Di conseguenza, le persone non riescono a concentrarsi su progetti davvero importanti per la propria organizzazione. Questo causa frustrazione e danneggia il morale delle persone: oltre due terzi dei lavoratori (69%) afferma che lavorerebbe più volentieri se avesse più tempo per svolgere attività a valore aggiunto. Anche l'hybrid working, se gestito in modo efficace, è fondamentale per stimolare e



Il 69% dei dipendenti intervistati ha sottolineato che vorrebbe svolgere attività “a valore aggiunto”

coinvolgere le persone, favorendo un clima di benessere. Le aziende devono dare alle persone la libertà e la fiducia necessarie per lavorare da remoto e, al tempo stesso, l'opportunità di interagire personalmente con i colleghi. Quasi tre quarti degli intervistati (72%) apprezza il fatto di poter imparare dalle persone con cui interagisce nell'ufficio “fisico” e il 71% ama integrare la vita lavorativa con la socializzazione, ad esempio uscendo con i colleghi a fine giornata. Per invogliare le persone a vivere l'ufficio, e soprattutto a considerarlo come uno spazio collaborativo e sociale, servono tecnologie adeguate. Un terzo del campione (36%) è demoralizzato perché non ha a disposizione strumenti di desk e room booking e trova difficoltoso prenotare una scrivania o una sala riunioni. Nicola Downing, Ceo di Ricoh Europe, ha così commentato: “Il fenomeno del quiet quitting ha acceso il dibattito sul work-life balance e sui confini lavorativi. I risultati della nostra ricerca fanno pensare che i dipendenti desiderino avere la possibilità di essere coinvolti in progetti che creino reale valore per l'impresa. Il nuovo modo di lavorare e la crisi che stiamo attraversando pongono numerose sfide. Le organizzazioni devono riuscire a promuovere una cultura che metta in primo piano coinvolgimento e soddisfazione delle persone. Questo significa introdurre tecnologie per l'automazione, così che i dipendenti possano dedicarsi a progetti più stimolanti. In caso contrario, i lavoratori non sono incentivati a rimanere”. ■

Arriva il SuDoCo ... forse

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Dopo una attesa lunga 19 anni, in cui solo “a singhiozzo” il problema della velocizzazione delle procedure doganali ha lambito il dibattito pubblico, il famigerato SuDoCo sembra, finalmente, vedere la luce. Correva ancora l’anno 2003 quando lo “Sportello unico doganale” fece capolino per la prima volta nelle intenzioni del legislatore. Ancor prima dell’ordinamento dell’Unione europea, l’agenzia delle dogane propose infatti al legislatore di introdurre nell’ordinamento doganale la norma istitutiva dello Sportello unico doganale, trasfusa poi nella legge n. 350 del 24 dicembre 2003 (la cosiddetta “finanziaria”). All’art. 4, commi da 57 a 60, si prevedeva che presso gli uffici dell’agenzia delle dogane fosse istituito lo sportello unico, allo scopo di semplificare le operazioni di importazione ed esportazione, anche attraverso un significativo snellimento delle attività istruttorie connesse a tali operazioni. La dogana, in buona sostanza, sarebbe dovuta diventare un punto di coordinamento e controllo della mole di informazioni necessarie alle operazioni import-export con l’ausilio dello sportello unico. A partire da quel momento, però, la norma rimase sostanzialmente nell’oblio, quanto meno fino al 2011, quando un decreto ministeriale (Dpcm n. 242 del 4 novembre 2010) cui era demandata l’attuazione della norma istitutiva dello sportello, venne finalmente pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 10 del 14 gennaio 2011. Era quella l’epoca della digitalizzazione “di massa”, iniziata già nel 2005 con il cosiddetto “Codice dell’amministrazione digitale” (dlg n. 82/2005, seguito dal decreto “semplifica Italia” del 2012), nella cui cornice veniva inserito il Dpcm 242 con l’obbligo per le amministrazioni indicate dal provvedimento a integrare i processi di competenza, per offrire alle imprese un saldo punto di riferimento unitario che consentisse, una volta operativo a pieno regime, di abbattere tempi e costi di sdoganamento e migliorare, al contempo, la qualità dei controlli delle amministrazioni. Ma, ancora una volta, al di là delle petizioni di principio tradotte in provvedimenti normativi privi di una incidenza



Il “Portale SuDoCo” fungerà da unica interfaccia per l’attivazione e la conclusione dei vari procedimenti e controlli degli adempimenti doganali

operativa sostanziale, non seguì altro, se non l’assordante silenzio del legislatore. Silenzio assordante che venne nuovamente squarciato nel 2015, nell’ambito, questa volta, di una (ennesima) serie di deleghe al governo in materia di riorganizzazione delle pubbliche amministrazioni (legge 7 agosto 2015, n. 124).

Breve: né la legge 124, né il dlgs dell’anno successivo (n. 169/2016) si occupano dei profili operativi dello Sportello unico, limitandosi, piuttosto, a prevedere in maniera piuttosto generica forme di coordinamento tra lo Sportello e le pubbliche amministrazioni in materia di competenza e controlli relativi “a tutti gli adempimenti connessi all’entrata e uscita delle merci nel o dal territorio nazionale”. (Quasi) nulla di nuovo sotto la luce del sole. Senonché, nel dicembre dello scorso anno, all’art. 3 del Dpr 29 dicembre 2021, n. 235 (in Gazzetta Ufficiale dal 31 dicembre) prende finalmente vita il portale dello Sportello unico doganale e dei controlli, istituito presso l’agenzia delle dogane e dei monopoli. Parte ora (sic!) la fase prodromica all’avvio concreto dello sportello e delle sue funzionalità. Si prevede infatti che il coordinamento telematico di tutti i controlli debba essere realizzato mediante accordi di cooperazione tra l’agenzia dogane e monopoli e le altre amministrazioni interessate e che l’interoperabilità sia garantita tramite il Sistema pubblico di connettività e cooperazione. A tal >

Porto di La Spezia. Lo scalo ligure è stato prescelto come scalo “pilota” per avviare il nuovo sistema SuDoCo



proposito, presso l'agenzia dogane e monopoli è istituito, appunto, il Portale SuDoCo, che fungerà da interfaccia unica per l'attivazione, la tracciabilità dello stato procedimentale e la conclusione e consultazione dei vari procedimenti e controlli necessari all'assolvimento degli adempimenti doganali. Gli operatori interessati, dunque, dovranno utilizzare tale Portale per avvalersi dell'esecuzione contemporanea e contestuale dei controlli alla presentazione della merce.

All'atto della presentazione della dichiarazione doganale, o della presentazione della merce in dogana, in tal modo sarà il sistema informativo dell'agenzia ad attivare i processi di interoperabilità necessari all'avvio dei controlli. Nell'ambito dell'attività di controllo, peraltro, si prevede che quelli di carattere sanitario avranno carattere prioritario, in particolare per quanto riguarda le modalità e la frequenza dei controlli presso i posti di controllo frontalieri. Sebbene nella versione originaria del provvedimento, approvata dal Consiglio dei ministri, si prevedeva il ricorso al SuDoCo da parte degli operatori anche per i procedimenti prodromici alla presentazione della dichiarazione doganale e si richiamavano i tempi di cui all'articolo 20 del Dlg n.169/2016 per lo svolgimento dei controlli (un'ora per i controlli documentali e cinque ore per i controlli fisici), non sembra che tali previsioni siano state trasfuse nel provvedimento definitivo. Quanto invece ai meccanismi di governance, si prevede l'istituzione di un apposito organismo, il Comitato di coordinamento e monitoraggio del SuDoCo, che verrà presieduto dal direttore generale dell'agenzia dogane e monopoli. Dopo l'apertura nel 2020 del primo centro unico dei servizi, negli spazi predisposti dalla Autorità di sistema portuale Mar Ligure Orientale nel retroporto di Santo Stefano Magra, il porto di La Spezia è stato prescelto come scalo “pilota” per avviare la fase sperimentale del nuovo sistema SuDoCo. La sperimentazione è finalizzata all'estensione del SuDoCo a tutta

la portualità nazionale per offrire una interfaccia unica accessibile agli operatori economici della filiera della logistica e trasporti e alle amministrazioni coinvolte nel processo di sdoganamento e di controllo della merce. Gli operatori economici potranno monitorare in tempo reale il ciclo dell'operazione doganale e relativa documentazione, conoscere lo stato di avanzamento delle richieste presentate e acquisirne l'esito. L'interoperabilità tra le amministrazioni consente il dialogo tra le stesse coinvolte, la verifica dei documenti richiesti all'atto della presentazione della dichiarazione doganale, oltre al coordinamento degli eventuali controlli fisici sulle merci.

Il ruolo di coordinamento nella gestione dei procedimenti e dei controlli attraverso il portale è in capo alla agenzia delle dogane e dei monopoli.

Con il SuDoCo viene finalmente adeguato il sistema nazionale alle raccomandazioni emanate a livello internazionale, in materia di facilitazione del commercio, che prevedono la trasmissione delle informazioni da parte degli operatori una

La prima legge italiana che tratta dello sportello unico doganale, teso a velocizzare le operazioni doganali su merci e container, risale al 2003. La legge sta per “compiere” vent'anni e lo sportello è ancora in fase “sperimentale”...



sola volta, applicazione del principio “once only”, secondo cui la trasmissione delle informazioni da parte degli operatori deve avvenire una sola volta, attraverso una interfaccia unica. L'encomiabile obiettivo è quello di riguadagnare competitività nei confronti di altri paesi che hanno investito prima di noi in questa direzione. Potranno essere parzialmente risolti i limiti logistici del primo e ultimo miglio di un trasporto intermodale, per il quale è fondamentale una rapida esecuzione di tutti i controlli necessari per la disponibilità delle merci, abbattendo i tempi di attesa nei nodi logistici. ■



La tua azienda aspira a diventare AEO

Operatore Economico Autorizzato?

Frequenta il corso di Assologistica per diventare Responsabile delle Questioni Doganali

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

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

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

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

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

Transizione ecologica in Italia:

Siamo ai nastri di partenza di una sfida impegnativa e complessa che coinvolgerà profondamente non solo i settori produttivi ma tutta la società: dovremo cambiare, in alcuni casi in maniera radicale, i nostri modelli di sviluppo. L'ambizioso progetto europeo Next Generation Eu nel nostro paese è stato recepito tramite il Pnrr, che definisce le sei Missioni principali che concorreranno a gettare le basi di questo nuovo paradigma di sviluppo. La Missione "Rivoluzione verde e Transizione ecologica" è quella che definisce gli obiettivi legati ai grandi temi dell'agricoltura sostenibile, dell'economia circolare, della transizione energetica, della mobilità sostenibile, dell'efficienza energetica degli edifici, delle risorse idriche e dell'inquinamento, al fine di migliorare la sostenibilità del sistema economico e assicurare una transizione equa e inclusiva verso una società a impatto ambientale pari a zero. Questi obiettivi sono diventati ancora più importanti a causa delle tensioni internazionali dovute all'invasione russa dell'Ucraina e alle conseguenti tensioni sui mercati dell'energia, peraltro già fortemente in rialzo anche nei mesi precedenti il conflitto. Su questi temi, abbiamo intervistato Luca Bergonzoli, manager partner di Integra società benefit.

QUALI INTERVENTI E SOLUZIONI PROPONE PER ACCELERARE SULLA STRADA DELLA TRANSIZIONE?

Le soluzioni sono diverse e diversamente efficaci, indubbiamente la principale priorità al momento è quella della diversificazione delle fonti di approvvigionamento energetico e il drastico aumento della produzione da fonti rinnovabili. Questo il vero e proprio core business di Integra: lo sviluppo di nuovi progetti e l'ottenimento delle autorizzazioni necessarie alla costruzione di nuove centrali eoliche e fotovoltaiche su tutto il territorio nazionale. Questo grazie al valore aggiunto della formazione dei quattro soci, i contatti internazionali e le competenze trasversali, oltre alla seniority nel settore specifico delle rinnovabili. Questo ci porta anche a conoscere quelle che sono le best practices in ambito di transizione ecologica in Europa (come ad esempio ciò che viene fatto nei porti di Amburgo, della Danimarca o in Olanda, per citare alcuni casi) e portare la nostra visione di ampio respiro con l'obiettivo di aiutare gli interlocutori a trovare soluzioni innovative per la struttura italiana, che sono già la norma in paesi del nord Europa.



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



*"La priorità principale è un drastico aumento delle fonti rinnovabili",
sottolinea Bergonzoli*

UN ESEMPIO PRATICO DI BEST PRACTICES IN AMBITO ITALIANO?

Sicuramente calzante è l'esempio dei porti, che nei progetti stessi del Next Generation Eu, vengono individuati come zone chiave sia per le così dette hydrogen valley ma anche per quelle situazioni di produzione da fonti rinnovabili che cominciamo a vedere realizzate anche nel Mediterraneo, come il primo impianto eolico offshore nel porto di Taranto. Più o meno tutte le Autorità portuali stanno ricevendo sollecitazioni o in maniera autonoma stanno cercando di capire quanto e come sia possibile produrre nuova capacità da fonti rinnovabili, che possa andare a rifornire i consumi dell'Autorità stessa, dei porti, dei terminalisti e in generale delle aziende del comparto. Un esempio pratico di progettualità e visione, si può fare andando più sul locale e prendendo in considerazione la città e il Golfo della Spezia, dove Integra nasce. La Spezia ha sempre ospitato una centrale a carbone, e anche se la centrale è stata definitivamente dismessa, le infrastrutture di connessione alla rete elettrica rimangono ed esiste un'enorme capacità di trasporto a oggi non utilizzata. Parliamo di tre linee da 380 kV e due linee da 220 kV. Per utilizzare in maniera ottimale queste infrastrutture si può ragionare in termini dimensionali molto grandi, non si può pensare di fare solare

a che punto siamo?

o eolico a terra per saturare queste linee di trasporto, ma piuttosto si può pensare ad un sistema di eolico galleggiante a lunga distanza. E' importante sottolineare che a La Spezia è presente e attivo anche tutto l'indotto per la costruzione e manutenzione degli impianti.

COME E CON QUALI OBIETTIVI INTEGRA NASCE ALL'INTERNO DEL GRUPPO LAGHEZZA?

Integra nasce all'interno del Gruppo Laghezza per la gestione della transizione ecologica. Insieme al presidente della società Laghezza, Alessandro Laghezza, e gli altri soci Sergio Ungaro e Luigi Spedini, abbiamo deciso di costituire una società anche per evidenziare l'importanza della sostenibilità economica, un prerequisito fondamentale di quella ambientale. Inoltre, questo ci permette di avere uno strumento per estendere le soluzioni che troviamo per il Gruppo Laghezza anche verso un mercato più ampio di aziende che possono avere problematiche simili, ma che non hanno le dimensioni, il fatturato e le risorse per poter scoprire autonomamente tali soluzioni o accedere al tipo di finanziamenti. Facendo parte del Gruppo inoltre Integra può testare soluzioni da applicare alle diverse divisioni del Gruppo, in maniera più semplificata. Quindi, per quanto riguarda il core business del Gruppo, la dogana e servizi ad alto valore aggiunto come la consulenza doganale, c'è un'attenzione fortissima verso la reingegnerizzazione di processo, l'ottimizzazione dei tempi e rendere più efficienti le dinamiche anche tramite l'eliminazione quasi totale della carta in direzione di un ambiente il più possibile "pa-



Nella foto i soci della società Integra, da sinistra, Luigi Spedini, Alessandro Laghezza, Luca Bergonzoli, Sergio Ungaro

perless". Per quanto riguarda i trasporti c'è tutta la parte di studio che riguarda i carburanti carbon neutral, quindi andare verso un cambiamento della flotta aziendale, che conta più di 80 mezzi, per individuare quale sarà la scelta principale dei carburanti del futuro, come idrogeno, metanolo, biometano. Argomenti tra l'altro di grandissima attualità, che riguardano tutto il mondo della logistica e sui quali ho discusso recentemente in occasione della Fiera Bilog a Piacenza e anche precedentemente a Padova alla Green Logistics Expo. Dal punto di vista della logistica, l'intervento principale in termini di priorità temporale è quello di andare a sviluppare soluzioni di energia rinnovabile sui nostri magazzini, quindi impianti fotovoltaici a servizio dei consumi interni dell'azienda, e anche modificare e andare verso un'attrezzatura il più possibile elettrica, questo vale per tutti quei macchinari che vengono utilizzate negli hub logistici dell'azienda. Il tutto con un'attenzione altissima sul monitoraggio continuo dei consumi grazie alle più moderne tecnologie di acquisizione dati. ■

CHI È INTEGRA

Nasce in Liguria, ma con una proiezione su tutto il mercato italiano, Integra società benefit che intende sviluppare progetti innovativi per accelerare e semplificare il percorso verso la transizione energetica. La principale attività è lo sviluppo di nuovi progetti per la produzione di energie rinnovabili, con particolare riferimento all'ottenimento delle autorizzazioni per la costruzione di nuovi impianti, passaggio che rimane ancor oggi uno dei più grandi ostacoli allo sviluppo da fonti rinnovabili. Altro servizio essenziale offerto è il proporsi quale partner di riferimento per operatori pubblici e privati nello sviluppo di grandi progetti di transizione ecologica, con particolare attenzione alla sostituzione dei combustibili fossili con carburanti innovativi quali idrogeno verde e metanolo. La società si propone, inoltre, di accompagnare piccole e grandi aziende nel percorso di analisi, valutazione e predisposizione delle condizioni per accedere ai contributi e i fondi previsti dal Pnrr. Integra nasce dalla collaborazione tra gli imprenditori Alessandro Laghezza, presidente del Gruppo Laghezza, Luigi Spedini, nel campo delle rinnovabili fin dagli anni '70 e i manager Luca Bergonzoli, managing partner della società ed esperto nel settore delle rinnovabili, e Sergio Ungaro, manager di grande esperienza nel corporate finance.

Zes, adesso il “testimone” dalla politica passa alle aziende

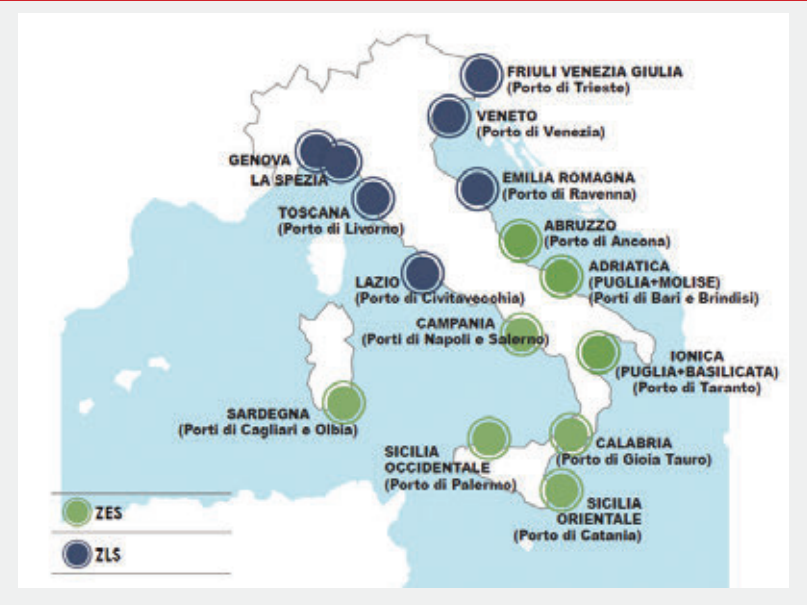
Finalmente le zone economiche speciali sono state messe nelle condizioni di essere operative. Per il loro sviluppo ora occorre che le imprese manifatturiere capiscano le opportunità e i vantaggi che possono offrire, specie in termini di import-export, come è accaduto in tanti altri paesi.

di **Paolo Giordano**

“L’istituzione delle Zes è avvenuta diversi anni fa, con una falsa partenza. Infatti, dopo un primo positivo ‘effetto annuncio’ l’iniziativa si è a lungo arenata. Oggi, invece, questo gap tra teoria e pratica è stato superato e le Zes sono diventate realtà, anche a livello operativo e di governance. Noi di Intesa Sanpaolo abbiamo sempre creduto nella validità del progetto Zes, fin dalla loro istituzione, ed era il 2017. In totale, abbiamo deciso di dedicare alle Zes un plafond di 6,5 miliardi di euro in favore degli insediamenti produttivi e delle opere di adeguamento infrastrutturale. Abbiamo previsto anche una linea di finanziamento con agevolazioni sul tasso di interesse per le imprese, specialmente le piccole e medie, che vogliono investire in queste aree. Adesso auspichiamo che le aziende mettano da parte i dubbi e le perplessità che hanno in passato nutrito verso questo istituto che ha rappresentato, non va dimenticato, un grande strumento di rilancio e di sviluppo in altri contesti internazionali”, ha sottolineato Anna Roscio, responsabile sales&marketing imprese Intesa Sanpaolo, intervenendo a Napoli al convegno “Zes e ZIs: i porti, nuovi poli di sviluppo. Il ruolo di Intesa Sanpaolo”. L’impegno della banca verso le Zes non si ferma qui, infatti, come ha aggiunto Anna Roscio, “I nostri passi successivi saranno di portare nel mondo i porti

Le Zes e le ZIs in Italia

Fonte: SRM



italiani, perché siamo convinti del valore strategico della portualità italiana, e insieme a Confindustria e ai rappresentanti delle Autorità portuali, delle Zes e delle ZIs, definiremo per l’inizio del 2023 un road show internazionale per attrarre anche gli investimenti esteri”. Un programma che fa seguito alle iniziative già realizzate da Intesa Sanpaolo in passato quando ha presentato le Zes a Pechino e a Dubai.

Le Zes nel sud del paese, così come

dovrebbero essere le ZIs nel centro nord, che sono però in ritardo a livello normativo, sono in effetti, come sottolineato dalla Roscio, operativamente “ai nastri di partenza”. Con la nomina dei commissari straordinari in tutte le otto zone che sono state previste nel Mezzogiorno, con le modifiche - dettate anche dal Pnrr - apportate dal decreto legge 77/2021 alla disciplina originaria delle Zes (legge 91/2017) che hanno reso più incisivi i poteri dei commissari straordinari grazie al riconoscimento

Imprese: il "ritorno a casa"

Fonte: SRM



to "dell'autorizzazione unica", con la possibilità di operare come "stazione appaltante" fino al 31/12/2026 anche in deroga alle normative dei contratti pubblici, con l'apertura dello sportello unico digitale per semplificare e velocizzare le iniziative di insediamento di nuove imprese e per favorire la crescita di quelle già insediate, con la possibilità di proporre una ripermutazione dei confini delle rispettive aree, in funzione di particolari richieste delle imprese, la possibilità data ai commissari straordinari di firmare accordi con gli istituti bancari, le Zes sono da un punto di vista organizzativo e delle "regole", finalmente, in grado di operare. Lo ha sottolineato, in particolare, il commissario della Zes Campania, Giuseppe Romano, recentemente, quando ha rilasciato la prima autorizzazione per un nuovo insediamento nell'area della Zes, dando un parere favorevole alla documentazione presentata da un'impresa: "Stiamo viaggiando spediti verso il raggiungimento dei risultati prefissati. Abbiamo voluto imprimere fin da subito, dall'apertura dello sportello unico, una forte accelerazione a tutte le procedure perché semplificazione, meno burocrazia e progettazione sono le parole chiave per determinare lo sviluppo nel nostro territorio. Il rilascio della prima

autorizzazione è un ulteriore tassello del lavoro fatto finora, che segue l'avvio dello sportello unico digitale, e si configura come la plastica rappresentazione di un dato di fatto: la forte attrattività della nostra Zes anche in termini di investimenti". Un'attrattività che senza dubbio è aumentata con la disponibilità delle banche di agevolare i finanziamenti. Sempre nella Zes Campania, il commissario ha firmato protocolli di intesa sia con UniCredit sia con Intesa

Reshoring in Europa

(numero di aziende rientrate dalla delocalizzazione)

Francia	174
Italia	171
Regno Unito	122
Germania	93
Spagna	58
Svezia	56
Danimarca	33
Paesi Bassi	24
Finlandia	21
Norvegia	20

Fonte: SRM

Sanpaolo. Il primo è stato finalizzato a valutare l'individuazione di iniziative e progetti che possano offrire opportunità di crescita alle imprese e al territorio. In base all'accordo, UniCredit si è impegnata a essere partner finanziario delle imprese che vogliono investire nella Zes Campania, attraverso l'offerta di strumenti creditizi e finanziari e lo stanziamento di un apposito plafond dedicato, e a veicolare verso le imprese clienti, grazie al proprio network capillare in tutta Italia e nei paesi esteri in cui è presente, le opportunità di business offerte dalla Zes, anche attraverso l'organizzazione di appositi incontri di presentazione con imprenditori selezionati. Il protocollo sottoscritto con Intesa Sanpaolo ha tra gli obiettivi il sostegno agli investimenti delle piccole e medie imprese che vogliono operare nella Zes, favorire l'attività di reshoring e i programmi di sviluppo imprenditoriali singoli e di filiera, realizzare corsi di formazione dedicati al management delle aziende attive nell'area, altre iniziative a elevato impatto economico e sociale che possano attrarre investitori. "Sono convinto che questi protocolli, approvati dal comitato di indirizzo, stipulati con le banche al fine di fornire ulteriori strumenti di accompagnamento alle aziende che intendono investire nelle aree Zes rappresentino un ulteriore decisivo tassello verso lo sviluppo dei nostri territori". Intervenedo al convegno di Napoli, il commissario Romano ha sottolineato un altro aspetto importante dell'attuale "scenario Zes": "L'impostazione del nostro lavoro come commissari delle otto aree speciali istituite nel Sud si fonda su un concetto: realizzare una 'Zes Italia', anche con forti connessioni con le ZIs del centro nord. Ciò significa che non lavoriamo facendoci l'un l'altro concorrenza, ma operiamo per costruire un network, una rete che ha un progetto e un traguardo unici: at- >

Free zone nel mondo

Fonte: SRM



tale sottovalutazione sta nel massiccio ricorso che fa la nostra industria nell'export al sistema ex works, che lascia in terze mani la logistica, generalmente estere. Un sistema che usano quasi esclusivamente gli italiani, tanto che nell'ultimo dibattito sugli incoterms i paesi del nord Europa hanno proposto di abolirlo. E' il caso che il nostro paese capisca finalmente, come ha detto il general manager di SRM Massimo Deandrei che "non c'è logistica senza industria, non c'è industria senza logistica". ■

trarre un sempre crescente numero di imprese e di investimenti".

Le "carte" delle Zes sono, quindi, "tutte sul tavolo". Adesso tocca alle imprese, in primo luogo, manifatturiere, principalmente italiane, capire, in generale, il valore che oggi in una situazione economica critica sta sempre più assumendo la logistica e, in particolare, le opportunità che le Zes possono offrire soprattutto, grazie alla loro sinergia con i porti, a livello dell'import-export. Per

molto tempo la logistica è stata considerata dalla nostra industria più un peso, un fastidio, più un costo che un'opportunità, come invece in realtà è. La dimostrazione di

Terminal container nel porto di Shenzhen, Cina



LE ZES: FATTORE DI SVILUPPO NEL MONDO

In Italia si è giunti a istituire le Zone economiche speciali dopo un lungo tentennare. Molto tempo fa si era iniziato a parlare di "zona franca", ad esempio a proposito di Gioia Tauro poi, anche per le difficoltà incontrate in sede europea, l'idea è rimasta sulla carta. Quindi, finalmente nell'estate 2017, si sono varate a livello legislativo le Zes, senza però reali riscontri operativi, che sono giunti solo, dopo anni, con il governo Draghi all'inizio del 2022, con la nomina dei commissari straordinari e con il riconoscimento dei poteri a loro assegnati. Un ritardo che ha penalizzato le possibilità e le potenzialità di sviluppo in primo luogo dell'economia del Mezzogiorno. Un fatto che si comprende facilmente se si osserva la rilevanza che le zone economiche speciali e le zone franche hanno avuto nell'economia e nella logistica globali. Come ha sottolineato Massimo Deandrei, general manager di SRM, nel convegno tenutosi a Napoli, sono 145 i paesi al mondo che si sono dotati di free zone, che, complessivamente, ammontano a settemila, dando lavoro a centinaia di migliaia di persone. La Cina ne ha fatto un elemento di punta del proprio export. Ne è una dimostrazione, ad esempio, lo sviluppo della Zes di Shenzhen, la prima istituita nel paese nel 1979, che ha contribuito all'esponentiale crescita della città, diventata oggi il distretto industriale hi-tech più importante del sud della Cina (l'export ha raggiunto nel 2021 i 283,9 miliardi di dollari), e del porto, attualmente il quarto al mondo per traffico container (nei primi sei mesi dell'anno ha movimentato 6,5 milioni di teu). Grande impulso alla crescita hanno dato anche le Zes in Marocco o a Barcellona. Tanger Med, al solito, è l'esempio più calzante: in pochi anni il porto, fulcro della zona economica speciale, ha visto un enorme sviluppo; gli insediamenti industriali si sono succeduti per arrivare a 1.100 imprese, con 95 mila lavoratori; il fatturato è giunto a oltre 9 miliardi di dollari. La zona franca di Barcellona è definita come il "motore economico e logistico" della città.

Come un partner logistico può accelerare la crescita dell'export del cliente

“il Caso di successo DACHSER Italy e Fileni”

L'internazionalizzazione rappresenta una carta vincente nella strategia d'impresa, nonostante organizzare al meglio un ufficio export richieda uno sforzo di pianificazione da non sottovalutare. Il complesso insieme di attività rivolte ai mercati esteri presuppone infatti che l'azienda sia strutturata per poter seguire correttamente tutte le fasi del ciclo produttivo, dall'offerta alla logistica, dal trasporto fino al pagamento della merce. Le aziende italiane che intraprendono un processo di internazionalizzazione spesso, pur disponendo di un prodotto o servizio vincente, non sono sufficientemente preparate per i mercati esteri. Per questo, avere il supporto di un provider organizzato come DACHSER Italy è un grande vantaggio: aiuta a soddisfare velocemente le richieste del potenziale cliente in termini di logistica, compresa una celere evasione degli ordini groupage e una consegna puntuale.

Il servizio export di DACHSER. Dal 2021 DACHSER Italy Food Logistics sta implementando il servizio export groupage, con una divisione ad hoc per affiancare le aziende italiane che intendono aumentare il loro fatturato verso il mercato



DACHSER
Intelligent Logistics



estero. DACHSER Italy è membro dello European Food Network e offre la possibilità di tracciamento della merce sulla quasi totalità della rete, di cui fanno parte realtà fra le più riconosciute nei Paesi dove DACHSER non è presente direttamente. “Per Germania, Austria, Francia, Ungheria, Belgio e Lussemburgo abbiamo un nostro network DACHSER Food Logistics, mentre gli altri Paesi li serviamo con un network composto da 23 membri”, spiega Consuelo Fontana, Export Manager di DACHSER Italy. “In DACHSER Italy abbiamo un team giovane e multilingue, in modo da poter interfacciarci direttamente con i partner e i clienti di tutta Europa. Inoltre stiamo ampliando la nostra flotta in Italia, per rafforzare maggiormente il nostro servizio”, continua Consuelo Fontana.

L'esperienza del cliente Fileni. A condividere la sua esperienza con DACHSER Italy è Andrea Pascucci, Export Manager Fileni, azienda virtuosa che opera nella lavorazione di carni.

UNO SGUARDO AL PASSATO, COME È NATA LA COLLABORAZIONE TRA FILENI E DACHSER ITALY FOOD LOGISTICS?

La Germania è il mercato principale e avevamo bisogno di un servizio logistico migliore. Serviva un partner per il groupage con qualità ed efficienza. Con DACHSER Italy, selezionata per la qualità riconosciuta, siamo partiti con calma, un carico dopo l'altro; dopo un feedback positivo da parte del back

office commerciale, abbiamo aumentato i volumi di trasporto.

QUALI SONO I PUNTI DI FORZA DELLA PARTNERSHIP CON DACHSER?

È un partner affidabile, sappiamo che il nostro prodotto è in buone mani. Anche il rispetto degli accordi per noi è importante.

COSA NE PENSATE DEL MODELLO DI ASSISTENZA CHE PREVEDE UN ACCOUNT DEL CUSTOMER SERVICE DEDICATO?

È il vero punto di forza. Il customer care dedicato si fa carico del problema, lo anticipa e propone una risoluzione in tempi utili.

QUALE TARGET AVETE RAGGIUNTO O QUALE SFIDA AVETE SUPERATO GRAZIE ALLA COLLABORAZIONE CON DACHSER?

Abbiamo aumentato il business in Germania, sia per la linea biologica che convenzionale. Siamo diventati il primo fornitore di un grande gruppo di street food, con grandissime soddisfazioni. Anche il biologico è cresciuto molto negli ultimi due anni in termini di volume e fatturato.

CI SONO OBIETTIVI FUTURI CHE VORRETE RAGGIUNGERE INSIEME A DACHSER?

Crescere ulteriormente continuando ad aumentare i volumi e rafforzando la presenza sul mercato internazionale. ■

L'Atlante della logistica

World Capital Group e l'Osservatorio della Liuc Business Scholl hanno realizzato, con il patrocinio di Assologistica, una mappa interattiva dei principali nodi logistici presenti su tutto il territorio nazionale.

Quanti magazzini di logistica sono presenti in Italia e dove? Dove è strategico sviluppare nuovi asset logistici e dove conviene acquistare un immobile già esistente? A queste domande risponde l'Atlante della Logistica, l'innovativo tool realizzato da WCG - World Capital Group sul data base dei magazzini censiti dall'Osservatorio sull'immobiliare logistico della Liuc Business School, realizzato con il patrocinio di Assologistica. Iniziato a partire dal 2010, il progetto consiste in una mappa geografica interattiva, aggiornata e dettagliata dei principali nodi

logistici presenti su tutto il territorio italiano. La mappatura, aggiornata anno su anno dai ricercatori della Liuc, ha generato un data base unico in Italia per estensione, copertura e profondità di informazioni che quest'anno ha superato i 40 milioni di mq censiti. Per ciascuno degli oltre 3.500 immobili mappati ad oggi, infatti, sono stati rilevati e raccolti sul campo preziosissimi dati di stock: oltre alla dimensione coperta e la localizzazione puntuale, sono presenti informazioni tecniche quali il numero di baie, l'altezza sottotrave, il numero di fronti di carico/scarico. E' segna-

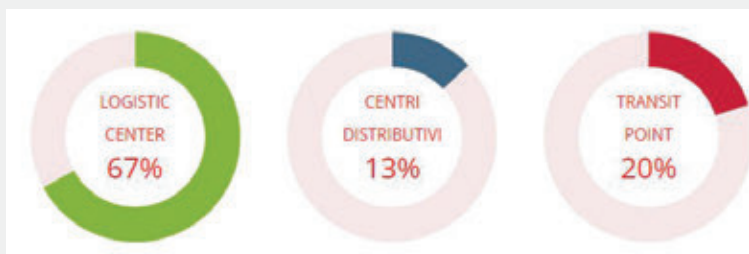
lata anche la presenza o meno di un impianto fotovoltaico, la dimensione degli uffici e il numero di posti pallet stoccabili. Tutte queste informazioni sono state raccolte nel tempo attraverso visite on site, sopralluoghi e interviste telefoniche o attraverso la rilevazione dei dati avvenuta grazie al contributo di Assologistica presso i suoi associati.

Per estensione, profondità e storicità, l'Atlante della Logistica vuole pertanto essere il punto di riferimento del settore, al fine di elaborare valutazioni strategiche e indirizzare le future scel-

te di localizzazione dei player logistici. La mappatura è stata presentata da WCG, in anteprima, in occasione del convegno annuale di presentazione dei risultati della ricerca dell'Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet. "L'Atlante della Logistica è un valido strumento, che potenzia il nostro servizio di consulenza immobiliare in ambito logistico - ha dichiarato Andrea Faini, Ceo di WCG - Grazie a tale nuova mappatura e al Borsino immobiliare della logistica, infatti, abbiamo il controllo dei magazzini logistici presenti sul territorio nazionale, in termini sia di location sia di valore dell'asset. Un valore informativo, arricchito da preziosi big data, che ci permette di supportare gli operatori logistici e gli investitori a prendere decisioni strategiche e a valutare le opportunità esistenti sul mercato". "Oltre 3.500 magazzini censiti in tutta Italia, tra centri distributivi, transit point e logistic center, frutto di un'analisi quantitativa e qualitativa condotta a 360°: questo il reale valore dell'Atlante della Logistica - ha commentato Fabrizio Dallari, docente di logistica e supply chain management alla Liuc Università Cattaneo - Grazie a un'attenta ricerca condotta dal nostro Osservato-

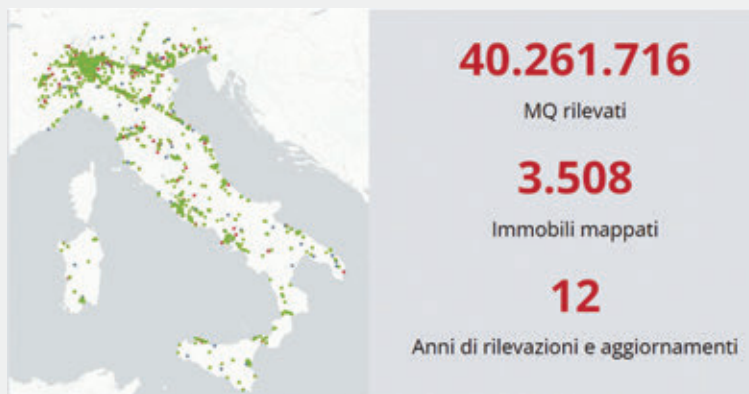
Tipologia degli immobili censiti

Fonte: WC



I numeri dell'Atlante

Fonte: WC



rio sull'immobiliare logistico a partire dal 2010, su un campione significa-

tivo di società di settore, è stato possibile realizzare una mappa interattiva, work-in-progress, con interessanti dati sullo stock, al fine di comprendere il peso del mercato dal punto di vista degli asset immobiliari". "Come realtà associativa delle imprese di logistica, siamo onorati di patrocinare questo importante progetto - ha sottolineato Umberto Ruggione, presidente di Assologistica - Per questo abbiamo coinvolto con piacere le nostre aziende associate, per renderle portavoce del reale stato del patrimonio immobiliare logistico italiano e del suo valore". ■



Assologistica ha coinvolto le aziende associate nella realizzazione dell'Atlante

La logistica continua a crescere

“Nel 2022, il mercato della logistica conto terzi varrà 91,8 miliardi di euro, con un incremento sull’anno scorso del 2,8%”, sottolinea la ricerca dell’Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet, presentata a Milano.

di **Gioia Valenti**

Continua la crescita del mercato della logistica conto terzi in Italia, che secondo le stime raggiungerà quota 91,8 miliardi di euro a fine 2022 (più 2,8% sull’anno precedente), dopo un 2020 in cui ha risentito meno di altri settori delle prime ondate Covid e un 2021 di forte ripresa dei volumi. Il settore, però, deve

affrontare forti aumenti dei costi operativi, scarsità di capacità operativa nel trasporto e nei magazzini (mancanza di spazi su aerei, container e navi, carenza di autisti e addetti di magazzino, mancanza di spazi di stoccaggio e difficoltà a reperire le competenze), rallentamenti nelle supply chain internazionali e criticità a reperire energia

e combustibili, con un conseguente forte aumento dei costi di funzionamento delle filiere. L’inflazione porta una variazione negativa del fatturato in termini reali a meno 5,2%. Sono alcune indicazioni emerse dalla ricerca dell’Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet del Politecnico di Milano, presentata al convegno “Investimenti

Il fatturato della contract logistics in Italia

(valori in miliardi di euro e in %)



Fonte: Osservatorio Contract Logistics

L'INTERVENTO DI UMBERTO RUGGERONE

“Nella logistica diverse normative sono antiquate e inadeguate. Vanno rimodulate sulle attuali esigenze”, ha detto il presidente di Assologistica.

Nel convegno di presentazione della ricerca dell'Osservatorio Contract Logistics è intervenuto Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica, che ha esordito sottolineando che la logistica è “un settore che dimostra, e anche oggi se ne è avuta conferma, una straordinaria capacità di innovare, di adeguarsi, ma soprattutto di crescere qualitativamente e quantitativamente”. “Quindi - ha proseguito il presidente di Assologistica - negli ultimi anni, la logistica è cresciuta vertiginosamente, questo ha comportato che la realtà del lavoro si sia sviluppata senza che le regole che la sottendono abbiamo avuto parimenti un'adeguata riformulazione. In questa carenza di



regole si annidano i maggiori rischi innanzitutto per le imprese, per le aziende connesse e anche per i lavoratori. Proprio con questa consapevolezza abbiamo predisposto una serie di progetti e suggestioni che abbiamo presentato al precedente governo e che continueremo a proporre anche a quello appena insediato. Penso alla legge sui pallet, alla modifica del codice civile, al progetto 'cruscotto', nato proprio sulla base delle evidenze emerse nel corso di questo evento nell'edizione dello scorso anno. Un impegno quello di Assologistica, quindi, principalmente riferito a sgombrare il campo da quelle incertezze o peggio inadeguatezze che la naturale evoluzione del mercato ha generato, anche a livello giuslavoristico. E' un impegno che ci siamo assunti e che vogliamo condividere per quanto possibile anche con le altre rappresentanze datoriali, cogliendo gli spunti che

ci uniscono, ma è un impegno che chiediamo anche alle rappresentanze confederali dei lavoratori. L'ultimo rinnovo contrattuale è avvenuto solo per la parte economica: gli aspetti retributivi sono un tema che può essere giusto e legittimo affrontare. Tuttavia non cogliere l'esigenza di modernizzare i contenuti del contratto significherebbe abdicare al nostro ruolo di rappresentanza di una filiera che cresce e che ha bisogno degli strumenti per farlo”.



Assologistica

Ruggerone ha aggiunto: “Il tema delle norme che possono consentire agli operatori della supply chain in tutte le loro declinazioni di crescere è decisamente vasto: non dimentichiamo, ad esempio, il tema dell'immobiliare logistico, un tema che ci sta particolarmente a cuore. L'immobiliare è l'hardware su cui si sviluppa l'applicazione logistica. Anche in questo caso la normativa attuale è antiquata e ampiamente inadatta. Ci troviamo quindi ad affrontare un momento di grande crescita, di grandi opportunità, di grandi sfide. Il mercato della logistica sta cambiando: nuovi operatori approssimano nuovi mercati sostituendosi ai propri tradizionali fornitori inglobandoli, ma soprattutto siamo di fronte all'esordio di un'epoca nuova. Il cambio di paradigma energetico comporterà significativi stravolgimenti nel sistema industriale delle due principali economie europee: la Germania e l'Italia, paesi che hanno basato nell'ultimo secolo gran parte delle loro economie sulla tecnologia del motore termico. Le scelte compiute raccontano e racconteranno un'altra storia, materie prime, semilavorati e prodotti finiti, centri di produzione e quindi catene logistiche andranno ripensate. Sfide imponenti e che solo con la condivisione tra committenza e logistica potranno essere affrontate e gestite. Questo è il percorso che come Assologistica intendiamo proseguire, forti della nostra storia di 75 anni.

e collaborazione: la Logistica guida la sfida della capacità” che si è tenuta al MiCo - Milano Congressi.

“La logistica oggi è il settore che guida la ‘sfida della capacità’ - ha affermato Marco Melacini, responsabile scientifico dell'Osservatorio - Nel 2022, infatti, i forti cambiamenti del settore si sono accentuati, accompagnandosi a una vera e propria scarsità di capacità operativa. Per uscire da questa situazione occorrono proprio le capacità, in questo caso intangibili, dei manager, chiamati a trovare nuovi equilibri, nella valutazione degli investimenti necessari a introdurre soluzioni di Logistica 4.0 o di efficienza energetica, nella trasformazione dei processi e dei network logistici, nel potenziamento della collaborazione fra gli attori della filiera. Il mondo della logistica è consapevole delle difficoltà, che saranno uno stimolo ulteriore per investimenti e ottimizzazione dei processi. Ma le aziende non devono essere lasciate sole: i loro sforzi vanno affiancati da normative e incentivi a supporto della trasformazione, come è stato fatto in passato per il piano Transizione 4.0”. Damiano Frosi, direttore dell'Osservatorio, ha aggiunto: “Se durante la crisi Covid la logistica ha dimostrato resilienza, diventando un elemento cruciale per il corretto funzionamento e la continuità del business, oggi il mercato offre segnali positivi in termini di stabilizzazione del fatturato nella seconda parte del 2022, dopo la forte ripresa 2021. Si evidenzia, però, il forte aumento dei costi dei fattori produttivi, non solo quelli di manodopera, ma soprattutto per il trasporto su strada su cui incide l'effetto carburante e la mancanza di equilibrio domanda-offerta. Le sfide dei fornitori di servizi logistici si rispecchiano nelle numerose operazioni di acquisizioni e fusioni che nel panorama internazionale vedono affermarsi

grandi player caratterizzati da un alto livello di integrazione verticale e un ampliamento dei servizi. Per i top player aumenta il valore degli investimenti e delle immobilizzazioni, crescono i valori degli investimenti in capitale fisso rispetto al fatturato e dell'incidenza del costo del lavoro diretto sul fatturato”.

L'aumento dei costi. Nella logistica si è assistito al forte aumento dei costi dei fattori produttivi nel 2021, che si è accentuato nel corso del 2022, in particolare per energia e carburanti, mentre sui noli internazionali è iniziata nella seconda parte dell'anno la tanto attesa discesa dei valori. Nel 2021, il costo del carburante (diesel) è aumentato del 13%, quello dell'energia elettrica del 13,5%, i canoni di locazione degli immobili sono tornati a “correre” (più 3%), mentre sono proseguiti gli adeguamenti di costi del lavoro previsti dal contratto nazionale di lavoro (circa più 1,5% all'anno). Ma la vera “emergenza” è arrivata nel 2022, con l'energia elettrica che ha più che raddoppiato il suo valore (più 117%), mettendo in difficoltà le supply chain più energivore. Sul fronte della “mancanza di capacità”, ricordata in precedenza da Meloncini, è stato il trasporto che ne ha pagato le maggiori conseguenze. Nel corso del 2022 quasi tutte le aziende (il 96%) ne hanno modificato l'impostazione, lavorando sulla relazione mittente-destinatario-fornitore di servizi logistici in quattro direzioni - contratti, pianificazione, visibilità e processi -, declinate in modo diverso a seconda della modalità e della tipologia di servizio di trasporto.

Logistica 4.0. In questo campo, le aziende italiane si stanno concentrando principalmente su soluzioni di digitization, cioè tecnologie per la raccolta e la gestione di informazioni digitali: il 72%

delle aziende ha realizzato almeno un progetto in questo ambito, tra tablet ai varchi di accesso, sistemi RFID o sensori che raccolgono dati in modo automatico e li inviano a un sistema informativo, API per scambiare dati tra sistemi informativi diversi, blockchain per notarizzare i dati raccolti, consentendo la certificazione delle informazioni. C'è poi una buona diffusione dei progetti di automation (32%), che consentono di automatizzare le attività logistiche, come magazzini automatizzati dotati di sensoristica avanzata o soluzioni basate su flotte di mobile robot per la movimentazione dei materiali. Il 14% delle imprese ha avviato progetti di analytics (soprattutto casi pilota) per l'analisi di dati, come software big data che, nei casi più avanzati, consentono di aggregare e organizzare moli di dati, produrre previsioni con artificial intelligence o simulazioni basate su dati real-time, applicare concetti di digital twin al processo logistico per valutare diversi scenari. Emilio Moretti, ricercatore dell'Osservatorio, ha così commentato: “La Logistica 4.0 in questi anni è diventata sempre più pervasiva nelle realtà aziendali e presenta oggi tecnologie mature per una diffusione su larga scala, ma per creare davvero valore le aziende devono combinare l'utilizzo dei tre pilastri del paradigma 4.0, automation, digitization e analytics, con la trasformazione contestuale dei processi. Notiamo una maggiore diffusione delle tecnologie di automation e digitization, mentre il ricorso a quelle di analytics spesso è successiva alla riprogettazione del processo. In questo percorso, è fondamentale prestare attenzione all'integrazione tra i diversi sistemi informativi e le tecnologie, sviluppare una strategia aziendale organica e sempre più human-centric e sviluppare la collaborazione di filiera e con i fornitori di tecnologia”.

La vocazione del Quadrante Europa: trasporto combinato e intermodalità

Nel 2021, l'interporto veronese, con un traffico combinato ferro-gomma record, ha generato un risparmio di costi sociali pari a circa 1,3 miliardi di euro.

L'Interporto Quadrante Europa, al primo posto in Italia e ai vertici della classifica europea, conferma sempre più la propria vocazione e leadership nel trasporto combinato, ovvero nel trasporto ferroviario di unità di carico intermodali, che siano semirimorchi, casse mobili, cisterne o container. Difatti, se da un lato nel corso del 2021 si è assistito alla ripresa e al definitivo recupero di traffico - con i volumi nuovamente vicini alla soglia dei 16 mila treni annui e quindi riallineati con i valori precedenti all'emergenza pandemica - dall'altro il 2021 può essere definito con certezza

l'anno del trasporto combinato. In 30 anni di attività, l'anno scorso ha registrato valori di record assoluto di convogli del combinato trattati nei terminali intermodali del Quadrante Europa, con un'evidenza chiarissima: 7.129 coppie treno annue e un incremento pari a 628 coppie, record storico del traffico combinato dell'interporto veronese. Di conseguenza, quasi la totalità del recupero di volumi si è attestato proprio nel settore del trasporto intermodale combinato. Il tutto a beneficio della sostenibilità, socio-economica ancor prima che ambientale, delle attività logistiche presso il nodo di Verona. Come è noto, infatti, la mobilità delle merci è causa di differenti tipologie di costi che ricadono sulla



collettività nel suo complesso, i "costi esterni marginali". Questi costi, detti anche "costi sociali", sono prodotti dall'esercizio dei sistemi di trasporto e ricadono anche su chi non utilizza il sistema di trasporto stesso. Tra le "esternalità" prodotte dai sistemi di trasporto rientrano i costi esterni per incidenti, per inquinamento acustico, i costi da congestione, per inquinamento atmosferico e di cambiamento climatico. Naturalmente, a diverse tipologie di trasporto (stradale, ferroviario, marittimo, aereo, ecc.) corrisponde una diversa quantificazione di costi esterni prodotti. In questo senso, il trasporto intermodale combinato - che limita l'utilizzo del camion ai soli "primo ed ultimo miglio" e favorisce invece l'uso della ferrovia per le lunghe tratte centrali - risulta una delle soluzioni nettamente

più sostenibili, sotto il profilo sociale, economico e ambientale.

Più concretamente, è possibile calare questa analisi nell'ambito del Quadrante Europa e calcolarne i costi risparmiati nel corso dell'ultimo anno tramite l'utilizzo del trasporto combinato. Utilizzando i dati di traffico 2021 e ipotizzando la media coperta dai convogli ferroviari che arrivano e partono da Verona Quadrante Europa pari a 920 km circa, si è quantificato per l'ultimo anno un risparmio di costi esterni pari a 155 milioni di euro.

"Sommando invece i benefici ottenuti nell'ultimo decennio - sottolinea Matteo Gasparato, Presidente di Consorzio ZAI, l'ente gestore dell'Interporto Quadrante Europa - si evidenzia un risparmio complessivo in termini di costi sociali pari a circa 1,3 miliardi di euro. L'analisi, quindi, conferma ancora una volta come il trasporto combinato ferro-gomma, core business del Quadrante Europa, rappresenta senza dubbio la modalità di trasporto più ecologica, a sottolineare l'impegno del nostro Ente nel promuovere la transizione verso un sistema di trasporto più sostenibile, a beneficio ultimo non solo della collettività di Verona ma di tutte le comunità localizzate lungo i corridoi di traffico merci". ■

Il compito di ridurre il gap tra domanda e offerta nel mercato del lavoro

“La formazione sta cambiando: oggi le imprese partecipano fin dall’inizio alla formulazione dei piani formativi, sottolineando le loro esigenze e le nuove competenze utili in azienda”, sottolinea Federica Catani, direttore della Scuola Nazionale Trasporti e Logistica di La Spezia.



FEDERICA CATANI

L'economia, così come i processi produttivi, sta cambiando nel tentativo di adeguarsi alle nuove realtà dettate prima dalla pandemia e poi dalla guerra in Ucraina. Avvenimenti che hanno lasciato, e stanno lasciando, profondamente il segno e non solo sotto l'aspetto economico-industriale. La logistica si deve organizzare per stare al passo con tali mutamenti. Mutamento che si manifesta in primo luogo con una sempre più significativa discrasia che si registra nel mercato del lavoro tra la “qualità” della domanda e quella dell'offerta. In particolare, la logistica ha la necessità di “trovare” e poter contare su conoscenze e competenze adeguate a tale cambiamento. La formazione dei propri addetti, quindi, rappresenta un primo, determinante aspetto. Ne

parliamo con Federica Catani, direttore della Scuola Nazionale Trasporti e Logistica di La Spezia.

NEL NOSTRO PAESE LA FORMAZIONE NON HA TRASCORSI MOLTO POSITIVI. POSSIAMO DIRE, PENSO, CHE ABBIANCI SOLO POCO SULLO SCENARIO DEL LAVORO. COM'È LA SITUAZIONE ATTUALE?

■ Sicuramente, nel settore, stiamo vivendo un profondo cambiamento rispetto al passato. C'è un elemento che segna tale diversità in maniera determinante: il comportamento delle imprese. Dieci anni fa, ad esempio, in generale, la formazione lavorava su un modello autoreferenziale, fine a sé stesso. Poi, alla fine di tale percorso, avveniva l'incontro con le imprese che valutavano il personale uscito da questo tipo di formazione. Oggi, non è più così: le imprese sono coinvolte fin dall'inizio nei processi formativi. Le faccio l'esempio della nostra Scuola. Noi abbiamo due target: le imprese e i lavoratori, che poniamo nei nostri vari, mirati progetti formativi sullo stesso livello, cercando di soddisfare contemporaneamente le loro esigenze. Possiamo dire che l'impresa ha riscoperto il valore funzionale della formazione. Questo è avvenuto, e sta sempre più avvenendo, sotto la spinta della necessità di trovare nuove competenze. I mercati su cui si confrontano le imprese stanno rapidamente mutando sotto tutti gli aspetti, da quello normativo a quello tecnologico, e mutano anche gli scenari internazionali. Non

serve più, come dicevo in precedenza, una formazione fine a sé stessa, autoreferenziale. Serve una formazione che permetta l'inserimento dei lavoratori all'interno delle imprese nei ruoli che servono. Per ottenerla, le imprese devono essere costantemente presenti, segnalando le loro esigenze fin dall'inizio del percorso formativo. Questo oggi si sta realizzando. Lo constatiamo, costantemente, nel nostro lavoro.

CIÒ SIGNIFICA PER LA FORMAZIONE CONFRONTARSI ANCHE SU TERRENI INESPLORATI, “DISEGNARE” NUOVE COMPETENZE, NUOVE FUNZIONI?

■ Le rispondo facendo un esempio: un'azienda aveva bisogno di un manutentore portuale, una figura professionale nuova, e ci ha chiesto di formarla. Cosa che abbiamo fatto a dimostrazione di come oggi sia stretta la collaborazione tra impresa e centro di formazione e come sia assolutamente necessaria la collaborazione impresa-formazione per creare nuove competenze. La Scuola, inoltre, lavora su modelli formativi che sono modulati, come dicevo, sulle esigenze delle imprese. Modelli che non sono focalizzati su una o qualcuna specifica competenza o figura professionale, ma vengono calibrati su tutta la filiera delle professioni richieste dalle imprese del settore e anche, in una visione anticipatrice, sulle figure professionali emergenti.

COME RISPONDONO I GIOVANI AL “RICHIAMO” DELLA LOGISTICA?



La Scuola in 6.500 ore di formazione ha formato 148 giovani che vengono mano, mano assunti dalle imprese

Parto da una premessa: i giovani vanno motivati, vanno coinvolti emotivamente. Devono credere in quello che fanno, nella strada che intraprendono. Bisogna aiutarli in questo percorso, anche elaborando soluzioni meno standardizzate e più stimolanti. La logistica, penso, ad esempio, a quella che si esercita in ambito portuale, si presta bene sotto questo aspetto, in quanto permette un'occupazione diversificata a diversi livelli, da quello operativo in un terminal portuale a quello tecnico a quello di ufficio nel settore delle spedizioni, del trasporto o della dogana, fino ad arrivare all'occupazione nel settore ferroviario, che è un punto di forza della nostra Scuola, o a mansioni gestionali. Noi, verso i giovani, cerchiamo di fare un'opera di sensibilizzazione, di orientamento, spiegando loro cosa è il settore logistico e cosa può offrire. Un lavoro che svolgiamo, visti i risultati, con successo.

MI SCUSI SE RITORNO UN PASSO INDIETRO. LEI HA SOTTOLINEATO PIÙ VOLTE LA NUOVA COLLABORAZIONE FORMA-

ZIONE-IMPRESA. QUAL È IN REALTÀ IL SUPPORTO DELLE IMPRESE?

Noi progettiamo, ribadisco, tutti i percorsi formativi in stretto contatto con le aziende. Li orientiamo sulle figure professionali che vengono richieste e le imprese partecipano attivamente al loro svolgimento sia con lezioni sia con stage sia con esperienze dirette dei giovani in ambito lavorativo sia con impegni di assunzione. Appunto, una collaborazione molto stretta e non potrebbe essere altrimenti se si vogliono ottenere risultati e portare i giovani a conquistare un posto di lavoro e contemporaneamente venire incontro alle nuove necessità dell'impresa. La formazione, infine, delle persone assunte sarà completata in azienda. Questo perché la formazione deve essere "continua". Ciò è anche dimostrato dal fatto che le imprese ci affidano spesso anche l'aggiornamento dei propri dipendenti.

LA VOSTRA SCUOLA È DIVENTATA SOCIÀ DI FERMERCI. UN PASSO FATTO SEGUENDO LA LOGICA DELLA SINERGIA FORMAZIONE-IMPRESA?

Fermerci è un'associazione di "sistema" che vuole rappresentare tutti i protagonisti del settore logistico ferroviario, dalle imprese di trasporto ai terminal, agli operatori intermodali, ai costruttori di mezzi ferroviari. E', quindi, corretto che vi siano rappresentati anche i centri di formazione che operano nel settore del ferro. Oggi, appunto, per avere risultati, dobbiamo sempre più lavorare in un'ottica di sistema che deve coinvolgere la formazione. Inoltre, la nostra Scuola ha una lunga tradizione nel settore ferroviario ed è uno dei pochi centri formativi riconosciuti dall'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria.

UN'ULTIMA DOMANDA. IL PNRR HA SOTTOLINEATO "LE CRITICITÀ DEL NOSTRO SISTEMA DI ISTRUZIONE, FORMAZIONE E RICERCA". IN QUESTO CONTESTO CRITICO, MIRA A UN FORTE POTENZIAMENTO DEGLI ITS. COME VALUTA QUESTA MISURA?

In modo assolutamente positivo. Gli ITS sono un modello vincente che si adatta ai diversi target, dalla scolarità non elevata fino alla soglia manageriale. Rappresentano un anello fondamentale nella formazione. L'obiettivo, sottolinea il Piano, è rafforzare l'offerta degli enti di formazione professionale attraverso un network con aziende, università, centri di ricerca, autorità locali. E' quanto oggi serve alla nostra economia e al nostro paese. ■

LA SCUOLA NAZIONALE TRASPORTI E LOGISTICA

La Scuola è un ente di formazione nato a La Spezia oltre 30 anni fa. La sua nascita andava a coprire la mancanza, a livello nazionale, di un presidio formativo specializzato legato all'economia del mare. Aderiscono alla Scuola oltre 30 aziende, associazioni ed enti tra i più rappresentativi del settore di riferimento. La mission della Scuola, maturata negli anni, è quella di contribuire alla promozione della logistica e dei sistemi di trasporto sul territorio nazionale, sviluppando progettualità in funzione dei cambiamenti del mercato e delle innovazioni tecnologiche.

Aeroporti e digitalizzazione

Malpensa è in ritardo rispetto ad altri importanti scali europei sul tema delle applicazioni IT. Il prossimo Piano nazionale degli aeroporti dovrà tener conto di tale aspetto per l'aumento di efficienza del settore.

di **Stefano Pioli**

Gli aeroporti italiani, con in testa quello di Malpensa, che si conferma sempre più lo scalo "guida" del paese per quanto riguarda in particolare il cargo, devono accelerare sulla digitalizzazione delle loro operazioni nel settore delle merci. Questo il dato centrale che è emerso nel quarto convegno organizzato a Milano dall'Osservatorio del cluster cargo aereo, costituito da Anama, Assaeroporti, Assohandlers e Ibar. Un'esigenza che è stata sottolineata anche da uno studio Ernst&Young sugli argomenti digitalizzazione e sostenibilità, presentato durante il convegno da Alessandra Barcaglioni, che ha posto a confronto gestori di importanti aeroporti europei, tra i quali anche Malpensa. Dallo studio è emersa una differenza tra la situazione italiana e quella dei principali scali europei sull'adozione di sistemi digitali a supporto della governance aeroportuale del settore cargo. "Con il prossimo regolamento di scalo sarà reso obbligatorio entro il 2023 l'utilizzo del sistema informatico di Malpensa. Dobbiamo utilizzarlo tutti", ha detto Alessandro Albertini, presidente di Anama, che ha aggiunto: "Quello che altri stanno realizzando oggi in materia di digitalizzazione noi lo avevamo già pensato sette, otto anni fa, ma con gli stakeholder di settore non siamo stati in grado di realizzarlo e farlo funzionare. Ora ci ritroviamo a dover inseguire gli altri. Quattro aspetti sono essenziali in questo campo: documenti elettronici, tracciabilità, magazzini ad alta tecnologia, piattaforme di condivisione del



L'aeroporto di Bruxelles è tra i più avanzati per applicazioni digitali nel settore cargo

dato. Su questi punti, il settore italiano delle spedizioni aeree deve accelerare per accrescere la sua competitività".

Dallo studio Ernst&Young è emerso che le quattro iniziative digitali citate, applicate e sviluppate nei principali aeroporti europei, hanno avuto un impatto decisivo sulla qualità del servizio che lo spedizioniere può garantire al cliente finale in termini di velocità, sicurezza e impatto ambientale. In particolare nell'indagine le piattaforme di condivisione del dato sono viste come strumenti per ridurre i costi e migliorare i servizi perché consentono di rendere più efficiente la fase operativa e arrivare all'integrazione dei processi che coinvolgono i vari attori della filiera logistica aerea, ovvero imprese di spedizioni, handler, gestori aeroportuali, compagnie aeree. "In Italia tante delle soluzioni tecnologiche che sono state presentate e descritte oggi esistono ma sono ancora in fase di sperimentazione o non ricevono sufficienti adesioni da parte degli operatori del

settore", ha detto ancora Albertini, annunciando al contempo "l'obiettivo ambizioso di arrivare a sperimentare una piattaforma di data sharing a Malpensa nel 2023, grazie anche al contributo dei fondi del Pnrr stanziati per la realizzazione di progetti di digitalizzazione della logistica". Nel suo intervento il presidente degli spedizionieri aerei italiani ha ribadito, però, che per iniziative come questa, è indispensabile "un approccio di network perché questi strumenti informatici si fondano tanto sulla costruzione di data model quanto sulla disponibilità generalizzata degli operatori a condividere il dato". Per strutturare il lavoro associativo su queste direttrici, Anama sta costituendo una commissione ad hoc interna per unire le forze dell'associazione con quelle dell'Advisor Body Digital Innovation. "Un lavoro importante - ha concluso Albertini - per allargare il dialogo e la condivisione su temi come la digitalizzazione e la sostenibilità delle catene di approvvigionamento, che sono oggi sulle scrivanie di tutte le impre-

se, e per raccogliere input e suggestioni che, come rappresentanza associativa, possiamo presentare all'Enac e al ministero delle Infrastrutture come contributo utile alla stesura del Piano nazionale degli aeroporti. Il documento, in fase di consultazione fino al 21 novembre, vuole essere uno strumento utile per potenziare il ruolo del cargo aereo a livello nazionale ed è dunque lo spazio idoneo per affrontare i punti critici che ancora oggi ne ostacolano lo sviluppo. Gli ultimi dati del centro studi Fedespediti registrano un cargo aereo nazionale in crescita del 4,4% nei primi otto mesi dell'anno scorso. Ma la crisi internazionale ed energetica, il prezzo medio del carburante è cresciuto in un anno del 64,7%, ci impongono di guardare a medio-lungo termine e lavorare per sviluppare strategie di resilienza delle catene di fornitura”.

GLI OBIETTIVI DIGITALI

L'analisi condotta da Ernst&Young, in particolare, ha sottolineato gli obiettivi della digitalizzazione in ambito aeroportuale e cosa i diversi attori, dai gestori degli aeroporti alle linee aeree e agli operatori logistici del settore, si propongono di raggiungere attraverso tale strumento. L'analisi ha citato sei obiettivi principali: raggiungere processi cargo fluidi e interconnessi snellendo le tempistiche di movimentazione della merce e riducendo le inefficienze di processo; semplificare e abilitare la condivisione di informazioni tra gli stakeholder anche sfruttando gli standard esistenti; incrementare il ricorso alla documentazione digitale (eAWB, eDGD) in linea con la strategia paperless con il primario intento di ridurre gli errori; programmare e scadenzare le movimentazioni della merce creando servizi che abilitino il dialogo e la condivisione dei dati tra gli interlocutori coinvolti; abilitare il tracciamento real time delle merci; abilitare la condivisione di attrezzature di movimentazione merce disponibili e ottimizzare l'utilizzo degli spazi del sedime aeroportuale. Su tali obiettivi, in generale, i principali aeroporti europei stanno progredendo, mentre Malpensa è in ritardo. Ciò sta avvenendo anche sull'interoperabilità dei sistemi IT tra i diversi protagonisti del cargo aereo, ad esempio, all'aeroporto di Bruxelles è attiva una piattaforma di open data sharing per la condivisione dei dati, sono in uso applicazioni cloud vs. connessioni S2S, esiste l'archiviazione centralizzata dei dati. Sono attive inoltre dodici app che permettono l'accelerazione delle procedure doganali; la semplificazione delle operazioni di movimentazione merce; l'accelerazione dei controlli fitosanitari; il real time tracking delle merci.



Lo scalo di Amsterdam ha un ecosistema digitale cargo che permette la condivisione dei dati a tutti gli stakeholder

Nel convegno è intervenuto anche Claudio Eminente, capo della direzione centrale programmazione economica e sviluppo infrastrutture dell'Enac: “Su mandato del ministero delle Infrastrutture, stiamo conducendo il processo di revisione e aggiornamento del Piano nazionale degli aeroporti. Un piano che mira a razionalizzare gli investimenti a

supporto delle infrastrutture logistiche necessarie per potenziare il ruolo giocato dal cargo aereo nazionale che oggi può beneficiare di uno spostamento a favore dell'Europa nella geometria delle rotte del trasporto aereo”. Ivano Russo, amministratore unico di Ram-Logistica, infrastrutture e trasporti, ha chiuso i lavori del convegno, sottolineando che “il

regolamento europeo 1056 del 2020 stabilisce che tutte le autorità pubbliche e tutti i gestori e gli utilizzatori di dati del ciclo logistico saranno chiamati ad adeguarsi a standard di interoperabilità e sicurezza digitale entro il 2025. Questi criteri diventeranno imprescindibili anche per privati - imprese del settore e società informatiche - per continuare a interagire con le autorità ed enti di riferimento. Il Pnrr è dunque lo strumento attraverso cui il ministero e Ram accompagneranno le imprese in questo processo di adeguamento e ciò vale soprattutto per i 175 milioni che il Piano nazionale di ripresa e resilienza stanza direttamente a beneficio del mercato. Perciò, il primo passo che farà Ram sarà la pubblicazione entro la fine dell'anno di un vademecum che consenta agli operatori di conoscere il quadro normativo di riferimento e i benefici derivanti dal rispetto di questi criteri”.

Una proposta per accelerare l'uso di carburanti alternativi

L'International Chamber of Shipping, con l'obiettivo di arrivare entro il 2030 a un impiego di combustibili alternativi nel settore di almeno il 5%, propone l'istituzione di un "fondo" per incentivare produttori di energia e armatori a incamminarsi sulla strada delle emissioni "zero".

L'International Chamber of Shipping-ICS, che rappresenta l'80% della flotta mercantile mondiale, ha annunciato proposte per accelerare la transizione del settore marittimo verso le "zero emissioni". La proposta prevede premi finanziari per le navi e per i produttori di energia che investono in carburanti a basse/zero emissioni. Infatti, in un documento inviato all'Organizzazione marittima internazionale- IMO, l'ICS ha proposto un sistema di "fondi e ricompense" per accelerare l'adozione di combustibili alternativi e per premiare i "pionieri" che utilizzano carburanti a basse emissioni. Le navi che utilizzano tali combustibili (che attualmente costano almeno due o tre volte di più rispetto a quelli convenzionali) sarebbero ricompensate per le emissioni che preven- gono. La misura mira a garantire che almeno il 5% dell'energia utilizzata dal trasporto marittimo a livello globale sia prodotta da combustibili alternativi entro il 2030. Il sistema "Fondo e ricompensa" sarebbe finanziato da un contributo forfettario obbligatorio delle navi, per tonnellata di CO2. Questa richiesta dell'ICS combina elementi di varie recenti proposte di riduzione dei gas serra avanzate da diversi governi, oltre a un sistema di contribuzione forfettaria precedentemente proposto anche da Intercargo, e idee recentemente avanzate all'IMO dall'Unione europea. Emanuele Grimaldi, presidente dell'ICS, ha spiegato: "Con il fondo ICS e la proposta di ricompensa, gli Stati

membri dell'IMO hanno una nuova ma brevissima finestra di opportunità per mettere in atto una misura economica globale che possa dare il via allo sviluppo e alla produzione di combustibili alternativi per il trasporto marittimo. Per raggiungere lo zero netto a metà secolo, questi nuovi combustibili devono iniziare a diventare disponibili in quantità significative su base commerciale entro e non oltre il 2030. Il

compromesso è sempre difficile ma, in qualsiasi negoziato, avere una proposta come questa può consentire a tutti di iniziare a discutere. Spero che questa proposta funga da ponte tra le ambizioni climatiche dei paesi sviluppati e in via di sviluppo in modo che nessuna parte dell'industria marittima globale sia lasciata indietro". L'ICS ha affermato che il sistema "fondo e ricompensa" potrebbe essere istituito entro il 2024, se i governi aderenti all'IMO riusciranno a concordare un quadro normativo.

Il fondo, denominato "Fondo internazionale per la sostenibilità marittima", secondo l'ICS, potrebbe raccogliere miliardi di dollari l'anno, che sarebbero impegnati sia a ridurre il divario di prezzo, a livello globale, tra i combustibili marini ad alto tenore di carbonio esistenti e i combustibili alternativi sia



Un traghetto della compagnia ForSea, che collega Helsingborg in Svezia e Helsingør in Danimarca, che è stato convertito a una alimentazione a batteria, diventando uno dei più grandi traghetti elettrici del mondo

a sostenere gli investimenti tanto necessari nelle nazioni in via di sviluppo per la produzione di nuovi combustibili marini e infrastrutture di bunkeraggio. Il fondo ricompenserebbe le navi in base alla rendicontazione annuale delle emissioni di CO2 evitate dall'uso di "combustibili alternativi ammissibili". Ad esempio, una nave alimentata ad ammoniaca (uno dei molti combustibili alternativi tra cui si annoverano metano, idrogeno, biocarburanti sostenibili e carburanti sintetici) potrebbe ricevere un risparmio sui costi di oltre 1,5 milioni di dollari l'anno. In vista della COP 27, questa nuova proposta del settore è rilevante nel contesto delle emissioni totali di CO2 del trasporto marittimo internazionale - considerato un settore "difficile da abbattere" - che rappresentano tra il 2 e il 3% delle emissioni totali di gas serra dell'economia mondiale. ■

Kontractor by Kopron: primo obiettivo la soddisfazione del cliente

“Fiducia, stima e rispetto sono le parole chiave che fanno da traino a tutti i nostri progetti”, dice Ilaria Pasta responsabile della divisione Kontractor.

Il 2030 si avvicina e per gli operatori del settore immobiliare logistico è ben chiaro che raggiungere gli obiettivi dell'agenda di Parigi in soli sette anni è compito arduo e complesso. Ne abbiamo parlato con Ilaria Pasta, responsabile marketing di Kontractor, la divisione del gruppo Kopron specializzata in costruzioni chiavi in mano in qualità di General Contractor.

IN QUESTA “MARCIA DI AVVICINAMENTO” A QUELLA SCADENZA COME VI STATE MUOVENDO?

Abbiamo avviato un percorso di crescita e di sensibilizzazione del mercato verso le tematiche ambientali e sociali con lo scopo di interpretare tutti i fattori competitivi dettati dalla Transizione e Trasformazione Ecologica dei progetti immobiliari logistici, commerciali e direzionali. Un progetto ambizioso che si pone l'obiettivo di diffondere la cultura dello Sviluppo Sostenibile e dell'Economia Circolare affinché il cambiamento non sia fine a sé stesso, ma sia condiviso da tutti gli stakeholders cosicché ognuno possa fare la propria parte.

DA DOVE SIETE PARTITI?

Direi dal convegno dell'aprile scorso patrocinato da Assologistica “La logistica come valore aggiunto per il territorio: costruire immobili funzionali nel rispetto dell'ecosistema e della realtà urbana”. Perché solo lavorando insieme, in maniera sinergica e consapevole, si possono raggiungere risultati ambiziosi e duraturi. Crediamo sia importante



stimolare il dialogo e la partecipazione attiva dei principali attori della catena logistica per raggiungere in sinergia gli obiettivi ambiziosi del Green Deal Europeo. Poi abbiamo stretto una partnership con l'OSIL (L'Osservatorio sull'Im-



Lo staff di Kontractor by Kopron

mobiliare Logistico) dell'Università LIUC per approfondire lo studio del Green Building. La ricerca ha prodotto l'elaborazione di un modello di rating (VA.LO.RE.) che si affianca alle principali certificazioni internazionali Breeam e Leed per valutare il livello di sostenibilità di un magazzino logistico e ha portato alla creazione di un progetto di realtà virtuale attraverso cui si può visitare un magazzino 100% green in 3D grazie all'ausilio di un visore: un modo semplice e divertente per spiegare a cosa significa adottare accorgimenti e soluzioni che abbiano un basso impatto ambientale. Questo perché siamo convinti che divulgare mette nelle condizioni di poter capire. La scelta del visore ha incuriosito ed è stata molto apprezzata”.

KONTRACTOR HA PARTECIPATO AL GREEN LOGISTICS EXPO CHE SI È TENUTO RECENTEMENTE A PADOVA. L'APPUNTAMENTO SI È RIVELATO POSITIVO?

Sì, perché è stata l'occasione per presentare il modello VA.LO.RE. e per annunciare la costruzione di un nuovo immobile green a Colleferro, in provincia di Roma per conto dello sviluppatore internazionale GLP. Dopo la costruzione della piattaforma logistica per Amazon a Udine - commissionata da Goodman e certificata BREEAM - si è aperta per noi la strada degli sviluppatori e dei fondi che ci contattano perché vogliono costruire immobili da locare. Così a settembre abbiamo iniziato la costruzione di quel magazzino logistico di 23.000 mq che sarà certificato Breeam Very Good, quindi costruito tenendo conto di altissimi standard qualitativi in termini di sostenibilità ambientale. Accompagnare GLP nel suo primo progetto di sviluppo in Italia nell'area romana è motivo di grande orgoglio, oltre che di grandissima responsabilità. Per noi la soddisfazione del cliente è fattore importantissimo: fiducia, stima e rispetto sono le parole chiave che fanno da traino a tutti i nostri progetti. Siamo convinti che sostenibilità non sia solo Environment ma debba essere anche Social e Governance (ESG), quindi responsabilità d'impresa nei confronti del territorio, delle comunità e delle future generazioni. Di fatto, un asset competitivo del business aziendale, la conditio sine qua non per chi vorrà continuare ad esistere sul mercato. (T.M.) ■

Amburgo: Cina sì, Cina no...

Dopo una lunga querelle, tra “favorevoli” e “contrari”, il gruppo cinese Cosco è entrato in minoranza nel capitale del terminal container Tollerort nel porto di Amburgo, anche grazie al diretto intervento del cancelliere Olaf Scholz.

di **Ingrid Woller**

L'azienda cinese Cosco Shipping Ports, unità operativa terminalistica del gruppo statale China Cosco, ha ottenuto di acquisire una partecipazione di minoranza del 24,9% nel terminal container Tollerort, uno dei tre impianti dell'operatore Hamburger Hafen und Logistik-Hhla nel porto di Amburgo. Una decisione che è stata al centro di polemiche e che ha incontrato forti opposizioni sia in Germania sia nei paesi occidentali. La richiesta iniziale del gruppo Cosco era stata di ottenere dall'Hhla una quota del terminal pari al 35%. Per risolvere il problema è intervenuto, in ottobre, direttamente il cancelliere tedesco Olaf Scholz, ex sindaco di Amburgo, favorevole a un ingresso dei cinesi nel capitale del terminal, probabilmente anche perché era in procinto di intraprendere un viaggio in Cina per incontrare Xi Jinping, insieme a un nutrito gruppo di imprenditori. L'opposizione alla vendita da parte di governi europei e partiti politici tedeschi è stata determinata dalla preoccupazione che la Cina continui ad aumentare la sua influenza su importanti infrastrutture a livello sia europeo e mediterraneo sia globale. Preoccupazione “innescata” già nel 2016 quando i cinesi comprarono il 51% dell'Autorità portuale del Pireo, uno dei più importanti porti mediterranei. Quota poi salita un anno fa al 67%.

Da un lato, quindi, essenzialmente per motivi geopolitici, c'è chi si è dichiarato contrario all'entrata dei cinesi nel

porto di Amburgo e, dall'altro, invece, c'è chi ne ha approvato l'ingresso. Tra questi, c'è stato il sindaco della città anseatica Peter Tschentscher, che ha sottolineato: “I cinesi sono già presenti nella gestione di terminali nei porti di Rotterdam e di Anversa. Se avessimo rifiutato il loro ingresso da noi, avremmo reso il nostro porto meno competitivo rispetto ai nostri principali competitor”. Lo “scontro” di opinioni si basa sull'angolazione dalla quale si vede la “crescita” cinese, si si usa il metro del business è evidente che la presenza cinese è importante e assicura sviluppi commerciali, come hanno sempre sottolineato gli operatori del porto di Amburgo, mentre se si valuta in termini di prospettiva politica, anche alla luce dell'atteggiamento e delle posizioni cinesi rispetto alla Russia e all'invasione dell'Ucraina, il discorso è totalmente diverso. L'Europa, e anche la stessa Germania, dovrà alla fine fare i conti e confrontarsi con questi due diversi modi di affrontare il “nodo” cinese. Non sarà facile.

Infatti, gli stessi cinesi “giocano” su questo dualismo, su questo diverso livello di interessi. I cinesi, non a caso, sottolineano che “i governi europei,

compreso quello tedesco, dovrebbero guardare a noi in maniera pratica, considerando i benefici che derivano da una collaborazione economica con la Cina, senza speculazioni di carattere politico sul fatto che tutto ciò potrebbe aumentare la nostra influenza nel mondo”. Anche gli Stati Uniti si sono



Una nave Cosco nel terminal Tollerort di Amburgo

trovati in un'impasse simile a quello che ha vissuto il porto di Amburgo, quando il gruppo Cosco ha comprato la società di Hong Kong Orient Overseas Container Line che era proprietaria di un importante container terminal nel porto californiano di Long Beach, il secondo scalo americano per traffico e il principale gateway verso l'Asia. Il governo degli Stati Uniti, che può regolare le fusioni per motivi antitrust e di sicurezza, ha di fatto costretto la società di Hong Kong a vendere i diritti sul terminal - cosa avvenuta per 1,78 miliardi di dollari a un consorzio statunitense - prima di poter essere acquistata dalla Cosco. ■

Porti del nord Europa e sostenibilità

Uno studio di Port Economics suggerisce linee guida, fondate sulla teoria dei contratti, per migliorare nei collegamenti con l'entroterra il modal shift.

di **Carlotta Valeri**

Gli enti di gestione portuale nel nord Europa stanno varando misure e strategie per migliorare la sostenibilità ambientale degli scali nell'ottica di avere "porti verdi". Ciò sta avvenendo sulla scia sia delle decisioni dell'Unione europea che mira ad avere un trasporto più sostenibile sia delle "preferenze sociali" che guardano con sempre maggiore interesse alle problematiche ambientali. Dai porti e verso i porti si muovono dall'entroterra grandi flussi di trasporto con una quota dominante rappresentata dall'auto-transporto. Una situazione che obbliga, in un'ottica di sostenibilità, gli enti di gestione portuale e gli utenti del porto ad affrontare le esternalità negative, la congestione e le emissioni di gas serra procurate dalla modalità su strada. Sebbene non tutti i porti abbiano reso espliciti i loro obiettivi specifici in materia di modal shift, diverse Autorità portuali hanno adottato misure per ridurre la dipendenza dal trasporto su strada per servire l'entroterra. Tuttavia, i risultati sono stati spesso deludenti, mentre gli obiettivi della sostenibilità ambientale sono diventati più ambiziosi, in linea con l'evoluzione delle preferenze sociali e delle politiche dei governi degli Stati membri dell'Unione.

In questo contesto, la letteratura esistente sulla gestione dei porti non ha ancora fornito orientamenti concettuali attuabili e generalmente applicabili per le Autorità portuali verso il raggiungimento di ambiziosi obiettivi di sostenibilità e di modal shift. I membri di



Particolare del porto di Göteborg, Svezia. Lo scalo si avvale di un avanzato sistema di raccolta di informazioni anche in collegamento con una vasta rete di terminali ferroviari nell'entroterra

PortEconomics Michael Dooms, Theo Notteboom, Elvira Haezendonck, insieme a Mychal Langenus e Alain Verbeke della Vrije Universiteit di Bruxelles, hanno svolto uno studio sulle migliori linee guida che possono adottare le Autorità portuali per aumentare la loro efficacia nelle strategie di modal shift. Lo studio ha seguito un approccio basato sulla teoria dei contratti per costruire un'efficace formulazione della strategia di trasferimento modale in ambito portuale. Gli autori dello studio hanno fornito un quadro per allineare gli obiettivi delle parti contraenti, ridurre l'incertezza e stimolare la cooperazione e l'azione congiunta verso il raggiungimento di obiettivi condivisi. In particolare, lo studio raccomanda che le Autorità portuali costruiscano nell'ambito contrattuale una matrice di valutazione

per mappare e dare priorità alle misure che possano facilitare il modal shift. Lo studio sottolinea che attraverso i contratti l'Autorità portuale può influenzare il posizionamento delle misure modal shift nella matrice attraverso l'uso di specifici incentivi, penalità e sistemi bonus/malus. Agendo sulla gestione e sulla struttura dei contratti, le Autorità portuali possono migliorare le probabilità di raggiungere i loro obiettivi di trasferimento modale. Questo studio contribuisce quindi alla letteratura esistente sul modal shift presentando una nuova concettualizzazione basata sulla teoria dei contratti. Questo framework può essere utilizzato anche per valutare perché le Autorità portuali falliscono o riescono a realizzare i loro obiettivi quando sviluppano specifiche misure e specifici programmi per il modal shift. >



Navi container nel porto di Anversa, Belgio

Lo studio ha inoltre riscontrato, conformemente a un'ampia letteratura precedente e indipendentemente dal contenuto dei singoli contratti, che una gestione efficace delle informazioni è un prerequisito per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità ambientale. Ciò è confermato dal fatto che i grandi porti marittimi stanno investendo per aumentare la loro capacità di elaborazione delle informazioni per migliorare le "prestazioni verdi" nel trasporto dall'entroterra. Basandosi su tale capacità, gli enti di gestione dei porti più grandi possono richiedere agli utenti portuali dati di ripartizione modale più dettagliati e informazioni sull'impatto ambientale. Questo tipo di informazioni è in genere incluso nei piani aziendali delle imprese che lavorano con i porti quando si richiedono contratti di locazione e permessi portuali. Sia la gestione verticale sia quella orizzontale delle informazioni sono elementi chiave per creare un sistema di governance efficiente per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità. I dati empirici presentati nello studio di Port Economics suggeriscono che sono stati compiuti notevoli progressi nei tre maggiori porti marittimi d'Europa nella creazione di sistemi informatici globali a sostegno di una migliore gestione delle informazioni. Sfortunatamente, molti gestori portuali sono attualmente ancora ca-

ratterizzati da una gestione frammentata delle informazioni. Ciò si riferisce alla distribuzione segmentata di informazioni critiche tra un gran numero di membri e funzioni dell'organizzazione, e possibilmente anche stakeholder portuali esterni, senza la capacità organizzativa per una corretta aggregazione, sia in senso orizzontale che verticale. In questi casi, la raccomandazione dello studio è di investire prima in meccanismi generali per migliorare la condivisione orizzontale delle informazioni all'interno del cluster portuale. Solo successivamente si dovrebbe investire in nuovi strumenti di raccolta e trattamento delle informazioni orientati verticalmente.

Lo studio sottolinea che i risultati raggiunti da Rotterdam, Anversa e Amburgo potrebbero non fornire conclusioni generalizzabili per il settore portuale nella sua interezza, ma spera che offrano informazioni utili su come affrontare la sfida del modal shift attraverso la lente della teoria dei contratti. Per quanto riguarda gli stessi elementi di quest'ultima, vi è spazio per esplorare ulteriormente l'utilità di tenere conto di alcune variabili quando si negoziano nuove misure: il potenziale svantaggio competitivo rispetto agli utenti di altri porti creato durante la (ri)negoiazione degli accordi; i probabili impatti degli incentivi, delle sanzioni e dei regimi di bonus/malus sul costo e sulla qualità delle attività degli utenti del porto e delle relative catene di approvvigionamento; l'entità degli effetti negativi su-

gli investimenti in attività specifiche e la loro produttività; problemi relativi al dialogo bilaterale ex post nel caso dei regimi sanzionatori; esternalità negative potenziali e non intenzionali. Le possibilità del modal shift cambiano anche quando si considerano vari tipi di flusso di carico. Data la superiore disponibilità di dati per il traffico container, gli investimenti in piattaforme IT che forniscono informazioni di alta qualità diventeranno sempre più selettivi per questo particolare flusso di merci. Ulteriori informazioni possono essere ricavate dalla ricerca sulle migliori pratiche riscontrabili negli Stati membri, ad esempio in porti europei come Capodistria e Danzica, e nei porti di altri continenti, nonché dalle migliori pratiche nella gestione delle informazioni orizzontali e verticali, come si registra nel porto di Göteborg e nella sua vasta rete di terminali ferroviari dell'entroterra. Alcune piattaforme di gestione delle informazioni verticali sono state sviluppate con maggiore successo di altre. Molteplici studi di casi sul successo di tali piattaforme forniranno ulteriori informazioni, ad esempio sulle ragioni delle differenze nella disponibilità degli utenti a condividere i dati sensibili su piattaforme comuni. Lo studio di Port Economics, come sottolineano gli autori, era limitato a delineare un quadro generalizzato, ma attuabile, che consentisse agli enti gestori portuali di valutare le misure di modal shift in base alle caratteristiche dei loro utenti. La ricerca futura dovrebbe concentrarsi sull'applicazione del framework a specifiche relazioni Autorità portuali-utenti attraverso lo sviluppo di studi di casi approfonditi che riconoscano le difficoltà di specifici tipi di utenti e persino le differenze all'interno dei tipi di utenti (ad esempio, grandi imprese multinazionali rispetto a piccole e medie imprese). ■

Carrelli elevatori Still: un usato più che sicuro

Tutti i carrelli che tornano in azienda vengono selezionati e poi avviati a un processo di rigenerazione svolto nel centro ReQuality dell'azienda che garantisce uno standard qualitativo d'eccellenza.

Qualità superiore a un prezzo accessibile: il sistema di classificazione e di rigenerazione dei veicoli usati ideato da Still offre carrelli elevatori sicuri e affidabili. La classificazione per gradi e colori - "Gold", "Silver" e "Bronze" - si differenzia in base al numero e alla tipologia dei test e degli interventi effettuati sui mezzi garantendo agli operatori diversi livelli di rigenerazione per soddisfare anche le esigenze più complesse. Tutto il processo di rigenerazione è infatti certificato dalla tecnologia e dagli standard di eccellenza Still e viene effettuato nel centro di eccellenza ReQuality Center di Lainate. "Durante la pandemia", spiega Andrea Sogliaghi, head of rental & used trucks di Still in Italia, "abbiamo registrato un aumento significativo della richiesta di carrelli usati. Una tendenza che riflette da un lato la necessità di gestire picchi improvvisi di lavoro - in particolare per le realtà attive nel settore agroalimentare o nell'eCommerce - e dall'altro il bisogno degli operatori di contenere i costi senza rinunciare alle prestazioni. Ma non solo: stiamo assistendo anche a una crescente richiesta di flotte miste, ossia composte da carrelli nuovi e rigenerati al fine di ottimizzare l'efficienza del parco carrelli e di produrre economie di scala. In quest'ottica, "garantire veicoli usati adatti a diversi impieghi, affidabili e sottoposti ai più alti standard di controllo è fondamentale per rispondere alle esigenze del mercato e offrire un prodotto di eccel-



La flotta di carrelli Still

STILL

lenza", aggiunge Sogliaghi. Per questi motivi, il sistema di classificazione degli usati Still, sulla base del numero e del tipo di test e interventi effettuati, è in grado di offrire agli operatori diverse tipologie di mezzi suddivisi in tre categorie, come in precedenza accennato: "Gold", "Silver" e "Bronze".

Per gli operatori alla ricerca di mezzi usati "come nuovi", Still ha pensato alla categoria "Gold", che offre macchine con certificazione CE inclusa. Grazie a un attento e meticoloso processo

di rigenerazione, questi veicoli sono dotati di pneumatici o rulli nuovi. Anche le forche, le catene e i tubi flessibili e le spazzole al carbonio vengono sostituiti. Tutte le componenti del veicolo sono controllate e rinnovate secondo necessità, mentre il sistema tecnologico è certificato in officina. Per quanto riguarda i carrelli elevatori elettrici e le apparecchiature di movimentazione di magazzino, questa categoria assicura batterie nuove e sistemi di caricabatterie rigenerati. I carrelli usati, sottoposti anche a un processo di riverniciatura completo, offrono agli operatori sei mesi di garanzia inclusa nel prezzo, con un massimo di 600 ore >



di funzionamento. La garanzia di sei mesi - in questo caso con un massimo di 300 ore di funzionamento - rappresenta una delle caratteristiche chiave anche della categoria "Silver". La tecnologia di questi carrelli viene ispezionata in officina al fine di garantire la massima funzionalità dei veicoli. Gli oltre 80 controlli effettuati dai tecnici del Gruppo internazionale con sede ad Amburgo assicurano che il telaio non riporti deformazioni o intaccature e garantiscono le ottime condizioni della cabina dell'operatore e della batteria, che viene completamente rigenerata. Anche i carrelli di questa categoria vengono sottoposti a un processo di riverniciatura completa. Infine, per operatori alla ricerca di carrelli affidabili ma a prezzi più contenuti, Still ha pensato alla categoria "Bronze". Dall'attenta analisi del telaio ai test sul motore e sulle ruote, grazie a oltre 70 controlli, i carrelli elevatori rigenerati di questa categoria certificano mezzi in ottimo stato con tecnologia perfettamente funzionante (incluse luci e parti collegate). Al fine di garantire la massima sicurezza del mezzo, il processo di rigenerazione di questa categoria garantisce che le ruote non presentino nessuna frammentazione e che possano operare in completa si-

curezza. Questi veicoli, dotati di batterie perfettamente funzionanti, sono sottoposti a una riverniciatura light e possono contare su una garanzia di tre mesi.

Oltre al numero e alla meticolosità

mercato italiano garantendo massimi livelli di specializzazione e assicurando un elevato standard qualitativo su tutte le macchine rigenerate. "L'alto standard dei servizi offerti", spiega ancora Andrea Sogliaghi, "caratterizza l'attività del ReQuality Center, la cui finalità è rigenerare e dare una seconda vita agli usati. Un processo che non può però essere svolto su tutte le macchine: per questa ragione, tutti i carrelli vengono ispezionati in ingresso e quelli non idonei - perché troppo usurati, danneggiati o vecchi - non vengono ammessi. La rigenerazione riguarda tutti i sistemi di sicurezza e le

parti meccaniche, dall'impianto idraulico fino alla batteria. A meno che non siano in perfetto stato, tutti i componenti dei mezzi sono sostituiti". Questo centro d'eccellenza, che si



dei testi effettuati, un altro elemento che garantisce la qualità e l'affidabilità degli usati Still è il fatto che tutti i controlli vengono svolti presso il centro d'eccellenza ReQuality Center, dove solo i migliori carrelli accedono al processo di revisione. Inaugurato nel 2017 all'interno del quartier generale di Lainate, il ReQuality è un centro per la rigenerazione dei carrelli che tornano in azienda dopo noleggi a breve o lungo termine. Il centro nasce dall'intuizione di Still di accentrare in un unico polo le attività di revisione precedentemente eseguite nelle filiali, realizzando un centro che fornisca tutto il

estende per una superficie di 7.000 mq e che è in grado di revisionare dal piccolo transpallet al grande carrello elevatore, è certamente destinato a crescere ulteriormente alla luce dell'importante piano di investimenti previsti da Still per questo settore, che passa anche dalla creazione di una nuova sezione dedicata agli usati sul sito ufficiale. Nella nuova pagina del portale Still - intuitiva, dettagliata e pensata per soddisfare le esigenze del cliente - è infatti possibile consultare la lista dei carrelli pronti alla consegna divisi per tipologia, capacità di carico e anno di costruzione. ■



ORGANIZZA IL CORSO BASE DI DOGANE

SC Sviluppo Chimica



CUSTOMS FUNDAMENTALS - DOGANA: ISTRUZIONI PER L'USO



DOCENTE: DR. MARCO SELLA

PROGRAMMA:

- Saper leggere la dichiarazione doganale
- Quale Incoterms adottare? Risvolti doganali e fiscali (Casi Pratici)
 - Esportatore - Definizione e criticità
- Quali le semplificazioni in dogana per le imprese?
- Origine e Made In - *Le basi per il supply chain design*
 - Classificazione doganale - le best practice
 - Restrizioni e controlli import/export
 - AEO - il Trusted Trader in Dogana "in pillole"
 - Sanzioni doganali tributarie ed extra-tributarie
 - La Dogana 4.0 - novità e sistemi digitali per le imprese

Il costo delle due giornate per i non soci è di euro 760 euro + Iva
Per i soci Assologistica (vedi circolare) e Assologistica Cultura e Formazione come
da condizioni previste. Fatturazione a cura di Serdocks srl (società di servizi Assologistica)

ISCRIZIONI: <https://culturaeformazione.assologistica.it/calendario-milano.html>



Colliers

Cambia la **logistica**, cambiano gli **spazi**.

Trova la soluzione giusta per te, con Colliers.

Accelerating success.