

€uromerci

IL MENSILE DELLA LOGISTICA

**L'IMPOSSIBILE?
PER NOI,
TUTTO NELLA NORMA**



Assologistica

A MILANO IL 16 DICEMBRE
la celebrazione del 75° anniversario di Assologistica
e la consegna dei premi del Logistico dell'Anno 2022

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



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.lli 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.lli Grazia Torrente - Alessandra Vignone

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

I TENDER NEI TRASPORTI E NELLA LOGISTICA

Avv.lli 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

IL 75° COMPLEANNO DI ASSOLOGISTICA

Il momento giusto per guardare al futuro

ASSOLOGISTICA HA CELEBRATO A MILANO IL SUO 75° COMPLEANNO IN UNA SERATA DI GRANDE IMPATTO NON SOLO PER L'ASSOCIAZIONE MA PER L'INTERO "MONDO" LOGISTICO. HA CONTRIBUITO A TALE IMPATTO POSITIVO SIA LA SOFISTICATA SCELTA DEL LUOGO DOVE LA SERATA SI È SVOLTA, IL CIRCOLO FILOLOGICO MILANESE, UN'ISTITUZIONE ANTICA, PILASTRO DELLA STORIA CULTURALE DI MILANO, A SIGNIFICARE LA FORTE VALENZA SOCIOCULTURALE DELLA LOGISTICA, SIA LA PRESENZA DELLE ISTITUZIONI, CON IL MINISTRO DEI TRASPORTI MATTEO SALVINI E IL PRESIDENTE DELLA REGIONE LOMBARDIA ATTILIO FONTANA, SIA LA CONSEGNA DEI PREMI DEL LOGISTICO DELL'ANNO CHE HANNO SELEZIONATO IMPORTANTI PROGETTI DI GRANDI AZIENDE TESI ALL'INNOVAZIONE, ALLA SOSTENIBILITÀ IN TUTTE LE SUE ACCEZIONI, ALLA DIGITALIZZAZIONE. PREMI CHE GUARDANO AL FUTURO, ALLA COSTANTE MODERNIZZAZIONE DELLA LOGISTICA. LO STESSO HA FATTO L'ASSOCIAZIONE CHE HA INTERPRETATO IL SUO 75° COMPLEANNO NON GUARDANDO SOLO AL PASSATO, SEPPURE IMPORTANTE PERCHÉ HA ACCOMPAGNATO PUNTUALMENTE DAL PRIMO DOPOGUERRA A OGGI IL CAMMINO DEL PAESE E DEL SUO SVILUPPO INDUSTRIALE E COMMERCIALE, MA PROIETTANDOSI CON SLANCIO, IMPEGNO E SEMPRE MAGGIORE COMPETENZA E PROFESSIONALITÀ VERSO IL FUTURO. LO "SLOGAN" DELLA SERATA È STATO "L'IMPOSSIBILE? PER NOI TUTTO NELLA NORMA". IL PRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE UMBERTO RUGGERONE L'HA INTERPRETATO COSÌ: "DURANTE LA PANDEMIA, I LOGISTICI SONO STATI DEFINITI 'SUPEREROI' PER NON AVERE FATTO MANCARE ALCUNCHE' AL PAESE, NONOSTANTE I LOCKDOWN, MENTRE NOI FACEVAMO QUELLO CHE FACCIAMO SEMPRE: IL NOSTRO LAVORO QUOTIDIANO". "LAVORO QUOTIDIANO" CHE SIGNIFICA "PORTARE LA MERCE GIUSTA, AL MOMENTO GIUSTO, NEL PUNTO GIUSTO". "NOI VALORIZZIAMO LA MERCE NELLA FASE DEL TRASPORTO", HA AGGIUNTO RUGGERONE, "BISOGNA CHE TUTTI CAPISCANO CHE DA UN ORDINE DI UN CITTADINO VIA EMAIL ALL'ARRIVO SUL PIANEROTTOLO DI CASA SUA CI SONO NEL MEZZO SPECIFICHE COMPETENZE, PROFESSIONALITÀ, PRECISIONE, LAVORATORI: NON SI DEVE CADERE NEL TRANELLO DI CHI DICE CHE TUTTO CIÒ È 'GRATIS', SENZA COSTI". UNA DELLE SFIDE ATTUALI PIÙ IMPORTANTI DELLA LOGISTICA È QUELLA DI "RACCONTARE LA SUA REALTÀ", I SUOI IMPEGNI, LA SUA DETERMINANTE FUNZIONE SOCIOECONOMICA, SPECIALMENTE AI GIOVANI, E DI FARSI ASCOLTARE E CAPIRE A TUTTI I LIVELLI, DAI CITTADINI ALLE ISTITUZIONI DI GOVERNO".

VI SEGNALIAMO

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

Economia

**ITALIA: LA PRODUTTIVITA' CRESCE
MENO RISPETTO ALL'EUROPA**

8

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

Economia

**LE DIFFICOLTA'
DI "FARE IMPRESA"**

10

Assogistica

**UN COMPLEANNO
TRA PREMI E IMPEGNI**

34

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

Assogistica

**I PREMIATI
DEL LOGISTICO DELL'ANNO**

37

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

Navigazione interna

**PRIMO OBIETTIVO:
"RINATURALIZZARE" IL PO**

47

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

Mezzogiorno: Rapporto Svimez

**SERVE UNA POLITICA INDUSTRIALE
PIU' INCISIVA E MENO FRAMMENTATA**

49

Stampa
Mediaprint Milano

Cargo ferroviario: Mercintreno

**LE DIFFICOLTA' DELLE IMPRESE:
COSTI TROPPO ALTI E MANCANZA DI MACCHINISTI**

52

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

Transizione energetica

**MOLTI I PROGETTI PER L'IDROGENO VERDE,
MA SERVONO INCENTIVI IMPORTANTI**

55

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

14

DALLE AZIENDE

18



Secondo il "The Economist", il mondo ha fallito l'obiettivo di limitare il riscaldamento globale di 1,5°C entro il 2030, così come era stato stabilito negli accordi di Parigi. Occorre tirarne le conseguenze (il servizio a pag. 12)



Assogistica ha festeggiato al Circolo Filologico Milanese il 75° compleanno, insieme alla consegna dei premi della 18° edizione del Logistico dell'Anno: tutto all'insegna di un continuo sviluppo della logistica (il servizio a pag. 34)

Visite guidate alla scoperta **di urban art**



L'industria sta frenando

Secondo le stime Istat, in ottobre, la produzione industriale è diminuita, rispetto a settembre, dell'1,0%. L'indice ha così registrato una flessione per il secondo mese consecutivo: la produzione industriale era già calata a settembre rispetto ad

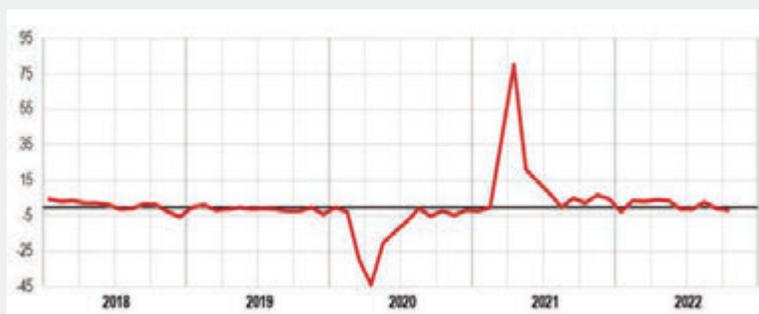


agosto dell'1,8%. In particolare, si è registrato a ottobre un calo del 3,0% dei beni di consumo. Anche in termini tendenziali, rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, l'indice, a ottobre, corretto per gli effetti di calendario, è calato dell'1,6%. Questo dato in flessione è accompagnato, sempre in ottobre, anche da una diminuzione, rispetto al mese precedente, del fatturato dell'industria dello 0,8%, con un calo dell'1,1% sul mercato interno e dello 0,3% su quello estero. Più marcata, in particolare, è stata la flessione nel settore manifatturiero, attestatasi sull'1,6%. Da notare che in termini tendenziali, il fatturato della manifattura migliora in volume dello 0,3%, mentre del 12,5% in valore, a sottolineare come sia incisivo e si faccia sentire l'aumento dei prezzi che continuano d'altro canto a salire: l'Istat sottolinea che a novembre si è registrato un altro rincaro per i prezzi alla produzione dell'industria del 2,6% su base mensile e del 29,4% su base annua. Una spirale che continua, considerando che l'aumento tendenziale a ottobre era del 27,7%. Sul mercato interno i prezzi sono cre-

Produzione industriale

Fonte: ISTAT

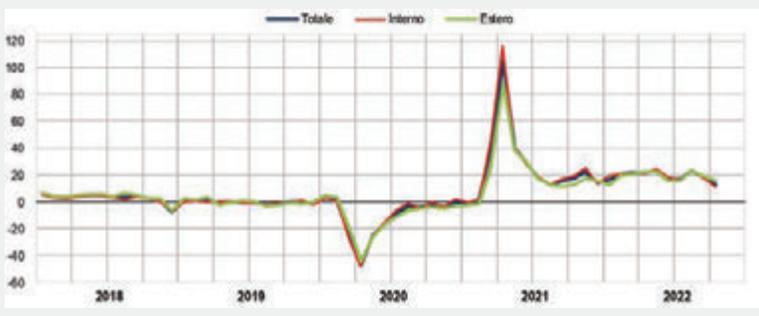
(genn. 2018-ott. 2022, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

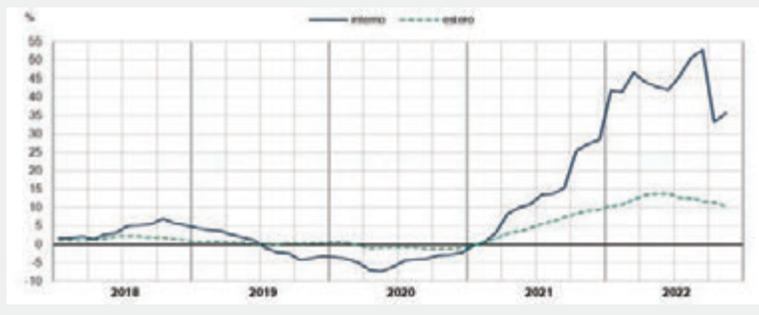
(genn. 2018-ott. 2022, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Prezzi alla produzione dell'industria

Fonte: ISTAT

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





IN COLLABORAZIONE CON **CTR**ADE
ORGANIZZA IL WEBINAR GRATUITO

Il nuovo Codice doganale e la Dogana 2040



9 febbraio 2023, ore 11,00-12,00

Dematerializzazione, specializzazione, adeguamento alla nuova economia circolare, sostegno alle politiche green e sostenibili. Il commercio internazionale cambia e cambia anche la dogana, che ha già studiato modifiche al Codice unionale e ha pubblicato il programma Dogana 2040. Ci aspettano anni intensi, cominciamo a scoprire cosa ci riserverà un domani non più così lontano

RELATORI:

dr.ssa LUCIA IANNUZZI e dr. PAOLO MASSARI, fondatori di C-Trade

Obbligo di registrazione al seguente indirizzo:

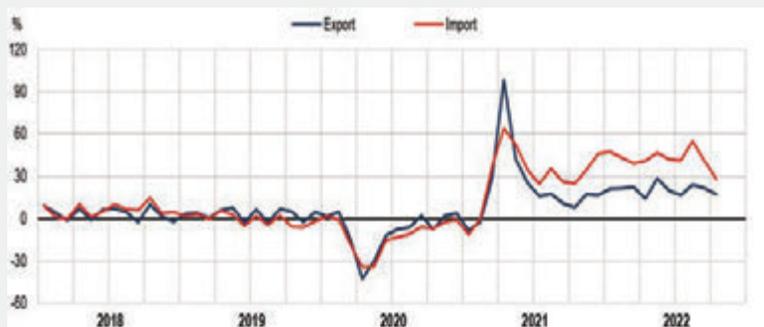
<https://culturaeformazione.assologistica.it/calendario-seminari.html>

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

Import/Export

Fonte: ISTAT

(genn. 2018-ott. 2022, variazioni % tendenziali)

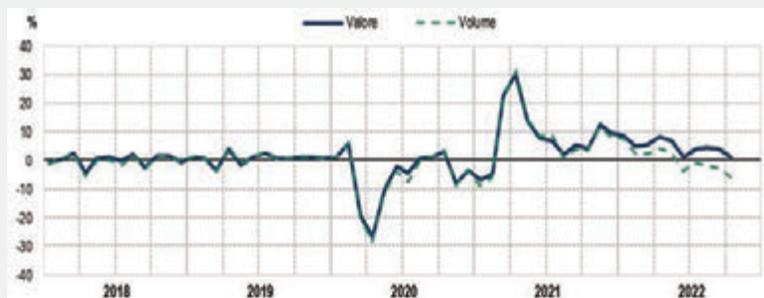


sciuti in confronto a ottobre del 3,3% e del 35,7% rispetto a novembre 2021. E' sempre l'energia la principale causa dei rincari, infatti, al netto di tale voce, i costi sono rimasti stabili rispetto a settembre 2022 e sono cresciuti dell'11,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tutti i settori della manifattura accusano rincari tendenziali: i prodotti chimici, così come quelli della gomma e materie plastiche, del 20,0% sul mercato interno; industrie alimentari, bevande e tabacco del 18%; industrie del legno, della carta e

Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

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



della stampa del 16,9%. A novembre, invece, i prezzi al consumo per l'intera collettività (al lordo dei tabacchi) hanno registrato un aumento più moderato di quelli per l'industria: più 0,5% su base mensile e più 11,8% su base annua. Quindi, gli aumenti sono stati contenuti come nel mese precedente. Sottolinea l'Istat che "l'inflazione rimane stabile su base tendenziale a causa, principalmente, degli andamenti contrapposti di alcuni aggregati di spesa". Infatti, ad esempio, da un lato rallentano i prezzi dei beni energetici non regolamentati (da più 79,4% a più 69,9%) e degli alimentari non lavorati (da più 12,9% a più 11,4%), mentre dall'altro accelerano i prezzi degli energetici regolamentati (da più 51,6% a più 57,9%), dei beni alimentari lavorati (da più 13,3% a più 14,3%) e degli altri beni (da più 4,6% a più 5,0%). ■

Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

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



*Nic: indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività, al lordo dei tabacchi

L'Italia con uno scenario demografico sempre più preoccupante

L'Istat stima una perdita di Pil di circa 50 miliardi al 2070 a causa dell'invecchiamento della popolazione e della contrazione delle nascite.

di **Gioia Valenti**

Gian Carlo Blangiardo, presidente dell'Istat e professore ordinario di demografia all'Università Milano Bicocca, negli ultimi anni ha più volte richiamato l'attenzione, purtroppo invano, dei media e della politica sulla situazione demografica del nostro paese, sempre più critica e preoccupante. Quanto sia grave tale situazione è dimostrato da un semplice dato: dal 2014 al 1° gennaio 2022, l'Italia ha perso un milione e 363 mila persone. E' come dire che in otto anni è "scomparsa" dal territorio

nazionale la popolazione di un'intera città dalle grandi dimensioni come Milano. Solo nel 2021, il calo è stato di 253 mila unità, un dato che equivale alla "cancellazione" della popolazione di tre intere città venete come Rovigo, Vicenza e Treviso. Un dato che sta già lasciando oggi conseguenze negative. La prima sulla scuola: il nuovo governo, sulla scia di quanto già previsto dal precedente governo Draghi, nella manovra di bilancio ha previsto tagli di spesa e una ristrutturazione del sistema scolastico, riducendo dirigenti e accorpando istituti. Provvedimenti che probabilmente avranno effetti negativi costringendo alunni, specialmente nelle aree periferiche, rurali e montane a dover percorrere maggiori distanze



Nel 2050, secondo le stime Istat, l'Italia avrà 1,7 milioni di novantenni contro gli 800 mila di oggi

per raggiungere la scuola. Una misura che potrebbe aggravare il fenomeno, già pesante, specialmente nel Mezzogiorno, dell'abbandono scolastico. Lo stesso effetto negativo è riscontrabile nel sistema sanitario con la chiusura di ospedali e pronto soccorsi. Comunque, gli effetti più drammatici di tale situazione della natalità, si avranno in futuro. Il presidente dell'Istat, in una recente audizione in parlamento, ha sottolineato: "La scuola è per così dire il primo fronte sul quale si notano gli effetti della mancata natalità: bastano pochi anni, mentre per l'impatto sul mondo del lavoro ne servono più o meno venti, perché i bambini devono crescere e arrivare all'età lavorativa. E ancora dopo - ma comunque abbastanza

rapidamente - si vedranno le conseguenze sul welfare, sulla sostenibilità di sanità e pensioni. Se la decrescita è di queste dimensioni decresce anche l'economia. Nel 2050 avremo 1,7 milioni di abitanti con almeno 90 anni e oggi ne abbiamo 800 mila. Quale impatto sulle pensioni? Da oggi al 2070 stimiamo una perdita di Pil di circa 500 miliardi. Ancora prima, nell'arco di vent'anni, ci sarà una riduzione delle unità di consumo, calcolate in base alle famiglie, del 2,5%. In alcune regioni anche del 10%. Senza contare che l'Italia

vedrà diminuire il suo peso internazionale". Il governo Meloni ha preso alcuni provvedimenti che vanno in aiuto alle famiglie come l'aumento di un mese del congedo parentale, con le madri lavoratrici che vedranno aumentata la retribuzione all'80% fino al sesto mese di vita del bambino, l'aumento dell'assegno unico del 50%, l'abbassamento dell'Iva sui prodotti per la prima infanzia al 5%. Un segnale di attenzione, ma come ha sottolineato Blangiardo "per provare a invertire questo trend drammatico servono politiche familiari mirate, strutturali ben definite, come hanno fatto ad esempio la Francia e la Germania, dove il declino demografico è meno severo ed esiste un equilibrio delle nascite migliore che da noi". ■

Italia: la produttività del lavoro cresce meno rispetto all'Europa

Nel nostro paese, dal 1995 al 2021, la crescita annua del valore aggiunto è stata mediamente dello 0,6% contro l'1,5% registrato nell'Unione europea, mentre le ore lavorate sono state quasi dello stesso numero.

di **Carlotta Valeri**

L'Istat ha recentemente pubblicato un rapporto sulla produttività nel nostro paese. In particolare il rapporto si sofferma sulla produttività del lavoro, ossia del rapporto tra valore aggiunto (determinato dalla differenza tra il valore della produzione di beni e servizi e il valore dei costi intermedi sostenuti per raggiun-

gere tale produzione) e ore lavorate. Secondo l'Istat, nel 2021, la produttività del lavoro in Italia è diminuita dello 0,7%, come risultato di un incremento delle ore lavorate (più 9,2%) maggiore di quello del valore aggiunto (più 8,5%). Tale andamento negativo ha fatto seguito a un lungo periodo di lenta crescita della produttività del lavoro nel nostro paese (più 0,6% in media annua dal 2014 al 2021). Allungando il periodo di osservazione, dal 1995 al 2021, l'Istat ha determinato una crescita media annua nel nostro paese della produttività del lavoro dello 0,4%. Un risultato derivato da un incremento medio del valore aggiunto pari allo 0,6% e delle ore lavorate pari a 0,1% (in questo periodo vi sono stati anni, come tra il 2009 e il 2014, in cui la produttività del lavoro è aumentata in media annua dello 0,9%).

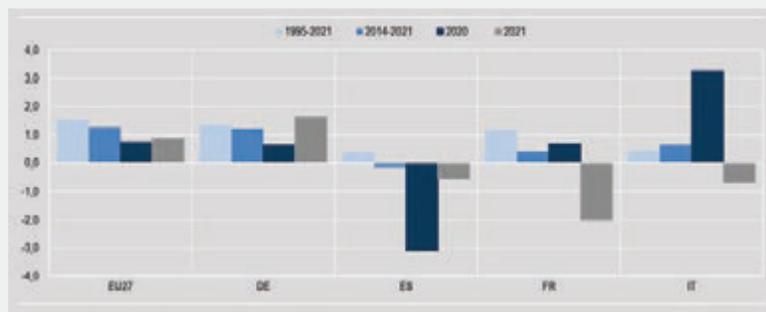
Grazie alla disponibilità di dati, di fonte Eurostat, sul valore aggiunto e sulle ore lavorate, l'Istat ha potuto fare un confronto, riguardo alla produttività del lavoro, tra l'Italia e l'Unione europea a 27. Il risultato di tale confronto non è lusinghiero per il nostro paese: esiste un forte differenziale negativo su questo punto tra la nostra economia e altre



Produttività del lavoro in Europa

Fonte: Istat

(tassi di variazione medi annui)



economie europee. Nel lungo periodo 1995-2021, che ha visto, come detto, la produttività del lavoro crescere in media annua in Italia dello 0,4%, nell'Unione a 27 la crescita media è stata dell'1,5%, con un differenziale rispetto a noi dell'1,1%. Tassi di incremento più in linea con la media europea sono stati registrati dalla Francia (più 1,2%) e dalla Germania (più 1,3%). Sul nostro identico dato si è invece allineata la Spagna. Negli ultimi anni le cose sono in parte migliorate, infatti dal 2014 al 2021, ci siamo maggiormente avvicinati al dato europeo di crescita media

L'INNOVAZIONE NEI PAESI EUROPEI

La World Intellectual Property Organization-WIPO ha pubblicato l'indice di innovazione 2022 delle economie di 132 paesi tra i più importanti del mondo. In generale, nota la WIPO, contrariamente a quanto si possa pensare, gli investimenti nel mondo in scienza e innovazione sono stati elevati nel periodo della pandemia Covid-19 e hanno avuto un boom nel 2021, ma la loro continuazione su tali ritmi è molto incerta di fronte alle attuali criticità. L'economia mondiale è calata del 3,1% nel 2020 e ha recuperato fortemente nel 2021 segnando, secondo le stime, una crescita del 6,1%, ma le

previsioni per l'anno in corso ridimensionano notevolmente tale positivo andamento. Un ridimensionamento causato in primo luogo dalla guerra in Ucraina, che ha avuto significativi impatti economici a livello mondiale, dalle turbolenze geopolitiche e dall'interruzione delle catene di approvvigionamento di materie prime e beni. Questo rallentamento dell'economia potrebbe incidere anche sugli investimenti tesi all'innovazione. La WIPO stima che l'economia e gli investimenti in innovazione potrebbero subire un'inversione di tendenza a causa di shock così ravvicinati, prima la pandemia poi la guerra, che potrebbero rendere più complicato lo sviluppo. Nella situazione attuale, la classifica mondiale, stilata in base a un indice che contempla vari parametri, come gli investimenti in ricerca e sviluppo, i progressi tecnologici in alcuni settori, i capitali di rischio investiti, la sostenibilità, vede la Svizzera al primo posto, seguita da Usa, Svezia, Gran Bretagna e Olanda. Nella classifica europea, l'Italia è al 17° posto con un punteggio di 46,1 lontano dal 64,8 della Svizzera.

Classifica europea

Fonte: WIPO

| VALORE INDICE | | VALORE INDICE | |
|---------------|------|---------------|------|
| Svizzera | 64,8 | Estonia | 50,2 |
| Svezia | 61,6 | Lussemburgo | 49,8 |
| Gran Bretagna | 59,7 | Malta | 49,2 |
| Olanda | 58,0 | Norvegia | 48,8 |
| Germania | 57,2 | Irlanda | 48,5 |
| Finlandia | 56,9 | Belgio | 46,9 |
| Danimarca | 55,9 | Cipro | 46,2 |
| Francia | 55,0 | Italia | 46,1 |
| Austria | 50,2 | Spagna | 44,6 |



annua della produttività del lavoro: per l'Italia 0,6% e per l'Unione europea a 27 1,3%, quindi il differenziale è sceso

è stato determinato, in primo luogo, dal divario che si è registrato in particolare nell'andamento del valore aggiunto. In-

alloy 0,7%. Nel periodo, siamo stati sotto alla Germania, che ha segnato una crescita media annua dell'1,2%, ma sopra la Francia (più 0,4%) e la Spagna. Il confronto negativo con le altre economie

fatti, sempre nel periodo 1995-2021, la crescita media annua del valore aggiunto è stata da noi dello 0,6%, mentre nell'Unione europea a 27 è stata pari all'1,7%, quindi nettamente superiore. Le ore lavorate, al contrario, hanno registrato variazioni tra le varie economie abbastanza limitate: meno 0,1% in Germania, più 0,1% in Italia, più 0,5% in Francia. Solo la Spagna ha avuto una crescita più accentuata: più 1,0%. Per quanto riguarda i risultati stimati per il 2021, l'Italia, come visto in precedenza, ha un dato negativo sulla produttività del lavoro dello 0,7%, contro un più 0,9% della Ue e un più 1,6% della Germania.

Le difficoltà di “fare impresa”

La classifica della Banca mondiale pone l'Italia al 58° posto per la facilità di “fare impresa”. Tra le maggiori difficoltà: ottenere credito, permessi di costruzione, far rispettare i contratti, la troppo elevata tassazione.

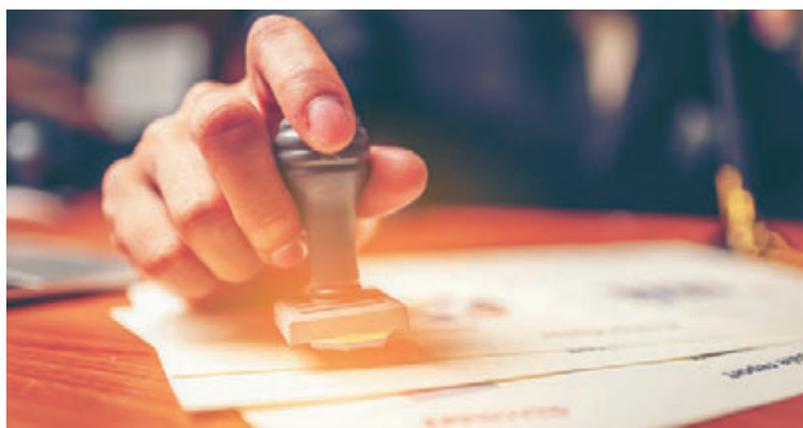
di **Stefano Pioli**

La Banca mondiale stila ogni anno, dal 2003, una classifica di 190 paesi basata su un indice che misura la facilità di “fare impresa”, di aprire un'attività lavorativa. L'indice - Doing Business Index - analizza per ciascun paese undici indicatori generali che vanno dalle procedure necessarie per aprire un'azienda alla legislazione che regola il mercato del lavoro, dalla facilità di ottenere permessi di costruzione alla possibilità di accedere al credito, dalla tassazione vigente alla capacità di recuperare insolvenze e di far rispettare i contratti. Questa particolare classifica vede ai primi otto posti la Nuova Zelanda, Singapore, Hong Kong, Danimarca, Corea del Sud, Stati Uni-

“fare impresa” nella quale negli ultimi tempi è passata dal 15° posto all'8°. Secondo la Banca mondiale questo aumento della complessità è in parte dovuto “al fatto che l'Italia è stato uno dei primi paesi in Europa a introdurre la fatturazione elettronica. Una misura che ha richiesto passaggi impegnativi e dispendiosi in termini di tempo, ma che a lungo termine dovrebbero rendere le operazioni molto più semplici riducendo l'inserimento manuale nella contabilità”. Nonostante il passaggio alle fatture digitali, i processi, sottolinea la Banca, per aprire un'impresa rimangono altamente manuali, con l'allungamento dei tempi, richiedendo l'intervento di un notaio e la presenza

l'Italia, oltre a essersi allineata alla direttiva dell'Unione europea sul riciclaggio, richiede l'identificazione dell'UBO, ossia del beneficiario effettivo di una società, con un'ulteriore richiesta di documentazione. Anche il mercato del lavoro altamente regolamentato “può causare complicazioni per le imprese data la mancanza di flessibilità”. Spesso, inoltre, accordi o risoluzioni devono essere stipulati davanti all'ufficio del lavoro. Infine, “le normative sul lavoro cambiano frequentemente, così come i governi”, creando instabilità.

Nella classifica sulla “facilità” di avviare un'attività, come detto, il nostro paese si colloca al 58° posto. In particolare, il punteggio per aprire una società è 98 (contro, ad esempio, per restare in Europa, il 23 dell'Irlanda, il 24 dell'Olanda, il 37 della Francia); quello delle procedure per ottenere un permesso di costruzione è 97 (contro il valore 4 della Danimarca); quello di ottenere crediti bancari è 119 (37 per la UK e 48 per la Germania); sulla tassazione il valore dell'indice si attesta a 128 (ossia più del doppio della Francia e della Germania, più del triplo della Spagna, più di quattro volte della Gran Bretagna). Altro dato che rende l'Italia meno attrattiva per gli investimenti stranieri è la difficoltà di far rispettare i contratti: il nostro punteggio su questo tema è 112, contro il 3 della Norvegia, il 13 della Germania, il 16 della Francia, il 26 della Spagna. Ciò avvalorava l'immagine di un paese dove manca la certezza del diritto, un elemento molto dannoso sullo scenario del business. ■



In Italia, per aprire un'impresa i tempi sono più lunghi che in altri paesi per una regolamentazione farraginoso che richiede non solo la presenza di un notaio, ma anche la presenza di persona dei rappresentanti della società

ti, Georgia e Gran Bretagna. L'Italia è situata al 58° posto e ha visto peggiorare la sua posizione nella classifica inversa cioè quella della “complessità” di

di persona dei rappresentanti della società, con la firma elettronica che non è accettata. Altro elemento complesso è l'apertura di un conto bancario perché



HEADQUARTERS
Torino

info@mhwsrl.it
mhwsrl.it

+39 011 235 94 51



MHW

UNA STORIA DI 70 ANNI NELLA LOGISTICA E NELL'OUTSOURCING



Logistics
intelligence



Trasparenza



Ingegneria
del lavoro



Flessibilità

ManHandWork

Sappiamo far bene il nostro lavoro
con piena responsabilità e passione
quando è difficile

Affidare la logistica in house a un fornitore terzo ti consente di concentrarti sul tuo core business,
ma la scelta deve essere ponderata: **ricerca trasparenza e competenze**

THE ECONOMIST

Clima: il mondo ha fallito l'obiettivo 1,5°C

“**A**ccettare che la temperatura media mondiale possa aumentare di oltre 1,5°C - ha dichiarato il ministro degli esteri delle Isole Marshall nel 2015 - significherebbe firmare la 'condanna a morte' di piccoli paesi posizionati a livello del mare come il mio". Con notevole sorpresa, i grandi che si sono incontrati a Parigi quello stesso anno, nella conferenza sul clima, hanno accettato la sua argomentazione, sottoscrivendo l'obiettivo di limitare il riscaldamento globale a circa 1,5°C entro il 2030. Gli stessi paesi che hanno 'piamente' firmato l'accordo di Parigi non hanno però tagliato le loro emissioni abbastanza per rag-



Nonostante gli accordi di Parigi, le emissioni nocive continuano ad aumentare

giungere gli obiettivi fissati. In realtà, infatti, le emissioni globali sono ancora in crescita. Il mondo è già circa 1,2°C più caldo di quanto non fosse in epoca preindustriale. Dato l'impatto duraturo dei gas serra già emessi e l'impossibilità di fermare le emissioni durante la notte, non c'è modo che la Terra possa ora evitare un aumento della temperatura di oltre 1,5°C. C'è ancora speranza che il superamento non sia troppo grande, e possa essere solo temporaneo, ma anche queste possibilità consolanti stanno diventando sempre meno probabili.

Le conseguenze dell'incapacità del mondo di ridurre le emissioni sono catastrofiche, e non solo per gli atolli corallini nel Pacifico. I disastri legati al clima stanno proliferando dal

Pakistan, che è stato inondato dal monzone insolitamente intenso di questa estate, alla Florida, che a settembre ha subito l'uragano più forte e mortale dal 1935. Anche distorsioni meno letali del tempo, come la straordinaria ondata di caldo di quest'estate in Europa, stanno causando enormi danni economici, ostacolando i trasporti, distruggendo le infrastrutture e indebolendo la produttività. La risposta a tutto questo dovrebbe essere una dose di realismo. Molti attivisti sono riluttanti ad ammettere che 1,5°C è una causa persa. Ma non farlo prolunga gli errori commessi a Parigi, dove i governi del mondo hanno adottato un obiettivo 'erculeo' senza alcun piano plausibile per raggiungerlo. I delegati riuniti in Egitto in novembre avrebbero dovuti essere consci del fallimento e non cullati da false speranze. Invece, oltre a varare il "Loss and Damage Fund", hanno confermato gli obiettivi di Parigi. Avrebbero dovuti essere più pragmatici e affrontare alcune dure verità. In primo luogo, la riduzione delle emissioni richiederà molto più denaro. In parole povere, gli investimenti globali in energia pulita devono triplicare rispetto all'attuale trilione di dollari l'anno ed essere concentrati nei paesi in via di sviluppo, che generano la maggior parte delle emissioni odierne. L'energia solare e quella eolica possono essere più economiche da adottare e gestire rispetto alle energie più inquinanti, ma le reti devono essere ricostruite per far fronte all'intermittenza del sole e del vento. Quindi, i prestiti agevolati e gli aiuti dei paesi ricchi sono essenziali e un imperativo morale. Tuttavia, le somme necessarie sono di gran lunga superiori a quelle che potrebbero plausibilmente essere messe sul tavolo dai donatori occidentali o dalle organizzazioni multilaterali come la Banca mondiale.

In tale situazione, i governi dei paesi in via di sviluppo, soprattutto quelli a reddito medio, dovranno collaborare con il mondo più avanzato per mobilitare gli investimenti privati. Per ottenere risultati in questo campo dovranno esserci condizioni più favorevoli per gli investimenti e l'accettazione del fatto che tali governi dovranno cedere un certo controllo sulla politica energetica. Da parte dei paesi 'donatori', si tratterà di concentrare la spesa su particolari problematiche, come indennizzare gli investitori contro i rischi politici e normativi, assumere partecipazioni azionarie in progetti privati e accettare di assorbire la prima tranche di perdite se le cose vanno male. Dovranno fare cose che non piacciono, come aiutare i paesi più poveri a chiudere le centrali a carbone. Ma senza 'dare' da entrambe le parti, il mondo cuoce.

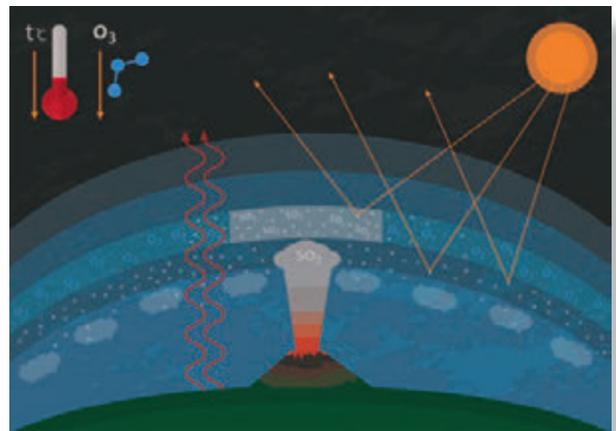


Le conseguenze del cambiamento climatico stanno diventando catastrofiche, dagli incendi alle alluvioni, alla siccità, e colpiscono in maniera drammatica i paesi oggi più fragili

La seconda dura verità è che i combustibili fossili non saranno abbandonati da un giorno all'altro. L'Europa si sta affrettando a costruire impianti di importazione di gas naturale, avendo perso l'accesso alle forniture russe, proprio perché non riesce a trovare alcuna alternativa immediata. Per alcuni paesi più poveri gli investimenti nel gas, insieme alle rinnovabili, sono ancora necessari: aiutare più cittadini a ottenere elettricità che migliora la vita è anche un imperativo morale. La terza verità è che, poiché si mancherà "l'obiettivo 1,5 °C", è necessario compiere maggiori sforzi per adattarsi ai cambiamenti climatici. L'adattamento è sempre stato il figliastro trascurato della politica climatica, considerato dagli attivisti come una distrazione dal taglio delle emissioni o, peggio, una scusa per non fare alcun taglio. Oggi, però, il mondo deve affrontare più inondazioni, siccità, tempeste e incendi. Per i paesi in via di sviluppo in particolare, ma anche per quelli ricchi, prepararsi a queste calamità è una questione di vita o di morte. Fortunatamente, come sostiene un'analisi di The Economist, molti adattamenti sono possibili. Può essere semplice come fornire agli agricoltori ceppi di colture più resistenti e realizzare avvisi di allarme per cicloni e tempeste per le persone in pericolo. Meglio ancora, tali misure tendono ad avere ulteriori benefici oltre ad aiutare le persone a far fronte ai cambiamenti climatici. Questo è un settore in cui anche un modesto aiuto da parte dei paesi ricchi può avere un grande impatto. Eppure non hanno finora tirato fuori i soldi che hanno promesso per aiutare i più poveri ad adattarsi. Questo è ingiusto: perché gli agricoltori poveri in Africa, che non hanno

fatto quasi nulla per favorire il cambiamento climatico, dovrebbero essere abbandonati a sé stessi e a soffrire? Se il mondo ricco permetterà al riscaldamento globale di devastare paesi già fragili, finirà inevitabilmente per pagare un prezzo in termini di carenza di cibo e proliferazione dei rifugiati. Il Fund deciso in Egitto dovrà fare il proprio dovere.

Infine, dopo aver ammesso che il pianeta diventerà pericolosamente caldo, i responsabili politici devono prendere in considerazione modi più radicali per raffreddarlo. Le tecnologie per aspirare l'anidride carbonica dall'atmosfera, ormai agli inizi, richiedono molta attenzione. Così come la "geoingegneria solare", che blocca la luce solare in arrivo. Gli attivisti climatici sono diffidenti verso entrambe queste soluzioni: considerano la prima una falsa promessa e la seconda come "una spaventosa minaccia". Sulla geoingegneria solare le persone



Gli attivisti ambientali considerano la geoingegneria come un grave pericolo. Occorre, però, anche riflettere sulla drammaticità di dover governare "un mondo sempre più caldo"

hanno ragione a preoccuparsi. Potrebbe essere pericoloso e sarebbe molto difficile da governare, come sarebbe, però, molto difficile governare anche un mondo sempre più caldo. Superare 1,5 °C non condanna il pianeta: è una condanna a morte per alcune persone, modi di vita, ecosistemi, persino paesi. Lasciare passare il momento senza pensare a come impostare il mondo su una traiettoria migliore significherebbe firmare ancora più condanne a morte. ■

I noli container flettono in un mercato "complicato"

Orientarsi in questo momento nel mercato dei container spot rate è diventato particolarmente difficile alla ricerca dell'offerta più conveniente. Sulla rotta commerciale Asia-nord Europa, gli indici spot concordano tutti sul fatto che i tassi

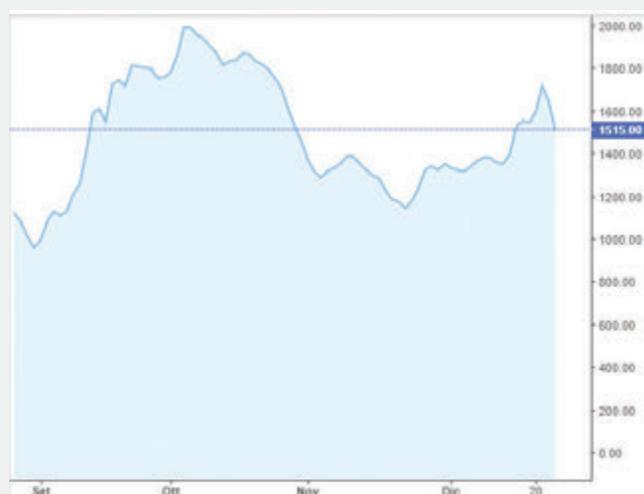


stanno scendendo a due cifre settimana dopo settimana, ma fra loro c'è una notevole differenza: ad esempio, l'indice WCI North Europe di Drewry è sceso del 14% nei primi giorni di

dicembre, a 1.686 dollari per i 40 piedi, mentre quello XSI di Xeneta è sceso del 15%, a 2.126 dollari, e il Freightos Baltic Exchange-FBX ha perso l'11%, attestandosi a 3.530 dollari. Nel frattempo, a Londra, la pubblicazione dello shipping The Loadstar ha segnalato, sempre per i 40 piedi, offerte tariffarie da parte dei vettori con un ribasso fino a 1.300 dollari, da tutti i porti cinesi a tutti i porti del Regno Unito e del nord Europa, con validità 31 dicembre. Non solo, ma la stessa pubblicazione inglese ha scritto che le sono arrivate, a inizio dicembre, per email, offerte per tariffe a 1.000 dollari sempre sulla rotta Cina-nord Europa. The Loadstar sottolinea che "la validità di queste offerte a tasso estremamente basso è poco credibile, poiché pare che alcuni spedizionieri senza scrupoli stiano speculando alla ricerca di nuovi affari scommettendo sulla previsione che le tariffe continueranno a scendere". Uno spedizioniere con cui The Loadstar ha parlato ha precisato che la sua azienda non stava prendendo sul serio queste "offerte", poiché non vi era alcuna garanzia di ottenere gli spazi richiesti. Sulla rotta del transpacifico, secondo gli indici spot, il ritmo del calo dei tassi è rallentato dall'Asia verso la costa occidentale degli Stati Uniti, con il WCI in calo del 2% a 1.997 dollari per i 40 piedi, l'XSI in diminuzione del 5% a 1.519 dollari e l'FBX in flessione dell'1,6% a 1.403 dollari. Sulla costa atlantica, invece, sia il WCI sia l'FBX hanno registrato un calo del 9% per la rotta dalla costa

Un Baltic Dry Index sempre "volatile"

(dati del Baltic Exchange di Londra)



Il Baltic Dry Index, rilevato quotidianamente dal Baltic Exchange di Londra, è l'indice che indica sulle principali rotte marittime mondiali (facendo torto al suo nome che indicherebbe solo il Mar Baltico) il livello medio dei costi dei noli marittimi per il trasporto di materie prime "dry", quindi, non liquide, e "bulk", ossia sfuse. È considerato un importante indicatore economico a livello globale in quanto indirettamente mette in luce la domanda di materie prime. L'andamento nel 2022 dell'indice è stato molto "volatile", scendendo a inizio anno, per risalire a febbraio e ulteriormente calare a marzo. A giugno ha toccato quota 3.400 punti per scendere il primo settembre sotto i 1.000 punti (972,15). In ottobre ha sfiorato i 2.000 punti, per calare a fine dicembre intorno ai 1.500. Un andamento annuale che dimostra l'incertezza del momento economico globale.

orientale dell'Asia agli Stati Uniti, rispettivamente a 3.993 e 3.368 dollari per i 40 piedi. Per i vettori marittimi, in termini di domanda e tassi spot elevati, la tratta commerciale transatlantica è la migliore, "l'unico gioiello rimasto nella corona", nota The Loadstar, in quanto la combinazione di un dollaro forte e della scelta dei rivenditori statunitensi di preferire, in questo momento, trattare prodotti con l'Europa piuttosto che con la Cina, sta mantenendo il mercato vivace e limitando il calo delle tariffe. L'indice WCI dei primi giorni di dicembre per i tassi spot dal nord Europa alla costa orientale degli Stati Uniti è sceso dell'1%, a 7.151 dollari per i 40 piedi, mentre l'XSI è diminuito del 2%, a 7.146 dollari. La vivacità del mercato ha spinto i vettori ad aumentare il loro tonnellaggio sulla rotta e sta incoraggiando i vettori a introdurre supplementi. Ad esempio, Cma Cgm ha avvisato che introdurrà un "supplemento di alta stagione" di 1.500 dollari per i 40 piedi per le spedizioni dal nord Europa ai porti della costa orientale degli Stati Uniti, a partire dal 20 dicembre.

Trieste: primo corridoio doganale internazionale

Il porto di Trieste, dai primi di gennaio, sarà collegato con l'interporto di Fùrnitz in Carinzia, con il primo e unico corridoio doganale internazionale europeo: i container in arrivo potranno essere caricati direttamente dalla nave sul treno e prendere la strada del nord e centro Europa senza controlli doganali, che verranno effettuati successivamente all'arrivo



in Austria. Un vantaggio importante per la merce, che viaggerà più velocemente e con un alleggerimento delle procedure amministrative, e consentirà di aumentare l'intermodalità mare-ferro. Resteranno in carico al porto soltanto i controlli

di sicurezza e quelli obbligatori, per esempio quelli sanitari. Il presidente dell'Autorità portuale, Zeno D'Agostino, recentemente nominato presidente dell'European Sea Port Organisation, il massimo organismo di rappresentanza dei porti su scala continentale, ha così commentato l'iniziativa: "Per noi è un passaggio importante. Con il primo corridoio doganale internazionale europeo tra due Stati, velocizziamo le procedure sia in import che in export verso un nodo importante, dal punto di vista ferroviario, per Trieste ma anche per l'Austria, e per tutto il centro ed est Europa. Questo permetterà una notevole riduzione dei passaggi amministrativi e burocratici, diminuendo sia le tempistiche di movimentazione dei container sia i costi relativi al passaggio delle merci, in entrata e in uscita dal nostro scalo, verso i mercati mondiali o dai mercati mondiali verso queste aree. Con l'effetto di migliorare la nostra competitività internazionale". ■

INVESTIRE SUL GNL NEI PORTI

"Abbiamo bisogno di investire sugli impianti per il Gnl nei porti. Per farlo servono norme stabili e la capacità del paese di diversificare le fonti di rifornimento della catena logistica. Il mondo cambia in fretta e dobbiamo avere una macchina burocratica più agile, con norme adeguate alle sfide che questi anni ci impongono. Quando si parla di transizione ecologica, di transizione energetica e di sostenibilità ambientale non si può fare a meno del gas liquido e soprattutto non si può fare a meno di ragionare sugli approvvigionamenti per automezzi e impianti al fine di renderli ecologicamente sostenibili, ma anche economicamente convenienti", ha dichiarato l'onorevole e viceministro al ministero delle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi, intervenendo alla recente assemblea pubblica di Federchimica.



Position paper di Uniport

L'obiettivo è sensibilizzare governo e parlamento sulle tematiche portuali.

Lavoro, regolamentazioni, concessioni terminalistiche, semplificazioni, sviluppo sostenibile delle infrastrutture: questi i temi fondamentali trattati da un position paper elaborato da Uniport, l'associazione che rappresenta le imprese portuali. Il documento è stato al centro di una serie di incontri sia a livello istituzionale sia con gli operatori portuali. "Obiettivo del documento e degli incontri istituzionali che abbiamo avviato è sensibilizzare il nuovo governo e il nuovo parlamento sulle opportunità che il nostro paese ha oggi davanti a sé e sulla strategicità degli hub portuali per il futuro sviluppo del paese. Tutto ciò a patto di riuscire a sfruttare efficacemente gli straordinari investimenti messi in campo in questa fase storica e di realizzare le necessarie riforme per una semplificazione e modernizzazione del quadro normativo. Non ci sono imprese portuali senza porti, ma non ci sono porti senza imprese. Ne siamo convinti", ha sottolineato, presentando il documento, il presidente dell'associazione Federico Barbera.

In particolare, il position paper si concentra su sette temi: lavoro; regolamentazione e costi; procedure e costi delle concessioni terminalistiche; migliore efficienza della regolazione; infrastrutture portuali e di rete; ambiente; revisione dell'ordinamento portua-

le. In materia di lavoro, Uniport ritiene essenziale un'adeguata formazione e aggiornamento dei lavoratori e sostiene il riconoscimento normativo delle caratteristiche "usuranti" a specifiche attività portuali: l'incidenza crescente di lavoratori con inabilità parziali incidono oggi in modo significativo sull'organizzazione del lavoro delle imprese



Navi passeggeri all'ancora nel porto di Civitavecchia

e sulla capacità di fornire servizi. Il documento chiede, inoltre, la semplificazione delle norme e un sistema di costi coerente con le regole di mercato del settore; tutti elementi che appaiono indispensabili per garantire competitività e sviluppo all'intero sistema logistico nazionale. In tema di concessioni terminalistiche, Uniport auspica che vengano definiti in tempi brevi criteri omogenei e oggettivi, finalizzati all'assegnazione e al rinnovo delle concessioni, alla determinazione della loro durata, alle modalità di trasferimento

degli impianti al nuovo concessionario, all'individuazione dei limiti dei canoni concessori, all'individuazione delle modalità tese a garantire la concorrenza, all'esercizio dei poteri di vigilanza e controllo. Altro tema rilevante è quello del superamento delle duplicazioni di compiti tra diversi enti (ministeri, Autorità portuali, Autorità di regolazione dei

trasporti, Autorità marittime, Asl, ecc.) e la garanzia di tempi certi di risposta da parte delle pubbliche amministrazioni.

Un focus conclusivo del documento riguarda infine le infrastrutture portuali e di rete. "Guardiamo con grande interesse ai molti progetti

previsti dal Pnrr e dal Piano degli investimenti complementari, auspicando il rispetto delle tempistiche ed eventuali interventi di semplificazione e velocizzazione, qualora emergessero criticità, soprattutto con riferimento agli interventi di dragaggio. Vanno rafforzate le connessioni tra i porti e le grandi direttrici stradali e ferroviarie per colmare il deficit (in alcuni casi addirittura la totale assenza) dei collegamenti ferroviari dei porti del Mezzogiorno e per collegarle alle aree europee", ha sottolineato Barbera.

Accordo di collaborazione tra Assiterminal e Assologistica

Al centro dell'accordo tra le due associazioni la convergenza sui temi dell'intermodalità, della modernizzazione dei contratti, della digitalizzazione, della formazione e della sostenibilità per la crescita dell'intero settore.

Assologistica e Assiterminal, l'associazione che rappresenta il 70% delle imprese che operano nei porti, hanno firmato un accordo di collaborazione con l'obiettivo di condividere e perseguire iniziative per lo sviluppo del settore logistico. Le due associazioni rappresentano componenti fondamentali della catena del valore e concordano sulla necessità di sviluppare sinergie in grado di rendere più efficiente il sistema portuale sfruttando al meglio tutte le potenzialità e la strategicità della filiera logistica. Al centro dell'accordo, in particolare, è la ricerca

della convergenza sui temi dell'intermodalità, della modernizzazione dei contratti, della digitalizzazione, della formazione e della sostenibilità.

“L'accordo che abbiamo firmato - ha dichiarato Luca Becce, presidente di Assiterminal - rappresenta la conclusione di un primo passo di un percorso che è iniziato tre anni fa con il past president di Assologistica Andrea Gentile e che vuole rappresentare la definitiva acquisita consapevolezza di una integrazione e di una sinergia della filiera della logistica terrestre



Da sinistra, Luca Becce, presidente di Assiterminal, e Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica, al momento della firma dell'accordo

che, partendo dai porti, si estende fino alla destinazione finale della merce, utilizzando l'intermodalità e spingendo affinché il paese, le sue istituzioni, investano sempre più sui fattori che consentano alle merci di arrivare sicure e veloci ai consumatori, creando economie ed efficienza. Ringrazio il presidente Umberto Ruggerone per aver voluto continuare e sviluppare questo progetto”.

“Questo accordo già fortemente voluto dal mio predecessore Andrea Gentile, che ringrazio, si colloca nell'ambito

del nostro percorso che punta a realizzare una rete di interessi convergenti per lo sviluppo dell'intero comparto logistico. Lavoriamo per una stretta collaborazione con i terminalisti portuali, così come con il mondo dell'autotrasporto, della distribuzione e della committenza - per ricordare altri accordi che abbiamo sottoscritto - che consenta di portare avanti progetti condivisi e specifici tesi a migliorare l'efficienza logistica e in grado di far crescere l'intero sistema”, ha sottolineato Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica. ■

Prologis Europe: un "solido" terzo trimestre 2022

"Le nostre attività europee hanno registrato un solido terzo trimestre. Il tasso di occupazione è rimasto a livelli elevati, trainato dalla domanda e dalla qualità del portafoglio e del servizio offerto ai clienti. Nell'attuale scenario macroeconomico in evoluzione miriamo, oggi più che mai, ad anticipare le necessità dei clienti, in particolare per quanto riguarda l'energia, l'occupazione e la sostenibilità", ha detto il presidente di Prologis



Europe, Ben Bannatyne, presentando i risultati dell'azienda raggiunti nel terzo trimestre dell'anno. Nel periodo il portafoglio complessivo si è attestato a 22,2 milioni di mq e l'attività di locazione a oltre 2, 8 milioni di mq, sono stati registrati 12 nuovi sviluppi, che hanno riguardato una superficie affittabile totale netta di oltre 296 mila mq, e sono stati acquisiti in vari paesi 144 immobili per una superficie affittabile di oltre 1,1 milioni di mq. Il presidente Bannatyne ha aggiunto: "Anche se i fondamentali della nostra attività sono molto solidi, siamo molto attenti alle necessità dei clienti e allo scenario generale. Tra le nostre principali preoccupazioni vi sono la guerra in Ucraina e le sempre maggiori sfide energetiche in Europa. Gestiamo la nostra azienda con l'obiettivo di ottenere buone performance in tutti i tipi di cicli economici e questo ci pone in una posizione di vantaggio nell'offrire sostegno ai nostri clienti".

I nuovi robot C-Matic HP di Linde Material Handling

Linde Material Handling ha ampliato la gamma dei robot logistici mobili con i nuovi robot C-Matic High Performance per la movimentazione orizzontale delle merci. Grazie a una portata

che può arrivare fino a una tonnellata e una velocità massima di 2,2 metri al secondo, i nuovi C-Matic HP sono l'evoluzione dei robot automatici lanciati da Linde a marzo scorso e rappresentano la soluzione ideale per la movimentazione automatica dei magazzini. Per far fronte alle numerose sfide che caratterizzano il contesto attuale, come, ad esempio, l'incremento significativo dell'eCommerce, la crescita dei flussi di movimentazione delle merci nei magazzini e nelle fasi di produzione, nonché la richiesta dei più alti standard di sicurezza, Linde ha deciso di ampliare ulteriormente la propria gamma di veicoli intelligenti, autonomi e automatizzati. Gli AMR rappresentano infatti la scelta ideale per i clienti che desiderano automatizzare la propria logistica di trasporto sviluppando soluzioni di automazione moderne e intelligenti. Alti appena 222 millimetri, i nuovi robot richiedono poco spazio per le manovre e possono essere impiegati anche nei magazzini più angusti. Quanto alle capacità di prelievo delle merci, sono in grado di movimentare anche i carichi posizionati non perfettamente nelle corsie, ma che, ad esempio, sono lievemente sporgenti o non in asse. In questo caso, il C-Matic HP calcola il nuovo percorso, si allinea automaticamente sotto il carico e lo solleva in piena sicurezza. Questi nuovi robot, alimentati da una batteria da 5.76 kWh, possono ricevere ordini di lavoro secondo varie modalità e sono in grado di rilevare potenziali ostacoli ed evitarli autonomamente, caratteristica che li rende ideali per le attività miste svolte insieme a carrelli industriali



movimentati a mano. "La sfida più grande nelle attività miste", ha spiegato Roberto Mola, sales manager automation di Linde Italia, "è rappresentata dalla presenza di ostacoli improvvisi - come veicoli, oggetti o persone - che possono provocare interruzioni nel flusso logistico, generando notevoli ritardi nei processi successivi. Questo non succede con i nuovi C-Matic HP che sono in grado, infatti, di individuare gli ostacoli grazie a uno scanner di sicurezza e calcolare velocemente la rotta

LUFTHANSA CARGO OTTIMISTA SUI TRAFFICI AEREI 2023

Dorothea von Boxberg, chairman of the executive board and Ceo di Lufthansa Cargo, si è dichiarata ottimista sui traffici aerei del prossimo anno: “Le fasi di picco della pandemia di Covid hanno dimostrato chiaramente l'importanza del trasporto aereo nella logistica. È una componente indispensabile delle catene di approvvigionamento globali. Ciò ha reso gli anni di crisi passati ancora più impegnativi per il settore. La chiusura temporanea di molte flotte di aerei passeggeri ha comportato una notevole perdita di spazio di carico, poiché circa la metà del tonnellaggio mondiale del trasporto aereo di merci viene trasportato come carico supplementare. Anche se continueranno a esserci catene di approvvigionamento tese, in parte a causa delle dinamiche globali, Lufthansa Cargo prevede comunque che l'aumento delle capacità di trasporto merci contribuirà ad alleviare la situazione nel prossimo anno”.



alternativa idonea in base all'ostacolo che si trovano davanti. Ciò permette un importante risparmio di tempo, garantisce la massima sicurezza di merci e operatori e assicura processi affidabili”. Per garantire la massima sicurezza, il sistema di navigazione dei nuovi robot si basa sulla tecnologia SLAM, che utilizza una mappa di pre-lettura del magazzino, una telecamera e uno scanner installati sul veicolo, garantendo precisione e affidabilità. In particolare, grazie alla piattaforma di controllo AnyFleet connessa e basata su cloud, è possibile utilizzare dialoghi e un editor grafico per impostare i veicoli e definire le zone e le norme operative.

Un nuovo progetto di identità digitale

L'identità digitale di un prodotto ha ormai una rilevanza strategica e trasversale ed è uno strumento necessario per veicolare trasparenza e tracciabilità. Si tratta di una risposta alle esigenze crescenti del consumatore sempre più consapevole in tutte le fasi di acquisto e si interseca perfettamente con la necessità delle aziende di intervenire nell'ottimizzazione dei processi produttivi. L'identità digitale permette inoltre la costruzione di un dialogo autentico fra azienda e clienti. In questo scenario è nata la partnership tra Temera, centro di eccellenza nello sviluppo di soluzioni IoT per la digitalizzazione dei processi nella moda e nel lusso, e Tecnica Group, azienda italiana tra i principali player a livello internazionale nella produzione di attrezzatura sportiva. Una sinergia con un dupli-



ce obiettivo: da una parte, rispondere all'esigenza di Tecnica Group di reperire in modo rapido e funzionale le informazioni relative ai flussi di produzione e al controllo qualità, dall'altra la necessità di costruire un ponte tra azienda e consumatore finale attraverso un'experience di prodotto e un customer care dedicato. E' entrato così in gioco il know-how consolidato di Temera unito all'impiego di soluzioni software proprietarie come la piattaforma Stylewhere, deputata alla tracciabilità degli articoli. Una piattaforma versatile, studiata per integrarsi agevolmente a qualsiasi applicativo aziendale. Le peculiarità del prodotto unite alle esigenze di Tecnica Group hanno trovato nella tecnologia QR il miglior alleato. Lo sviluppo di codici dinamici e il successivo encoding avvengono già in fase di produzione così da permettere l'attivazione del tracking al momento dell'assemblaggio. Attraverso l'inquadramento del

QR code con smartphone, il consumatore finale viene poi a conoscenza di tutte le specifiche dell'articolo acquistato, della sua manutenzione fino alle informazioni sul corretto riciclo e smaltimento. La piattaforma Stylewhere, disegnata da Teme-ra, fornisce inoltre a Tecnica Group i dettagli sul comportamento dell'utente nelle varie fasi della customer journey; dati utili a guidare scelte di marketing mirate. L'identità digitale del prodotto si rivela così un vero e proprio asset strategico. Un primo progetto pilota è stato messo a punto nelle linee di scarponi da sci Tecnica e Nordica e negli sci Blizzard e Nordica che saranno nei negozi nella stagione 2023-24.

Il Gruppo Palletways cresce in Ungheria

Il Gruppo Palletways, che fa capo a Imperial, una società di DP World, festeggia i quattro anni trascorsi dall'espansione della sua presenza in tutto il continente, con il lancio della sua rete a Biatorbagy che ha creato opportunità di esportazione da e verso l'Ungheria. Negli ultimi quattro anni, il team ungherese composto da oltre 110 persone, tra autisti, dipendenti operativi, d'ufficio e membri, ha svolto un ruolo importante

Veduta aerea del centro di Budapest, Ungheria



nel trasporto di 550 mila spedizioni di pallet nazionali e internazionali. La sua flotta di 80 veicoli ha movimentato 240 mila tonnellate di spedizioni - l'equivalente di 10 mila camion a pieno carico - che hanno percorso più di quattro milioni di chilometri. Massimiliano Peres, Ceo di Palletways Italia, ha dichiarato: "Per le aziende italiane che già esportano merci in Ungheria e oltre il confine italiano, o per quelle che sono intenzionate a sviluppare l'export, Palletways Italia è il partner ideale in grado garantire un servizio di qualità. Ciò grazie al nostro network paneuropeo caratterizzato da una tecnologia

all'avanguardia studiata per movimentare e monitorare i pallet in tutta Europa. L'Ungheria è solo uno dei 24 paesi europei collegati al network italiano. Palletways oggi è rappresentata da una rete strategica di oltre 400 concessionari e 23 hub che garantiscono un servizio di raccolta e spedizione di merce su pallet internazionali sia per i clienti che per i concessionari a supporto dello sviluppo del loro business". Situato nella periferia occidentale di Budapest, il network ungherese è cresciuto notevolmente negli ultimi quattro anni e oggi collabora con 14 aziende di trasporto locale, registrando un aumento di quasi il 30% rispetto al lancio nel 2018, che forniscono una copertura del 100% in tutto il paese. La rete gestisce le esigenze di spedizione di oltre 700 clienti.

ACCORDO DKV MOBILITY-INTELLIAS

DKV Mobility, piattaforma B2B leader in Europa per i pagamenti e le soluzioni on the road, ha firmato un accordo a lungo termine con Intellias, partner tecnologico globale per le più importanti organizzazioni, con sede in Ucraina. La partnership è nata con l'obiettivo di digitalizzare ulteriormente i prodotti e i servizi per la mobilità, unendo le competenze tecnologiche di Intellias e DKV Mobility. Questa alleanza offrirà alle due aziende nuove opportunità di successo commerciale a lungo termine e accrescerà la loro presenza nel settore della mobilità digitale. "Il nostro modello di partnership è in grado di offrire vantaggi sia a noi sia a Intellias. Siamo entusiasti delle competenze tecnologiche e del Dna di alto livello di Intellias e siamo fiduciosi che la partnership avrà un impatto positivo sull'ampio valore e sui vantaggi che creiamo per i clienti", ha sottolineato Jesper Erichsen chief operating officer di DKV Mobility.



Aperta una collaborazione tra Still e Bolton Group

Still ha avviato un'importante collaborazione con la Business Unit Home&Personal Care di Bolton Group, realtà leader nella produzione e distribuzione di una vasta gamma di prodotti di largo consumo, presente in oltre 150 paesi al mondo. Attraverso la sua filiale in Lombardia, Still ha fornito due carrelli trilaterali con forche telescopiche per lo stoccaggio in doppia profondità, che saranno utilizzate per le operazioni di carico e scarico dei prodotti nel magazzino di Nova Milanese, dove



sono stoccati i flaconi destinati al riempimento. Nata come azienda familiare a Milano nel 1949, Bolton è oggi un gruppo globale attivo in cinque categorie merceologiche, con più di 11 mila persone, 60 uffici, 16 stabilimenti, 17 navi da pesca e 60 marchi conosciuti in tutto il mondo che spaziano dal settore food (tra cui Tonno Rio-Mare e Carne Simmenthal) fino alla cura della casa e dalla persona (da Omino Bianco a Borotalco, fino a Neutro Roberts). In particolare, all'interno della divisione Home and Personal Care, Bolton Group ha aperto negli anni '70 lo stabilimento di Nova Milanese che oggi copre una superficie di 1.800 mq e conta nove linee produttive, che confezionano circa 165 milioni di pezzi. Per far fronte alle nuove esigenze produttive dettate dal mercato, Bolton Group ha deciso di rivedere la propria filiera logistica e di conseguenza il suo magazzino di Nova Milanese, precedentemente composto da scaffalature standard e dotato di carrelli retrattili per le attività di carico e scarico. L'obiettivo era quindi quello di incrementare la capacità di magazzino

di almeno il 30%, utilizzando carrelli che permettessero di sfruttare tutta l'ampiezza dell'ambiente, che tocca i 12 metri in altezza. L'azienda ha scelto, per questa ragione, di affidarsi a Still, che ha studiato per Bolton un magazzino con scaffalature a doppia profondità e carrelli trilaterali, una proposta che si è rivelata ottimale, permettendo di raggiungere così il target prefissato di capienza e operatività. La nuova soluzione logistica è stata inoltre realizzata garantendo sempre la continuità della produzione dello stabilimento, un aspetto di fondamentale importanza per il tipo di settore in cui opera Bolton.

DHL Express Italy: voli sostenibili da Malpensa

E' stato siglato un accordo tra la DHL Express Italy, leader del settore dei corrieri aerei espressi, il Gruppo SEA, che gestisce l'aeroporto di Milano Malpensa e Milano Linate, e l'Eni per la sperimentazione di Eni Biojet, il SAF (Sustainable Aviation Fuel) miscelato al 20% con JetA1 e prodotto esclusivamente da materie prime di scarto, grassi animali



e oli vegetali esausti, su 28 voli da Malpensa gestiti dall'azienda logistica. DHL Express è primo in Italia, tra i corrieri aerei espressi, a utilizzare carburante avionico sostenibile per i propri voli. L'azienda nel corso di quest'anno ha attivato ben 91 progetti in ambito ESG attraverso articolate iniziative sul territorio nazionale che hanno riguardato la sostenibilità ambientale, sociale e di governance, ora chiude l'anno con questo ulteriore importante risultato. ■

Un documento teso al miglioramento della qualità nella distribuzione

È stato redatto dal “tavolo logistica farmaci” nell’ambito dell’Ente italiano di normazione e successivamente sottoposto a consultazione pubblica.

Agli inizi di novembre, il tavolo di lavoro “logistica farmaci” dell’Ente italiano di normazione-Uni ha approvato il documento che individua i principi e definisce i criteri dei requisiti infrastrutturali e di servizio per la corretta gestione e distribuzione dei farmaci. Il documento è stato oggetto, fino al 7 dicembre, di una consultazione pubblica per raccogliere eventuali osservazioni. “Si tratta di un primo fondamentale passo per migliorare gli standard di qualità e sicurezza del trasporto dei farmaci che avrà ricadute importanti”, ha sottolineato Fabrizio Iacobacci, presidente di PharmacomItalia, l’associazione di tecnici specializzati nella logistica del prodotto farmaceutico. Il documento individua i principi e i criteri per la definizione dei requisiti infrastrutturali e di servizio relativi alla corretta gestione della distribuzione dei medicinali per uso umano e veterinario, dei dispositivi medici e dei dispositivi medici diagnostici in vitro. In particolare, tratta l’individuazione, la gestione e il controllo dei rischi connessi alle fasi di immagazzinamento, trasporto e consegna a destinazione. Il tutto a beneficio della qualità e dell’efficacia della catena di servizio. Le prassi di riferimento sono documenti che introducono prescrizioni tecniche o modelli applicativi settoriali di norme tecniche, elaborati sulla base di un rapido processo di condivisione ristretta ai soli autori, e costituiscono una tipologia di documento para-normativo nazionale che va nella direzione del trasferimento dell’innovazione e della preparazione di contesti di sviluppo per le future attività di normazione, fornendo



“La filiera logistica per il prodotto farmaceutico è tra le più complesse ed è, quindi, fondamentale avere una fornitura di servizio qualificata”, dice Fabrizio Iacobacci, presidente di PharmacomItalia

do una risposta tempestiva ai mercati in cambiamento.

“La filiera logistica per il prodotto farmaceutico è indubbiamente tra le più complesse e delicate ed è, quindi, fondamentale avere una fornitura di servizio qualificata. Questo documento è stato messo a punto dagli esperti di PharmacomItalia proprio per soddisfare tale esigenza”, ha spiegato Iacobacci. Il documento si sviluppa partendo dalle linee guida della commissione europea del 5 novembre 2013 sulle buone pratiche di distribuzione dei medicinali per uso umano in modo da fornire strumenti utili per rendere il sistema di qualità conforme alle prescrizioni europee. Si compone di 10 capitoli che comprendono: le prescrizioni generali del sistema di qualità, la responsabi-

lità dell’alta direzione, la gestione del rischio e la continuità di business, i riferimenti per la contrattualistica, i requisiti infrastrutturali, la formazione del personale, il miglioramento continuo e tre appendici dove vengono analizzate le differenze tra gli scenari distribuitivi di terra, di cielo e di mare. In ognuna di queste sezioni, professionisti provenienti dall’ambito farmaceutico, medicale e dalla logistica hanno approfondito i punti generali delle linee guida europee introducendo requisiti tecnici applicabili ai vari attori della filiera distributiva. La consultazione pubblica è stata l’ultimo passo prima del rilascio della versione definitiva che sarà poi liberamente scaricabile dal sito dell’Ente per tutti gli operatori di filiera che vorranno adottarla come riferimento tecnico. ■

Gli assetti organizzativi

di Franco De Renzo*

Gli adeguati assetti organizzativi devono servire a evitare la crisi dell'impresa e a conservare la continuità aziendale. Siamo nel campo delle belle aspettative e delle parole che dicono tutto e il suo contrario. Si deve ritenere che l'imprenditore oculato farà di tutto per preservare nel tempo la sua azienda. Non riusciamo a immaginare attività criminose nella gestione, anche se, purtroppo, se ne verificano. So di un collega che svolgeva il suo ruolo di sindaco con molta oculatezza, verificando con diligenza i conti e conservando le situazioni contabili oggetto delle sue verifiche. Qualcuno, prime delle verifiche sindacali, aumentava il fatturato e i crediti di ben 500 milioni di lire, che erano stornati a verifica ultimata. Il collega impiegò oltre 5 anni per far comprendere al pubblico ministero di aver ben operato.

Ecco: gli adeguati assetti vanno sempre bene fino a quando non sorgono problemi.

Dopo si va alla caccia di chi avrebbe dovuto avere anche la sfera di cristallo per comprendere in largo anticipo di come si sarebbero evoluti gli affari. Non voglio dire che non siano necessari analisi, budget, percentuali, verifiche delle decisioni del consiglio di amministrazione ma mi sembra che le norme siano indirizzate soprattutto a trovare almeno un responsabile cui addossare le colpe, a torto o a ragione. È purtroppo vero anche che, soprattutto gli imprenditori minori, abbiano trovato il sistema per auto finanziarsi non versando il dovuto all'erario, all'Inps e all'Inail alle scadenze dovute.

L'attività sindacale subisce un'ulteriore dose di impegno che non sempre è compresa dall'imprenditore. Non è firmare il libro delle adunanze del collegio sindacale ogni 90 giorni ma porre tutta una serie di verifiche che non si limitano solo all'esame di alcuni indici aziendali, sempre indispensabili pur se non previsti dalla norma, ma di porsi dubbi e problemi prima riservati solo all'imprenditore ma senza poter contare su tutti gli elementi di cui invece egli dispone. Senza andare a considerare che, naturalmente, il compenso professionale è davvero minimale per l'attività svolta e da svolgere e per i rischi civili e penali latenti, aggravati appunto dall'entrata in vigore dell'art. 2086,



La situazione dei conti aziendali deve essere tenuta sempre sotto controllo e non solo verificata una volta l'anno

comma 2 del codice civile. La norma prevista da tale articolo non si applica solo alle società quotate e a quelle di maggiori dimensioni ma anche il barista, il calzolaio e il parrucchiere sotto casa vi sono soggetti anche se limitati per il loro volume d'affari. L'analisi dei flussi deve essere oggetto della maggiore attenzione possibile da parte dell'organo amministrativo e di quello di controllo. Le banche non potrebbero concedere prestiti solo in base alle garanzie ricevute ma dovrebbero valutare i risultati attesi dall'impresa e la loro evoluzione negli anni successivi. Purtroppo, si incontrano ancora imprenditori che sono contenti perché hanno soldi in banca. Non male, ma non è tutto. La legge che impone di preparare il bilancio per calcolare l'importo delle imposte da pagare non sempre è vista di buon occhio ma, almeno una volta l'anno, l'imprenditore è costretto a riflettere su come vanno le cose in azienda. Quindi, non tutto il male viene per nuocere. Gli adeguati assetti devono essere verificati sistematicamente e non solo una volta l'anno. Nelle aziende c'è l'abitudine di proporre molti indici, tutti utili, a seconda delle condizioni e delle attività svolte. Io soleva dire ai nuovi clienti che se lo avessero ritenuto necessario, dalla contabilità si sarebbe >



**NOTIZIE, INTERVISTE,
APPROFONDIMENTI E INCHIESTE**

Le trovate qui

www.euromerci.it

*Indispensabile per tutti
gli operatori della supply chain*

potuto avere anche l'incidenza della carta igienica per dipendente. Sarebbe costato molto e, alla fine, forse non sarebbe stato di alcuna utilità, o almeno, non rilevante, ma sarebbe stato fattibile.

Analisi e individuazione degli indici idonei alla verifica dell'equilibrio economico, patrimoniale e finanziario della società (art. 3, commi 3 e 4, dl 14/2019). La norma non individua gli indici da utilizzare (a differenza di quanto previsto nella prima stesura del codice). Si ritiene che per la struttura dimensionale della società e il suo particolare settore di affari (naturalmente differente in ogni impresa), gli indici che per le loro caratteristiche sono in grado di evidenziare eventuali squilibri patrimoniali o economico-finanziari potrebbero essere i seguenti:

- 1. Equity (patrimonio netto)/Totale debiti, che permette di verificare la sostenibilità del debito tramite l'utilizzo di mezzi propri. Per Equity si intende il patrimonio netto dell'ultimo bilancio chiuso, sommato agli utili del periodo. Il totale dei debiti è formato da debiti finanziari + debiti commerciali + fatture da ricevere + debiti tributari e previdenziali.
- 2. Debiti finanziari/Ebitda che verifica la possibilità di copertura dei debiti finanziari e le prospettive di continuità aziendale almeno per i successivi 12 mesi (art. 3 comma 3, lett. b). I debiti finanziari sono l'esposizione verso istituti di credito per circolante + quota a breve finanziamenti medio termine + quote a breve leasing. L'Ebitda è la riclassificazione del conto economico a valore aggiunto estrapolato dalla relazione sulla gestione.
- 3. DSCR (Debt Service Coverage Ratio), ossia la capacità di sostenere i debiti per i successivi 12 mesi. Flussi finanziari da gestione caratteristica (Voce A del rendiconto finanziario del bilancio) / debiti finanziari a medio termine + leasing a lungo termine
- 4. Incidenza degli interessi passivi sul volume d'affari. È evidente che un'incidenza marcata degli interessi passivi dovrebbe essere esaminata e far promuovere alla compagine societaria, se ce ne sono i presupposti, un ulteriore versamento nelle casse sociali.
- 5. Incidenza dei crediti a breve e dei debiti a breve. È auspicabile che i crediti a breve (naturalmente quelli che per davvero potrebbero essere incassati in un lasso di tempo breve) siano superiori ai debiti a breve. ■

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

Logistica e ITS

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

I percorsi ITS rappresentano un ponte divenuto strategico tra scuola e lavoro. La realtà degli ITS è stata ripensata nel luglio di quest'anno con la legge "Istituzione del Sistema terziario di istruzione tecnologica superiore". Nata su stimolo del Pnrr, la riforma ha in primis modificato il nome dei percorsi: da Istituti tecnici superiori a Istituti tecnologici superiori (ITS Academy). Resta però intatta la loro natura cioè quella di segmento di formazione terziaria non universitaria che risponde alla domanda delle imprese di nuove ed elevate competenze tecniche e tecnologiche per promuovere i processi d'innovazione. Il fine ultimo è cercare di colmare il mismatch tra dimensione formativa e sfera professionale. In questo contesto, la Fondazione ITS La Spezia ha rappresentato in questi anni, per il territorio, un riferimento altamente qualificato per la promozione dello sviluppo scientifico e tecnologico e dell'alta formazione terziaria, grazie a un costante impegno nella formazione professionalizzante e nell'avviamento al lavoro di molti giovani presso le imprese del tessuto industriale locale e nazionale. Scuola Nazionale Trasporti e Logistica è Socio fondatore della Fondazione ITS La Spezia e in tale ambito gestisce e coordina l'offerta formativa volta allo sviluppo di competenze e professionalità specifiche per il settore logistica, porti e trasporti.

La programmazione ITS territoriale legata a questo settore prevede, a partire dal 2023, nuovi percorsi dedicati, con particolare riferimento alla formazione di due figure professionali di particolare rilievo occupazionale: il Tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci e il Tecnico superiore per la gestione e la conduzione dei mezzi ferroviari. La prima figura professionale risulta di grande interesse per le imprese del settore logistico-portuale, in quanto opera nell'ambito della pianificazione, della gestione e del controllo dei flussi fisici di mezzi, merci e persone. La seconda figura, altamente specialistica, opera nella preparazione, verifica, manovra e condotta dei treni, secondo la normativa Ansfisa. Ha una conoscenza approfondita dell'operatività legata alla logistica, ai trasporti e all'intermodalità e possiede competenze tecnico-gestionali specializzate nel settore ferroviario, con un'attenzione costante all'evoluzione normativa e allo sviluppo



A La Spezia si svolgono corsi ITS di formazione per la condotta treni

tecnologico. Per la realizzazione di questo tipo di percorsi, la Scuola si avvale di un riconoscimento ottenuto, tra i pochissimi enti in Italia, dalla stessa Ansfisa. Di particolare interesse risultano gli esiti occupazionali collegati ai percorsi proposti, che discendono soprattutto da un'approfondita analisi dei fabbisogni che la Fondazione ITS, tramite la Scuola, conduce in strettissima collaborazione con imprese del settore e loro associazioni. In tale fase di analisi, vengono individuati e condivisi contenuti di dettaglio, curvature didattiche, gap di competenze e professionalità, esigenze organizzative in termini di nuovo personale. Grazie a questo lavoro, la progettazione dei percorsi risulta mai standardizzata, ma sempre funzionale ai fabbisogni aziendali, concorrendo al successo sia formativo che occupazionale. Ulteriori fattori strategici di successo dei percorsi sono rappresentati da: presenza di una rete di esperti di riferimento coinvolti nella formazione provenienti dal mondo delle imprese, delle professioni, della scuola e dell'università; previsione di contenuti non solo di tipo professionalizzante e abilitante, ma anche di tipo trasversale e funzionale allo sviluppo di competenze ad ampio raggio; organizzazione di un periodo di stage in azienda, durante il quale gli allievi hanno la possibilità di applicare i contenuti teorici a specifici contesti organizzativi. Fondamentale risulta essere il costante orientamento all'innovazione e la costante attenzione ai trend evolutivi in atto nel settore, che determina una rivisitazione dei programmi sempre in chiave attuale. ■

catani@scuolatrasporti.com

Rappresentanza indiretta in dogana

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologica

Come è noto, il principio cardine della libertà della rappresentanza in ambito doganale, riconosciuto per la prima volta con la Convenzione di Kyoto del 1973 sulla razionalizzazione dei regimi doganali, è storicamente oggetto di un florido dibattito, tanto a livello normativo quanto interpretativo - come dimostrano le numerose modifiche legislative delle disposizioni codicistiche che normano l'istituto della rappresentanza in dogana (oggi confluite negli articoli 18 e ss. del CDU) - volto a compendiare due esigenze di segno contrapposto: da una parte standard elevanti di professionalità del soggetto che è abilitato a presentare una dichiarazione doganale per conto di terzi, dall'altra la speditezza dei traffici commerciali. Fra i (molti) problemi interpretativi che orbitano intorno all'istituto della rappresentanza doganale, in specie quella indiretta, risulta foriero di pregnanti conseguenze giuridico-economiche quello attinente alla riscossione dell'Iva all'importazione, in quanto correlato al principio della solidarietà passiva tra il rappresentante e il rappresentato (fissato dall'art. 84 CDU), nella cornice della obbligazione doganale.

Nella rappresentanza indiretta in dogana, infatti, a differenza di quanto accade ordinariamente nell'ambito del diritto civile - che peraltro prescinde da una definizione formale di rappresentanza indiretta, preferendo la categoria del mandato senza rappresentanza (art. 1705 c.c.) - deve essere sempre dichiarato "per conto di chi" viene effettuata la dichiarazione. Non è, del resto, indifferente all'autorità doganale conoscere l'identità del soggetto rappresentato, proprio perché la garanzia dell'adempimento della obbligazione doganale è data, appunto, dal regime della solidarietà passiva.

Se l'obbligazione doganale a livello unionale (definita, in maniera parziale, dall'art. 5, punto 18 CDU) ha sicuramente per oggetto le cosiddette risorse proprie tradizionali, che contemplano anzitutto i dazi della tariffa doganale comune, ma anche altri oneri, diversi, che tuttavia hanno effetto



Secondo l'agenzia delle dogane, in caso di violazione doganale, lo spedizioniere, nella sua veste di "rappresentante", è indissolubilmente legato al dichiarante "sostanziale"

equivalente, a livello nazionale il TULD contempla una definizione di obbligazione doganale avente un oggetto ben più ampio rispetto all'analoga nozione europea. In particolare, secondo la disciplina contenuta nel TU n. 43/1973 rientrano a pieno titolo nel concetto di obbligazione doganale, oltre ai diritti di confine, anche "ogni altra imposta o sovraimposta di consumo a favore dello Stato" (art. 34, comma 2, TULD). Ne consegue - e questa era in effetti l'interpretazione maggioritaria fornita dalla Corte di Cassazione, quanto meno fino alla ormai nota pronuncia della Corte di giustizia C-714/20 - che anche l'imposta sul valore aggiunto riscossa all'importazione ex art. 70, comma 1, dpr n. 633/1972, nonostante non abbia natura di diritto di confine, ben potrebbe rientrare tra quei tributi, definiti dall'art. 34 citato, che la dogana è tenuta a riscuotere "in forza di una legge", in relazione alle operazioni doganali. Senonché, già dagli anni '70 la giurisprudenza della Corte di giustizia predica la natura giuridica di tributo interno dell'Iva all'importazione, affermando, in buona sostanza, che si tratta di una imposta che grava unicamente sul proprietario della merce, unico soggetto che, in effetti, è in grado di beneficiare del regime della detrazione fiscale, in armonia col principio della neutralità d'imposta, mentre il rappresentante indiretto ne sarebbe impossibilitato, proprio perché è un soggetto sostanzialmente estraneo all'operazione commerciale sottesa all'importazione. Alcune pronunce della giurisprudenza domestica di legittimità, tuttavia,

e riscossione Iva in import



Anche la Corte di giustizia europea è recentemente intervenuta sulla difficile ricostruzione dello status giuridico del “rappresentante indiretto”

operavano una differenziazione tra Iva in importazione e Iva “intracomunitaria”, scostandosi sensibilmente dal principio dell’unitarietà dell’imposta sul valore aggiunto predicato dalla giurisprudenza eurounitaria. Sulla base di una particolare interpretazione dell’art. 34 TULD, si sosteneva, dunque, che l’Iva in importazione sarebbe pienamente assimilabile a un diritto di confine che deve essere accertato e riscosso al ricorrere del fatto generatore dell’obbligazione doganale, distinguendosi dall’Iva “intracomunitaria”. Detto altrimenti, si sarebbe trattato di due differenti tributi, il che, tuttavia, contravviene al principio di unitarietà dell’imposta sul valore aggiunto.

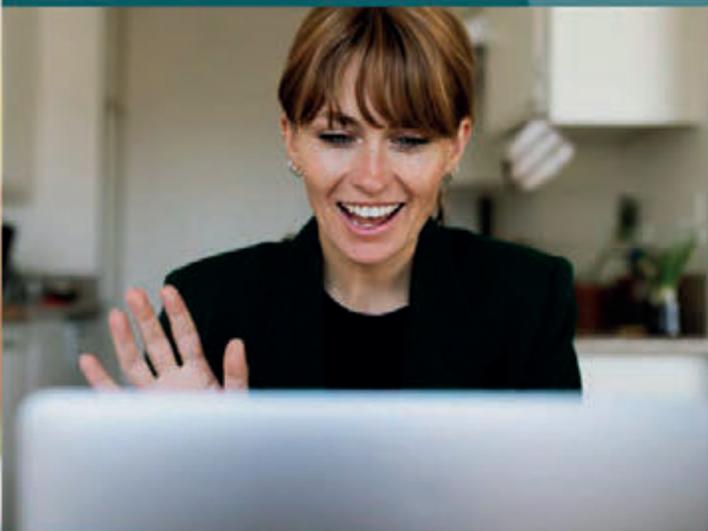
Sulla base di queste premesse, pertanto, in forza del principio di solidarietà passiva che, operando in funzione lato sensu di garanzia per la riscossione del tributo doganale, lega indissolubilmente il rappresentante indiretto al dichiarante “sostanziale”, la prassi prevalente dell’agenzia delle dogane che in veste di accertatore della violazione doganale era (ma, in certi casi, continua ad esserlo) nel senso di attingere anche al patrimonio dello spedizioniere doganale nel caso di dichiarazioni doganali inesatte. Tale soggetto, invero, rivestirebbe la qualifica sostanziale di debitore - al pari del proprietario della merce - poiché, agendo in qualità di “dichiarante” (sia pure per conto di altri), verrebbe ipso facto attratto nel perimetro di operatività dell’art. 77, par. 3, CDU (a norma del quale “è debitrice anche la persona per conto della quale è fatta la dichiarazione in dogana”). Sul punto, nondimeno, è intervenuta recentemente la Corte di giustizia dell’Unione europea che, esercitando la propria funzione di nomofilachia eurounitaria, ha sostenuto l’estraneità dell’imposta sul valo-

re aggiunto all’importazione dalla definizione di obbligazione doganale, così come definita dalla disciplina eurounitaria, in particolare dall’art. 5 TUD. Tale precedente, di fatto, si è allineato a un granitico orientamento più risalente, che individuava nel proprietario della merce l’unico debitore di tale imposta. La soluzione offerta dalla Corte lussemburghese, nonostante introduca indubbiamente un ulteriore e significativo “tassello” nella difficile ricostruzione dello status giuridico del rappresentante indiretto, non sembra però completamente soddisfacente. Secondo i giudici europei, infatti, nonostante si debba escludere

dal novero dei soggetti passivi di imposta il rappresentante indiretto in assenza di una norma che lo individui esplicitamente come debitore, non è tuttavia escluso tout court, in via di principio, che i singoli Stati membri introducano precise disposizioni legislative con cui identificare anche tale soggetto come debitore solidale dell’imposta, fornendo una interpretazione dell’art. 201 della direttiva “Iva” (n. 112/2006 Ce) teleologicamente orientata alla salvaguardia della discrezionalità dei paesi destinatari della direttiva. Breve: nell’interpretare l’espressione “all’importazione l’Iva è dovuta dalla o dalle persone designate o riconosciute come debentrici dallo Stato membro di importazione” (art. 201 dir. n. 112/2006) nel senso di subordinare lo status debitoris del rappresentante indiretto a una inequivoca disposizione normativa che lo individui come tale (normativa che non esiste nel nostro ordinamento) non si tiene conto di un dato significativo che milita, invece, per un’esclusione tranchant di tale responsabilità debitoria del rappresentante indiretto. Imputare al rappresentante indiretto, in via solidale, le maggiori somme dovute per l’Iva non riscossa, oltre a violare il principio di neutralità dell’imposta sul valore aggiunto (eventuali rimedi risarcitori di rivalsa in sede civilistica non varrebbero invero, da soli, a compensare il meccanismo di detrazione fiscale tipico dell’Iva), non tiene conto di un fondamentale dato empirico. Chi effettua la dichiarazione doganale, al di fuori dei casi di concorso nell’illecito doganale, non ha la materiale possibilità di valutare la congruità della dichiarazione, quanto meno nei casi in cui la contestazione ha per oggetto l’origine o il valore, sulla base delle informazioni fornitigli dal rappresentato e rivelatesi, infine, inesatte. Ad impossibilis nemo tenetur.



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.

Autorità di regolazione trasporti:

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

La tematica dei contributi per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti è senza dubbio un argomento caldo per gli operatori, ed è una tematica già affrontata in passato dai giudici amministrativi. La recente sentenza del Consiglio di Stato, sez. VI, 16 novembre 2022 n. 10044 non manca comunque di offrire spunti interessanti di riflessione. La controversia trae origine dal ricorso di una società ligure armatrice di navi Ro-Ro, la quale ha impugnato al Tar del Piemonte i provvedimenti con i quali l'Autorità di regolazione dei trasporti ha determinato e posto a suo carico i contributi per il funzionamento dell'Autorità per l'anno 2019. Il Tar ha respinto il ricorso e la società ha proposto appello al Consiglio di Stato.

La società ricorrente, tra i vari motivi di impugnazione, ha contestato la possibilità di essere assoggettata all'obbligo di pagare il contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti e l'irragionevole sottoposizione allo stesso trattamento contributivo di operatori titolari di posizioni differenziate, discendente dalla previsione di una contribuzione unica per tutti gli operatori sottoposti a una qualsiasi attività dell'Autorità, calcolata sul solo costo complessivo di funzionamento della stessa Autorità. La ricorrente segnalava, inoltre, di non essere neppure concessionaria di alcuna linea o servizio di trasporto marittimo con oneri di servizio pubblico, svolgendo la propria attività nell'ambito di un mercato liberalizzato, non sottoposto a regolazione. Per quanto concerne il primo motivo di impugnazione, i giudici amministrativi hanno ricordato che

Il Consiglio di Stato ha anche sottolineato, in rapporto all'obbligo di versare i contributi all'Autorità, che non vi è alcuna distinzione tra gestori dell'infrastruttura e operatori del trasporto



Il Consiglio di Stato ha confermato, in generale, che chi esercita un'attività di trasporto merci debba pagare i contributi per l'esercizio dell'Autorità di regolazione

il primo presupposto dell'onere contributivo all'Autorità è lo svolgimento di un'attività economica di trasporto in uno dei mercati per cui sia stato anche soltanto avviato l'esercizio delle competenze da parte dell'Autorità, senza limitazione alcuna in ragione della tipologia di competenza o di attività in concreto rilevante. In tale contesto, il soggetto passivo è l'operatore economico esercente l'attività di trasporto, senza, dunque, distinguere tra i gestori delle infrastrutture e dei servizi e gli operatori economici che si avvalgono di tali infrastrutture e servizi per l'attività di trasporto. Non vi è più la possibilità di distinguere tra destinatari e beneficiari dell'attività istituzionale dell'Autorità (come avveniva sotto la vigenza della precedente disciplina), "rientrando nel perimetro soggettivo dell'obbligazione contributiva anche quegli operatori che, sebbene non obbligati all'applicazione delle prescrizioni poste dall'Autorità (e, dunque, non destinatari della relativa regolamentazione), siano dalle stesse beneficiati - perché titolari di situazioni giuridiche attive azionabili nei confronti dei soggetti obbligati - trattandosi, comunque, di soggetti economici operanti in mercati interessati dall'azione istituzionale dell'odierna appellata; - sul piano oggettivo, rilevi non soltanto la regolamentazione, ma qualsiasi altra attività o competenza dell'Autorità, ivi compresi i poteri di vigilanza e sanzionatori".

Con riferimento al primo motivo di impugnazione, ricorrono quindi gli elementi costitutivi dell'obbligazione contributiva a carico della società, "costituente un vet-



chi deve versare i contributi?

tore marittimo operante nell'ambito di un mercato (trasporto marittimo di passeggeri) in cui l'Autorità aveva avviato l'esercizio delle proprie competenze (regolamentari e di vigilanza) in data anteriore all'adozione della delibera per cui è causa". Con riferimento alla mancata differenziazione del trattamento contributivo, i giudici amministrativi hanno segnalato come non vi sia alcun "rapporto sinallagmatico tra le parti, tale da imporre la commisurazione della contribuzione al quantum della funzione istituzionale svolta dalla parte pubblica". Piuttosto, il contributo risulta rapportato ragionevolmente alla capacità contributiva espressa dal contribuente, rappresentata dal fatturato generato nello svolgimento dell'attività di impresa, costituente un indicatore della forza economica del soggetto passivo suscettibile di essere incisa dalla pubblica contribuzione. In definitiva, a fronte di una prestazione patrimoniale imposta, è ragionevole commisurare il quantum del contributo

alla capacità economica espressa dal contribuente. Le attività e le competenze istituzionali dell'Autorità nel mercato rilevano soltanto per l'individuazione del perimetro soggettivo dell'obbligazione contributiva, ma non anche per la determinazione del quantum esigibile da ogni operatore economico. Il Consiglio di Stato ha quindi rigettato l'impugnazione della società, confermando di fatto l'onere della ricorrente a versare i contributi all'Autorità. ■

* 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

La società Larizza Consulting, Insurence Broker

offre l'opportunità alle aziende associate ad Assologistica di:

assicurare merci di terzi, in esecuzione a specifico mandato conferito dal proprietario delle stesse per brevi periodi. Un'opportunità unica in quanto tale tipo di assicurazione per una durata temporanea non è prevista dal mercato assicurativo tradizionale

Oggetto della garanzia: merci nuove di fabbrica da assicurare per conto del legittimo proprietario tenute in semplice deposito

Con quale assicuratore? L'assicurazione viene prestata in conformità a un accordo che LC Larizza Consulting ha stipulato con Assicurazioni Generali a favore dei suoi clienti

A quali tassi? Da quotare in base alla natura delle merci assicurate e alla durata del periodo assicurativo

**Società Larizza Consulting, Insurence Broker. Email: info@larizzaconsulting.it
Telefono: 0234537790**

**La convenzione assicurativa
"Merci Spot" Assologistica**

LC Larizza Consulting
Insurance Broker

Sostenibilità come valore



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

In una situazione internazionale che ancora risente degli effetti del post-pandemia, che è stata scossa dal conflitto russo ucraino e dalla crisi energetica che sottrae tante risorse e tante energie progettuali, la questione ambientale legata alla sostenibilità dei cicli produttivi è diventata, per consumatori e aziende, fondamentale. Tra i settori che, più di altri, si sono mostrati resilienti, versatili e pronti nel cogliere le possibilità del cambiamento, vi è di sicuro quello della logistica. Un comparto che ha maturato nel corso degli anni competenze, professionalità ma soprattutto duttilità non comuni e difficilmente riscontrabili in altri settori. Nel prossimo futuro sarà quindi necessario riconoscere alla logistica un ruolo strategico anche in ragione degli straordinari passi in avanti compiuti dagli operatori del settore in materia di sostenibilità ambientale. Tra i tanti player ad aver mosso passi concreti, in termini di adeguamento dei processi e conseguimento di certificazioni, vi è chi si era mosso molto prima che l'opportunità diventasse una necessità. C'è stato infatti chi, come la Casilli Enterprise, animata da una sensibilità ambientale e da una chiara strategia di brand positioning, ha percorso i tempi, adottando tutti gli strumenti e rispettando le prescrizioni per essere un riferimento unico nel panorama della logistica.

A testimoniare questo slancio è arrivato, per l'azienda dei fratelli Francesco e Raffaele Casilli, il prestigioso riconoscimento di Sos-Logistica che le ha attribuito il marchio "logistica sostenibile" nella versione gold, l'unico a essere conseguito tra i player della logistica. Un marchio che certifica una filiera, uno standing e che si traduce in un concetto semplice: trasporto sostenibile, per prodotti sostenibili. Un risultato che ripaga degli investimenti fatti e che racconta una visione, un approccio e una dimestichezza oramai totale dell'azienda nolana con il ruolo di riferimento per le realtà contemporanee nazionali della logistica. "Essere un riferimento per aziende che puntano all'adeguamento dei processi in un'ottica di sostenibilità ambientale, con le quali si è uniti da una visione comune, responsabile, matura e proiettata verso il futuro dell'ambiente, è per noi di Casilli un traguardo che ci rende orgogliosi. Se poi vi aggiungiamo che nel settore della logistica siamo i primi (e ad oggi unici) ad aver ricevuto l'attestazione gold allora la soddisfazione è doppia e ci dà fiducia e consapevolezza

nel proseguire su questo sentiero che per noi diventa l'unico possibile per avere la fiducia di clienti, partner e consumatori". Con queste parole il Ceo Francesco Casilli ha giudicato questo riconoscimento, aggiungendo inoltre: "tale risultato, che considero prestigioso, va condiviso con tutte le donne e gli uomini della nostra azienda con cui abbiamo condiviso questo percorso virtuoso che è nato solo dall'esigenza di fare il nostro lavoro nel miglior modo possibile, per noi, per le nostre coscienze, per il mercato e per il pianeta. Le opportunità che si sono verificate poi sono solo una conseguenza. La sostenibilità è un driver delle politiche dell'Unione europea e del recovery plan italiano che rappresenta un sistema di valori ampio e una serie di obiettivi oltreché ambientali anche sociali, economici e commerciali".



LA CASILLI ENTERPRISE

Casilli Enterprise, socio Sos-Logistica, è presente da ben quattro generazioni nel settore dei trasporti e della logistica. Un'azienda in costante aggiornamento, che mira a dare continuità alla credibilità e al successo ottenuti nel tempo, aggiungendo alla qualità del servizio un riconoscibilissimo approccio responsabile e sostenibile. Casilli Enterprise va annoverata tra le aziende nazionali pioniere nell'utilizzo delle trazioni alternative.

L'IMPOSSIBILE?
PER NOI,
TUTTO NELLA NORMA



Assologistica



A MILANO IL 16 DICEMBRE

la celebrazione del 75° anniversario di Assologistica
e la consegna dei premi del Logistico dell'Anno 2022

Un compleanno tra premi e impegni

L'associazione ha festeggiato i suoi 75 anni nella stessa serata in cui sono stati consegnati i riconoscimenti della 18° edizione del Logistico dell'Anno. Hanno partecipato all'evento il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini e il presidente della Regione Lombardia Attilio Fontana.

di **Paolo Giordano**

La festa per il 75° compleanno di Assologistica, come abbiamo sottolineato nell'editoriale di questo numero, è stata l'occasione per l'associazione di "guardare al futuro" con rinnovato impegno. Il presidente Umberto Ruggerone, aprendo l'evento, ne ha subito sottolineato uno: "Quello che faremo nel prossimo anno è lavorare per accrescere la trasparenza e la sostenibilità sociale del settore. La logistica, in questi ultimi tempi, è cresciuta enormemente. Questa forte crescita ha aggravato il gap con le normative che dovrebbero regolarla, rendendole in gran parte obsolete. Comprese quelle che disciplinano il lavoro: oggi, anche le figure professionali sono cambiate rispetto al passato. Occorre



L'intervento del ministro delle Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini

UNA SCELTA FELICE

La serata di Assologistica si è svolta nella palazzina del Circolo Filologico Milanese, in via Clerici, nel centro del capoluogo lombardo. Una palazzina stile liberty, costruita, per divenire la sede del Circolo, nel 1905. Circolo che aveva già allora una storia alle spalle: fondato nel 1872 da Eugenio Torelli Viollier, lo stesso che fondò pochi anni dopo il "Corriere della Sera", fu la prima associazione culturale milanese aperta a tutti i cittadini, a prescindere dalla loro condizione sociale. La cultura doveva essere posta al servizio della città. Un primario compito, accolto con grande successo, fu quello di insegnare le lingue estere: dal francese all'inglese, al russo, al greco moderno, allo spagnolo.

Da allora il Circolo è sempre cresciuto, diventando un'istituzione pilastro della vita culturale milanese. Per Assologistica scegliere questa sede per celebrare anche la sua storia è stata una scelta felice: logistica vuol dire cultura, vuol dire crescita sociale, vuol dire porsi al centro tra il mondo della produzione e quello del consumo, costruendo relazioni più efficienti, condivise e armoniose.



Il presidente di Assologistica, Umberto Ruggerone, durante l'intervento che ha aperto l'evento



stere che possono aiutare il nostro paese per sviluppare un'incisiva politica per il trasporto intermodale". Un'altra esigenza dell'associazione è l'inserimento dei magazzini a temperatura controllata tra le aziende considerate energivore, in maniera da permettere loro di poter utilizzare il "bonus energia". In tema di sostenibilità energetica, la logistica può svolgere un ruolo im-

portante, è quindi necessario favorire l'allestimento di pannelli fotovoltaici sui tetti dei magazzini logistici. Una misura che può dare grandi risultati per lo sviluppo delle energie alternative. Il presidente, infine, ha detto di non condividere le forti critiche sul fatto che in Italia sia troppo usato dalle aziende il metodo ex works nell'export: "È una critica poco rilevante, considerato che la maggior parte delle imprese del nostro paese ha meno di 10 addetti: dobbiamo migliorare il sistema, non sperare che optino per rese diverse".

L'intervento del presidente della Regione Lombardia Attilio Fontana che ha sottolineato la grande importanza economica della logistica per il territorio regionale

tenerne conto. Quindi, dobbiamo agire con tutte le altre componenti del settore, per garantire, come dicevo, anche in sede di contratto nazionale, massima trasparenza e sostenibilità sociale". Per questo impegno, ha ricordato Ruggerone, "sono molto importanti gli accordi e le alleanze che abbiamo siglato con altre organizzazioni, che possono contribuire a ridurre la frammentazione della nostra rappresentanza". Un altro campo di azione dovrà essere lo sviluppo dell'intermodalità: "Dobbiamo creare le condizioni per trasportare sempre più in maniera sostenibile. Ci sono best practices e-



ASSOLOGISTICA

La storia di Assologistica nasce nel primo dopoguerra come Associazione interregionale magazzini generali dell'Alta Italia, che pochi anni dopo si evolve, grazie all'adesione dei silos portuali e dei depositi franchi, nella Federazione Italiana Magazzini Generali. Alla fine degli anni '70, si trasforma in una nuova realtà associativa: Assodocks, alla quale aderiscono anche i magazzini frigoriferi. Con la crescita dell'economia e della complessità delle relazioni industriali, la logistica acquista sempre più rilievo in tutte le sue articolazioni, ciò porta alla creazione di Assologistica, alla fine degli anni '90, grazie alla fusione di Assodocks con Assotop, l'associazione dei terminalisti portuali. Da allora, con sempre maggiore convinzione, l'obiettivo della nuova associazione è rappresentare le funzioni e gli interessi del variegato mondo della logistica conto terzi all'interno di un'economia in continua evoluzione.



Assologistica



Da sinistra, il ministro Matteo Salvini a colloquio con Jean-Francois Daher, segretario generale, Giovanni De Ponti, responsabile relazioni istituzionali, e Umberto Ruggerone, presidente, di Assologistica

Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Matteo Salvini, e il presidente della Regione Lombardia, Attilio Fontana, presenti all'evento, hanno condiviso le analisi di Ruggerone, riconoscendo in primo luogo il "valore" della logistica nel sistema economico italiano. "Noi politici parliamo di logistica quando siamo in campagna elettorale e poi ce ne scordiamo per 'rispolverarla' nella campagna elettorale seguente. Non dev'essere più così", ha sottolineato Salvini, mentre Fontana ha ricordato quanto importante sia la logistica per la regione Lombardia, in cui si concentra oltre il 30% dell'intero settore nazionale. Salvini si è detto, inoltre, favorevole a valutare la proposta di Assologistica di rivedere il sistema di incentivazione al trasferimento modale e ha ribadito l'importanza di tutelare le attività delle imprese di logistica. Condivisione da parte del ministro anche rispetto alle iniziative dell'associazione in tema di sviluppo immobiliare sostenibile. Fontana ha assicurato che, qualora venisse confermata l'attuale maggioranza, "tra i primi impegni ci sarà la regolamentazione sia del lavoro del settore sia una per una migliore e razionale distribuzione sul territorio regionale dei siti logistici". ■

LE ECCELLENZE

Nella foto, il ministro Salvini con Ilaria Pasta, responsabile marketing della divisione Contractor by Kopron. L'azienda ha presentato nella sua postazione una delle "eccellenze logistiche" che sono state esposte durante l'evento. Si tratta di un progetto formativo e anche ludico che mira a far crescere la conoscenza sulla "logistica verde": attraverso un visore 3D - quello in cui sta guardando nella foto il ministro - si vive un'esperienza di immersione virtuale all'interno di un magazzino logistico green. Le altre società che hanno presentato le loro "eccellenze" sono state World Capital Group, EurECa, CVS Ferrari, Tiaki Logistics e Made Competence Center.



NELLE PAGINE SEGUENTI

Nelle pagine seguenti, presentiamo le aziende che sono state premiate (i premi sono stati suddivisi in nove sezioni: Formazione; ITC-Digitalizzazione; Sostenibilità ESG; Sostenibilità/Economia circolare; Sostenibilità/Trasporti; Comunicazione; Ricerca&Sviluppo; Ricerca&Sviluppo/Immobiliare; Economia Circolare) e i riconoscimenti personali. Per motivi di spazio le motivazioni dei premi sono state pubblicate in estrema sintesi, sono, comunque, visibili in maniera più estesa sul sito di Euromerci. I premi sono stati ritirati da manager delle imprese (tre aziende non sono state presenti per questioni legate anche alla neve e alle pessime condizioni meteorologiche che hanno caratterizzato nella giornata dell'evento la Lombardia) sono stati consegnati dal presidente Umberto Ruggerone, dai vicepresidenti Pamela Calderoli, Riccardo Fuochi, Massimiliano Montalti, Renzo Sartori, Marco Spinedi di Assologistica e per conto dell'associazione da Margherita Banzi, Virginia Gautieri, Ewa Micor. Il servizio fotografico dell'intero evento è di Alessandro Castiglioni.

BASF ITALIA

Per il progetto “Coffee & training”



SEZIONE FORMAZIONE

Il centro di distribuzione del sito di Cesano Maderno, quartier generale di BASF Italia, ha introdotto nella propria quotidianità un approccio innovativo alla formazione, un metodo differente dal tradizionale training d'aula, che non sempre riesce a catturare l'attenzione dell'audience, composta da operatori di magazzino. Con questo progetto è stata introdotta una modalità smart, che prevede diverse sessioni di formazione a piccoli gruppi. Gli argomenti trattati vengono ben preparati attraverso materiale accattivante, corredato da immagini ed esempi estremamente esplicativi. La formazione viene erogata nell'area break e viene offerto a tutti il caffè.

Renzo Sartori, a sinistra, premia Monica Borghetti e Dario Spadini

KUEHNE+NAGEL

Per l'approccio innovativo alla formazione aziendale, che pone leadership e sviluppo come elementi critici di successo per tutti i collaboratori



SEZIONE FORMAZIONE

L'azienda ha sviluppato un piano formativo con un nuovo approccio fondato sulla responsabilizzazione dell'individuo: ogni collaboratore è chiamato a individuare le competenze che vuole sviluppare per migliorare la propria performance. A tutti è offerta la possibilità di iscriversi ai corsi di formazione in accordo con il proprio manager. Un ruolo cruciale è svolto dai leader dei team, che aiutano nell'identificazione dei bisogni formativi, suggerendo opportunità di apprendimento utili alla crescita personale e professionale dei collaboratori. L'azienda pubblica anche a un catalogo formativo sulla piattaforma aziendale Learning@KN, che assicura la fruibilità dei corsi anche da remoto.

Nella foto, da sinistra, Renzo Sartori con i premiati Marilena Dalla Patti e Alberto Cantanna

LOGISTICA UNO EUROPE

Per il progetto “The Logistic Challenge”



SEZIONE FORMAZIONE

Attraverso percorsi ad hoc, l'azienda contribuisce alla formazione continua dei suoi collaboratori. E' inoltre attiva in numerose attività di formazione per studenti tra cui il The Logistic Challenge in collaborazione con Adecco. L'iniziativa è nata nel 2018 con l'obiettivo di creare un ponte tra le scuole e il mondo del lavoro per orientare e accompagnare gli studenti verso il proprio futuro professionale. Nell'ultima e V edizione dell'evento, gli studenti si sono sfidati nella creazione di un progetto speciale dedicato alla logistica dell'eCommerce per un'ipotetica azienda che si occupa di vendita di centrifugati freschi.

Renzo Sartori, a sinistra, premia Luigi Terzi e Giuseppe Bardelli

OVERY

Per l'innovazione nella formazione in ambito doganale



SEZIONE FORMAZIONE

Secondo Overy la formazione va intesa come punto di partenza del miglioramento del business aziendale. Non solo teoria, ma azione ovvero calare nella realtà aziendale i principi giuridici e di prassi che si annidano dentro l'ingarbugliata normativa doganale del presente ma soprattutto del futuro. Overy è precursore dello studio delle tematiche che sono al vaglio del legislatore unionale per disegnare per tempo il futuro che ci attenderà. La formazione erogata da Overy è tailor made alle esigenze del cliente. Non una formazione generica, ma calata nelle realtà aziendali e basata specificamente sui tipi di flussi di approvvigionamento e vendita dei clienti.

Renzo Sartori, a sinistra, premia Paolo Massari

BCUBE

Per il progetto “Shape Intelligence”



SEZIONE ITC/DIGITALIZZAZIONE

“Shape” è il software web based per la gestione del magazzino (WMS), sviluppato e brevettato da BCUBE nel 2014 e aggiornato costantemente con le più importanti innovazioni tecnologiche. Le sue funzionalità tecniche e l'ingegnerizzazione dei processi sono interne a BCUBE e gestiscono l'intero ciclo logistico del prodotto, garantendone la totale tracciabilità e rintracciabilità nella supply chain. “Shape Intelligence” è un modulo aggiuntivo di “Shape” creato recentemente: fornisce insights sulla gestione logistica dei clienti e permette, attraverso l'utilizzo di un'intelligenza artificiale, di rendere più accurate le funzionalità e le logiche di gestione del magazzino.

Massimiliano Montalti, a sinistra, premia Andrea Carau

INTERGROUP

Per il progetto “CRM Dynamics 365 Sales”



SEZIONE ITC/DIGITALIZZAZIONE

L'idea dietro al progetto punta alla digitalizzazione del comparto logistico a 360 gradi. Con la progressiva digitalizzazione dei processi interni messi in atto nell'ultimo triennio intergroup ha deciso di raccogliere la sfida del passaggio a una gestione efficiente delle informazioni che caratterizzano la logistica, cosa per la quale è fondamentale la valorizzazione del dato. Il nuovo Crm adottato, basato su Microsoft Dynamics Sales 365, è stato sviluppato pensando al business del gruppo con l'obiettivo di diventare parte integrante del lavoro giornaliero degli addetti dell'area commerciale.

Massimiliano Montalti, a sinistra, premia Guglielmo Guacci

GEODIS

Per il "Goods to Man Picking Project"



SEZIONE ITC/DIGITALIZZAZIONE

Il progetto adotta un'innovazione destinata a garantire una maggiore crescita e un incremento di efficienza per un cliente (un'azienda italiana official franchisee di un noto marchio internazionale di abbigliamento e cosmetici). Le attività del cliente sono gestite presso la sede di Castel San Giovanni, Piacenza, di Geodis. In fase di rinnovo contrattuale, il cliente ha sfidato Geodis a proporre una soluzione innovativa che potesse sostenere il lancio di un eCommerce a livello europeo. La cooperazione tra le parti, unitamente al team centrale Geodis in Francia e il partner tecnologico Scallog, ha consentito di fare del magazzino dedicato uno showcase di riferimento per il settore.

Massimiliano Montalti, a sinistra, premia Matteo Bottani

CEVA LOGISTICS ITALY

Per il progetto "Gulliver Travels to Ceva"



SEZIONE SOSTENIBILITÀ ESG

Il progetto risponde all'esigenza di rinforzare il senso di appartenenza all'azienda, creare opportunità di networking tra i collaboratori e favorire la conoscenza dei vari segmenti di business. Lo scopo è di migliorare localmente il rinnovato paradigma organizzativo "One Ceva", assecondando la logica della trasversalità dei prodotti, l'abbattimento delle barriere tra le business unit, nonché il potenziamento dei ruoli e delle professionalità ad essi correlate. Se dunque Gulliver è la voce narrante di un'organizzazione rinnovata, il viaggio allo stesso modo rappresenta un'opportunità per conoscere Ceva attraverso il racconto del percorso di crescita professionale delle persone.

Ewa Micor premia Paolo Pillon e Paolo Guidi

DHL SUPPLY CHAIN ITALIA

Per il progetto "Carbon Neutral Building"



SEZIONE SOSTENIBILITÀ ESG

In tema di sostenibilità, l'azienda segue una strategia chiara con una roadmap che fa riferimento a tre elementi chiave del modello ESG: ambiente, responsabilità sociale e governance. La protezione dell'ambiente si traduce nella riduzione delle emissioni di anidride carbonica. Quale prima azienda di logistica a prendersi l'impegno di azzerare le emissioni di CO2 entro il 2050, la società ha stabilito via via degli obiettivi intermedi. Uno di questi è il progetto Carbon Neutral Building che aiuterà DHL Supply Chain Italia a raggiungere entro il 2025 la neutralità delle emissioni di CO2 delle facilities in cui opera. Oggi circa il 50% dei siti logistici di DHL Supply Chain Italia è già carbon neutral.

Nella foto, i premiati Franco Sappietro ed Emiliano Oggioni

DKV MOBILITY

Per le soluzioni "DKV Card+Charge e DKV Card+Charge versione Climate"



SEZIONE SOSTENIBILITÀ ESG

Per accompagnare i clienti nella progressiva transizione verso la mobilità elettrica, DKV Mobility ha studiato la DKV Card+Charge, una carta che consente di rifornirsi sia di carburanti classici e alternativi che alle colonnine di ricarica in un'unica soluzione. Ha inoltre lavorato all'ampliamento della disponibilità di colonnine di ricarica, diventando l'operatore con la più vasta rete di punti di ricarica d'Europa, che oggi conta oltre 285 mila punti di ricarica accessibili e che copre in Italia ben il 95% delle colonnine attive al pubblico. DKV Card+Charge è disponibile anche nella variante "Climate" per la compensazione delle emissioni di CO2.

Da sinistra, Virginia Gautieri con i premiati Marco Bernardelli e Veronica Di Pietro

FERCAM

Per il progetto "Sostenibilità 360°"



SEZIONE SOSTENIBILITÀ ESG

Fercam ha avviato all'interno della nuova strategia 2025 un progetto trasversale alle aree di business che agisca in modo integrato su tutte le dimensioni, denominato "Sostenibilità 360°". Da un lato, la società si sta muovendo parallelamente su più fronti complementari con riferimento alle facilities e a un uso razionale delle risorse e con riferimento al parco mezzi e all'utilizzo di trazioni e carburanti ecologici per l'ambiente, coinvolgendo in questo anche i propri partner. Dall'altro lato, ha costituito a dicembre 2021 l'impresa sociale "Fercam Echo Labs", al fine di creare reti e sinergie con i programmi ESG/CSR dei propri partner.

Da sinistra, i premiati Pino Menichetti e Marco Devecchi con Margherita Banzi

GRUBER LOGISTICS

Per una visione olistica del tema sostenibilità



SEZIONE SOSTENIBILITÀ ESG

L'azienda articola il tema della sostenibilità in tre temi: business ethics, sostenibilità sociale e sostenibilità ambientale. In particolare, punta su una politica di assunzione progressiva del personale indiretto di magazzino con una conseguente crescente trasparenza gestionale. Importante è anche l'evoluzione della mobilità elettrica: ha avviato da alcuni anni una politica tesa a promuovere la decarbonizzazione della sua flotta che su 500 mezzi conta oggi un 30% di veicoli a carburanti alternativi. Nel 2021, ha avviato le prime auto ibride con l'installazione dei primi 10 plug-in, nonché il primo truck elettrico in collaborazione con Scania ed Electrolux.

Da sinistra, Pamela Calderoli e Margherita Banzi premiano Marcello Corazzola

SAFIM LOGISTICS GROUP

Per il progetto "Near Miss: il mancato incidente che ti salva la vita"

SEZIONE SOSTENIBILITÀ ESG

Per ridurre il numero di infortuni sul lavoro, aumentando contemporaneamente la consapevolezza dei lavoratori sull'importanza di adottare comportamenti corretti, Safim ha dato il via a una campagna di sensibilizzazione e presa di coscienza. Tramite precedenti segnalazioni, ogni dipendente è stato invitato a raccontare un'esperienza personale di "quasi incidente", per rendere più cosciente e proattiva l'attenzione quotidiana ai comportamenti sbagliati. Le segnalazioni urgenti diventano inoltre immediato oggetto di analisi da parte del datore di lavoro per la messa in campo delle risorse organizzativo/strutturali necessarie alla riduzione del rischio. Obiettivo del progetto: riduzione degli eventi infortunistici. Strumento: migliorare l'attenzione dei lavoratori e focalizzare l'analisi dell'azienda sui rischi percepiti. Metodologia: interviste e numero WhatsApp dedicato.

KONTRACTOR BY KOPRON

Per l'impegno nel diffondere la cultura dello sviluppo sostenibile e dell'economia circolare



SEZIONE SOSTENIBILITÀ/ECONOMIA CIRCOLARE

Per diffondere la cultura dello sviluppo sostenibile e dell'economia circolare, Kontractor by Kopron ha messo in atto un percorso 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. Ha stretto anche una partnership con l'OSIL e LIUC per lo studio sinergico e applicato di tutto ciò che ruota attorno al concetto di green building. Ha, altresì, presentato, a Padova, il Green Logistics Kontractor Tour, vale a dire un'esperienza di "immersione" virtuale all'interno di un magazzino logistico verde.

Da sinistra, Pamela Calderoli, i premiati Ilaria Pasta e Camillo Mastrolorenzo e Ewa Micor

SIMPOOL

Per il progetto "Pallet GO"



SEZIONE SOSTENIBILITÀ/ECONOMIA CIRCOLARE

"GO" è il nuovo pallet della linea GreenyPack di Simpool realizzato con il 100% di materie plastiche prime-secondarie, miscele di materie plastiche eterogenee a base di poliolefine provenienti da residui industriali e/o da materiali da post-consumo. Il pallet GO è stato ideato e progettato per rispondere in toto ai principi dell'economia circolare sintetizzabili nelle 4R: riduzione, riciclo, riutilizzo, recupero. Utilizzabile in tutti i circuiti distributivi e di trasporto merci, "GO" è un pallet facilmente lavabile, inattaccabile dalla ruggine e insensibile alle variazioni di peso a contatto con l'acqua. È resistente a raggi UV, acidi e alcali.

Da sinistra, Pamela Calderoli, i premiati Vincenzo Ferraro e Milena Paganini, Virginia Gautieri

LONATO, SANPELEGRINO e MERCITALIA RAIL

Per il progetto "Green Alps"



SEZIONE SOSTENIBILITÀ/TRASPORTI

SanPellegrino, produttore di acqua minerale e bibite, Mercitalia Rail e Lonato SpA hanno gettato le basi per sviluppare il servizio "Green Alps", un collegamento eco-friendly Italia-Francia che consente di trasportare l'equivalente di circa 5.000 autotreni l'anno via treno, senza emissioni di CO2. Il servizio, oltre a ridurre del 78% le emissioni, consente anche un risparmio energetico di 8,8 milioni di MJ l'anno (meno 74% rispetto al trasporto effettuato interamente su gomma). Un ulteriore impulso alla sostenibilità ambientale del servizio è rappresentato dalla recente immissione in servizio da parte del terminal di Lonato di un Locomotore Transizione "full electric".

Marco Spinedi con le premiate Elena Daffan e Sara Gentile

LPR

Per il progetto di bilanciamento flussi sud-nord



SEZIONE SOSTENIBILITÀ/TRASPORTI

Il progetto è stato sviluppato alla fine del 2021, dopo uno studio della distribuzione e dei fabbisogni di partner, clienti e fornitori. Il progetto ha affrontato il problema dello sbilanciamento dei flussi dei pallet registrato tra area e area del paese e soprattutto tra Nord e Sud, specialmente nel periodo estivo. Così è stata migliorata l'efficienza della supply chain, utilizzando anche forme multimodali di trasporto, riducendo l'impronta di carbonio e contribuendo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità dei clienti. L'azienda sta inoltre lavorando con i partner per incrementare le sinergie logistiche attraverso l'utilizzazione di veicoli Euro 6 e l'utilizzo del multimodale.

Marco Spinedi, al centro, premia Vittorio Mirabelli e Ginger Alvares

DACHSER ITALY FOOD LOGISTICS

Per il progetto "Employer branding"



SEZIONE COMUNICAZIONE

Per il 2022 Dachser Italy Food Logistics nel proprio piano di comunicazione aveva diversi target. Anche le attività per aumentare l'employer branding sono state varie e articolate, come pubblicazione delle diverse posizioni aperte su vari siti web di ricerca di lavoro; pubblicazione su LinkedIn di post che atterrano sulle pagine del suo sito (sezione Carriere); pubblicazione sul sito web aziendale e su LinkedIn di notizie su attività che hanno un impatto positivo sull'immagine aziendale; eventi con gli studenti di logistica. Nel corso dell'anno, la società ha incontrato circa 80 studenti e creato con loro un'atmosfera familiare e trasmesso i suoi valori.

Pamela Calderoli, a sinistra, premia Giulia Frignani e Gloria Paola Taddei

GXO

Per la realizzazione di un tool di comunicazione interno



SEZIONE COMUNICAZIONE

In logistica la tendenza all'internalizzazione del personale e la conseguente gestione diretta delle risorse, soprattutto in contesti di appalti medio grandi, rende necessaria una comunicazione e condivisione delle informazioni chiara, veloce ed efficiente all'interno del sito. In questo contesto, GXO ha deciso d'implementare uno strumento di comunicazione customizzato in un impianto pilota. I punti chiave del progetto consistono nella comunicazione digitalizzata delle istruzioni per lo svolgimento delle mansioni al personale, la messa a disposizione di uno strumento di messaggistica e la gestione intelligente dei rifornimenti dei consumabili alle diverse postazioni di lavoro.

Pamela Calderoli, a sinistra, premia Emma Castellort e Clementine Ricolleau

MANHANDWORK

Innovazione in ambito comunicazione e formazione

SEZIONE COMUNICAZIONE

Con questo progetto la società ha scelto 12 parole che racchiudessero valori e vision della proprietà e dell'azienda; ha quindi individuato 9 persone (tra le oltre 1.500 che lavorano nei 43 magazzini attualmente in sua gestione) che per esperienza, percorsi di vita, ostacoli affrontati e superati potessero liberamente raccontare la loro storia. Ai partecipanti è stato solo chiesto che all'interno del racconto trovasse spazio una (o più) delle parole selezionate. Questo il percorso seguito nel 2022: aprile, presentazione del progetto alle 9 persone scelte. Dopo il feedback positivo dei lavoratori, intervento dell'area marketing e comunicazione dell'azienda; maggio/giugno: interviste ai 9 dipendenti, dalle quali tre narratori hanno realizzato 9 racconti; dicembre: edizione di un libro con i 9 racconti, i ritratti dei 9 protagonisti e di tutte le persone che ogni giorno dedicano tempo ed energie al servizio dei clienti.

MITSAFETRANS

Per il progetto "MITRetail"



SEZIONE RICERCA&SVILUPPO

Il dna di MITSafetrans è la ricerca e lo sviluppo di servizi di nicchia, molto specialistici e per i quali sono necessari una formazione ad hoc e un lavoro in strettissima collaborazione con il cliente. Il reparto di Ricerca e Sviluppo di MITSafetrans ha lanciato nel 2022 un nuovo servizio denominato MITRetail dedicato al settore marketing&retail, che è nato da una necessità specifica del settore retail di appoggiarsi a un unico player specializzato per effettuare attività personalizzate di allestimento di prodotti nei punti vendita, avvantaggiandosi delle importanti leve competitive messe a disposizione da un network di un leader logistico focalizzato in servizi a valore aggiunto.

Riccardo Fuochi premia Emanuele Damo e Marco Sessa

S.A.P.I.R. PORTO INTERMODALE RAVENNA

Per l'applicazione digitale HyperDroid per i preposti alla sicurezza

SEZIONE RICERCA&SVILUPPO

A seguito del decreto legge 146, 21 ottobre 2021, è diventato obbligatorio, per il datore di lavoro, non solo individuare la figura del preposto ma, diversamente da quanto previsto precedentemente, rendere formale la sua designazione, attribuendogli precisi compiti. SAPIR, con lo scopo di fornire uno strumento smart finalizzato a favorire l'effettuazione dei compiti di vigilanza e controllo attribuiti al preposto, ha pensato di creare un'apposita check list digitale di controllo, da eseguire con cadenza mensile, attribuita a ogni preposto nominato e specifica per ogni reparto e ogni rischio individuato e sul quale quest'ultimo ha potere di azione. Si è ideata, quindi, un'applicazione digitale, denominata "HyperDroid", installabile su smartphone, tablet e pc, contenente una "check list digitale" dei preposti. L'avvio dell'utilizzo dell'applicazione è stato preceduto da diverse fasi di test e da apposita formazione interna.

UNIVERSITA' CATTANEO LIUC

Per il progetto "Green Warehousing: sistema di rating VA.LO.RE. per la sostenibilità nei magazzini"



SEZIONE RICERCA&SVILUPPO/IMMOBILIARE

Il progetto dell'Osservatorio sull'Immobiliare Logistico della LIUC Università Cattaneo è dedicato allo studio delle caratteristiche che rendono un magazzino ambientalmente sostenibile. La ricerca ha avuto l'obiettivo di analizzare quali siano le caratteristiche "green" dei magazzini e quanto siano importanti nel determinare il livello di sostenibilità secondo il sistema di rating VA.LO.RE. (Valuation Logistics Real Estate) degli immobili logistici. A seguito delle interviste con gli esperti e dalla rilevazione delle caratteristiche di oltre 250 magazzini analizzati con il sistema di rating, sono stati identificati 20 fattori di sostenibilità considerati essenziali.

Da destra, Umberto Ruggerone premia Martina Baglio e Fabrizio Dallari

WORLD CAPITAL GROUP

Per il progetto "E-commerce Urbano - La logistica di quartiere"



SEZIONE RICERCA&SVILUPPO/IMMOBILIARE

Oltre agli asset logistici, oggi gli investitori pongono una particolare attenzione sui data center e dark store (immobili che svolgono la funzione di magazzino, ma organizzati come un negozio), tendenza attribuibile allo sviluppo dell'eCommerce. Proprio su tale tipologia di immobili logistici si basa il progetto "E-commerce Urbano - La logistica di quartiere", ricerca, work in progress, elaborata da World Capital Group e soggetto di approfondimento insieme all'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano. Tale progetto esplora il fenomeno del dark store, proponendo interessanti case study presenti in tutto il mondo.

Da sinistra, Umberto Ruggerone premia Andrea Faini e Sebastiano Barzagli

NOLPAL e MUTTI

Per il progetto "Hub del pomodoro"



SEZIONE ECONOMIA CIRCOLARE

Visti i flussi di pallet che vengono trasportati con merce Mutti ogni anno, stimati in circa 450 mila Epal (170 mila del progetto NolPal), è risultata evidente la necessità di ottimizzare le risorse e gestirle al meglio, garantendo la qualità richiesta dal cliente. Proprio per questo Mutti si è rivolta a NolPal, sottoscrivendo quest'anno un accordo di servizio noleggio pallet Epal che introduce un modello innovativo di gestione basato su strumenti digitali e macchine semi-automatiche. L'intervento è stato reso possibile grazie alla messa a regime di un nuovo centro di selezione e lavorazione pallet Epal multiclienti da 3.500 mq coperti, 30 mila mq scoperti, a elevato livello di automazione fisica e con sistemi digitalizzati di tracciabilità di flussi, riparazioni e consegne in tempo reale. Il centro ottimizza anche il riuso del parco pallet Epal di altre imprese rafforzando i benefici ambientali ed economici del pooling aperto Epal.

Da sinistra, Pamela Calderoli, Margherita Banzi, i premiati Daniela Iori e Vito Patera, Ewa Micor

PREMI PERSONALI

Piero Carlo Bonzano

Per il fondamentale impegno nel favorire lo sviluppo della Logistica integrata



Il ministro Matteo Salvini premia il Cavaliere del lavoro Piero Carlo Bonzano.

Andrea Condotta

Per il significativo impegno nel favorire relazioni con istituzioni, operatori e stakeholder internazionali



L'assessore regionale allo Sviluppo Città metropolitana, Stefano Bolognini, a sinistra, premia Andrea Condotta.

Nazario Pagano

Per aver favorito l'inserimento del Contratto di Logistica nel Codice civile



Da destra, Giovanni De Ponti premia l'onorevole Nazario Pagano e Jean-Francois Daher

Un premio speciale a Jean-Francois Daher

"Un ringraziamento da tutta la logistica italiana per 42 anni di straordinario entusiasmo".



Da sinistra, il presidente Umberto Ruggerone e il segretario generale di Assologistica Jean-Francois Daher

Un premio in ricordo di Eugenio Muzio

Un premio speciale è stato assegnato a **Stefano Ronca**, titolare della società Geo Center, specializzata in cartografia, per aver realizzato un'idea di **Eugenio Muzio**, recentemente scomparso, di costruire una "mappa interattiva dell'intermodalità europea" da pubblicare sul portale "EUgenio". La mappa illustra le linee ferroviarie intermodali europee. Il nome del portale è un omaggio a Muzio - per lungo tempo presidente della commissione Intermodalità di Assologistica - che è stato uno dei massimi esperti, oltre che un attivo protagonista, del trasporto combinato strada-rotaia del nostro paese.

LPR: un risultato positivo nel 2022, ma incognite per il prossimo anno

“Occorre fare attenzione a non creare squilibri nel nostro lavoro e cercare di limitare e gestire bene i picchi stagionali”, sottolinea Paolo Cipriani, commercial manager della divisione italiana dell’azienda.



PAOLO CIPRIANI

LPR-La Palette Rouge, fondata a Toluosa, Francia, nel 1992, si è rapidamente sviluppata allargandosi anche in Europa e giungendo in Italia nel 2010. Oggi, è specializzata nel pallet pooling, di cui è un leader continentale. In un momento particolarmente complicato come questo che stiamo vivendo, specialmente in termini economici, e in cui la logistica deve rapidamente adeguarsi alle nuove esigenze del mercato, abbiamo intervistato Paolo Cipriani, commercial manager della divisione italiana dell’azienda.

COME STA ANDANDO LA VOSTRA ATTIVITÀ?

Abbiamo vissuto un 2022 positivo, con una crescita rispetto all’anno precedente. Continuiamo, inoltre, a riscontrare la soddisfazione dei clienti per i

nostri servizi. Quest’ultimo è un punto per noi, che poniamo le loro esigenze in primo piano, particolarmente rilevante. Non nascondo, però, che la situazione generale è complicata...

A COSA SI RIFERISCE IN PARTICOLARE?

Abbiamo avuto durante il periodo estivo una molto forte richiesta di pallet e nonostante le difficoltà, abbiamo gestito l’attività secondo i nostri usuali parametri, garantendo le consegne a tutti i nostri clienti. Ciò è avvenuto nel periodo in cui i costi delle materie prime, e mi riferisco in primo luogo al legno, e dell’energia sono andati alle stelle, con la conseguenza che il costo di un pallet è più che raddoppiato. Noi cerchiamo di utilizzare sempre al massimo il nostro stock, ma ovviamente in momenti particolari non è sufficiente. Il problema del controllo dei costi sta acquisendo sempre più rilevanza e incide sulla gestione complessiva dell’attività.

MI SPIEGA MEGLIO QUESTO PUNTO?

Penso che dobbiamo agire sul mercato con attenzione. E’ evidente che vogliamo avere sempre più clienti, ma oggi occorre adottare più rigidi criteri di acquisizione. In altri termini, più chiari, dobbiamo fare attenzione a che il nostro portafoglio clienti non crei squilibri. Ad esempio, nel settore retail e Gdo ci sono molti produttori che hanno forti picchi stagionali, ciò oggi può creare squilibri logistici e deve essere gestito con grande attenzione. Occorre fare il passo corretto secondo la propria gam-



ba e non “lanciarsi” a testa bassa sul mercato. Dobbiamo poter contare su un portafoglio clienti che ci permetta una buona diversificazione degli impegni, ai quali vogliamo sempre rispondere con qualità ed efficienza. Ripeto, dobbiamo programmare con grande attenzione i nuovi inserimenti per garantire a tutti i nostri clienti i volumi richiesti.

MI STA DICENDO CHE, IN PRATICA, VEDE UN PROSSIMO ANNO PARTICOLARMENTE CRITICO?

Ci sono voci di alcuni analisti che parlano di un crollo dei consumi, anche se tutti gli indicatori non lasciano trasparire questa evenienza. Anche se tale “crollo” non dovesse verificarsi, come ovviamente auspico, operiamo però in uno scenario complesso: i consumi senza dubbio recentemente sono andati via via calando, mentre i produttori hanno continuato a lavorare ad alti ritmi e la Gdo ha continuato a comprare, trovandosi ora con magazzini stracolmi di merce. Faccio un esempio, la grande distribuzione, riuscendo a comprare a prezzi particolarmente favorevoli, ha acquistato grandi quantità di prodotti che progressivamente verranno immessi sul mercato e potranno generare qualche squilibrio. Tutto ciò conferma l’esigenza di doversi muovere con grande attenzione e professionalità. ■

La tua borsa ADR è conforme?

La legge stabilisce una vasta varietà di obblighi per il trasporto di merci pericolose via strada che occorre rispettare.

Come indicato al capitolo 8.1.5.1 del regolamento per il trasporto via strada ADR, salvo eccezioni, "Ogni unità di trasporto contenente merci pericolose a bordo deve essere munita di equipaggiamenti di protezione generale e individuale secondo 8.1.5.2." L'insieme di questi equipaggiamenti è chiamato, nel gergo più comune, "Borsa ADR". Ma quali sono gli oggetti / equipaggiamenti che compongono la borsa ADR? Scopriamoli assieme: Equipaggiamento per ogni unità di trasporto:

- **Un ceppo / cuneo per ogni veicolo**, che deve essere proporzionato alla massa del mezzo e al diametro delle sue ruote: più pesante sarà l'autoarticolato e più grande dovrà essere il cuneo.
- **Due segnali di avvertimento autoportanti**, considerato il loro utilizzo sul manto stradale è indispensabile che la loro segnaletica sia efficace e conforme al codice della strada. Un esempio? Un ottimo segnale è il cono autoportante con fasce rifrangenti.

Equipaggiamento per ogni membro dell'equipaggio:

- **Un indumento fluorescente**. Questo lo conosciamo tutti, è il classico giubbotto catarifrangente o retroriflettente, che deve essere conforme EN ISO 20471:2013.
- **Una lampada portatile**, conforme alle disposizioni della sezione 8.3.4, cioè una lampada senza superficie metallica e che quindi non rischia di produrre scintille. Per evitare

SERPAC
FOR DANGEROUS GOODS



don't risk,
manage and pack
safely



qualsiasi fraintendimento è consigliabile una lampada ATEX.

- **Un paio di guanti da protezione**, indispensabili soprattutto per coloro che trasportano prodotti chimici. Fondamentale per chi trasporta sempre differenti merci pericolose è l'aver in dotazione guanti resistenti anche ai più pericolosi liquidi.
- **Un mezzo di protezione per gli occhi**, come gli occhiali protettivi.

Oltre agli equipaggiamenti obbligatori per tutte le merci pericolose trasportate, il regolamento ADR prevede un equipaggiamento supplementare per certe classi di pericolo. Per e-



sempio, una borsa ADR per veicoli che trasportano gas tossici (2.3) e materie tossiche (6.1) dovrà contenere, per o-

gni membro dell'equipaggio, anche una maschera con idonei filtri, per l'evacuazione di emergenza; nella borsa di un mezzo che trasporta merci liquide e solide con etichette 3, 4.1, 4.3, 8 e 9 dovrà esserci anche un recipiente di raccolta, un badile antiscintilla e un copritombino o per meglio dire un sigilla tombino, per bloccare lo scarico nell'ambiente di liquidi pericolosi. Inoltre, ogni unità di trasporto contenente merci con etichette classe



3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 9A dovrà avere a bordo un liquido lavaocchi. Si ricorda che è indispensabile che tutti i prodotti siano funzionanti e non scaduti, quindi è bene controllare periodicamente gli equipaggiamenti presenti nella borsa ADR. Questi sono solo alcuni esempi che illustrano la varietà di obblighi per far risultare conforme la propria borsa ADR: il consiglio è quello di affidarsi a una ditta specializzata nel settore e con una puntigliosa conoscenza di tutta la normativa e delle sue evoluzioni

per evitare sanzioni in caso di non conformità. Una tra tutte? Serpac srl. ■

Panattoni si estende in Italia

Annunciati due nuovi sviluppi logistici a Ospedaletto Lodigiano e a Torino.

Panattoni è uno dei più grandi sviluppatori di spazi industriali al mondo, il quale, oltre alla sede centrale situata a Newport Beach, California, opera in 51 uffici suddivisi tra Nord America, Europa - dove è presente dal 2005 - e India. Panattoni è anche uno dei maggiori investitori di capitale istituzionale e privato presenti nel mercato logistico europeo, con all'incirca sette miliardi di euro investiti nel 2022. In Europa, la società ha la propria sede centrale in Polonia e uffici in Regno Unito, Repubblica Ceca, Lussemburgo, Paesi Bassi, Germania, Spagna, Francia, Austria, Svezia, Ungheria e Italia. Dalla sua fondazione in Europa, Panattoni ha costruito strutture industriali moderne per 18,7 milioni di mq in diversi paesi europei. È inoltre specializzata nella realizzazione di progetti build-to-suit e built-to-own, e annovera clienti prime tra i quali Amazon, DB Schenker, DHL, FedEx,



DPD, XPO, Coca Cola, Weber, Whirlpool, Bosch, Volkswagen e H&M.

Sull'onda del boom logistico che l'Italia sta vivendo negli ultimi anni, grazie allo sviluppo dinamico dell'eCommerce, ma anche alla richiesta di strutture più moderne ed ecosostenibili da parte dei locatari, lo scorso febbraio è stata annunciata ufficialmente l'operatività di un ufficio a Milano guidato da Jean-Luc Saporito, managing director, affiancato da Marco Zorzetto, director of acquisitions and development, Christian Caye, head of construction e Riccardo Paulotto, director of structured finance and operations. Inoltre, fanno parte del team con



Lo staff dell'ufficio milanese di Panattoni

base nell'headquarter milanese Dario Da Ros, senior construction project manager, Saverio Carpino, senior business analyst e Gaia Manetti, office assistant. Sulla base della strategia aziendale, che prevede l'acquisizione di terreni adiacenti agli snodi delle principali reti stradali, in location di potenziale grande interesse per i clienti, con possibilità di edificare magazzini classe A progettati per ottenere le più elevate certificazioni ambientali, Panattoni ha annunciato due nuovi sviluppi logistici nel Nord Italia, rispettivamente a Ospedaletto Lodigiano, Lodi, e Scarmagno, Torino. Lo sviluppo logistico recentemente acquisito a Ospedaletto Lodigiano, in posizione strategica sull'asse Milano-Piacenza, prevede la realizzazione di una struttura di quasi 15 mila metri quadrati di grado A, sita a soli 30 minuti dal centro di Milano, che soddisferà i requisiti della certificazione Breeam con rating Very Good. Inoltre, a dicembre Panattoni Italia ha presentato un nuovo sviluppo a Scarmagno, dopo l'acquisizione del

sito avvenuta lo scorso maggio. Il nuovo parco torinese si comporrà di una struttura logistica di quasi 90 mila mq di superficie coperta con altezza di 12 metri sotto trave, illuminazione a Led, tetto con almeno 4MW di pannelli fotovoltaici, attrezzature di svago per i dipendenti e uno spazio di 3.700 mq dedicato agli uffici. La struttura si propone di ottenere la certificazione Leed Gold o Breeam Very Good e sarà dotata di un ampio parcheggio per automobili e camion. L'inizio dei lavori di costruzione è previsto per settembre 2023. Al termine, nel 2024, dovrebbe creare fino a 300 nuovi posti di lavoro per Torino e la zona circostante. Situato nei pressi del casello A5 dell'autostrada A4, il parco Panattoni Torino Nord è a soli 20 minuti d'auto dal capoluogo piemontese e un'ora da Milano, mentre Genova, Lione e Zurigo sono raggiungibili in 2-4 ore. L'Interporto di Torino è il secondo porto a secco d'Europa per i prodotti high-tech, con 200 operatori che movimentano fino a tre milioni di tonnellate di merci l'anno. ■



ORGANIZZA WORKSHOP GRATUITI E IN PRESENZA

Modello 231 (MOG): vantaggi e benefici di un'adeguata organizzazione (ciclo di incontri)

A fronte della responsabilità para-penale contemplata dal Decreto Legislativo n. 231/2001, un adeguato Modello Organizzativo può tutelare una società da possibili sanzioni pecuniarie e interdittive;

ma, soprattutto, può essere uno strumento con cui razionalizzare e ottimizzare l'organizzazione aziendale, perfezionando la governance con procedure virtuose capaci di prevenire la commissione di reati

APPALTI E SOMMINISTRAZIONE DI MANODOPERA

(primo incontro)

Milano, 23 gennaio 2023, ore 14,30-17,00

PROGRAMMA:

- Introduzione dei lavori - Avv. Salvatore Rocco, Senior Associate presso Fornari e Associati Studio Legale
- Appalto, distacco e somministrazione di manodopera - Avv. Giorgio Manca, Partner e Head of Employment presso DWF Italy
- Riqualificazione dell'appalto in somministrazione di manodopera: effetti impositivi, contestazioni fiscali e difese del contribuente - Dott. Blasco Monteforte Specchi, Dottore Commercialista e Revisore Legale presso AndPartners Tax and Law Firm
- Operazioni soggettivamente e giuridicamente inesistenti: frode fiscale, indebita compensazione, responsabilità amministrativa dell'ente e modalità di gestione del rischio - Avv. Salvatore Rocco, Senior Associate presso Fornari e Associati Studio Legale

Evento in presenza presso la sede di Assologistica, via Cornalia 19, Milano
Evento pubblico con obbligo di iscrizione al seguente link:
<https://culturaeformazione.assologistica.it/calendario-seminari.html>

SFRE: progettazione all'avanguardia

Il Gruppo è specializzato nel property e construction management.

S FRE-Services for Real Estate è una società di project&construction management specializzata in immobili di logistica e light-industrial, fondata a Milano nel 2016 dall'ingegner Filippo Salis. Il Gruppo, che si avvale di un team di 100 professionisti, è in grado di operare in numerose macro aree di intervento, dalla gestione del life cycle cost al property management e construction management, elaborando manuali di manutenzione MPO (manutenzione programmata ordinaria) fondamentali per garantire alti standard di durabilità e sicurezza dell'immobile. Oggi SFRE è affiancata da altre due società: SFE (Services for engineering) e SFCM (Services for construction management)

con specifiche expertise. Il settore di attività della holding comprende i servizi di project management, fire engineering, construction management, BIM, sustainability e technical due diligence. Nei servizi offerti in ambito sicurezza sul lavoro, il fire engineering eseguito da SFE svolge un ruolo preponderante. SFRE&SFE operano e impiegano le proprie risorse secondo un principio di massima efficienza ricorrendo all'approccio ingegneristico Fire safety engineering (FSE). Grazie a un'operatività a 360° nella gestione delle pratiche antincendio e all'accompagnamen-

to costante in ogni attività in cui è richiesta conformità in base alle norme vigenti, il committente può affidare l'intera gestione di questo articolato processo al team di tecnici specializzati. A garanzia della qualità del servizio vi è l'aggiornamento continuo dello staff rispetto alle novità introdotte nelle normative di preven-

l'ambiente naturale circostante. Un traguardo eccellente in questo ambito è stato ottenuto da Invesco - Casei Gerola Logistics Park in provincia di Pavia, a cui è stata riconosciuta la certificazione Leed Platinum con un punteggio di 90 punti, record europeo per le costruzioni eco-compatibili. Un lavoro di grande team fatto

con E2K e CBRE. Per la realizzazione del polo logistico, SFRE ha ottenuto l'incarico dal committente Invesco per gestire la progettazione integrata, la direzione lavori e il BIM management. La progettazione si è basata sul concetto di sviluppo sostenibile inteso come investimento responsabile; particolare attenzione è stata data alla regolazione locale del comfort degli ambienti, ai sistemi di alimen-



Scorcio del Casei Gerola Logistics Park, Pavia, progettato da SFRE, che ha ottenuto la certificazione Leed Platinum con il punteggio record di 90 punti

zioni incendi. Tra i clienti in portfolio SFRE annovera importanti aziende nel settore industrial&logistics, come Invesco, Weerts, Prelios, Lcp, Hines, Engineering 2k, Confluence, Gse, FM Logistic, Logiman, dalle quali è stata incaricata della progettazione di magazzini logistici tra i più innovativi del settore.

SFRE è da sempre attenta ai temi della progettazione sostenibile e del rispetto del territorio. Per raggiungere tali obiettivi vengono seguiti i più rigorosi parametri al fine di creare un rapporto armonioso tra l'immobile e

tazione idronica a energia elettrica, alla rete duale e al largo uso di materiali riciclati; il fabbisogno di energia elettrica viene compensato sia dai pannelli fotovoltaici sia dalla rete nazionale che deriva da fonti 100% rinnovabili. Il prestigioso riconoscimento è importante per il settore della logistica in Italia, che, negli ultimi anni, si è posto come principale obiettivo quello di sostituire le vecchie e inefficienti strutture di magazzino con nuovi hub più sostenibili, integrati e in grado di dialogare con il territorio e un con ridotto impatto ambientale. ■

Primo obiettivo: “rinaturalizzare” il Po

Il Pnrr ha stanziato 375 milioni per riportare il fiume alle sue condizioni naturali

di **Paolo Giordano**



Il Po nei pressi di Piacenza con sullo sfondo le Alpi



GABRIELE NEGRINI

La storia del trasporto merci del nostro paese è stata scritta essenzialmente “su strade e autostrade”. E’ stata trascurata la ferrovia e totalmente ignorata le modalità “navigazione interna”, eppure abbiamo un grande fiume, il Po, lungo 652 chilometri che attraversa tutta la parte centro-settentrionale del nostro territorio, partendo nelle Alpi Cozie, ai piedi del Monviso, fino al Mare Adriatico. Una risorsa importante non solo in termini naturalistici e paesaggistici, data la sua bellezza e le sue biodiversità, ma anche

in termini economici, si pensi ad esempio alle possibilità di utilizzarlo per la navigazione sia di turisti sia di merci. Una possibilità che, come dicevamo, è stata per tanto tempo ignorata. “Ma è stato fatto di peggio”, ci sottolinea Gabriele Negrini, responsabile dell’Autorità portuale di Mantova, che abbiamo interpellato sulle condizioni del fiume. “Il Po è stato per decenni sfruttato senza alcun riguardo. Basta pensare alle enormi quantità di sabbia che è stata asportata dal suo letto a fini edilizi, in passato siamo arrivati ad avere scavi >

per sei, sette, otto milioni di tonnellate l'anno, contro il mezzo milione che il fiume poteva offrire. Il fiume è stato una vittima del modello di vita e di sviluppo che abbiamo adottato a spese della natura, alla quale abbiamo richiesto molto più di quanto potesse darci”.

QUALI SONO LE CONDIZIONI DEL PO OGGI?

■ Nel corso degli ultimi decenni, il fiume si è sempre più canalizzato e ha aumentato la sua velocità di scorrimento. Il suo “profilo” è andato sempre più modificandosi, anche per mano dell'uomo. Oltre agli scavi di sabbia, vanno aggiunte le opere di innalzamento degli arginelli che delimitavano le golene. Un innalzamento effettuato per evitare gli allagamenti ai fini agricoli, ma che ha tolto al fiume un suo sfogo naturale nei momenti di piena. Anche i pennelli di navigazione, ossia le opere trasversali, generalmente fatte di sassi, che indirizzano il corso dell'acqua e allontanano il vivo della corrente dalla sponda dove sono radicati, nel corso del tempo si sono in gran parte ammalorati. Siamo, quindi, in una condizione di forte dissesto.

PARÈ, PERÒ, CHE SIA GIUNTO IL MOMENTO DI INTERVENIRE...

■ Senza dubbio negli ultimi tempi è cresciuta la consapevolezza sull'esigenza di riqualificare il fiume. Le acque interne sono un patrimonio, come ci dimostrano tanti paesi europei, con Francia, Germania, Paesi Bassi in testa, e come sottolinea la stessa Unione



Il Po a Torino nel parco del Valentino. Anche il comune torinese ha avviato un piano per la navigazione del fiume

europea. La sostenibilità ambientale è il “tema” di oggi. Un tema che in Italia non può prescindere dal Po. Un passo determinante verso la riqualificazione del fiume è stato compiuto dalla scelta di inserire nel Piano di ripresa e resilienza l'importante cifra di 375 milioni di euro da destinare agli interventi sul Po.

COSA PREVEDE IL PNRR?

■ Il Piano prevede diverse azioni che mirano a riattivare i processi naturali del fiume e a stabilire un suo uso più efficiente e sostenibile. Gli interventi di riqualificazione mirano a: ripristinare la naturalità dell'ambiente all'interno della regione fluviale e incrementarne la biodiversità; assicurare o incrementare la funzionalità ecologica; ripristinare, conservare o ampliare le aree a vegetazione autoctona, gli habitat tipici, e aree a elevata naturalità; conseguire e garantire condizioni di equilibrio dinamico nella naturale tendenza evolutiva del corso d'acqua; modificare l'uso del suolo verso forme che allo stesso

tempo siano di maggiore compatibilità ambientale e incrementino la capacità di laminazione. Il fiume dovrà ritrovare la sua “natura”, anche nell'ottica di essere utilizzato ai fini della navigazione interna nelle sue diverse accezioni, come quella turistica.

IN QUESTO SENSO CI SONO INIZIATIVE?

■ Ad esempio, è previsto un intervento complementare di rinaturazione sul Mincio che collega il Lago di Garda a Mantova. Un intervento che dovrà permettere una “mobilità dolce”, a fini turistici, tra il Garda e l'Adriatico. Altre iniziative sono previste sul Delta del fiume che è una splendida realtà a sé stante e che ha ottenuto dall'Unesco il riconoscimento a “Riserva di Biosfera”. In particolare, interventi sono previsti nel Bosco della Mesola e a Porto Torres. Il Delta è una delle aree d'interesse naturalistico più importanti d'Europa sia per la sua fauna sia per la sua flora che deve anch'essa essere riqualificata con la piantagione di alberi che ne ristabiliscano la biodiversità. ■

Serve una politica industriale più incisiva e meno frammentata

La Svimez ha presentato il Rapporto 2022, sottolineando l'attuale difficile situazione meridionale, che rischia di allargare il divario sud-centro-nord. L'importanza di coordinare l'impegno delle risorse disponibili e di effettuare scelte nei confronti del sistema produttivo secondo obiettivi precisi.

di **Paolo Giordano**

“**S**ul Mezzogiorno abbiamo oggi un quadro in chiaro-scuro, da un lato, infatti, è positivo il fatto che l'economia meridionale abbia partecipato alla ripresa del 2021, recuperando le perdite accumulate durante la pandemia e contribuendo in maniera pressoché uniforme con le altre macroaree del paese alla ripartenza della nostra economia. Un evento che non si era verificato con le passate crisi, ad esempio quella finanziaria. Dall'altro lato, sono invece preoccupanti le ripercussioni del crescere dell'inflazione, che colpisce beni di prima necessità, e del caro energia. Tutto ciò rischia di ampliare le disuguaglianze sociali del Mezzogiorno con gli altri territori nazionali e di far riemergere la povertà”, ha dichiarato il direttore generale della Svimez, Luca Bianchi, a margine della presentazione del 49° Rapporto dell'associazione per lo sviluppo del sud, presentato in parlamento il 28 novembre. Questa dichiarazione di Bianchi è confermata dal rapporto: “Il nuovo shock ha cambiato il segno delle dinamiche globali (rallentamento della ripresa; comparsa di nuove emergenze sociali; nuovi rischi operativi per le imprese), interrompendo il percorso di ripresa nazionale coeso tra nord e sud. Gli effetti territorialmente asimmetrici dello shock energetico intervenuto in corso d'anno, penalizzando soprattutto le famiglie e le imprese meridionali, potrebbero riaprire la forbice di crescita del Pil tra le macroaree del



L'inflazione, anche su beni di prima necessità, e il “caro bollette” stanno rischiando di far aumentare le disuguaglianze sociali

paese”. Secondo le stime Svimez, infatti, il Pil dovrebbe crescere del 3,8% su scala nazionale quest'anno, con il Mezzogiorno (più 2,9%) distanziato di oltre un punto percentuale dal centro-nord (più 4,0%). Peggiora la previsione per il prossimo anno: il Pil meridionale si contrarrebbe nel 2023 fino a meno 0,4%, mentre quello del centro-nord, pur rimanendo positivo a più 0,8%, segnerebbe un forte rallentamento rispetto al 2022, attestando il dato medio italiano intorno al più 0,5%, con un aggravamento della “forbice” tra sud e centro-nord.

Il rapporto Svimez, inoltre, valuta che a causa dei rincari dei beni energetici e alimentari l'incidenza delle famiglie in povertà assoluta potrebbe crescere di circa un punto percentuale salendo all'8,6%, con forti eterogeneità territoriali: più 2,8

punti percentuali nel Mezzogiorno, contro lo 0,3 del nord e lo 0,4 del centro. In valori assoluti si stimano 760 mila nuovi poveri causati dallo shock inflazionistico (287 mila nuclei familiari), di cui mezzo milione al sud. In base alle stime Svimez, l'aumento dei prezzi di energia elettrica e gas colpisce anche le imprese industriali italiane e si traduce in un aumento in bolletta annuale di 42,9 miliardi di euro per le imprese, il 20% circa (8,2 miliardi) grava sull'industria del Mezzogiorno, il cui contributo al valore aggiunto industriale nazionale è tuttavia inferiore al 10%. Oltre al Pil, quindi, si corre il rischio che aumentino le condizioni di disuguaglianza sociale e di operatività industriale tra le diverse aree del paese.

“Questo quadro di previsioni pone una duplice sfida alle politiche nazionali”,

sottolinea la Svimez. Da un lato va assicurata continuità alle misure contro il caro energia: per mitigare l'impatto sui bilanci di famiglie, soprattutto le più fragili per le quali i rischi di una nuova povertà energetica sono più concreti; a favore delle imprese, per salvaguardarne l'operatività, rinnovando lo sforzo profuso durante l'emergenza Covid. Dall'altro, è essenziale accelerare sul fronte delle misure di rilancio degli investimenti pubblici e privati dando priorità alla politica industriale attiva per ampliare e ammodernare la base produttiva soprattutto meridionale, condizione imprescindibile per la creazione di buona occupazione. Mettere in sicurezza l'attuazione del Pnrr è cruciale: consolidandone la finalità di coesione economica, sociale e territoriale; potenziando le misure di accompagnamento degli enti territoriali nella realizzazione delle opere; rafforzando il coordinamento del Piano con la politica di coesione europea e nazionale e con la politica ordinaria.

Sull'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, ritenuto dalla Svimez decisivo ai fini non solo dello sviluppo economico nazionale, ma anche della sua modernizzazione, Luca Bianchi si è espresso con alcune preoccupazioni: "Per il Mezzogiorno esiste un problema sulla capacità delle amministrazioni comunali di realizzare le opere infrastrutturali nei tempi previsti. Al sud, per le opere pubbliche, i tempi si allungano: se un lavoro può essere completato al centro-nord in mille giorni, nel Mezzogiorno ne servono almeno quattrocento in più. Il governo deve concentrarsi al massimo sulla fase di attuazione. Inoltre, altra attenzione serve sui meccanismi dei bandi. Infatti, per quanto riguarda gli input sociali, come diritti di cittadinanza, scuola, assistenza sociale, asili nido, sanità, occorre in primo luogo distribuire le risorse sulla base delle esigenze e dei bisogni e non sulla capacità amministrativa dei comu-



Secondo il Rapporto Svimez, nel settore industriale è necessario che il governo dia precisi sostegni alla ricerca, all'innovazione e al trasferimento tecnologico

ni. Ad esempio, nel 60% delle scuole meridionali non ci sono mense, non ci sono palestre e quindi non è fattibile il tempo pieno, una situazione che occorre tener presente e alla quale porre rimedio".

Un altro punto ritenuto rilevante dal rapporto Svimez, di fronte all'ampia e diversificata offerta di risorse per le politiche di sviluppo dei prossimi anni - comprendente quelle della coesione 2014-2020 - incluso il React Eu, il piano di assistenza alla ripresa per la coesione dei territori -, le risorse del ciclo 2021-2027, le dotazioni Pnrr e, non ultime, quelle della coesione nazionale - appare evidente la necessità di procedere attraverso un coordinamento tra la politica di coesione, comunitaria e nazionale, e il Pnrr e la necessità che siano messe a sistema le reciproche azioni in una visione organica e unitaria. Nota il rapporto a tale proposito: "Sebbene siano finalizzati al raggiungimento di obiettivi convergenti di sviluppo e di trasformazione del paese, questi bacini finanziari assumono infatti strategie, logiche e approcci diversi, soprattutto rispetto al territorio. Di conseguenza, dovrebbe essere assicurato che i programmi (e le azioni/gli interventi da essi alimentati), oltre a indicare scelte strategiche e approcci specifici, possano rendere evidenti anche in fase attuativa, elementi di complementarità e demarcazione. Gli stanziamenti di risorse, ingenti, e le riserve di spesa, contabilimen-

te favorevoli, sono solo una condizione necessaria, non sufficiente, per colmare i divari territoriali nei diritti di cittadinanza e nel riequilibrare il potenziale di crescita tra nord e sud".

La Svimez, infine, chiama in causa la politica industriale del paese. Su questo terreno, il governo è chiamato ad ampliare il suo campo di azione: "deve non solo promuovere la concorrenza e stabilire regole per il corretto funzionamento dei mercati, ma compiere anche scelte sull'allocazione delle risorse per conseguire obiettivi strategici, in un'ottica unitaria che tenga conto della necessità di superare i gap territoriali: accrescimento delle dimensioni di impresa, apertura internazionale, rafforzamento delle filiere, sostegno alla ricerca, innovazione e trasferimento tecnologico, sviluppo di prodotti e tecnologie green, digitalizzazione. Nonostante gli obiettivi chiari, ci troviamo ancora in un quadro di politica industriale complessivamente poco incisivo e alquanto frammentato nel quale manca una strategia che guidi il nostro paese verso l'individuazione di obiettivi e aree tecnologiche e produttive prioritarie. La debole selettività di buona parte delle misure di politica industriale rappresenta una delle cause delle difficoltà dell'Italia a superare i divari produttivi con gli altri paesi europei e del Mezzogiorno a superare quelli con il centro-nord". ■

DONNE, UNA RISORSA SPRECATA

Secondo il rapporto Svimez, il tasso di occupazione delle donne nel Mezzogiorno (34,3% nel primo semestre 2022), così come quello dei giovani, è lontano da quello che si registra mediamente nell'Unione europea (64,7%), con forti punte di differenza rispetto ad alcuni paesi, come ad esempio i Paesi Bassi (77,8%), la Danimarca (74,3%) e la Germania (73,4%). Forte è anche il divario con il tasso di occupazione femminile del centro-nord del nostro paese che sfiora il 60%. Allarmante è il fatto che dal 2008 a oggi l'occupazione femminile ha fatto notevoli passi avanti in Europa anche in quei paesi che avevano già quattordici anni fa numeri alti, mentre nel Mezzogiorno l'incremento è stato molto limitato: il tasso di occupazione femminile nell'Unione a 27, mediamente, nel periodo 2008-2022, è cresciuto del 6,9%, nei Paesi Bassi del 9,8%, in Germania del 9,1%, mentre nel Mezzogiorno del 3,1%. Si calcola che al sud vi sia un considerevole "capitale" di risorse umane femminili che, però, viene in gran parte sprecato. Come dimostra il grafico, il mercato del lavoro femminile,

nel sud, è molto debole: riesce a "catturare" solo un po' di più del 50% delle donne che sono potenzialmente disponibili per lavorare. Anche in questa ottica siamo lontanissimi dai numeri dell'Europa.

In generale, le cause di questa situazione rientrano tra quelle che hanno portato il

nostro paese ad avere una natalità molto bassa. E' mancata una stabile e strutturata politica in difesa della famiglia a differenza di quanto hanno fatto paesi molto più attenti di noi. A ciò si aggiunge un'insufficiente attenzione ai servizi pubblici di assistenza per la prima infanzia, che spesso latita al sud. I problemi di gestione familiare sono, infatti, alla base non solo della scarsa natalità italiana,



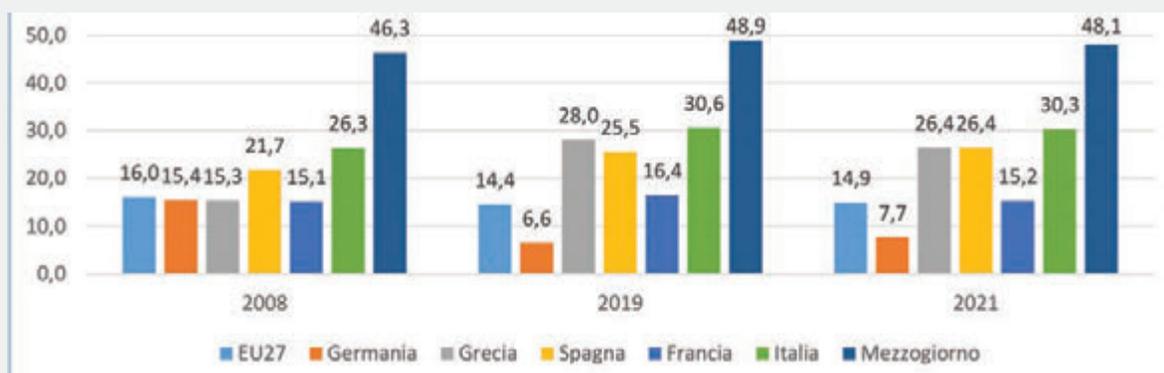
Nel Mezzogiorno non trova un'occupazione il 48,1% delle donne disponibili a lavorare, in Francia il 15,2% e in Germania il 7,7%

ma anche, tra le donne che lavorano, delle dimissioni dal posto di lavoro. Nel 2020, sottolinea la Svimez, oltre il 77% delle dimissioni di genitori con figli tra 0 e 3 anni è ascrivibile alle donne. Il 52% di queste dimissioni femminili si riferisce al profilo impiegatizio e il 40% a quello operaio. Nel Mezzogiorno, per le donne, non solo è complicato trovare un lavoro, ma anche, una volta trovato, mantenerlo se, per caso, dovessero avere un figlio. ■

La debolezza del mercato del lavoro femminile

Fonte: Svimez

(dati in % delle assunzioni delle donne potenzialmente disponibili a lavorare)



Le difficoltà delle imprese: costi troppo alti e mancanza di macchinisti

A Roma, a fine novembre, si è svolta la 14^o edizione di Mercintreno. I problemi del settore che stanno limitando la possibilità di dare finalmente avvio a un reale, significativo e strutturale “modal shift”.

di **Valerio di Velo**

La quattordicesima edizione di Mercintreno, svoltasi a Roma nella sede del Cnel, a fine novembre, ha messo in luce le contraddizioni che caratterizzano il settore del trasporto ferroviario merci: da una parte l'Unione europea delinea obiettivi e traguardi molto impegnativi (come sappiamo insiste sull'ormai famoso incremento al 2030 del 30% nel trasferimento dalla strada alla ferrovia per le merci che viaggiano oltre i 300 chilometri) e, dall'altra, si segnalano forti difficoltà a livello nazionale, specialmente nel nostro paese. Tra le principali criticità, due sono state sottolineate durante l'evento da FerMerci: la prima, il costo dell'energia e, la seconda, la mancanza di macchinisti. Sul costo dell'energia, Clemente Carta, presidente della nuo-

va associazione che raccoglie tutte le espressioni del sistema ferroviario nazionale, ha lanciato un allarme: “Il costo dell'aumento dell'energia elettrica per il trasporto ferroviario delle merci rischia di bloccare il settore. Gli aiuti previsti nel decreto Aiuti bis, approvato la scorsa estate, non sono sufficienti a compensare gli aumenti, considerando che questi ultimi sono calcolabili al 178% in confronto al 2021 e al 517% rispetto allo stesso periodo del 2020”. FerMerci ha avanzato, inoltre, la proposta di ridurre la componente “b” del pedaggio ferroviario per il 2023 per venire incontro alle difficoltà delle imprese. Anche FerCargo, alla quale aderiscono le imprese ferroviarie italiane private e filiali nazionali di imprese europee, ha sottolineato il problema: “Per le nostre

aziende il costo dell'energia è salito quest'anno del 500% rispetto a due anni fa, a ciò si aggiunge il fatto che il nostro settore non viene incluso tra quelli considerati ‘energivori’ e, quindi, non può accedere ai contributi spettanti a quest'ultima categoria di imprese. Inoltre, deve essere ripristinato lo sconto sui carburanti al settore ferroviario, cancellato con il decreto Rilancio”.

Come accennavamo, un altro tema molto preoccupante è la mancanza di macchinisti. Secondo le associazioni di settore, è elevato il fabbisogno di nuovo personale ferroviario, in particolare, appunto, di macchinisti. Ne servirebbero almeno tremila. Un problema che si aggrava di anno in anno considerando l'invecchiamento della forza lavoro

L'efficienza logistica

(classifica per paese secondo il Logistic Performance Index-LPI della Banca mondiale)

| | Anno | LPI Rank | LPI Score | Dogana | Infrastrutture | Spedizioni all'estero | Affidabilità | Tracking Tracing | Tempestività |
|----------|------|----------|-----------|--------|----------------|-----------------------|--------------|------------------|--------------|
| Germania | 2018 | 1 | 4.20 | 4.09 | 4.37 | 3.86 | 4.31 | 4.24 | 4.39 |
| Svezia | 2018 | 2 | 4.05 | 4.05 | 4.24 | 3.92 | 3.98 | 3.88 | 4.28 |
| Belgio | 2018 | 3 | 4.04 | 3.66 | 3.98 | 3.99 | 4.13 | 4.05 | 4.41 |
| Austria | 2018 | 4 | 4.03 | 3.71 | 4.18 | 3.88 | 4.08 | 4.09 | 4.25 |
| Giappone | 2018 | 5 | 4.03 | 3.99 | 4.25 | 3.59 | 4.09 | 4.05 | 4.25 |
| Italia | 2018 | 19 | 3.74 | 3.47 | 3.85 | 3.51 | 3.66 | 3.85 | 4.13 |



Le imprese ferroviarie che operano in Italia non trovano il personale: mancano anche tremila macchinisti

impiegata nel settore ferroviario (un problema non solo italiano, ma che è presente in particolar modo anche in Grecia e in Spagna): oltre il 50% dei lavoratori ha più di 50 anni e gli occupati sotto i 30 anni sono meno del 5%. FerMerci sottolinea la mancanza e l'inadeguatezza di strumenti normativi a sostegno dell'attività di formazione, nonostante i dati allarmanti nel nostro paese sulla disoccupazione giovanile. Per affrontare il problema è stato proposto "un piano straordinario per la formazione e assunzione del personale di esercizio nella logistica ferroviaria con il sostegno dei ministeri dei Trasporti e del Lavoro". Inoltre, FerMerci propone che sia dato un contributo economico, in forma di voucher, da erogare direttamente agli aspiranti ferrovieri. L'associazione è andata anche oltre, realizzando un'iniziativa, dal titolo "FerMerci in Formazione" con l'obiettivo di coinvolgere sulle tematiche della formazione tutti gli stakeholder della logistica ferroviaria.

A prescindere da questi due "problemi di punta", caro energia e mancanza di personale, il trasporto ferroviario delle merci e l'intermodalità in particolare devono affrontare altre difficoltà, tra cui le ripercussioni della guerra

in Ucraina, il costo delle innovazioni tecnologiche, il rischio che per i lavori sulle infrastrutture diventi più difficile la circolazione dei treni cargo (spesso penalizzati rispetto al settore passeggeri), i costi della logistica italiana che sono maggiori di quelli di tanti paesi europei. Questi temi sono stati affrontati durante Mercintreno, con un piglio ottimistico, da Gianpiero Strisciuglio, amministratore delegato di Mercitalia Logistics del Gruppo Ferrovie dello Stato: "Ci stiamo muovendo in un contesto di instabilità internazionale, causato dalla pandemia e dagli eventi bellici, che ha prodotto le note difficoltà negli approvvigionamenti, il caro energia e l'aumento dei costi della logistica. Ma tutto questo non fa altro che rendere ancora più evidente l'importanza di una filiera logistica che trovi il suo fulcro nel trasporto merci su ferrovia. Come Polo Logistica ci stiamo confrontando con i partner del settore, dallo shipping alla gomma per il primo e l'ultimo miglio, e con il mondo delle infrastrutture. Se aiutati da una regolazione adeguata, sono sicuro che troveremo la risposta per questa sfida della logistica e dello shift modale che ci vede tutti protagonisti".

"Shift modale" un'espressione che "rimbalza" da decenni fra le pareti di

ogni ambiente dove si discuta di ferrovia merci, ma senza effetti incisivi sulla realtà del settore, anzi con, nel tempo, maggiori "perdite" che guadagni di traffico: l'Italia continua ad avere una quota del trasporto via ferro sul totale delle merci movimentate che si aggira sul 13%, significativamente più bassa di quella dell'Unione europea a 27 (20%), per non parlare di quella della Svizzera che è già oltre al target europeo con il 35%. Il presidente del Cnel, Tiziano Treu, aprendo l'evento, ha affrontato il problema: "Se non ora quando: il Pnrr offre una straordinaria occasione per realizzare gli obiettivi di shift modale nel trasporto merci, ma senza coerenti scelte politiche e interventi di sistema si rischia di perdere anche questa occasione irripetibile". In altri termini, Treu chiede un diretto impegno del governo sull'intermodalità e sul trasporto cargo ferroviario, il cui sviluppo deve diventare un obiettivo delle scelte di politica nazionale e deve essere sostenuto all'interno di una programmazione che coinvolga sia il nostro paese sia l'Unione europea. Gli interventi devono, quindi, divenire strutturali, come ad esempio il Ferrobonus, il Marebonus o lo sconto pedaggio. Su quest'ultimo tema è tornato Andrea Giuricin, dell'Università Milano Bicocca, che ha sottolineato: "La regolazione del costo di accesso all'infrastruttura, che può arrivare a incidere fino al 22,3% del costo totale di un trasporto via ferro, è una chiave di grande importanza per il settore in particolare in un'ottica di voler favorire il modal shift. Esiste la possibilità di ridurre la componente 'b' del pedaggio fino al termine del 2023 ed è possibile anche una revisione del pedaggio merci da parte dell'Agenzia di regolazione dei trasporti". ■

Una sfida complessa

A Salerno si è discusso delle difficoltà di concretizzare il cold ironing sia sul lato terra sia su quello mare. Il problema della necessità di dover rispondere positivamente a improvvisi, forti “picchi” di richiesta di energia.

Lo sviluppo del cold ironing sulle banchine della penisola dovrà fare i conti con le caratteristiche operative delle navi, l'adeguamento infrastrutturale della rete di rifornimento, i tempi stretti imposti dall'Unione europea per spendere le risorse assegnate. La tecnologia per elettrificare i porti è matura e nel caso italiano, caratterizzato da scali inseriti direttamente nel tessuto urbano delle città, può rappresentare una soluzione per abbattere le emissioni di inquinanti. Lo stesso Pnrr destina 700 milioni a 34 porti nazionali per adottare la soluzione che permette alle navi attraccate di spegnere i motori e collegarsi alla rete elettrica per garantire il funzionamento dei dispositivi di bordo. Della complessità di questa sfida si è discusso all'appuntamento organizzato dal Propeller Club di Salerno “Cold ironing e transizione energetica nei porti” in cui la tematica è stata analizzata sotto l'aspetto tecnico, amministrativo, imprenditoriale. Già ampiamente sperimentato nel nord Europa il cold ironing necessita di infrastrutture a terra particolarmente affidabili e in grado di gestire grandi picchi in termini di energia da erogare, a seconda delle caratteristiche delle unità collegate. “Tra un megayatch e una Ro-Ro ci sono diversi ordini di grandezza nella quantità di elettricità e nel tipo di tensioni da utilizzare”, ha spiegato Giuseppe Sacherò, vice president South West Europe industrial and marine solution Siemens Energy. “Sul medio termine l'elettrificazione delle banchine può rappresentare la soluzione, sul breve si svilupperanno presumibilmente configurazioni ibride considerando anche



Una nave in banchina nel porto di Salerno

la ricerca sui carburanti alternativi, in particolare nel settore delle crociere e dei traghetti”. Dei “colli di bottiglia” nella gestione delle infrastrutture ha parlato Walter Abbondanza, sales area Sud Italia Siemens Energy-Siemens sottolineando la difficoltà “a monte” di rifornire le banchine con le alte tensioni necessarie ma anche le problematiche sul “lato mare”. “Trasferire l'energia elettrica tramite i flessibili plug in è possibile solo se la nave è equipaggiata per questo tipo di operazione. Ad oggi la maggior parte delle flotte commerciali non è preparata anche a causa del dilemma che devono risolvere gli armatori rispetto all'incidenza dei costi”. Intanto, nell'avvio dei lavori per l'introduzione di questa tecnologia comincia a pesare anche il fattore tempo, con tutte le incertezze legate ai complicati iter burocratici italiani che rischiano di mettere in discussione gli ingenti finanziamenti europei. “Ci siamo attivati per mettere a frutto i 400 milioni complessivamente assegnati

al nostro sistema portuale, di cui 25 milioni e 15 milioni sono destinati rispettivamente al cold ironing nei porti di Napoli e Salerno”, ha ribadito il presidente dell'Autorità portuale di Napoli, Andrea Annunziata, che ha anche

avanzato la proposta di tener conto dei “costi sociali dell'inquinamento” nella determinazione di meccanismi futuri in grado di contenere i maggiori costi energetici. “C'è necessità di dare certezza agli armatori”. A breve, con la firma delle gare per l'elettrificazione delle banchine dello scorso settembre, cominceranno nel porto di Salerno i primi sopralluoghi per la determinazione dei programmi operativi. Sotto questo aspetto lo scalo campano rappresenta un caso particolare: l'energia non sarà distribuita attraverso una cabina elettrica di grandi dimensioni ma dall'elettrodotto di Via Ligea che attraversa le gallerie di Salerno Ovest; successivamente partirà l'interlocuzione con gli operatori portuali per definire le priorità e le compatibilità relative ai loro progetti. Tra questi anche il terminal a “emissioni zero” presentato da Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal, al centro di un corposo piano d'investimenti da parte del Gruppo già avviato da alcuni anni. ■

Molti i progetti per l'idrogeno verde, ma servono incentivi importanti

L'Osservatorio sull'idrogeno verde Agici-Fichtner sottolinea che occorrono, per poter avviare nel settore un reale sviluppo del mercato della produzione e del consumo, sia una chiarezza normativa sia meccanismi di sostegno.

Nel nostro paese sono avviati o pronti a partire almeno 160 progetti sull'idrogeno, focalizzati su industria hard to abate e mobilità, ma nella stragrande maggioranza dei casi le imprese attendono la partenza dei bandi Pnrr e significativi incentivi per abbattere gli elevati costi di produzione. È quanto emerge dal primo rapporto sull'idrogeno verde dell'Osservatorio H2 Agici-Fichtner presentato a Milano nel corso dell'evento "Le sfide dell'idrogeno verde: domanda, policy pubbliche e strategie degli operatori". Le due società hanno varato l'Osservatorio H2 verde nel corso di quest'anno con l'obiettivo di analizzare da diversi punti di vista, economico, strategico e tecnico, lo sviluppo del mercato dell'idrogeno in Italia e i progetti di produzione e consumo degli operatori. La finalità ultima dell'Osservatorio è di aiutare le imprese, industriali e finanziarie, nella definizione delle loro strategie e le istituzioni nella messa a pun-



Rendering di una tubatura per il trasferimento dell'idrogeno verde

to di policy efficaci per la crescita del settore. Le politiche di decarbonizzazione, come il Green Deal Europeo, la crisi energetica, che ha indotto la crescita dei costi della CO2 e delle commodities, ma anche le risorse messe a disposizione dal Pnrr hanno acceso l'interesse per l'idrogeno come vettore energetico per la riduzione degli impatti ambientali e la diversificazione delle fonti energetiche. Tuttavia, sull'effettivo sviluppo di un mercato pesano an-

cora molte incognite, come l'effettiva persistenza di una domanda, i costi molto elevati e l'effettiva efficienza dei processi. L'Osservatorio, coniugando le competenze economiche di Agici e quelle tecniche di Fichtner, vuole fornire risposte solide e strutturate a questi temi attraverso ricerche rigorose e un continuo confronto con le imprese e le istituzioni.

Lo studio ha evidenziato che il merca- >

IL PROFILO DI AGICI E FICHTNER

Agici è una società di ricerca e di consulenza specializzata nel settore delle utilities (energia, ambiente e trasporti). Collabora con imprese, associazioni, amministrazioni pubbliche e istituzioni per realizzare politiche di sviluppo capaci di creare valore. L'approccio operativo e il rigore metodologico, accompagnati da un solido background teorico, assicurano un'elevata flessibilità che garantisce la personalizzazione delle soluzioni proposte. La conoscenza della realtà imprenditoriale, la pluriennale esperienza nei settori di riferimento e una vasta rete di relazioni nazionali e internazionali completano il profilo distintivo di Agici. **Fichtner** è una società indipendente, appartenente al Gruppo Fichtner, attiva sin dalla data di fondazione nel fornire servizi di consulenza di ingegneria a gruppi industriali, utility e enti pubblici. Nel mondo, può contare su uno staff di oltre 1.800 persone, vantando esperienze su progetti in più di 170 paesi. Fichtner Italia opera usufruendo del pieno accesso alle competenze, banche dati ed esperienza maturata globalmente dal Gruppo. La gamma servizi include: organizzazione aziendale, advisory regolatorio, di mercato, tecnico ed ambientale nei segmenti delle utilities.



Progetto in 3D di un impianto di immagazzinaggio di idrogeno verde alimentato con energie alternative

to dell'idrogeno, sia per quanto riguarda la produzione sia per molti ambiti di consumo, stia partendo con decisione con progettualità diverse, ma che si possono ricondurre ad alcune casistiche di riferimento, quattro in tutto (centralizzato, decentralizzato, misto e hydrogen valley) con range di costi di produzione che variano tra 7,4 e 11 euro/kg. Tra queste il modello ottimale, ovvero con il costo più contenuto, è il modello misto, con una produzione dell'idrogeno localizzata presso l'utilizzatore, con una fonte rinnovabile dedicata, integrata da prelievo da rete con certificati verdi. L'analisi ha, inoltre, evidenziato che anche la scelta di modelli di produzione decentrata rispetto al consumo non è economicamente distante e che la loro sostenibilità dipende comunque dalla presenza di meccanismi di sostegno per quanto riguarda sia gli investimenti iniziali sia le spese operative - nei casi analizzati tra 50-80% dei costi totali - in particolare per compensare il costo dell'energia esploso nel recente periodo. I modelli sono definiti ottimali in quanto in condizioni più sfavorevoli per i prezzi energetici, ore di funzionamento dell'elettrolizzatore e interventi specifici da fare sui siti, i valori possono notevolmente crescere. Massimo Andreoni, responsabile della ricerca per Fichtner, ha sottolineato: "Il mercato della produzione e consumo dell'idrogeno è

pronto e servono subito chiarezza normativa e sostegni al settore per fare presto in quanto il mercato della produzione dell'idrogeno è internazionale e ritardi nell'avvio del settore in Italia potrebbero vederci sfavoriti rispetto a prezzi di importazione dell'idrogeno intorno ai 3-5 euro/kg". Tuttavia, per facilitare lo sviluppo dei progetti nazionali e dei modelli descritti occorre sviluppare una precisa strategia-paese sull'idrogeno e specifici strumenti di policy, necessari soprattutto ad abbattere gli ancora elevati costi di produzione della molecola. In particolare, lato operatori, emergono preoccupazioni sulla mancanza di certezza normativa e di chiarezza in merito ai criteri specifici da adottare per la definizione dell'idrogeno verde; sul rischio di perdita di competitività dell'idrogeno verde rispetto ad altre forme di idrogeno a basse emissioni; sul lento sviluppo della capacità rinnovabile necessaria ad alimentare gli impianti di elettrolisi per la produzione dell'idrogeno verde a livello nazionale; sulla bassa capacità degli attuali strumenti di finanziamento pubblico previsti (ad esempio, il Fondo sui progetti di comune interesse europeo e il Pnrr) di sostenere gli investimenti nel medio-lungo periodo e, in particolare, sulla mancanza di uno specifico strumento in grado di aiutare l'operatività dei progetti, in questa fase fortemente influenzati dalla bassa ma-

turità delle tecnologie, ma soprattutto dagli alti costi del vettore elettrico.

A livello europeo, in molti paesi si stanno sviluppando soluzioni in grado di dare una risposta a questi temi, in particolare garanzie d'origine per la molecola (ad esempio, l'HyXchange Initiative in Olanda), meccanismi a sostegno dell'importazione di idrogeno verde dall'estero (la H2Global Foundation in Germania), crediti d'imposta (la tax credit negli Stati Uniti) e schemi incentivanti per la copertura del gap economico tra idrogeno e alternative fossili (ad esempio, il Contract for Difference in Gran Bretagna). Più in concreto, a prescindere dallo strumento di supporto adottato, per rendere più competitivo il costo di produzione, oggi compreso tra i 7,4 e gli 11 euro/kg a seconda dei modelli di produzione, delle destinazioni d'uso e dei prezzi dell'elettricità, occorre avvicinarlo a quello delle alternative fossili, gas nell'industria (1,5 euro/kg) e gasolio nella mobilità (5 euro/kg). Per fare questo, sulla base delle simulazioni dell'Osservatorio, occorrerebbe abbattere i necessari investimenti di capitale del 50-60% attraverso i fondi Pnrr e applicare un contributo sulle spese operative compreso tra 1,5 e 6,8 euro/kg. "Dalle nostre stime - ha dichiarato Stefano Clerici, responsabile della ricerca per Agici - emerge che le risorse a sostegno della produzione di idrogeno verde in Italia potrebbero essere nel range di 10-16 miliardi di euro per il modello misto e di 14-20 miliardi di euro per il modello hydrogen valley, a cui si devono aggiungere i 3,5 miliardi di euro dei fondi Pnrr. È, inoltre, evidente che sul costo dell'idrogeno pesa significativamente il costo della energia elettrica necessaria a produrlo; per questo, a nostro giudizio, si potrebbe immaginare un contributo sulle spese operative indicizzato proprio sul prezzo del vettore elettrico". ■

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.



Colliers

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

Trova la soluzione giusta per te, con Colliers.

Accelerating success.