



Il noleggio **EPAL**
con **NolPal**
permette
riuso,
efficienza economica,
semplicità contabile
e normativa.

Francesco Mutti,
CEO di Mutti spa

La logistica come il mago di Oz?

EDITORIALE

**CRESCONO ECONOMIA
E DISUGUAGLIANZE**

ECONOMIA

**SISTEMA PRODUTTIVO
E PERICOLO DEMOGRAFICO**

AUTOTRASPORTO

**CMR: DAL CARTACEO
ALL'ELETTRONICO**

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



Assologistica

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

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

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

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

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

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

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



Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattare:

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

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

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

CRESCONO ECONOMIA E DISUGUAGLIANZE

Indispensabile una nuova politica per il lavoro

L'ITALIA, NEL 2021 E NEL 2022, IN TERMINI ECONOMICI, E' ANDATA MEGLIO DELLE ATTESE: DUE ANNI FA IL PIL E' CRESCIUTO DEL 6,7% E L'ANNO SCORSO DEL 3,9%, CALANDO NELL'ULTIMO TRIMESTRE SOTTO LA PRESSIONE DELL'INFLAZIONE SOLO DELLO 0,1%. E' DIMINUITO AL 7,8% ANCHE IL TASSO DI DISOCCUPAZIONE CHE, AD ESEMPIO, NEL 2018, ERA AL 10,6%. TUTTO CIO' LASCEREBBE PENSARE CHE IL PAESE "STIA MEGLIO". NON E' COSI' PERCHE' IN ITALIA A UNA CRESCITA DELL'ECONOMIA STA CORRISPONDENDO ANCHE UNA CRESCITA DELLE DISUGUAGLIANZE, NON SOLO QUELLE "STORICHE" E ORMAI RADICATE, TRA MACROAREE TERRITORIALI, AD ESEMPIO IL SUD CON IL CENTRO-NORD, MA ANCHE ALL'INTERNO DI SINGOLE AREE SIANO ESSE MERIDIONALI, CENTRALI O SETTENTRIONALI. SECONDO EUROSTAT, ESISTE UNA MINACCIA PER IL NOSTRO PAESE CHE AUMENTI IL RISCHIO POVERTA'. NEL 2021, SECONDO L'ISTITUTO DI STATISTICA EUROPEO, GLI ITALIANI, SIA CON UN REDDITO MINORE DEL 60% A QUELLO MEDIO DISPONIBILE SIA IN CONDIZIONI DI "POVERTA' ASSOLUTA", QUINDI CON DIFFICOLTA' AD AVERE BENI E SERVIZI PRIMARI, ERANO 14,83 MILIONI, OSSIA OLTRE IL 25% DELLA POPOLAZIONE. SITUAZIONE POI ESPOSTA ALLA CRESCITA DELL'INFLAZIONE E ALL'AUMENTO DELL'ENERGIA. ALCUNI PASSI SONO STATI FATTI PER VENIRE INCONTRO A TALE SITUAZIONE COME LA RIFORMA IRPEF, L'ASSEGNO UNICO E UNIVERSALE PER I FIGLI A CARICO, LE INDENNITA' UNA TANTUM E ALTRI BONUS PER LE BOLLETTE. IL PROBLEMA E' PERO' PIU' COMPLESSO E COINVOLGE IN PRIMO LUOGO IL LAVORO, L'UNICO STRUMENTO PER UN POSSIBILE SVILUPPO SOCIO-ECONOMICO. ESISTE UNA PARADOSSO NEL NOSTRO PAESE: PUR IN UNA SITUAZIONE DI DIFFICOLTA' ECONOMICA, MENTRE LE IMPRESE A TUTTI I LIVELLI CERCANO PERSONALE, LE OFFERTE RESTANO INEVASE. CIO' AVVIENE ANCHE PERCHE' ESISTE UN PERICOLOSO DISALLINEAMENTO TRA MONDO DELLA SCUOLA, DELLA FORMAZIONE, SE PENSIAMO AI GIOVANI, E QUELLO DEL LAVORO, MENTRE NULLA SI FA PER AGEVOLARE L'ENTRATA DELLE DONNE, ANCHE DI QUELLE DISPONIBILI, SEMPRE PIU' ESCLUSE, NEL MERCATO DEL LAVORO. IL REDDITO DI CITTADINANZA IN QUESTO SENSO HA AGITO IN MODO INVERSO. IL LAVORO C'E', BASTA PENSARE SOLO ALLA LOGISTICA, IL PAESE, ALLORA, DEVE FARSÌ CARICO DI TUTTO CIO' CHE SERVE AFFINCHÉ QUESTA CHANCE NON VADA PERDUTA, AGENDO SUBITO IN PRIMO LUOGO SULLA FORMAZIONE, SUGLI ITS E MOLTIPLICANDO, FACENDOLI NEL CONTEMPO FUNZIONARE SERIAMENTE, I SERVIZI PER L'IMPIEGO, OGGI DEL TUTTO SOTTO-DIMENSIONATI SIA QUANTITATIVAMENTE SIA, SOPRATTUTTO, QUALITATIVAMENTE, CON UN PERSONALE IN GENERALE IMPREPARATO, ANZIANO (LE ASSUNZIONI SONO FERME DA TEMPO) E, ASSURDAMENTE, "SOMMERSO" DALLE OFFERTE DI LAVORO.

VI SEGNALIAMO

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

Redazione Milano
Via Cornalia 19 - 20124 Milano
tel. 02.669.1567 - fax 02.667.142.45
internet: www.euromerci.it
e-mail: redazione@euromerci.it

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

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

Economia: Ignazio Visco

**LA POLITICA MONETARIA, L'INFLAZIONE
E LE IMPRESE ITALIANE**

8

Economia

**IL SISTEMA PRODUTTIVO NAZIONALE
E IL PERICOLO DEMOGRAFICO**

12

La logistica come il mago di Oz?

**ENTRA IN SCENA
LA GEOPOLITICA**

34

La logistica come il mago di Oz?

**UN TEMA INSOLUTO: COME
FAR CRESCERE L'INTERMODALITA'**

38

La logistica come il mago di Oz?

**L'ADDIO
AL MOTORE A SCOPPIO**

42

Primo Piano: autotrasporto

**DALLA CMR
ALLA E-CMR**

45

Primo Piano:

**GS1 ITALY: OBIETTIVO MIGLIORARE
I RAPPORTI IMPRESE-CONSUMATORI**

48

Attrezzature da magazzino

**BAOLI: NUOVA SERIE DI CARRELLI
CONTROBILANCIATI ELETTRICI KBE**

51

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

16

DALLE AZIENDE

20



Tutti i settori della logistica, dopo i grandi ostacoli affrontati con la pandemia, oggi sono chiamati a tanti, nuovi e complicati impegni: per assolverli, senza un sostegno del governo, servirebbero "magie" (servizi da pag. 34)



Il presidente degli Stati Uniti, Joe Biden, sta investendo enormi cifre per aiutare le imprese nazionali verso la "transizione verde", sullo stesso modello cinese: una forte minaccia per le imprese europee (il servizio a pag. 14)

In memoria di Andrea Gentile

Aveva ricoperto il ruolo di presidente di Assologistica per due mandati, dal 2017 al 2020, affrontando il momento più difficile della pandemia.

L'11 febbraio, l'ex presidente di Assologistica, Andrea Gentile si è spento a Ravenna prematuramente al termine di una lunga malattia. Gentile aveva ricoperto il ruolo di presidente di Assologistica per due mandati dal 2017 al 2020 ed era stato anche consigliere della giunta esecutiva di Confetra. Aveva guidato, quindi, Assologistica durante tutto il periodo più grave della pandemia, battendosi fin dall'inizio con forza affinché al settore venisse riconosciuto dal governo il ruolo fondamentale che stava svolgendo, con gravi difficoltà, per assicurare al paese tutti i rifornimenti a livello sia sanitario sia dei beni alimentari e non. Si era battuto, infatti, con la richiesta che alla logistica venisse riconosciuto immediatamente il ruolo di "servizio pubblico essenziale", mettendo così in luce, anche di fronte all'opinione pubblica, lo sforzo che il settore stava facendo per non "far mancare nulla" alla cittadinanza. In quell'occasione dichiarò a Euromerci di "essere convinto che tale riconoscimento favorirebbe un'accresciuta consapevolezza per tutte le componenti sociali coinvolte e avrebbe un effetto

mediatico molto positivo: sarebbe chiaro a tutti che chi lavora nella logistica sta contribuendo al sostegno di tutto il paese". Un altro impegno che ha sempre portato avanti è stato di allargare le alleanze tra le varie rappresentanze delle imprese coinvolte nel settore. A questo proposito, il presidente di Assologistica Umberto Ruggerone, che gli era subentrato, lo ha così ricordato: "Ho sentito Andrea a fine dicembre, quando, grazie al terreno da lui seminato, l'associazione ha firmato un importante accordo con Assiterminal. Quell'accordo porta

la firma congiunta di Andrea e la mia. Gli ho detto che lo aspettavo a Milano per suggellare l'intesa. Apprezzavo il suo essere romagnolo, un uomo che amava la vita".

Profondo cordoglio ha suscitato la notizia della sua morte anche a Ravenna, dove lavorava in qualità di direttore generale del terminal Docks Cereali, il più grande terminal del Mediterraneo per lo stoccaggio e la movimentazione di merci secche alla rinfusa. Era anche presidente del Gruppo porto e logistica della Confindustria Romagna.

L'associazione degli imprenditori romagnoli lo ha così ricordato in una nota: "Andrea Gentile, professionista stimato, dirigente capace e profondo conoscitore del settore logistico, nella sua lunga esperienza associativa, ha saputo dare un apporto decisivo alle istanze che Confindustria Ravenna prima, e Confindustria Romagna poi, hanno portato avanti per lo sviluppo del porto di Ravenna, affrontando gli ostacoli con decisione, franchezza e senso pratico non comune. Lavorando con impegno, costanza e riservatezza ha contribuito a gettare le basi di quella stra-

tegia di rilancio dello scalo che è confluita nel progetto dell'hub portuale". Daniele Rossi, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico centro-settentrionale, ricordando il costante impegno di Andrea Gentile nel Comitato portuale ha dichiarato: "E' davvero un giorno molto triste per l'intera comunità portuale di Ravenna, che perde una persona di indubbio valore, un amministratore preparato che con passione e grande professionalità ha svolto per molti anni e sino all'ultimo un ruolo di protagonista in tutte le vicende del nostro porto".



Calano i consumi in volume

Nel mese di gennaio 2023, i dati definitivi Istat indicano che l'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (Nic), al lordo dei tabacchi, ha registrato un aumento dello 0,1% su base mensile e del 10,0% su base annua, da più 11,6% nel mese precedente. La stima preliminare era più 10,1%. La flessione del tasso di inflazione si deve, principalmente, al forte rallentamento su base tendenziale dei prezzi dei beni energetici regolamentati (da più 70,2% a meno 12,0%) e, in misura minore, di quelli degli energetici non regolamentati (da più 63,3% a più



59,3%), degli alimentari non lavorati (da più 9,5% a più 8,0%) e dei servizi ricreativi, culturali e per la cura della persona (da più 6,2% a più 5,5%). Per quanto riguarda il Prodotto interno lordo, l'Istat stima che nel quarto trimestre del 2022 sia diminuito dello 0,1% rispetto al trimestre precedente e cresciuto in termini tendenziali, ossia sullo stesso trimestre del 2021, dell'1,7%. A dicembre scorso è però aumentata la produzione industriale, infatti l'Istat stima che l'indice destagionalizzato sia cresciuto dell'1,6% rispetto a novembre. Nella media del quarto trimestre il livello della produzione è diminuito dello 0,9% rispetto ai tre mesi precedenti. L'indice destagionalizzato mensile ha mostrato aumenti congiunturali in tutti i raggruppamenti principali

Prodotto interno lordo

Fonte: ISTAT

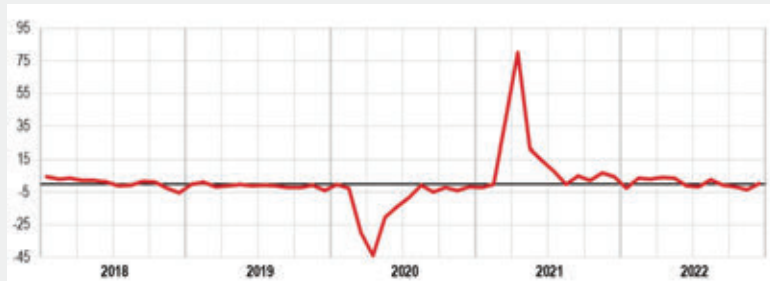
(I trim. 2015-IV trim. 2022, variazioni % congiunturali e tendenziali, anno di riferimento 2015)



Produzione industriale

Fonte: ISTAT

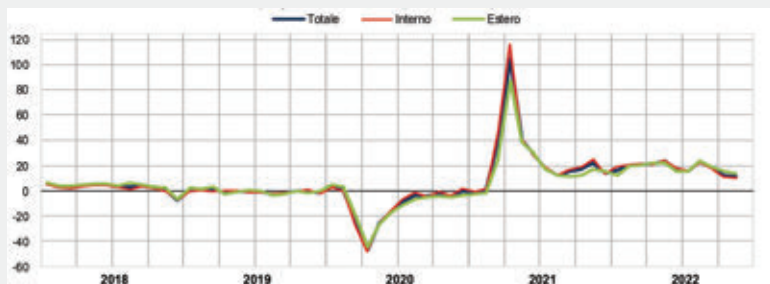
(genn. 2015-dic. 2022, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

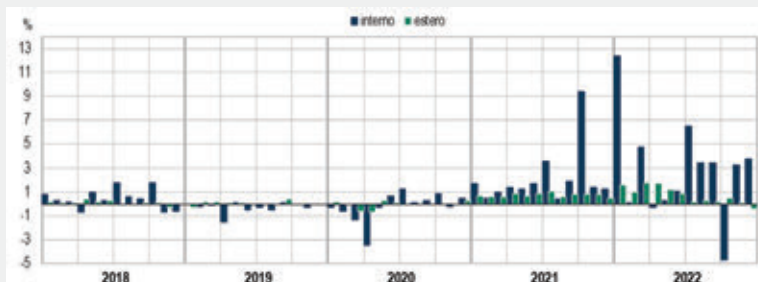
(genn. 2018-nov. 2022, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Prezzi alla produzione dell'industria

Fonte: ISTAT

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



di industrie: variazioni positive hanno caratterizzato, infatti, i beni strumentali (più 3,1%), l'energia (più 2,6%), i beni di consumo (più 1,6%) e, in misura inferiore, i beni intermedi (più 0,8%). In aumento è anche il fatturato dell'industria: la stima Istat è che al netto dei fattori stagionali, a novembre 2022, sia aumentato dello 0,9% in termini congiunturali, registrando una dinamica positiva su entrambi i mercati (più 0,6% sul mercato interno e più 1,3% su quello estero). Nel trimestre settembre-novembre 2022 l'indice complessivo è cresciuto dello 0,8% rispetto al trimestre precedente (più 0,4% sul mercato interno e più 1,7% sul mercato estero). Con riferimento ai raggruppamenti principali di industrie, a novembre gli indici destagionalizzati del fatturato hanno segnato un aumento congiunturale per i beni strumentali (più 2,7%) e per i beni di consumo (più 1,5%), mentre hanno registrato una flessione su base mensile per l'energia (meno 1,8%) e per i beni intermedi (meno 0,5%). Corretto per gli effetti di calendario, il fatturato totale è cresciuto in termini tendenziali dell'11,5%, con incrementi del 10,1% sul mercato interno e del 14,3% su quello estero. Per quanto riguarda gli indici corretti per gli effetti di calendario riferiti ai raggruppamenti principali di industrie, si sono registrati incrementi tendenziali marcati per l'energia (più 19,5%), per i beni strumentali (più 17,6%) e i beni di consumo (più 13,3%), più contenuti per i beni intermedi (più 4,5%). Con riferimento al comparto manifatturiero, tutti i settori di attività economica hanno mostra- >

Prezzi alla costruzione degli edifici

Fonte: ISTAT

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



Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

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



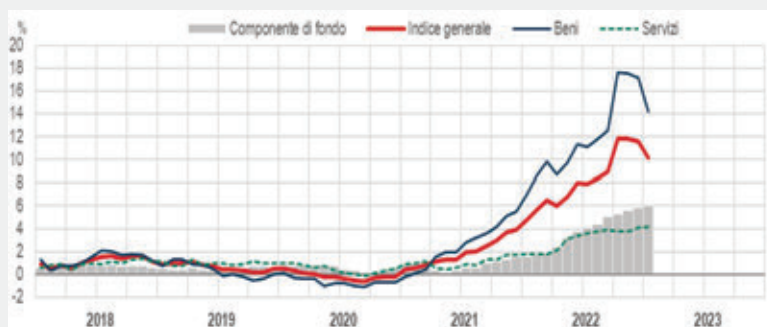
Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

(indice Nic*, genn. 2018-genn. 2023, variazioni %
congiunturali e tendenziali, base 2015=100)



(indice Nic* per tipologia di prodotto, genn. 2018-genn. 2023,
variazioni % tendenziali, base 2015=100)



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

to una crescita tendenziale. Sempre a novembre scorso l'Istat stima che l'indice destagionalizzato del fatturato in volume, relativo al settore manifatturiero, abbia registrato un aumento in termini congiunturali dell'1,2%. Per quanto concerne le vendite al dettaglio, l'Istat valuta che nel complesso del 2022 siano aumentate rispetto all'anno precedente del 4,6% in valore e siano diminuite in volume dello 0,8% a causa principalmente del calo delle vendite di beni alimentari (meno 4,2%) non compensato sufficientemente dall'aumento dei prodotti non alimentari (più 1,9%). Tutti

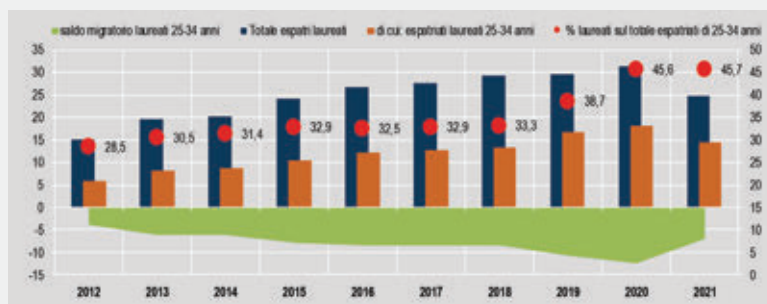


i trimestri dello scorso anno hanno visto incrementi congiunturali del valore delle vendite, associati a una diminuzione dei relativi volumi. Nella media del 2022 la crescita in valore delle vendite ha caratterizzato tutte le forme distributive, seppure in misura molto differenziata, con gli aumenti maggiori registrati per la grande distribuzione specializzata e per i discount. In particolare, a dicembre, nonostante il periodo natalizio, si è registrato un calo congiunturale, quindi rispetto a novembre, per le vendite al dettaglio (meno 0,2% in valore e meno 0,7% in volume). In questo contesto, le vendite dei beni alimentari hanno registrato un lieve aumento in valore (più 0,1%) e sono diminuite in volume (meno 0,6%), mentre quelle dei beni non alimentari sono lievemente calate sia in valore sia in volume.

Espatri di cittadini italiani laureati

Fonte: ISTAT

(2012-2021, valori assoluti in migliaia e incidenza %)



Cresce in maniera sostenuta l'export agroalimentare

“Sono però sempre più necessari una logistica moderna ed efficiente che faciliti le nostre esportazioni e un ampio sostegno alle aziende che vogliono affacciarsi o consolidarsi sui mercati internazionali”, ha sottolineato il presidente della Coldiretti Ettore Prandini.

A novembre 2022, il fatturato degli alimentari è salito del 14,7% grazie soprattutto alla domanda dall'estero di cibi e bevande, con il record storico dell'export a 60 miliardi di euro, trainato dai prodotti simbolo della dieta mediterranea come vino,

all'estero che a fine anno voleranno ben oltre i 7 miliardi di euro mentre al terzo ci sono frutta e verdura fresche con circa 5 miliardi e mezzo di euro di export, ma ad aumentare in modo consistente sono anche l'extravergine di oliva, oltre a formaggi e salumi.

trend di crescita dell'enogastronomia nazionale serve ora agire sui ritardi strutturali dell'Italia e sbloccare tutte le infrastrutture che migliorerebbero i collegamenti tra sud e nord del paese, ma anche con il resto del mondo per via marittima e ferroviaria in alta



Il vino e la pasta sono i prodotti che trainano il nostro export agroalimentare nel mondo

pasta e ortofrutta fresca. È quanto ha affermato la Coldiretti a margine dei dati Istat riferiti al fatturato dell'industria del penultimo mese dell'anno scorso. Si è trattato del mese, come ha sottolineato la Confederazione, in cui si sono preparate le scorte per le festività di Natale durante le quali si è verificata una vera esplosione del made in Italy sulle tavole mondiali. Il leader dell'export tricolore si è confermato il vino per un valore stimato vicino agli 8 miliardi di euro nel 2022, grazie a una crescita a due cifre delle vendite all'estero. Al secondo posto si sono piazzati la pasta e gli altri derivati dai cereali con un volume di vendite

La Germania resta il principale mercato di sbocco dell'alimentare in aumento del 13%, davanti agli Stati Uniti, in salita del 20%, e la Francia con un tasso di crescita del 17%. Risultati positivi si sono registrati anche nel Regno Unito con un più 18% che evidenzia come il nostro export si sia rivelato più forte della Brexit, dopo le difficoltà iniziali legate all'uscita dall'Unione europea. Balzo in avanti, a doppia cifra, anche per quanto riguarda la Turchia (più 23%), mentre i dati sono negativi per la Cina, con un calo del 20%, e la Russia con un meno 5% fra sanzioni, guerra e pandemia Covid. “Per sostenere il

velocità, con una rete di snodi composta da aeroporti, treni e cargo”, ha affermato il presidente della Coldiretti Ettore Prandini nel sottolineare l'importanza di cogliere l'opportunità del Pnrr per rendere più efficiente la logistica nazionale le cui lacune rappresentano per il nostro paese un danno in termini di minor opportunità di export. Prandini ha anche aggiunto: “E', inoltre, importante lavorare sull'internazionalizzazione per sostenere le imprese che vogliono conquistare nuovi mercati e rafforzare quelli consolidati valorizzando il ruolo strategico dell'Ice con il sostegno delle ambasciate”.

La politica monetaria, l'inflazione e le imprese italiane

Un intervento del governatore della Banca d'Italia, Ignazio Visco, fotografa la situazione della nostra economia, sottolineando, in particolare, l'esigenza di aumentare gli investimenti pubblici e privati in ricerca e sviluppo.

Il governatore della Banca d'Italia, Ignazio Visco, intervenendo a Roma durante il convegno dell'Ambrosetti club, phygital meeting, si è intrattenuto, in particolare, sulla politica monetaria europea, sul momento di alta inflazione che sta attraversando il nostro paese, come il resto d'Europa, sulla situazione delle imprese italiane e sulle loro dimensioni. Visco ha in primo luogo sottolineato che "i rischi che derivano dall'inflazione sono significativi. L'esperienza storica mostra chiaramente che i consumi e gli investimenti beneficiano in modo sostanziale della stabilità dei prezzi: un'inflazione elevata e volatile complica infatti le decisioni di spesa delle famiglie e delle imprese; riduce il valore della moneta e dei risparmi; può comportare ingiustificate redistribuzioni di risorse tra le persone che tendono a colpire più duramente le frange più vulnerabili e più povere della popolazione; limita la capacità dell'economia di crescere e di creare posti di lavoro e benessere". Questi rischi hanno comportato scelte e decisioni a livello della politica monetaria europea e dell'innalzamento dei tassi di interesse giustificabili e che è "necessario proseguire nella direzione intrapresa".

Occorre, però, fare attenzione a che la "normalizzazione" monetaria proceda con un'indispensabile gradualità, tenendo conto che le aspettative a medio-lungo termine dell'inflazione sono di una minore tensione e che non si "intravedono segnali di spirali tra prezzi

e salari, sebbene l'attesa accelerazione di questi ultimi debba essere attentamente monitorata. Gli allarmi che a volte vengono sollevati sugli effetti che ulteriori aumenti dei tassi ufficiali potrebbero avere sulla nostra eco-

nomia non sono condivisibili: il nostro paese è in grado, proseguendo sulla strada già intrapresa delle politiche prudenti e delle riforme, di gestire le conseguenze di una graduale ma necessaria restrizione monetaria. I tassi di interesse cui guardare non sono infatti quelli nominali, sui quali nel breve periodo, pur attenuata, non può non riflettersi la dinamica inflazionistica, bensì quelli reali, al netto dell'inflazione attesa, che ancora segnalano condizioni nel medio periodo di sostanziale equilibrio". La "normalizzazione" della politica monetaria, ha aggiunto il governatore della Banca d'Italia, dovrà "continuare a bilanciare due rischi. Se, infatti, l'inflazione registrata finora si radicasse nelle aspettative e nei processi di fissazione dei salari, il conseguimento dell'obiettivo di stabilità dei prezzi richiederebbe



Secondo Visco la "normalizzazione" della politica monetaria deve avvenire "con gradualità" e deve tener conto di quanto accade nell'economia reale

una più decisa risposta della politica monetaria, con ripercussioni negative più marcate sull'attività economica. Se, invece, il ritmo e l'entità di tale normalizzazione fossero sproporzionati o il loro annuncio male interpretato, l'inasprimento delle condizioni di finanziamento potrebbe risultare più forte del necessario e la reazione di famiglie, imprese e operatori di mercato eccessiva, con rischi per la stabilità finanziaria, l'attività economica e, in ultima analisi, la stessa dinamica dei prezzi nel medio termine".

Visco si è poi soffermato sul tema del sistema produttivo italiano, osservando, in prima istanza, che ha affrontato la crisi economica provocata dalla pandemia meglio di quanto non fosse accaduto durante la crisi finanziaria globale e la crisi dei debiti sovrani. Dopo quelle

Il governatore della Banca d'Italia sottolinea che, rispetto ad altri paesi avanzati europei, "le quote di occupazione e valore aggiunto delle nostre medie e grandi imprese sono ancora troppo basse"



crisi le imprese più fragili erano uscite dal mercato e una progressiva riallocazione delle risorse produttive, ancorché in ritardo e ancora parziale, aveva avuto luogo. Anche grazie all'espansione di aziende più competitive e con strutture finanziarie più solide, soprattutto nel settore manifatturiero, la ristrutturazione ha permesso al nostro sistema produttivo di affrontare la pandemia da una posizione finanziariamente più solida, premessa per il forte rimbalzo dell'economia che abbiamo registrato nell'ultimo biennio. C'è da aggiungere che il debito finanziario delle imprese italiane si posiziona intorno al 70% del Pil, di oltre 10 punti inferiore rispetto a dieci anni fa. In un confronto internazionale esso si colloca molto in basso tra le economie avanzate, in linea con il livello tedesco e notevolmente al di sotto di quello francese e della media dell'area euro. L'Italia, inoltre, ha sottolineato Visco, "non manca di eccellenze imprenditoriali: la produttività delle nostre imprese di medie e grandi dimensioni e la loro capacità di raggiungere i mercati internazionali sono paragonabili a quelle delle imprese francesi e tedesche di dimensioni simili". Restano, tuttavia, debolezze di rilievo. Le quote di occupazione e valore aggiunto delle medie e grandi imprese sono ancora troppo basse



La crescita dimensionale delle imprese, secondo Visco, deve essere favorita con la riduzione degli oneri burocratici, l'aumento della qualità dei servizi pubblici e una riduzione degli ostacoli alla concorrenza

se. In particolare, le imprese con più di 250 addetti - che in media dispongono di migliori risorse manageriali e di una maggiore capacità di sostenere i costi dell'innovazione e di adattarsi alla transizione verde - rappresentano meno di un quarto degli occupati, circa la metà del dato francese e tedesco.

Inoltre, ha notato Visco, "rimane estremamente elevato il numero di microimprese con modesti livelli di produttività, la cui crescita è spesso ostacolata da pratiche gestionali carenti. Le imprese di servizi non finanziari con meno di 10 dipendenti rappresentano oltre il 40% di tutti i lavoratori, il doppio di Francia

e Germania. La loro specializzazione in attività tradizionali e le loro piccole dimensioni riducono la domanda di lavoratori qualificati, creando un circolo vizioso di bassi salari e limitate opportunità di lavoro, che scoraggia gli investimenti in istruzione, formazione e ricerca e sviluppo. Nonostante i progressi compiuti, stimolati anche dalle politiche economiche, la spesa in ricerca e sviluppo del settore privato rimane di gran lunga inferiore a quella di Francia e Germania, così come a quella media dei paesi avanzati." "La distribuzione

dimensionale delle imprese - ha concluso Visco - rimane uno dei principali fattori di debolezza del nostro paese e, da questo, molti altri ne discendono (come la citata bassa spesa in ricerca, sviluppo e innovazione, che, insieme a una

qualità del capitale umano da innalzare con decisione, costituisce un indubbio freno alla crescita economica). Affrontare questo problema richiede, tra l'altro, di introdurre riforme volte a creare condizioni più favorevoli alla crescita delle imprese, tali da determinare una sostanziale riduzione degli oneri amministrativi e burocratici che ostacolano gli investimenti, un sensibile aumento della qualità e dell'efficienza dei servizi pubblici e una consapevole diminuzione degli ostacoli alla concorrenza. Peraltro, le ricette di fondo sono note da tempo, e largamente condivise. È certo che occorre maggiore determinazione nell'attuarle". ■

Sud e Centro-Nord: divari sempre maggiori, aggravati dall'andamento demografico

Nel 2021, il Pil pro capite meridionale è stato di oltre il 45% inferiore di quello degli abitanti delle altre macroaree del paese, mentre, tra il 2011 e il 2020, la popolazione del Sud è per la prima volta calata di 642 mila unità, colpendo in particolare le classi di età più giovani.

di **Stefano Pioli**

L'Istat ha dedicato un "Focus" sui divari territoriali tra Centro-Nord e Mezzogiorno. Un documento che ha confermato in generale il persistere, e anche l'aggravarsi, di differenze e disequilibri anche molto molto marcati tra le due diverse macroaree territoriali nazionali. Il documento sottolinea in particolare che "di rado si rilevano nel sud significativi processi di convergenza con il resto del paese". Inoltre, l'Istat sottolinea le molteplici differenze interne nel Mezzogiorno - anche fra le diverse regioni che lo compongono - che tendono a delineare "contesti più o meno critici che talvolta ricalcano criteri di perifericità geografica (ossia, la distanza dal Centro-Nord) e in altri casi di marginalità territoriale", specialmente nelle "aree interne" meridionali. Una situazione che in prospettiva potrebbe tendere a peggiorare anche per l'andamento della struttura demografica della società meridionale, che appare sempre più fragile. L'istituto nazionale di statistica riassume in dieci punti l'attuale situazione:

1. da oltre un ventennio il "Pil pro-capite" nel Mezzogiorno si aggira intorno al 55-58% del Centro-Nord; nel 2021, il Pil reale è stato di circa 18 mila euro (33 mila nel Centro-Nord). Tutto il Mezzogiorno si colloca sotto la media nazionale: la Calabria, la regione meridionale peggiore, ha avuto un Pil pro-capite pari al 39,5% della migliore del Nord, il Trentino Alto Adige;

2. il livello d'istruzione nel Mezzogiorno conferma una grave arretratezza: migliora nelle giovani generazioni ma lo svantaggio è ancora molto ampio. Nel 2020, un terzo (32,8%) dei meridionali in età 25-49 anni (24,5% nel Centro-Nord) ha concluso al più la terza media; il 22,6% (27,6% nel Centro-Nord) ha un titolo terziario;

3. la condizione lavorativa vede fortemente penalizzati i giovani meridionali. Dal 2000 in poi si registrano abbastanza stabilmente circa 3 occupati ogni 10 in meno nel Mezzogiorno rispetto al Centro-Nord (25-34 anni). Tranne rare eccezioni, l'intero Mezzogiorno presenta tassi di occupazione giovanile molto inferiori alla media;

4. ne scaturisce una preoccupante ripresa dell'emigrazione di massa. Nel 2020, Sud e Isole hanno perso ben 42 giovani residenti (25-34 anni) ogni 100 movimenti anagrafici nei flussi interni extra-regionali (22 nel Centro-Nord) e 56 su 100 in quelli esteri (49 nel Centro-Nord). Il fenomeno è accentuato nelle province con bassa occupazione e nelle cosiddette "aree interne";



Calabria, Le Castella a Isola Capo Rizzuto, Crotona. La Calabria, nel 2021, ha registrato un Pil pro capite pari al 35% di quello del Trentino Alto Adige

5. nell'ultimo ventennio il processo di digitalizzazione è stato molto rapido, ma il Mezzogiorno non ha ancora recuperato il gap di partenza: il 60% circa dei residenti ha opportunità ridotte di accesso alla Banda ultra-larga, e circa 1 su 5 (17,3%) vive in contesti molto distanti da questo standard (4,2% nel Centro-Nord);

6. l'obsolescenza delle reti idriche è un fattore critico data la sempre più grave siccità che interessa il paese. Nel Meridione spesso si registrano perdite per circa la metà dell'acqua per uso civile. Livelli di inefficienza superiori alla media caratterizzano tre quarti delle province del Mezzogiorno (1/4 nel Centro-Nord);

7. il Mezzogiorno presenta una dotazione di infrastrutture di trasporto visibilmente inferiore alle altre ripartizioni. La densità della rete ferroviaria è nettamente

più bassa, soprattutto nell'alta velocità. Negli ultimi decenni l'ampliamento è stato molto modesto (più 0,3% contro più 7,1% del Centro-Nord) mentre è aumentato il gap qualitativo (58,2% di rete elettrificata; 79,3% del Centro-Nord);

8. nel Mezzogiorno, gli outcome dell'istruzione sono notevolmente peggiori: le competenze degli studenti risultano più basse in tutte le discipline e il gap aumenta nei diversi gradi d'istruzione. Nel 2021-2022, il 42,7% degli studenti meridionali di V superiore ha presentato competenze "molto deboli" in matematica (28,3% in Italia; 15% nel Nord-Est) e solo il 6,7% si colloca a un livello "molto buono" (14,9% in Italia; 22,6% nel Nord-Est);

9. i servizi per l'infanzia sono cruciali per la crescita del bambino e per l'occupabilità delle donne con figli. L'offerta di questi servizi è in crescita su tutto il territorio nazionale, ma i gap restano significativi. Due terzi dei bambini (0-3 anni) nel Mezzogiorno vive in contesti con livelli di offerta inferiori agli standard nazionali e il 17,8% in zone con una dotazione molto bassa o nulla (5,3% nel Centro-Nord);

10. Divari territoriali rilevanti caratterizzano l'efficienza, appropriatezza e qualità dei servizi sanitari. Nel Mezzogiorno

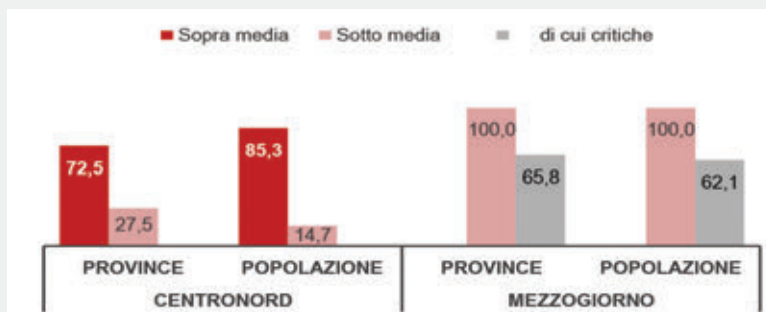
Un'altra forte lacuna meridionale risiede nella sanità. Una lacuna che causa una forte "emigrazione sanitaria"



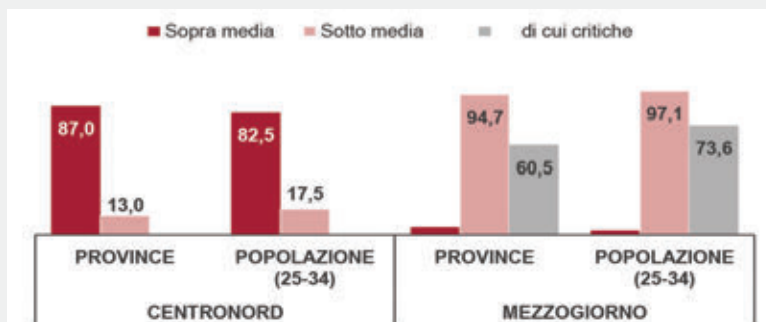
I dati del divario centronord-sud

Fonte: ISTAT

(2019, Pil pro capite per provincia e popolazione residente rispetto alla media nazionale, valori%)



(2021, tasso di occupazione per provincia e popolazione residente, età 25-34 anni, rispetto alla media nazionale, valori %)



- soprattutto in alcune regioni coinvolte dai Piani di Rientro (6 su 7 in questa ripartizione) - la contrazione della spesa pubblica ha inciso negativamente sui Livelli essenziali di assistenza-Lea. Permane una diffusa "emigrazione sanitaria": i ricoveri extra-regionali sono il 9,6% di quelli interni (6,2% nel Centro-Nord). In oltre una provincia su 5 (ossia il 21,1% delle province contro il 7,2% nel Centro-Nord) tale mobilità sanitaria è molto intensa.

I ritardi del Mezzogiorno, pone in evidenza l'Istat, stanno aumentando i rischi di un eccessivo e non reversibile impoverimento demografico. Fra il 2011 e il 2020 si è registrato il primo calo di popolazione nella storia recente del Mezzogiorno, con una perdita di 642 mila abitanti

(mentre la popolazione del Centro-Nord nello stesso periodo cresceva di 335 mila persone). Se tale tendenza dell'andamento demografico rimanesse invariata, nel 2030 i residenti nel Mezzogiorno scenderanno per la prima volta sotto la soglia critica dei 20 milioni di abitanti, con una riduzione su base decennale di circa quattro volte rispetto al Centro-Nord. Inoltre, la perdita di popolazione nel Meridione si concentra nei più giovani, cui fa da contrappunto il maggior peso della popolazione anziana. Intorno al 2035, l'età media della popolazione di Sud e Isole potrebbe superare quella del Centro-Nord, mentre nel 2011 era ancora nettamente inferiore (39 anni contro 43,2 del Centro-Nord). Tali fenomeni inediti, se non governati con urgenza, possono far incamminare il Mezzogiorno verso un'involuzione radicale e molto problematica nella funzionalità e sostenibilità della propria struttura sociale.

Il sistema produttivo nazionale e il pericolo demografico

Già si fanno sentire i segnali del calo della popolazione e dell'invecchiamento del nostro paese: sono di più le persone in pensione di quelle che lavorano.

di **Valerio di Velo**

La storia demografica del nostro paese sta diventando sempre più preoccupante. Il grafico che pubblichiamo in questo articolo, fonte Banca d'Italia, ne è la testimonianza anche visiva: le classi di età fino a 15 anni continuano a decrescere, il dato del 2019, se confrontato con quello del 1952, è devastante, così come lo è quello che invece prende in esame le classi di età oltre i 65 anni, in cui la crescita delle persone è esponenziale. Non occorre, però, andare così lontano nel tempo nel fare un confronto, perché è dal 2008-2010 che i fenomeni della denatalità, da un lato, e dell'invecchia-



mento, dall'altro, si stanno sempre più acuendo. Una data non a caso, quella del 2008, perché è la data della crisi finanziaria aperta negli Stati Uniti dal fallimento della Lehman Brothers che si è trasformata in una crisi economica globale, che, oltretutto, ha avuto effetti molto pesanti sull'economia e sul sistema produttivo del nostro paese, che, a differenza di altri importanti paesi europei, non è riuscito a trovare per anni contromisure efficaci. Ciò sta a dimostrare, qualora ce ne fosse bisogno, quanto sia diretto il legame tra natalità e situazione economica delle persone e delle famiglie. Nell'epoca moderna, infatti, almeno nei paesi occidentali e in quelli più avanzati, il tasso di natalità cresce quando cresce l'economia, contrariamente allo storico "modello" che prevedeva una diminuzione del numero dei figli con l'avanzare del benessere. Di conseguenza la natalità decresce con il calare del livello di sviluppo economico. Lo dimostra il Mezzogiorno, storicamente un'area molto "prolifica", che oggi mostra, con l'avanzare del disagio economico, sul fronte delle nascite, i dati peggiori, come abbiamo messo in rilievo nelle pagine precedenti. Qui basta un dato: solo la Puglia, nel periodo 2008-2019, ha visto diminuire il numero dei nati del 27,9%: nel 2008 erano stati 38.284, mentre nel 2019 sono scesi a 27.586.

Italia: pensionati e occupati

Fonte: CGIA

(2021, dati per alcune regioni, per grandi aree e per totale Italia, valori in migliaia)

	PENSIONATI	OCCUPATI	SALDO
	(a)	(b)	(b-a)
Lombardia	3.675	4.333	+658
Veneto	1.789	2.081	+291
Emilia Romagna	1.787	1.978	+191
Campania	1.818	1.592	-226
Puglia	1.482	1.207	-276
Nord Ovest	6.125	6.747	+622
Nord Est	4.455	5.056	+601
Centro	4.554	4.733	+229
Mezzogiorno	7.211	5.968	-1.244
ITALIA*	22.759	22.554	-205

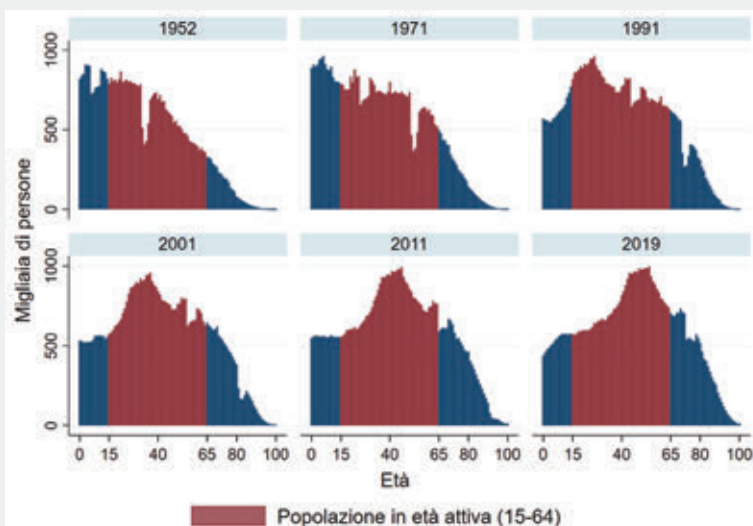
*La somma del totale delle pensioni delle quattro aree territoriali non coincide con il totale dell'Italia per la presenza di pensioni fuori territorio o non reperibili

Le conseguenze di tale stato di fatto si stanno già facendo sentire, anche con largo anticipo rispetto agli effetti che generalmente il processo demografi-

Italia: andamento demografico

Fonte: Banca d'Italia

(dal 1952 al 2019)



privati occupati nelle fabbriche, negli uffici e nei negozi (22 milioni 554 mila addetti)". La situazione più "squilibrata" si verifica, anche in questo caso, nel Mezzogiorno. Infatti, se nel centro-nord - con le eccezioni di Liguria, Umbria e Marche - i lavoratori attivi, anche se di poco, sono più numerosi delle pensioni erogate dall'Inps e dagli altri istituti previdenziali, nel Mezzogiorno il sorpasso è già avvenuto: queste ultime, infatti, superano i primi di un milione e 244 mila unità. La prospettiva è quella di divenire un paese "pensionato"? Se così fosse, le conseguenze sarebbero difficilmente governabili a livello pubblico per la spesa pensionistica, per quella rivolta all'assistenza sanitaria e alla spesa farmaceutica. Inoltre, molti settori economici verrebbero a essere direttamente colpiti, come ad esempio quello immobiliare.



Un altro problema per la nostra economia è la diminuzione delle presenze nella fascia di età 25-44 anni, ossia quella più produttiva

co produce sul sistema economico di un paese. Un anticipo che è generato dall'ampiezza del fenomeno. Ad esempio, tra il 2014 e il 2022, la popolazione italiana nella fascia di età più produttiva, 25-44 anni, è calata di oltre un milione e 360 mila unità, ossia il 2,3% in meno. Ciò riduce drasticamente le potenzialità di un'economia. Un altro fenomeno rilevante, e che fa compren-

dere chiaramente la "direzione" che sta prendendo il nostro paese, è il fatto che, come ha messo in luce recentemente la Cgia di Mestre, "il 1° gennaio 2022, anche se di sole 205 mila unità, a livello nazionale, il numero delle pensioni erogate agli italiani (pari a 22 milioni e 759 mila assegni) ha superato la platea costituita dai lavoratori autonomi e dai dipendenti pubblici e

Il fenomeno della diminuzione del numero dei giovani sta mettendo a nudo anche le lacune del nostro sistema educativo, scolastico - con un alto abbandono prematuro - e formativo, specialmente a livello tecnico. Oggi, i giovani sono di meno e molto spesso mal posizionati rispetto alle attuali esigenze, in perenne evoluzione, del mondo del lavoro. Le imprese faticano a soddisfare i propri bisogni a livello di personale. E' evidente che su tutto ciò occorra intervenire in maniera organica e non con semplici "bonus". E' giocoforza porre nel mirino della governance del nostro paese le misure tese a contrastare l'attuale andamento demografico, in primo luogo adottando una politica che incentivi le nascite, aiuti le madri, specie quelle in giovane età, dia assistenza all'infanzia, aumentando contemporaneamente la partecipazione femminile al mondo del lavoro. ■

THE ECONOMIST

Usa: la nuova e dannosa logica economica che sta minacciando la globalizzazione

Dal 1945 l'economia mondiale ha funzionato secondo un sistema di regole e norme sottoscritte dall'America. Ciò ha portato a un'integrazione economica internazionale senza precedenti che ha stimolato la crescita, sollevato centinaia di milioni di persone dalla povertà e aiutato l'Occidente a prevalere sulla Russia sovietica nella guerra fredda. Oggi il sistema è in pericolo. I paesi stanno correndo per sovvenzionare l'industria verde, attirare la produzione lontano da amici e nemici e limitare il flusso di beni e capitali. La ricerca del vantaggio reciproco tra paesi sta tramontando: si stanno affermando i vantaggi nazionali. È iniziata un'era di pensiero verso l'estero "a somma zero". Il vecchio sistema era già sotto pressione, poiché l'interesse dell'America nel mantenerlo è diminuito dopo la crisi finanziaria globale del 2007-09. Poi l'abbandono da parte del presidente Joe Biden delle regole del libero mercato per una politica industriale aggressiva interna ha inferto un nuovo colpo. Gli Stati Uniti hanno scatenato vasti sussidi, pari a 465 miliardi di dollari, per l'energia verde, le auto elettriche e i semiconduttori. Sussidi con un vincolo, quello che la produzione deve essere locale. I burocrati incaricati di controllare gli investimenti interni per prevenire un'indebita influenza straniera sull'economia ora dominano i settori che costituiscono il 60% del mercato azionario. Inoltre, questi funzionari stanno vietando il flusso di maggiori esportazioni verso la Cina, in particolare di chip di fascia alta e di attrezzature per la loro produzione.

Per molti a Washington, la politica industriale "muscolare" ha un fascino seducente. Considerano che tale politica potrebbe aiutare l'America a prevalere tecnologicamente sulla Cina, che ha a lungo perseguito l'autosufficienza in aree economiche avanzate e vitali usando l'intervento statale. Sperano, inoltre, che l'intervento del governo possa riuscire dove l'impresa privata ha fallito, e reindustrializzare il cuore dell'America. La conseguenza immediata, tuttavia, è stata

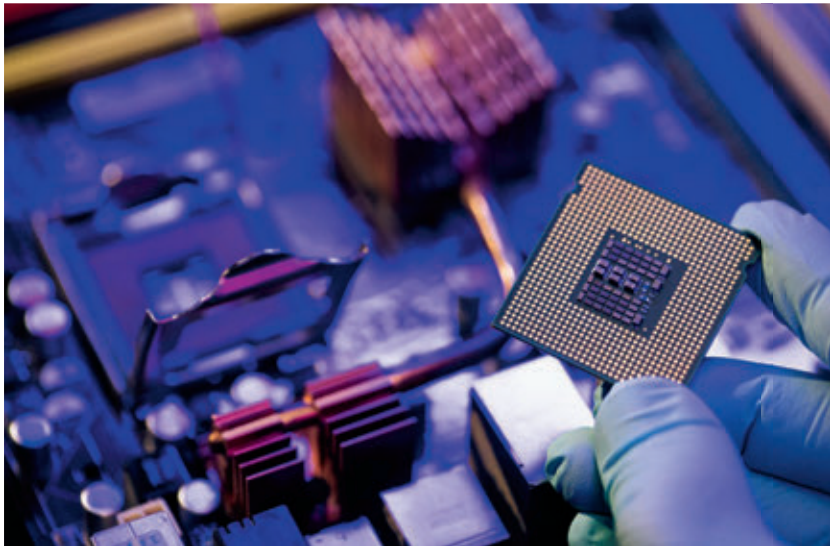
quella di innescare una pericolosa spirale verso il protezionismo in tutto il mondo. Sta avvenendo in India e nella Corea del Sud, dove imperversano agevolazioni fiscali. L'anno scorso quasi un terzo degli accordi commerciali transfrontalieri che sono venuti all'attenzione dei funzionari europei ha ricevuto un esame dettagliato. I paesi con le materie prime necessarie per produrre batterie stanno tenendo d'occhio i controlli sulle esportazioni: l'Indonesia ha vietato le esportazioni di nichel e l'Argentina, la Bolivia e il Cile potrebbero



USA. Particolare del Washington DC Capitol Hill. L'America sta guidando un pericoloso "scivolamento" globale verso sussidi, controlli sulle esportazioni e protezionismo

presto collaborare, in stile Opec, per controllare la produzione delle loro miniere di litio.

Il conflitto economico con la Cina sembra sempre più inevitabile. Oggi, l'amministrazione Biden si preoccupa del pericolo di dipendere dalla Cina per le batterie nello stesso modo in cui l'Europa faceva affidamento sulla Russia per il gas prima dell'invasione dell'Ucraina. Democratici e repubblicani temono che la perdita del vantaggio americano nella produzione di chip avanzati a favore di Taiwan minerà la sua capacità di sviluppare l'intelligenza artificiale, che considerano, invece, essenziale per gli eserciti del futuro per pianificare la strategia e guidare i missili. Alcuni vogliono semplicemente impedire alla Cina di diventare troppo ricca, come se l'impovertimento di 1,4 miliardi di persone fosse morale o in grado di garantire la pace. Altri, più saggiamente, si concentrano sull'aumento della resilienza economica dell'America e sul mantenimento del suo vantaggio militare.



Il presidente Biden ha varato un programma del valore di 465 miliardi di dollari per incentivi alle imprese americane dell'energia verde, delle auto elettriche e dei semiconduttori

Una reindustrializzazione, sostengono, riaccenderà il sostegno al capitalismo di mercato. Nel frattempo, come egemone globale, l'America può resistere alle lamentele degli altri paesi. Questo pensiero è fuorviante. Se le politiche a "somma zero" fossero viste come un successo, abbandonarle diventerebbe solo più difficile. In realtà, anche se gli Usa ricostituiranno l'industria americana, l'effetto complessivo è più probabile che causi danni corrodendo la sicurezza globale, frenando la crescita e aumentando il costo della transizione verde. Un primo problema di questa operazione saranno gli aumenti dei costi: l'Economist stima che replicare gli investimenti cumulativi delle aziende nei settori globali dell'hardware, dell'energia verde e delle batterie costerebbe 3,1-4,6 trilioni di dollari (3,2-4,8% del Pil globale). La reindustrializzazione aumenterà i prezzi, danneggiando maggiormente i poveri. La duplicazione delle catene di approvvigionamento verdi renderà la decarbonizzazione più costosa per l'America e per il mondo. La storia, inoltre, suggerisce che grandi quantità di denaro pubblico potrebbero andare sprecate. Un altro problema è la probabile ostilità di amici e potenziali alleati. L'America dopo la seconda guerra mondiale si rese conto che i suoi interessi consistevano nel sostenere l'apertura del commercio globale. Di conseguenza, ha perseguito la globalizzazione nonostante, nel 1960, rappresentasse da sola quasi il 40% del Pil mondiale in dollari. Oggi la sua quota di produzione è scesa al 25% e l'America ha bisogno di amici più che mai. Il divieto di esportazio-

ne verso i produttori di chip cinesi funzionerà solo se anche l'azienda olandese Asml e la giapponese Tokyo Electron si rifiuteranno di fornire loro attrezzature. Anche le catene di approvvigionamento delle batterie saranno più sicure se il mondo democratico opererà come un unico blocco. Eppure il protezionismo americano sta irritando gli alleati in Europa e in Asia.

L'America deve anche corteggiare le potenze emergenti. Entro il 2050 India e Indonesia saranno la terza e la quarta economia più grande del mondo, secondo la banca Goldman Sachs. Entrambe sono democrazie ma non amici intimi dell'America. Entro il 2075 anche la Nigeria e il Pakistan avranno guadagnato peso

economico. Se l'America chiede che altri paesi congelino la Cina senza offrire un accesso sufficiente ai propri mercati, allora sarà respinta dalle potenze emergenti. Un'ultima preoccupazione è che più proliferano i conflitti economici, più diventa difficile risolvere problemi che richiedono una collaborazione globale. Nonostante la corsa per garantire la tecnologia verde, i paesi stanno litigando su come aiutare il mondo povero a decarbonizzarsi. Si sta rivelando difficile salvare paesi in difficoltà di debito, come lo Sri Lanka, a causa dell'ostruzionismo della Cina, un grande creditore. Se i paesi non possono cooperare per affrontare alcuni problemi, questi diventeranno impossibili da risolvere e il mondo ne soffrirà di conseguenza. Nessuno si aspetta che l'America torni al 1990. E' giusto che cerchi di preservare la propria preminenza militare e di evitare una pericolosa dipendenza dalla Cina per input economici cruciali. Tuttavia, ciò rende ancora più essenziali altre forme di integrazione globale. Gli Usa dovrebbero cercare la cooperazione più stretta possibile tra i paesi, dati i loro rispettivi valori. Salvare l'ordine globale richiederà una leadership americana più audace che ancora una volta respinga la falsa promessa del "pensiero a somma zero". C'è ancora tempo perché ciò accada prima che il sistema crolli completamente, danneggiando innumerevoli mezzi di sussistenza e mettendo in pericolo le cause della democrazia liberale e del capitalismo di mercato. Il compito è enorme e urgente. Non potrebbe essere più importante. Il tempo stringe. ■

Paesi extra Ue, a dicembre cala l'export

L'Istat stima che a dicembre 2022 si sia registrata una flessione, rispetto al mese precedente, nell'interscambio commerciale con i paesi extra Unione europea, che ha riguardato sia l'export (meno 2,6%) sia l'import (meno 4,2%). In complesso, nell'ultimo trimestre del 2022, rispetto al precedente,

Commercio estero extra Ue

Fonte: ISTAT

(genn. 2028-dic. 2022, variazioni % tendenziali)



si è verificato un aumento per l'export dell'1,6%, trainato in particolare dalle maggiori vendite di beni strumentali (più 5,5%) e di beni di consumo non durevoli (più 4,2%), mentre le esportazioni di energia sono risultate in decisa contrazione (meno 27,2%). Nello stesso periodo, l'import ha segnato una flessione congiunturale dell'11,0%, dovuta principalmente al calo degli acquisti di energia (meno 20,4%) e di beni intermedi (meno 7,9%). In particolare nel mese di dicembre 2022, in confronto con lo stesso mese dell'anno precedente, l'export è aumentato del 18,2%, guidato dai settori dei beni strumentali (più 24%) e dell'energia (più 22,4%). Anche l'import è aumentato dell'11,3% su base annua. Per quanto riguarda il saldo commerciale, a dicembre dell'anno passato, è stato pari a più 4.084 milioni di euro e l'avanzo nell'interscambio di prodotti non energetici è notevolmente salito attestandosi a 13.328 milioni di euro, in forte crescita rispetto a dicembre 2021, quando era stato di 9.230 milioni. Sempre a dicembre 2022, si sono rilevati aumenti su base annua delle esportazioni verso quasi tutti i principali paesi partner extra Unione europea: i più marcati riguardano la Turchia (più 38,4%), i paesi Mercosur (più 33,8%), la Svizzera (più 24,5%), gli Stati Uniti

(più 22,4%) e il Giappone (più 22,0%). Per quanto riguarda la Russia si è avuto un forte calo sia dell'export (meno 27%) sia dell'import (meno 62,8%).

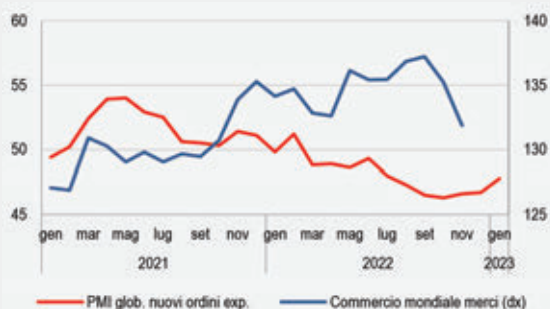
Nel 2022, commercio mondiale a livelli record

Secondo la Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo-Unctad il valore del commercio mondiale dovrebbe raggiungere nel 2022 il livello record di circa 32 trilioni di dollari. Di questi, 25 trilioni sarebbero generati dallo scambio di beni e quasi sette trilioni dal commercio di servizi, con incrementi rispettivamente del 10% e del 15% circa rispetto al-

Commercio mondiale

Fonte: ISTAT

(2021-2022, scambi di merci in valore e Pmi globale su nuovi ordini all'export, indici 2010=100; valori oltre 50 indicano "espansione")



lo scorso anno. Questi aumenti sono in gran parte dovuti alla robusta crescita avvenuta nella prima metà del 2022, mentre nella seconda metà dell'anno il rialzo degli scambi commerciali è stato contenuto. Infatti, in particolare, nel terzo trimestre dell'anno scorso il commercio di beni ha registrato una diminuzione congiunturale dell'1,0% circa rispetto al trimestre precedente, mentre il commercio di servizi è aumentato dell'1,3% circa. L'Unctad prevede che nel quarto trimestre del 2022 il valore totale del commercio mondiale diminuirà. Sulla stessa linea le previsioni del Fondo monetario internazionale, che, dopo aver considerato il commercio mondiale in calo nel novembre 2022 dell'1,5% su ottobre, giudica che gli scambi internazionali di merci globali siano in rallentamento, caratte-

rizzati “da un elevato grado di incertezza e da rischi al ribasso legati all’evoluzione del conflitto tra Russia e Ucraina e a un possibile riacutizzarsi dei contagi da Covid-19”. Anche il Pmi globale sui nuovi ordinativi all’export di gennaio si è collocato, per l’undicesimo mese consecutivo, “al di sotto della soglia di espansione, suggerendo che la domanda mondiale potrebbe continuare a scendere nei prossimi mesi”. A tale rallentamento potrebbe contribuire anche la situazione economica della Cina: il suo Pil, nel quarto trimestre dell’anno scorso, ha segnato una variazione nulla in termini congiunturali (più 3,9% nel terzo trimestre), portando il dato complessivo annuo al 3,0%, il risultato peggiore degli ultimi 40 anni (con l’esclusione del 2020). Le attese sull’andamento dell’economia cinese sono moderatamente positive, come sottolineano le previsioni dei Pmi dei servizi e della manifattura che a gennaio 2023 sono tornati rispettivamente sopra e nei dintorni della soglia di espansione.

Autonomia “differenziata” e Autorità portuali

Il disegno di legge sull’autonomia regionale differenziata elaborato dal ministro per gli Affari regionali, Roberto Calderoli, e sottoscritto dal consiglio dei ministri, avrà sicuramente ripercussioni sulla gestione e sull’organizzazione dei porti e, in



Veduta aerea del porto di Ancona

particolare, sull’assetto delle Autorità portuali. Un assetto, nel nostro paese, sempre al centro di critiche e di polemiche: non appena approvata la legge n. 94 il 28 gennaio del 1994, si aprì un dibattito su come riformarla, dibattito durato più di venti anni, fino a quando il ministro Delrio mise a punto nell’agosto 2016 il disegno di legge n. 169 che mirava alla riorganizzazione, alla razionalizzazione e alla semplificazione della disciplina che riguardava le Autorità portuali. Anche questa volta i

TERMINAL IN DIFFICOLTÀ

Luca Becce, presidente di Assiterminal, l’associazione dei terminalisti portuali aderente a Confindustria, in una dichiarazione ha denunciato la disparità esistente nelle diverse Autorità portuali nella determinazione dei canoni concessori: “non esiste uno schema nazionale, ogni Autorità fa come vuole”. Una situazione che, a livello di costi, anche in prospettiva del rinnovo del contratto nazionale degli addetti, può divenire insostenibile alla luce dell’aumento del 25% dei canoni previsto dalla legge di bilancio. “Occorre che si parta da una base uguale a quella delle concessioni balneari, ossia 1,88 euro a mq”. Becce si è anche detto preoccupato dalle possibili conseguenze sui porti dell’autonomia differenziata.

passi avanti in materia sono stati assai pochi. Infatti, a parte un accorpamento tra le Autorità portuali in una complicata definizione di 15 “Autorità portuali di sistema” di qualche “pezzo” dei mari italiani (accorpamento più che altro di carattere burocratico, che poco ha inciso sulla realtà), le questioni centrali non sono state affrontate: più o meno le cose sono andate avanti così come erano prima della legge Delrio. Ad esempio, nel “progetto” Delrio, i porti avrebbero dovuto rispondere a una logica, e a una politica di carattere nazionale, invece è continuata una visione “locale” sia nei comitati di gestione sia nel non aver dato alcun peso al Tavolo nazionale dei presidenti delle Autorità portuali (organismo di legge) che non si è quasi mai riunito e quando lo ha fatto si è centrato su questioni di scarso rilievo. Alla luce dell’autonomia differenziata e all’impostazione che il governo pare voler dare alla nostra portualità i “sistemi italiani” dei porti dovrebbero rovesciare l’angolazione dettata da Delrio ed essere maggiormente legati ai singoli propri territori, avere una maggiore autonomia finanziaria, e il tutto con una diversa struttura da dare alla gestione dello scalo. A quest’ultimo proposito, torna la prospettiva per le Autorità portuali di divenire società per azioni a controllo pubblico. Edoardo Rixi, viceministro delle infrastrutture e dei Trasporti con delega “per il mare”, che prevede anche la direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, sul trasporto marittimo e sulle vie d’acqua interne, in un recente intervento ha sottolineato: “Non sono innamorato del modello ‘società per azioni’ per la gestione dei porti ma se può servire a qualche scalo maggiore per essere più competitivo... ben vengano le Spa controllate dal pubblico”.

Un nuovo sistema informatico per migliorare la sicurezza sulle strade

L'iniziativa, che segnala le aree di lavoro sulle infrastrutture stradali nel Texas, avviata da un'associazione volontaria, è stata estesa a livello nazionale.

di **Ingrid Woller**

L'associazione volontaria North Central Texas Council of Governments-Nctcog, con sede a Dallas, che coinvolge 16 contee, numerose città, distretti scolastici e distretti speciali, per un totale di sette milioni di residenti, su un territorio che conta 16 mila miglia di infrastrutture stradali, meta anche di un notevole traffico commerciale, ha firmato un contratto con la società Blynscy, specializzata nella fornitura di soluzioni intelligenti riguardo la mobilità di persone e merci, fornendo dati su come le persone si muovono e utilizzano le infrastrutture nell'ottica di aumentarne la sicurezza, la sostenibilità e l'efficienza. Questa società, che ha elaborato una sua tecnologia, denominata Payver, dedicata a monitorare "le zone di lavoro" e le problematiche di traffico che si verificano su strade e autostrade, sarà in grado di fornire agli utenti stradali in tempo reale tutte le informazioni sulla viabilità. La tecnologia Payver sfrutta la potenza dell'intelligenza artificiale e raccoglie immagini a livello stradale da oltre 400 mila punti. Ciò significa che è in grado di rilevare automaticamente, ad esempio, le zone di lavoro stradali e le relative problematiche connesse, come la presenza di particolari attrezzature, e di aggiornare direttamente le autorità competenti in modo che le informazioni siano condivise con gli utenti della strada in modo tempestivo.

La possibilità di condividere pubblicamente, in particolare, i dati sugli o-



Veduta dall'alto di snodi autostradali alla periferia di Dallas, Texas

stacoli al traffico e sulle interruzioni causate da zone di lavoro sulle strade aumenterà la sicurezza e l'efficienza per i conducenti, i lavoratori edili e i dipendenti dei trasporti e fornirà dati critici per far avanzare il prossimo sviluppo di veicoli a guida autonoma. Altro dato interessante è che Blynscy pubblicherà le zone di lavoro rilevate nel Work Zone Data Exchange della Federal Highway Administration, estendendo le informazioni raccolte a livello nazionale. A tale proposito il portavoce dell'associazione Nctcog, Craigan Johnson, ha sottolineato: "Abbiamo sentito la necessità di impegnarci sulla raccolta delle informazioni sul traffico stradale per metterle più facilmente a disposizione degli utenti anche a livello nazionale. Un'operazione che siamo sicuri migliorerà la sicurezza e l'efficienza delle nostre strade". E' da sottolineare che secondo i dati diffusi dall'agenzia governativa Federal Highway Administration, nel

2020, ci sono stati un totale di 857 incidenti mortali avvenuti sulle strade nelle zone di manutenzione e di lavoro. Una delle cause per tali incidenti è da ricercare nella mancanza di standard comuni nella segnalazione di tali aree nel paese. L'amministrazione federale, nel tentativo di migliorare la situazione e di informare meglio gli utenti, ha creato il Work Zone Data Exchange per rendere i dati più accessibili. A tale proposito, Mar Pittman, amministratore delegato di Blynscy, ha sottolineato: "L'associazione texana ha consentito al resto della nazione di attivare e utilizzare il nostro nuovo potente strumento che guiderà l'efficienza e migliorerà la sicurezza sul sistema autostradale interstatale. Infatti, Payver consente a tutti coloro che operano e lavorano sulle strade di segnalare automaticamente le aree dove sono impegnati, comunicandole al pubblico in viaggio, ai conducenti umani o automatizzati". ■



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

PROGRAMMA VIDEOCORSI MARZO-APRILE 2023

MARZO

2 MARZO (ORE 9,30-12,30) online
LE MODIFICHE AI CONTRATTI DI LOGISTICA INTEGRATA ALLA LUCE DELLA RIFORMA DEL CODICE CIVILE E DEL NUOVO RUOLO DELLO SPEDIZIONIERE-VETTORE
Avv.ti Alessio Totaro e Claudio Perrella

16 MARZO (ORE 9,30-12,30) online
PROGETTARE IL MAGAZZINO:
GUIDA ALLE FASI DI ANALISI, PROGETTAZIONE E IMPLEMENTAZIONE
Dr. Dario Favaretto

30 MARZO (ORE 9,30-12,30) online
DICHIARAZIONI DOGANALI DIGITALI IMPORT ED EXPORT, ACCERTAMENTO E SANZIONI DOGANALI
Avv. Ettore Sbandi

APRILE

5 APRILE (ORE 9,30-13,00 E 14,30 - 17,00) online
RESTRIZIONI ED EMBARGHI - LE BEST PRACTICE DI COMPLIANCE
Dr. Marco Sella

11 APRILE (ORE 14,30-17,30) online
TRIANGOLAZIONI DOGANALI - EXPORT E FISCALITÀ IVA
Dr. Marco Sella

12 APRILE (ORE 9,30-12,30) online
CONTROLLO DI GESTIONE NELL'AUTOTRASPORTO
Dr. Dario Favaretto

17 APRILE (ORE 9,30-12,30) online
GESTIONE DEGLI ASPETTI ENERGETICI:
LA NORMA ISO 50001
A cura di Certiquality

20 APRILE (ORE 9,00-13,00) online
LA REVISIONE DEI CONTRATTI DI LOGISTICA ALLA LUCE DEI CAMBIAMENTI SULLA SCENA NAZIONALE E INTERNAZIONALE
Avv.ti Grazia Torrente - Alessandra Vignone

27 APRILE (ORE 9,30 - 12,30) online
COMMERCIO ELETTRONICO: LE OPPORTUNITÀ PER LE IMPRESE TRA REGIMI AGEVOLATI IVA E DOGANALI
Avv. Ettore Sbandi



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

DB Cargo alle prese con il forte deficit

La società ferroviaria tedesca DB Cargo è alle prese con il suo pesante deficit: nel 2021 ha registrato perdite per oltre 481 milioni di euro. Un deficit che contrasta nettamente con il risultato ottenuto dalla consociata logistica DB Schenker che ha registrato, sempre nello stesso anno, un utile operativo di 1,2 miliardi di euro. Anche il 2022 non è andato bene. Sono, quindi, passati più di sette anni dall'ultima volta che la DB Cargo è riuscita a redigere un bilancio in attivo. Dal 2015, infatti, la società



ha accumulato circa 2,5 miliardi di euro di perdite, con il punto più basso registrato nel 2020 quando un deficit di 728 milioni ha dovuto essere accreditato sul conto profitti e perdite. L'arrivo di Sigrid Nikutta quattro anni fa alla guida della società non ha posto fine alla serie di perdite, anche se la nuova manager è riuscita a ridurle di oltre il 30% nel 2021 rispetto all'anno precedente. Probabilmente, per questo motivo le sono stati affidati altri cinque anni per indirizzare DB Cargo verso la crescita finanziaria. Tuttavia, il business del trasporto merci ferroviario continua a non essere redditizio ed è fonte di preoccupazione per gli analisti del mercato azionario della Holding Deutsche Bahn. In particolare, è stato fatto osservare alla Nikutta che nel 2021 le perdite si sono accentuate nel secondo semestre dell'anno, che generalmente è quello più favorevole per i trasporti merci ferroviari. La manager, in definitiva, non è riuscita a raggiungere gli obiettivi fissati sia nel 2021 sia nel 2022. Il grosso problema di DB Cargo, secondo Richard Lutz, capo esecutivo della Holding DB, rimane il traffico a carico singolo: un segmento fortemente in perdita. Comunque, Lutz ha dichiarato di aspettarsi una "rinascita" e risultati migliori, anche attraverso un potenziamento sia dell'automazione sia della digitalizzazione. Ha, però, anche aggiunto: "Nel frattempo, abbiamo bisogno di un ulterio-

re sostegno finanziario da parte dello Stato". Una previsione su quando la DB Cargo ritornerà redditizia è difficile, soprattutto considerando le complicate condizioni del mercato dopo la crisi del coronavirus e l'attuale guerra in Ucraina. Tuttavia, la Holding DB ha sottolineato che l'operatore tedesco del trasporto ferroviario merci è ancora un attore di mercato significativo nel trasporto di container da e verso i principali porti marittimi del nord Europa (Amburgo, Rotterdam e Anversa) e nel trasporto di merci alla rinfusa come carbone, acciaio, materiali da costruzione e prodotti chimici. A questi punti di forza, la Nikutta ne ha aggiunto un altro: allargare il business alla logistica e proporsi sul mercato come azienda che organizza trasporti door-to-door, anche per quanto riguarda beni di consumo. Ai fini di rendere possibile tale passo, DB Cargo ha "incorporato" la società Transa FLS, che prima gravitava nell'orbita di DB Schenker e che è specializzata nella logistica. La Nikutta ha così commentato questa operazione: "Vogliamo essere più reattivi sul mercato. Stiamo diventando un'azienda di logistica ferroviaria che pone il treno al centro del progetto. Grazie all'elevato livello di competenza dei nostri colleghi di FLS, possiamo trovare soluzioni logistiche e di assistenza su misura per ogni singolo cliente, che riceverà un reale valore aggiunto nella sua catena di approvvigionamento che sarà anche più sostenibile in termini ambientali. Allo stesso tempo, il cliente manterrà i contatti con le persone di cui si è fidato nel corso degli anni. Sono lieta di questo ulteriore passo avanti nella nostra strategia di crescita".

Interporto di Bologna: più ferrovia nel 2022

L'interporto di Bologna ha chiuso l'anno scorso confermando il trend di crescita del trasporto ferroviario: sono stati, infatti, movimentati durante l'anno oltre cinquemila treni (più 8% rispetto al 2021). Un'ulteriore conferma di tale crescita viene dalla dinamica dei carri ferroviari registrati a fine anno che mostra, rispetto all'anno precedente, un aumento del 13%, corrispondente a circa 8.600 carri in più. In particolare, l'espansione della domanda ha favorito l'incremento dei volumi sui treni già consolidati, come la relazione con Colonia che è passata da cinque a sei circolazioni settimanali, e l'attivazione di nuove relazioni di trasporto nazionali ed europee. Inoltre, importanti investimenti nel settore sono stati compiuti dall'interporto, come l'acquisto



di un nuovo locomotore di manovra, la predisposizione dei lavori per l'ampliamento dell'area terminalistica e l'acquisto di gru a portale per la movimentazione. Gli sforzi della società che gestisce l'interporto bolognese, nell'ottica di potenziare le capacità infrastrutturali dei terminal ferroviari, continuano a essere volti a sostenere ulteriormente l'aumento del traffico ferroviario e intermodale con l'obiettivo di poter accogliere fino a ottomila treni alla fine del quinquennio 2023-2027. Per quanto riguarda il traffico del 2023, in gennaio, a livello ferroviario, si è verificata una leggera contrazione in linea con l'andamento della domanda di trasporto che si sta registrando a livello nazionale ed europeo a causa anche dell'incertezza sull'andamento dell'economia. In particolare, rispetto a gennaio 2022, nell'interporto è calato il traffico camionistico. Infatti, nell'infrastruttura sono transitati circa 20 mila camion in meno con un decremento del 14% in confronto con lo stesso mese dell'anno scorso.

A Trieste avanza la mobilità sostenibile

Il porto di Trieste investe sulla mobilità sostenibile. Si riconverte e diventa più ecologico il parco auto in dotazione all'Autorità portuale con la messa su strada dei primi due nuovi mezzi ad alimentazione elettrica, appena consegnati e acquistati con risorse comunitarie. Insieme ai nuovi veicoli di servizio, sono state di recente installate anche le colonnine di ricarica. L'acquisto è stato possibile grazie al progetto "SusPort", finanziato dal Programma di cooperazione transfrontaliera interregionale Italia-Croazia 2014-2020, che ha l'obiettivo di migliorare la performance ambientale e l'efficienza energetica dei porti adriatici di Italia e Croazia, realizzando azioni pilota in diversi ambiti quali il rumore, la qualità dell'aria e l'emissione di CO2. Con un budget totale di oltre 7,1 milioni di euro, di cui 753 per l'Authority

giuliana che è anche capofila del progetto, Susport vede coinvolti in Italia anche gli scali di Venezia, Ravenna, Ancona, Bari e Porto Nogaro. L'operazione rappresenta uno dei tasselli della più ampia strategia di decarbonizzazione dello scalo giuliano, perseguita anche attraverso fondi europei, che hanno finanziato attività quali l'installazione di colonnine di ricarica, la sostituzione degli impianti di illuminazione portuali con sistemi a Led e la progettazione di tutti gli impianti di cold ironing degli scali di Trieste e Monfalcone. "Abbiamo definito un piano ad hoc, per una maggior vivibilità dello scalo e per favorire la transizione



ecologica. Siamo al lavoro non solo sul rinnovo e la riqualificazione del parco veicolare dell'ente, ma anche dei mezzi operativi impiegati in banchina", ha commentato Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità portuale (nella foto insieme a una delle nuove macchine elettriche). Con il progetto Green Ports, infatti, finanziato dal ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica con fondi Pnrr, l'Autorità portuale realizzerà, con un investimento pari a quattro milioni di euro, infrastrutture di ricarica per mezzi operativi, quali trattori portuali e reach stacker. Intanto, il 2022 si è chiuso sia per Trieste sia per Monfalcone con ottimi risultati, raggiungendo "numeri" mai visti. Nel porto di Trieste, spicca, in particolare, la performance del settore contenitori, che registra una crescita a doppia cifra (più 15,92% sul 2021 e più 11% sul 2019) con quasi 878 mila teu movimentati: si tratta del miglior risultato assoluto dello scalo giuliano. Una forte prova di vitalità è arrivata anche dal comparto Ro-Ro, consolidando un andamento positivo di lungo periodo (più 4,75% nel 2022), con oltre 320 mila unità transitate. Anche in questo caso è record storico per un settore che da anni rappresenta un'eccellenza del traffico portuale giuliano, soprattutto se si pensa a quanti camion vengono tolti dalla strada grazie all'autostrada del mare che collega Trieste alla Turchia, con ricadute positive sulla riduzione dell'inquinamento e dell'incidentalità stradale.

LE GRANDI OPERE INCOMPIUTE



La società Silvi Costruzioni Edili, leader dal 1970 nella progettazione, costruzione, ristrutturazione e manutenzione di fabbricati, includendo immobili sottoposti a tutela delle Belle Arti, che tra la committenza annovera anche quella pubblica e istituzionale, ha pubblicato un'aggiornatissima "Geografia 2023 delle infrastrutture italiane" in cui ha fatto anche il punto sulle grandi opere non portate a termine e lasciate incompiute sul nostro territorio nazionale: il valore economico di tali opere è valutato dalla società, a oggi, pari a 1,82 miliardi di euro. Uno spreco importante. I dati sono stati elaborati a febbraio 2023 dagli analisti della società che hanno aggregato quanto riportato dall'Anagrafe delle opere incompiute, aggiornata al 2022, e dal Sistema informativo monitoraggio opere incompiute del ministero delle Infrastrutture e Trasporti. In termini regionali, la Sicilia guida la classifica con 402 milioni di euro di spreco, seguita da Sardegna, Molise e Lombardia (che ha accumulato uno spreco di 108 milioni). "A caratterizzare la situazione italiana vi sono ancora troppe inefficienze e sprechi ma soprattutto procedimenti burocratici che nel nostro paese sono troppo farraginosi", ha commentato Gianni Silvi, Ceo della società.

LO SVILUPPO DEL PORTO DI RAVENNA



L'anno scorso il porto di Ravenna (nella foto, una nave da crociera nello scalo ravennate) ha migliorato il suo record storico dei traffici raggiunto nel 2021. Un risultato che il presidente dell'Autorità portuale Daniele Rossi ha così commentato: "Abbiamo segnato un nuovo record che è tanto più importante se si considera l'eccezionalità delle condizioni in cui è stato raggiunto. Le pesanti ripercussioni sul traffico marittimo che la guerra in Ucraina ha generato, l'aumento dei prezzi dell'energia che ha impattato su tutta l'economia nazionale e, non ultimo, la presenza dei cantieri del Progetto Hub che stanno lavorando con le draghe e sulle banchine per l'approfondimento dei fondali del porto, sono tutti fattori che hanno seppure in differente misura condizionato i traffici del 2022. Ancora una volta lo sforzo della comunità portuale e delle istituzioni e il confronto continuo con i terminalisti e gli operatori hanno dimostrato che si può, nonostante tutto, raggiungere risultati importanti. Il porto che stiamo costruendo sarà in grado di rappresentare al meglio proprio questo valore aggiunto della comunità portuale ravennate e sono certo che consentirà di raggiungere traguardi ancora più importanti nei prossimi anni".

Per il Gruppo Palletways ottime performance nel 2022

Tra il 1° gennaio e il 31 dicembre 2022 il Gruppo Palletways, che fa capo a Imperial, una società di DP World, e che opera in Italia, nel Regno Unito, nel Benelux, in Germania, nella Penisola Iberica e in Ungheria, ha trasportato quasi dieci milioni di pallet, mantenendo il suo ruolo di leader del settore. Per rafforzare ulteriormente il network, garantire l'efficienza



Luis Zubialde, Ceo del Gruppo Palletways

operativa e migliorare i livelli di servizio ai clienti, lo scorso anno il Gruppo ha inserito nella sua rete 27 società di trasporto indipendenti, con punti di selezione dei concessionari situati nel nostro paese, nel Regno Unito, nella Penisola Iberica e in Germania. Nell'anno che si è appena concluso il Gruppo, che ha festeggiato i vent'anni di attività in Italia, ha raggiunto diversi traguardi. Nel 2002, Palletways ha iniziato lo sviluppo della propria rete pan-europea partendo dal nostro paese, movimentando 69 pallet durante la prima notte di attività, volumi aumentati considerevolmente nel tempo fino alla media attuale di circa 11 mila ogni notte. Altra prova del potenziamento di Palletways in tutto il vecchio continente arriva dall'Ungheria, a quattro anni dal lancio del network ungherese a Biatorbagy. Dal 2018, gli oltre 110 membri del team ungherese hanno gestito 550 mila consegne di pallet nazionali e internazionali, mentre la sua flotta di 80 veicoli ha effettuato 240 mila tonnellate di spedizioni, l'equivalente di 10 mila camion a pieno carico, che hanno percorso più

di quattro milioni di chilometri. Luis Zubialde, Ceo del Gruppo, ha dichiarato di essere orgoglioso delle performance del 2022: "Siamo incoraggiati dai nostri volumi, in particolare se considerati alla luce di numerosi fattori esterni tra cui la Brexit e la carenza di autisti. Guardando al 2023, con la prospettiva dell'incertezza economica globale e l'effetto a catena sulla spesa, sono rassicurato dalla resilienza presente in tutto il Gruppo. Mentre ci attendono numerosi sviluppi nel primo trimestre del 2023, tra cui il lancio di due nuovi hub nei nostri network in Italia e nella Penisola Iberica, rimaniamo concentrati a offrire un servizio ancora migliore per i nostri concessionari e i loro clienti".

Massimiliano Peres, Ceo di Palletways Italia, ha aggiunto: "Nonostante le difficoltà del 2022, Palletways ha focalizzato l'attenzione sul miglioramento dei servizi, assicurando ai clienti elevati standard qualitativi. Un risultato raggiunto grazie al contributo delle aziende storiche del network e grazie all'ingresso di nuovi concessionari". ■

La società Larizza Consulting, Insurance 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, Insurance Broker. Email: info@larizzaconsulting.it
Telefono: 0234537790**

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



La nuova convenzione ADR

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

Con il 1° gennaio 2023 è entrata in vigore la nuova versione dell'Accordo europeo per il trasporto stradale di merci pericolose (ADR), il cui recepimento beneficerà di un periodo transitorio sino al 30 giugno 2023. La nuova normativa non ha apportato modifiche di natura sostanziale nel settore del trasporto di merci pericolose, ma novità di natura tecnica o legate a casi specifici come di seguito elencate: nuove modalità di trasporto degli imballaggi vuoti non puliti; obbligo di protezione termica per i veicoli EX/III per il trasporto sfuso; obbligo di dotazione di un sistema antincendio automatico per il vano a motore a combustione interna, per i veicoli FL per il trasporto sfuso; nuove modalità di misurazione delle quantità dei rifiuti in caso di impossibilità di misurazione dei quantitativi esatti (per colli, container, cisterne); modifiche alla documentazione di bordo. Tuttavia, la nuova convenzione ADR 2023 si somma ad altra novità già prevista nella versione 2019 dell'ADR, per cui con il 1° gennaio 2023 la nomina di un consulente per la sicurezza dei trasporti è divenuta perentoria anche per le imprese che risultano solo come "speditori" di merci pericolose su strada. Questo, indipendentemente dall'occasionalità o dal trasporto di quantitativi anche minimi di merci o rifiuti pericolosi. Dal 1° gennaio 2023 i legali rappresentanti delle imprese qualificabili come "speditori" sono dunque tenuti alla nomina di consulenti per la sicurezza, rischiando in caso contrario una sanzione amministrativa pecuniaria da 6 mila a 36 mila euro ai sensi dell'art. 12, comma 1, del dls 35/2010.

Il nuovo obbligo si applica a tutte le imprese che spediscono merci pericolose per conto proprio o per conto terzi e lascia invariate le ipotesi di esenzione previgenti, come previste dalla convenzione ADR nonché dal decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 40 e dalle lettere a) e b) del comma 1 dell'art. 1 del decreto ministeriale 4 luglio 2000, n. 90T (in tal senso, con nota esplicativa n. 40141 del 21 dicembre 2022, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha già provveduto a fornire chiarimenti circa i casi di non obbligatorietà della nomina del consulente ADR per il trasporto



Dal 1° gennaio 2023, è obbligo delle imprese che si occupano di trasporto di merci pericolose di nominare un consulente per la "sicurezza dei trasporti"

stradale di merci pericolose). I consulenti per la sicurezza sono pur sempre incaricati di garantire la prevenzione dei rischi per i beni, le persone e l'ambiente che ineriscano alle attività di trasporto di merci pericolose, compresi l'imballaggio, il carico, il riempimento e lo scarico ai sensi dell'art. 11, comma 2, del decreto legislativo 35/2010. Dal 1° gennaio 2023 anche le imprese che fungono da "speditori" entrano dunque sostanzialmente a far parte di tale elencazione. I legali rappresentanti delle imprese interessate sono tenuti a comunicare le generalità dei consulenti nominati all'Ufficio periferico del dipartimento per il trasporto, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti competente per il luogo ove ha sede l'impresa. In caso contrario si rischia una sanzione amministrativa da 2 mila a 12 mila ai sensi dell'art. 12, comma 2, del dls 35/2010. È quindi opportuno che le imprese del settore si adeguino ai nuovi obblighi a loro richiesti, in modo da non incorrere nelle sanzioni sopra indicate. ■

* 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

Competenze per la “ripresa”

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Si è concluso a febbraio, con ottimi risultati qualitativi e quantitativi, il Piano formativo settoriale di livello nazionale “ReStart - Competenze per la ripresa nella logistica”, realizzato da Scuola Nazionale Trasporti e Logistica (capofila), in collaborazione con l'Istituto formazione operatori aziendali ed Enfap Marche. Il progetto, promosso dalle parti sociali datoriali Assiterminal, Assologistica, Fise Unipart e dalle parti sociali sindacali Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti, è stato finanziato da Fondimpresa attraverso un bando specifico volto ad accrescere, attraverso la formazione e l'aggiornamento continuo del personale, i livelli di competitività delle imprese. Il Piano ha previsto la realizzazione di 1.614 ore di formazione nel periodo ottobre 2021-ottobre 2022, con il coinvolgimento di 40 imprese ubicate in 7 regioni italiane (Basilicata, Emilia Romagna, Liguria, Marche, Puglia, Toscana, Veneto),

La formazione realizzata ha riguardato tre principali macro-aree didattiche: qualificazione dei processi; innovazione dell'organizzazione; internazionalizzazione. Nel dettaglio, sono stati realizzati percorsi, strutturati su più livelli, in tema di: sicurezza, ambiente e normativa; innovazione 4.0 ed efficientamento dei processi; competenze per la ripresa post-emergenza; marketing e comunicazione internazionale; gestione documenti doganali; commercio estero; trasporto e scambi internazionali; strumenti per il monitoraggio ed il controllo delle performance; centri di costo, controllo di gestione e analisi finanziaria nelle imprese logistiche; tecniche e strategie per l'internazionalizzazione; gestione delle emergenze; sistemi di gestione integrata; analisi, verifica e miglioramento nella gestione dei rischi; sicurezza dei dati; analisi dei flussi e dei processi produttivi; principi e metodi per la “qualità”; tecniche commerciali e comunicative; strumenti per la transizione a nuovi modelli organizzativi; sviluppo dei

processi operativi; change management; innovazione dell'organizzazione; gestione di piani export; ruoli e responsabilità nell'ambito dei sistemi organizzativi; soluzioni tecnologiche a supporto dei processi. Le modalità formative utilizzate, in linea con le esigenze di flessibilità organizzativa e di innovazione metodologica, sono state, oltre alla tradizionale “aula”: action learning, coaching, training on the job, affiancamento, con un significativo coinvolgimento pratico e attivo dei dipendenti in formazione. Nell'ambito del Piano sono state previste, inoltre, attività di tipo non formativo, con particolare riferimento a un lavoro condiviso relativo alla definizione di nuovi profili professionali inerenti alla logistica portuale. In questo senso, è proseguito il confronto con referenti sia di livello tecnico che di livello istituzionale, per proseguire

nell'individuazione e nella messa a sistema di nuovi profili legati ai processi di innovazione in ambito logistico e portuale, per riconoscere e sistematizzare le nuove competenze emergenti. ■



Il Piano “ReStart - Competenze per la ripresa nella logistica” ha visto 1.614 ore di formazione con il coinvolgimento di 40 imprese

operanti nel settore dei trasporti, dei porti e della logistica. Il progetto, in ottica di continuità con precedenti piani formativi settoriali di analogo valore nazionale, è stato supportato da un lavoro e da un confronto continuativo nell'ambito di una “cabina di regia” (Comitato paritetico di pilotaggio), composta da rappresentanti delle parti sociali promotrici.

catani@scuolatrasporti.com

Common Law: decisioni rilevanti

di **Alessio Totaro** e **Claudio Perrella**

Studio RP Legal & Tax

Il tema dei liquidated damages nei contratti internazionali continua a essere oggetto di accesi contenziosi e decisioni rilevanti rese dalle corti inglesi e in altri sistemi di common law. Considerata l'importanza di queste pattuizioni, e la rilevanza delle somme che possono derivarne a carico delle parti, è interessante esaminare le evoluzioni della giurisprudenza e comprendere quali siano le linee guida per una corretta redazione che limiti il rischio di contenziosi e incertezze interpretative. Come noto, un tema piuttosto ricorrente è la possibilità di qualificare la clausola come penalty, con la conseguenza che la determinazione preventiva che le parti affidano ai liquidated damages viene meno, e la parte reclamante è tenuta a dare la prova dei danni subiti e dei quali chiede il risarcimento. Un aspetto meno usuale - e che ha fatto oggetto di alcune importanti decisioni - è quello relativo alle modalità di applicazione della clausola qualora questa non distingua se il ritardo nell'esecuzione del contratto riguardi l'intera opera oppure solo alcune parti di essa. I recenti casi di *Triple Point Technology Inc v PTT Public Company* [2021] UKSC 29, *Eco World Ballymore Embassy Gardens Company Ltd v Dobler UK Limited* [2021] EWHC 2207 (Technology and Construction Court -TCC) e *Mansion Place Limited v Fox Industrial Services Limited* [2021] EWHC 2972 (TCC) dimostrano che si tratta di questioni tuttora dibattute, e che le somme in gioco spesso sono molto rilevanti. Esaminiamoli in sintesi:

Triple Point Technology Inc v PTT Public Company [2021] UKSC 29. Il contratto stabiliva che la decorrenza dei liquidated damages scattava "from the due date for delivery up to the date PTT accepts such work". Per effetto del contenzioso sorto tra le parti il contratto era stato interrotto prima che i lavori fossero completati, con la conseguenza che la committente non li aveva mai accettati, e non era dunque maturato il presupposto che la clausola prevedeva per la richiesta dei liquidated damages. La Corte d'appello aveva escluso in radice il diritto a richiederli, in difetto della acceptance. La Supreme Court ha ribaltato la decisione e ha ritenuto che PTT avesse diritto a richiederli fino al momento della risoluzione, lasciando invece la possibilità alla committente di chiedere il risarcimento dei danni calcolati in base



La "liquidazione dei danni" nei contratti internazionali continua ad essere oggetto di contenziosi e di complesse decisioni nei sistemi che applicano la common law

ai criteri classici in materia di general damages per il periodo successivo alla risoluzione. La decisione conferma la tendenza delle corti britanniche a dare quanto più possibile attuazione alla volontà espressa dalle parti attraverso l'adozione di una clausola di liquidated damages, preservandone l'operatività anche in casi di formulazioni dubbie.

Eco World Ballymore Embassy Gardens Company Ltd v Dobler UK Limited [2021] EWHC 2207 (TCC). Si tratta di una controversia sull'applicabilità di liquidated damages in un caso di ritardo parziale nel completamento dell'opera, in un contesto in cui il contratto non prevedeva una disciplina specifica per tale eventualità; le opere non erano state suddivise in sections ed era stato previsto un solo importo di liquidated damages calcolato in percentuale sul valore di tutte le opere. Al momento in cui erano maturati i ritardi che generavano i liquidated damages la committente aveva ricevuto e preso possesso parziale di due dei tre moduli. È sorta la contestazione se, tenuto conto dell'esistenza di un ritardo solo parziale, l'employer avesse diritto all'integralità dei liquidated damages sebbene vi fosse stata una consegna tempestiva di parte delle opere, oppure se l'applicazione dei liquidated damages calcolati sull'intero valore del progetto desse vita a un meccanismo che determinava una penalty. La Corte ha ritenuto che la clausola fosse applicabile senza limitazioni, evidenziando che il contratto era stato sottoscritto da parti sofisticate che avevano negoziato i liquidated damages avvalendosi di consulenti e che il meccanismo scelto nel contratto si spiegava alla luce della necessità della committente di garantirsi che l'insieme delle opere fosse completato in tempo. La TCC ha poi applicato il test classico di

sul tema “liquidated damages”

valutazione se fosse ravvisabile nel caso sottoposto al suo esame una penalty, ritenendo che l'onere di provare che i liquidated damages fossero irragionevoli o sproporzionati gravava sulla parte che ne chiedeva la nullità, e che alcun elemento fosse stato dedotto al riguardo.

Mansion Place Limited v Fox Industrial Services Limited [2021] EWHC 2972 (TCC). La TCC si è rivelata parimenti riluttante a ravvisare la natura di penalty di una clausola di liquidated damages nel caso Mansion Place. Il contractor aveva sostenuto la natura di penalty perché il tasso dei liquidated damages non era stato oggetto di un “bespoke assessment” per la valutazione dei danni derivanti da un inadempimento, e non vi era stata alcuna negoziazione e valutazione di congruità dei damages che erano stati semplicemente ripresi da altri precedenti contratti relativi a diversi progetti. Un ulteriore argomento è stato che non vi era stata una calibratura dei liquidated damages, poiché questi trovavano applicazione in ogni ipotesi di ritardo nell'esecuzione delle opere, mentre nel caso concreto la tipologia del progetto rendeva le conseguenze derivanti dai ritardi più o meno rilevanti sotto il profilo della loss of profit. La Corte ha respinto entrambe le argomentazioni, avendo tra l'altro constatato che una negoziazione dei liquidated damages vi era in realtà stata, e che questi - per usare le parole della Corte - erano stati “accepted by the Defendant at the outset as being appropriate...”, ne conseguiva che i liquidated damages non potessero essere “wholly disproportionate”.

Crescendas Bionics Pte Ltd v Jurong Primewide Pte Ltd [2021] SGHC 189. È interessante esaminare anche come il tema dei liquidated damages e la possibilità di qualificarli come penalty sia valutato in altre giurisdizioni di common law. Nel caso in esame la High Court di Singapore è giunta a una conclusione opposta a quella della Technology and Construction Court-TCC inglese nel caso Eco World-Ballymore, affrontando un tema di notevole rilievo pratico, ossia la possibilità di ritenere che una clausola di liquidated damages, qualora ritenuta non operante, possa comunque costituire il tetto massimo di risarcimento. A differenza della TCC la High Court di Singapore ha ritenuto che anche qualora la clausola di liquidated damages fosse stata qualificabile come penalty e dunque ritenuta non operante, essa poneva comunque il limite al risarcimento, poiché era rappresentativa della volontà delle parti di porre un cap



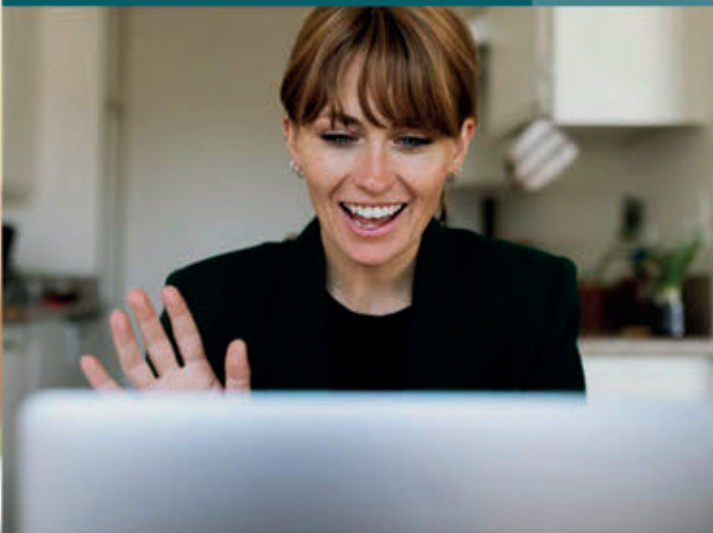
Nella firma di contratti internazionali occorre porre la massima attenzione alle clausole attinenti a eventuali danni o inadempienze

alle conseguenze derivanti per l'appaltatore da un eventuale colpevole ritardo nell'esecuzione dell'opera.

Rilievi conclusivi. Questa breve rassegna della recente giurisprudenza in tema liquidated damages permette di rilevare agevolmente alcuni aspetti ricorrenti. È indispensabile dedicare la massima attenzione possibile alla formulazione delle LD clauses, perché incertezze nei meccanismi di funzionamento o espressioni ambigue rischiano di rendere inoperante una pattuizione che costituisce tradizionalmente uno dei passaggi centrali di molti contratti internazionali, tra cui quelli di realizzazione di opere e impianti o di vendita di macchinari. L'impossibilità di far valere una clausola di liquidated damages determina l'obbligo di provare in modo rigoroso i danni conseguenti a ritardi o non corretti adempimenti; tali danni possono in linea di principio anche eccedere i liquidated damages, ma vanno provati in modo compiuto. Si registra per altro qualche decisione che ha affermato il principio che anche qualora la clausola sia inoperante i liquidated damages vanno comunque considerati come cap del danno risarcibile. In ogni caso, le corti chiamate a pronunciarsi sulle questioni che sorgono dall'interpretazione e applicazione di tali pattuizioni partono sempre dalla formulazione letterale per allargare l'analisi al complesso delle pattuizioni, alla natura del contratto, alle aspettative della parte legittimata a far valere la clausola. La tendenza ormai consolidata è nel senso del riconoscimento della piena validità di clausole qualora queste siano state negoziate, soprattutto quando c'è l'intervento di professionisti e consulenti. La possibilità di sostenere l'inoperatività della pattuizione in considerazione della sua natura di penalty rimane dunque in linea di principio aperta, ma la soglia resta tradizionalmente alta. ■



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.

L'utilizzo delle tecnologie e nuovi

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Un'avvertenza preliminare. Esportare - verbo molto caro e familiare a tutti gli operatori del nostro settore - termini che evocano precisi significati, da un ambito all'altro della società senza fare i conti con la diversità del linguaggio degli attori, è sempre un'operazione rischiosa. Fino a poco tempo fa si parlava di "informatizzazione", soprattutto con riferimento alla pubblica amministrazione. Allo scopo di dare nuova linfa vitale a una macchina burocratica lenta e preistorica, a partire dal 1993 sono piovute leggi di riforma (per esempio le note leggi "Bassanini", entrate in vigore per conseguire il nobile intento di rendere maggiormente fruibile al cittadino la relazione con l'amministrazione pubblica) tutte improntate all'efficientamento dell'organizzazione e dell'attività amministrativa, obiettivo da perseguire costi quel che costi: meno carta, più digitale, più efficienza e risparmio di spesa. Come se la telematizzazione fosse la panacea di tutti i mali dell'amministrazione. Nulla di più fuorviante. Oggi si parla sempre più frequentemente di reingegnerizzazione, il che sembrerebbe indicare un'operazione sensibilmente più complessa rispetto alla semplice dematerializzazione di un processo burocratico: non si tratta di una mera sottigliezza semantica, piuttosto di una rinnovata consapevolezza - da salutare con favore - sull'opportunità di una ridefinizione degli assetti procedurali dell'amministrazione, non solo nei rapporti interni all'organizzazione, ma anche (e soprattutto) esterni. Beninteso, non si vuole di certo minimizzare il relevantissimo impatto, in termini di competitività e di velocizzazione, derivante dallo sviluppo delle nuove tecnologie in settori (lato senso) strategici fondamentali, siano essi privati o pubblici. Nondimeno occorre una certa avvedutezza - e lungimiranza - nel valutare come questi strumenti di nuova generazione vengano "tradotti" in un determinato apparato amministrativo. Non basterebbe solo "trapiantare" un sistema informatico all'avanguardia all'interno di un ufficio comunale (ad esempio per la fruizione di un servizio) per rendere più appetibile o facilmente fruibile una prestazione. La (nota) ritrosia - tutta italiana - verso la tecnologizzazione,



"Trapiantare" la tecnologia nell'amministrazione pubblica non è sufficiente per avere più efficienza: occorre "ricostruire" processi e sistemi alla luce delle possibili performance tecnologiche

forse, non dipende esclusivamente da fattori culturali, da una scarsa "alfabetizzazione" digitale: la performance di un processo burocratico è indissolubilmente correlata alle infrastrutture a disposizione, ai principi che lo governano e alle finalità per cui è previsto. L'accavallamento tra la disciplina informatica e quella amministrativa, infatti, richiede non un travaso di conoscenze in via immediata, piuttosto l'instaurazione di un dialogo collaborativo in cui le due materie, pur mantenendo reciprocamente la loro autonomia, dovrebbero trovare la pietra comune per "scoprire" il nuovo volto dell'amministrazione pubblica. Non solo "affiancare" procedure digitalizzate a quelle più tradizionali, ma ricostruire l'assetto procedimentale tenendo conto della funzione performativa delle nuove tecnologie. La difficoltà intrinseca di questa "rivoluzione copernicana" è lo specchio della parcellizzazione (e del decentramento) dell'amministrazione nazionale.

In dogana - vero e proprio banco di prova dei processi di tecnologizzazione - a che punto siamo? Particolarmente "caldo" è il tema della reingegnerizzazione delle procedure di export. Posto che, come è noto, il lento (ma inesorabile) processo di snellimento della catena logistica ha raggiunto obiettivi sicuramente degni di lode (si pensi al cosiddetto pre-clearing, ai fast-corridors, al Sudoco), la vera sfida che si pone all'orizzonte è la messa a punto del nuovo sistema

processi doganali in export

di modalità di accesso ai servizi e di gestione delle nuove dichiarazioni relative alle operazioni di esportazione e transito. Il cosiddetto Automated Export System (che sostituisce l'attuale Export Control System) - per quanto riguarda le operazioni di esportazione - e la fase funzionale 5 del progetto Nuovo Sistema di Transito Comunitario introducono per la prima volta servizi totalmente informatizzati per l'operatore (spedizioniere con o senza autorizzazione AEO) che consentiranno non solo un adeguamento delle dichiarazioni doganali "in uscita" ai nuovi istituti del Codice doganale dell'Unione, ma anche una completa semplificazione procedurale (si tratta di dichiarazioni full digital) e uniforme, dopo la positiva esperienza data dall'informatizzazione delle bollette doganali presentate con procedura ordinaria per l'immissione in libera pratica e per i regimi diversi dal transito (le originarie dichiarazioni doganali IM sono state soppiantate dai nuovi tracciati telematici H).

Anche per i flussi in export, dunque, vengono previsti nuovi tracciati (B1, B2, B4, C1, C2 e, per il transito, D1, D2 e D4) completamente smaterializzati, con la contestuale possibilità per l'operatore di ottenere la rettifica o l'annullamento di una previa dichiarazione di esportazione a mezzo di un protocollo completamente telematizzato tra dichiarante e ufficio di esportazione. Oltre a tale novella, come ha preci-

Oggi, è di moda il termine "reingegnerizzazione", ossia la via per passare dal "passato" al "futuro" anche nella pubblica amministrazione



La dogana è, sottolinea Morelli, "un vero e proprio banco di prova dei processi di tecnologizzazione"

sato la nota n. 370606 dell'agosto 2022, è possibile inviare telematicamente la dichiarazione anche prima della presentazione delle merci all'ufficio di esportazione (la cosiddetta pre-dichiarazione). Positivo, inoltre, il superamento del limite dei 40 articoli per dichiarazione (si possono inviare fino a 9999 articoli per dichiarazione). Fondamentale è dunque

la fase di sperimentazione del sistema (già in atto, non solo per quanto attiene alla fase di "addestramento", con test di connessione e conformità ai nuovi servizi di export e transito, ma anche in ambiente reale), perché gli operatori economici possano "prendere confidenza" con la nuova filosofia operativa, ma soprattutto per fornire un prezioso contributo alla messa a punto dei servizi in questione. E questo sembrerebbe proprio essere lo spirito collaborativo con cui sta procedendo - con legittima cautela - l'agenzia delle dogane, che ha dilazionato l'obbligatorietà dell'adesione al nuovo servizio all'8 maggio 2023 (in luogo del 1° marzo 2023). Il "tortuoso" cammino della reingegnerizzazione delle procedure di import pare, dunque, essere stato un importante monito per una migliore gestione della rivoluzione tecnologica in atto. ■

Mutti aumenta l'efficienza eco-ambientale di EPAL

NolPal gestisce il parco pallet EPAL di Mutti, ottimizza le scorte e copre il fabbisogno stagionale.

A breve il Parlamento UE approverà il Regolamento sugli imballaggi che accelera sull'economia circolare riconoscendo il ruolo prioritario del riutilizzo. Il sistema EPAL parte avvantaggiato perché è un sistema di riutilizzo condiviso, aperto, fungibile, riparabile, riconosciuto e accettato da tutti gli operatori. Nel corso del 2022, Mutti spa, che opera anche con pallet EPAL, ha fatto un passo in avanti per aumentare il coefficiente di riutilizzo, ridurre i carichi gestionali e normativi e massimizzare i benefici ambientali insiti nel sistema: ha dato a NolPal del gruppo Casadei Pallets la gestione a noleggio del suo parco EPAL, con 3 obiettivi: 1-aumentare la disponibilità di bancali nei fine linea dei suoi tre stabilimenti; 2-soddisfare la domanda di picchi di volume; 3-aumentare igiene e integrità dei bancali, imprescindibile per il funzionamento dei magazzini automatici. Il volume annuo di pallet movimentati (550mila, di cui 450mila nel formato EPAL) è aumentato negli anni per la crescita di Mutti nelle vendite sia in Italia sia all'estero, arrivate a oltre 500 milioni di euro a fine 2022. In parallelo è cresciuto l'onere gestionale, rendendo complesso e costoso il recupero da vettori e punti di consegna.

"Il progetto avviato con NolPal – spiega Vito Patera, Group Logistics Manager dell'azienda parmense – **ha come obiettivo quello di semplificare i flussi, ridurre gli impatti, aumentare la circolarità di questo strumento logistico e di conseguenza elevare il beneficio ambientale insito nell'interscambio, anticipando il dettato del futuro Regolamento CE." Il noleggio NolPal semplifica la contabilità, consente**



Al centro della foto, Daniela Iori, del Gruppo Casadei Pallets, e Vito Patera, Logistics Manager dell'azienda Mutti, ricevono il premio Logistico dell'Anno

il controllo dei costi e traccia i flussi grazie a software gestionali dedicati, vettori e riparatori omologati EPAL e contrattualizzati, centri di servizio (i NolPal Point), automazioni per selezione e riparazione: questo sistema trasforma pallet e relativi movimenti in dati digitali. "Operiamo in un distretto mondiale unico del pomodoro – precisa Patera – Il NolPal Point di Parma è centrale rispetto alla Food Valley italiana che corrisponde anche alla Packaging Valley italiana. E con questo Hub Logistico del Pomodoro, NolPal dimostra la capacità di aggregare flussi, quantità e provenienze differenti, con vantaggi diffusi per tutti i protagonisti della filiera del cosiddetto Oro Rosso italiano."

Il progetto consente a Mutti di adeguarsi anche ad un altro recente vincolo normativo, la legge 20 maggio 2022 n. 51, che regola l'interscambio con obbligo per il soggetto tenuto alla restituzione del pallet riutilizzabile o di un voucher o di un importo pari al valore del bene non reso.

"La gestione a noleggio di EPAL semplifica le relazioni fra operatori: noi, distribuzione, terze parti logistiche – conferma il manager di Mutti spa – con NolPal, vi sono i benefici della dematerializzazione e della digitalizzazione uniti a quelli del rapporto umano: c'è una squadra che monitora costantemente e interviene per adattare la circolarità di EPAL alle singole esigenze." Per questo, il progetto Mutti-NolPal ha ricevuto il 15 dicembre scorso il Premio Logistico dell'Anno 2022 di Assologistica per i benefici economici e ambientali. "I 5 milioni di movimenti totali gestiti da NolPal annualmente – aggiunge e conclude Vito Patera – permettono a noi di avere quantità, qualità e tempistiche tali da soddisfare in modo flessibile ed efficiente i fabbisogni dei 3 siti produttivi, in base soprattutto alla stagionalità del prodotto, ci siamo liberati dagli oneri fisici oltre che contabili, di debiti e crediti, di verifica dell'integrità dei bancali e di contenziosi da affrontare con i partner logistici e distributivi."

Ship safe: il trasporto di merci pericolose senza violazioni

Il trasporto di merci pericolose rappresenta una sfida costante per l'industria logistica, in quanto è necessario garantire la sicurezza sia per il carico che per le persone coinvolte nel trasporto.

Le normative internazionali e nazionali stabiliscono regole specifiche per il trasporto dei prodotti considerati pericolosi, ma spesso non sono sufficienti per evitare violazioni e incidenti. In questo articolo esploreremo i principali rischi legati al trasporto di merci pericolose e come le aziende possono adottare pratiche ship-safe per garantire sicurezza e conformità alle norme. Trasportare prodotti altamente infiammabili, tossici o corrosivi è un rischio evidente per la sicurezza del carico stesso e di chiunque maneggerà quelle merci, a questo serve la severità delle regole. Ma non basta essere severi o stringenti per evitare errori o mancanze. Per esempio, un'etichettatura incompleta o errata può causare confusione durante la manipolazione dei carichi e aumentare i rischi per i lavoratori. Questa attenzione richiede inoltre formazione adeguata del personale, formazione che qualora si rivelasse insufficiente, potrebbe vanificare i lavori di prevenzione fatti dal normatore. Vediamo brevemente quali sono alcuni aspetti a cui prestare particolare attenzione

per considerare le proprie spedizioni ship safe.

- Formazione adeguata del personale coinvolto: chi manipola, gestisce lo stoccaggio e prepara la spedizione di merci pericolose deve essere adeguatamente formato e conoscere tutte le disposizioni dei regolamenti in vigore da adottare.
- Modalità di trasporto: effettuare una oculata scelta della modalità di trasporto in base, per esempio, alla merce da spedire, ai quantitativi, alla destinazione finale.
- Scelta dell'imballaggio corretto: al fine di effettuare una spedizione conforme, una volta scelta la modalità di trasporto è indispensabile individuare il corretto imballaggio. In questo passaggio affidarsi ad aziende esperte come Serpac può semplificare l'operazione.
- Etichettatura e marcatura: è importante che i colli siano etichettati e marcati correttamente e con prodotti conformi.
- Preparazione della documentazione da allegare: quando richiesto è necessario preparare una documentazione adeguata per la spedizione, documentazione che

deve essere sempre compilata da personale formato.

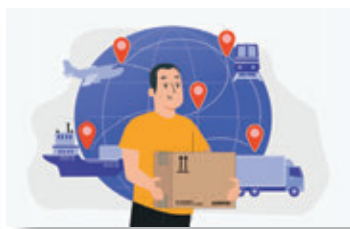
- Check dell'equipaggiamento: nel caso di trasporto via strada ADR, oltre alla corretta placcatura e pannellatura del mezzo, tutti i prodotti richiesti durante il trasporto, sia l'equipaggiamento del veicolo che l'equipaggiamento per il personale, devono essere in buone condizioni, idonei alle classi di pericolo trasportate e conformi al regolamento ADR e, per fare una cosa ben fatta, anche al Codice della Strada.
- Inoltre, è fondamentale verificare che i prodotti con scadenza (esempio il liquido lavaocchi) siano ancora validi. Un altro aspetto è il sigilla tombino, un normale foglio di plastica non aderente è sanzionabile.
- Collaborazione con i fornitori: collaborare con i fornitori per garantire che il carico sia preparato e imballato in modo sicuro già dalla partenza.

Come dicevamo all'inizio, il trasporto di merci pericolose rappresenta una sfida per l'industria logistica, riuscire ad essere ship safe richiede competenze di alto livello e affidarsi ad aziende come **Serpac**, che possono offrire il giusto supporto e il know-how a chi ha bisogno di maneggiare e spedire merci pericolose, è un supporto che può fare davvero tutta la differenza del mondo.

SERPAC
FOR DANGEROUS GOODS



don't risk,
manage and pack
safely



Nell'anno 1900, l'americano Frank Baum scrisse una favola in cui un vecchio signore del Nebraska, un comune mortale, viene trasportato dal vento nello spazio fino a una fantastica Città di Smeraldo dove diviene il mago di Oz e acquista grandi poteri magici. La logistica, oggi, dovrebbe fare lo stesso fantastico e magico percorso? Infatti, semiconosciuta al pubblico fino alla pandemia (ne è la prova una ricerca Ipsos del 2019) e trattata dalla politica, almeno a partire dal Piano generale dei trasporti del 1986, varato da Claudio Signorile, in maniera sommaria e "segmentata", dovrebbe ora essere in grado di rispondere alle tante esigenze imposte dall'attualità: transizione energetica, automazione, sostenibilità ambientale e sociale, digitalizzazione, big data... Dovrebbe rispondere da sola all'obiettivo euro-

peo al 2030 di spostare su ferro il 30% delle merci? Oltretutto, è appena uscita da un grande impegno: funzionare a pieno regime nell'era pandemica. Come ha sottolineato il presidente di Assologistica, Umberto Ruggerone, "ciò ha imposto alle imprese del settore di concentrare in pochi mesi programmi pianificati per anni futuri". Dato che ormai non si trovano più "maghi" in circolazione, l'unica possibilità che resta è quella che il settore metta intorno a un tavolo la sua frammentata rappresentanza, si metta a discutere per delineare precise e mirate richieste complessive, plasmate sull'attualità e sulle sue esigenze e poi le presenti al governo, che oggi, finalmente, dovrebbe avere cinque anni davanti (anche se nel nostro paese non si può mai dire) per assumere finalmente organiche decisioni. (P.G.)

Entra in scena la geopolitica

Nel mondo, "dall'era della convergenza si è passati all'era della divergenza", ma non si avrà, almeno nel medio periodo, una "deglobalizzazione" e il commercio mondiale continuerà a crescere, seppure più lentamente.

Servizi a cura di **Paolo Giordano**

Un effetto dell'invasione russa in Ucraina: la geopolitica è entrata a pieno titolo nella vita degli italiani. Quindi, anche dei logistici. Ormai sempre più spesso analisti del settore vengono chiamati a partecipare a convegni dove si parla di logistica. E' successo recentemente al Forum sull'intermodalità di Rapallo, dove è intervenuto Dario Fabbri, direttore della rivista Domino, è successo adesso a Milano nella due giorni dal titolo "Logistics meet Industry", dove hanno parlato nel convegno d'apertura, tra gli altri, i politologi Vittorio Emanuele Parsi, professore dell'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano, e Alessandro Aresu, scrittore e consigliere scientifico di Limes. Un fatto positivo anche per, se è giusto usare questo termine, "sprovincializzare" il settore, offrendo orizzonti più ampi.

A dire il vero, già in passato vi erano stati segnali in questa direzione. Ne ri-

cordiamo uno. Nel novembre del 2019, quindi ante-pandemia, una brillante relazione all'assemblea di Confetra, dell'allora presidente della confederazione Guido Nicolini, aveva messo in luce che "oggi la logistica rappresenta il campo di gioco, il settore trainante dei nuovi assetti mondiali. L'Italia deve mettere a fuoco la propria prospettiva globale e costruire su di essa la propria collocazione logistica, geoeconomica,

produttiva". In un passaggio di quella relazione, Nicolini aggiungeva a proposito dell'Africa, ossia del continente che ci sta di fronte, sull'altra sponda del Mediterraneo: "L'aspetto che ci riguarda più da vicino è che l'Olanda è il secondo paese per investimenti nel continente africano, 63 miliardi di dollari: in Africa, la Cina porta la manifattura e l'Olanda la logistica. E noi? Parliamo solo di migranti, o vogliamo darci una strategia



L'Italia, con 171 casi, è il secondo paese dell'Unione, di poco dietro alla Francia, che ha registrato 174 casi, per il "rientro" di aziende che avevano delocalizzato

L'INTERVENTO DI SALVINI

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini è intervenuto al convegno di Milano “Logistics meet Industry”. Il ministro ha sottolineato che è fondamentale investire in ricerca e sviluppo, anche sul nucleare, perché la neutralità tecnologica è assolutamente fondamentale: non si può parlare solo di “elettrico” ma occorre sperimentare ogni forma energetica, nucleare compreso. “Non possiamo essere gli unici fermi in Europa”, ha affermato. Sull'autotrasporto, in particolare sul tema del Brennero e delle misure unilaterali adottate dall'Austria nei confronti del transito dei mezzi pesanti ha detto che “i trattati europei devono valere per tutti, l'Austria non può impedire la circolazione dei nostri operatori”. Una riflessione anche sull'importanza dell'intermodalità e della logistica: oggi l'80-90% delle merci nel nostro paese viaggia su gomma, quindi, occorre potenziare il trasporto su ferro e le autostrade del mare. Salvini ha, quindi, affermato che “la logistica deve essere parte integrante del sistema di sviluppo sostenibile e industriale del paese. In quest'ottica, il ministero sta ragionando anche sui retroporti, in particolare su Alessandria in modo da rivitalizzare il cosiddetto triangolo industriale Milano-Torino-Genova”. Il ministro ha anche sottolineato, accennando al Mediterraneo, che il nostro paese deve avvalersi della sua funzione di piattaforma logistica naturale. Un'ultima battuta sulla Cina: “Sta investendo anche nella portualità italiana: va bene attrarre investimenti privati, ma bisogna farlo valutando, controllando e proteggendo la centralità del nostro sistema infrastrutturale”.



Il duro confronto tra democrazie occidentali e i regimi autocratici, scaturito dalla guerra in Ucraina, ha posto fine al disegno di voler governare il mondo non con la politica, ma con l'economia

logistica che ci posizioni nel ‘mondo nuovo’ in maniera dinamica e competitiva?”. Quell'intervento era anche un richiamo al governo per uscire dal “torpore” in termini non solo logistici, ma anche di politica estera e di attenzione verso il Mediterraneo.

Tornando all'attualità, in sintesi, le analisi sulla geopolitica globale, emerse nei convegni che abbiamo citato, sono state concordi nel sottolineare che con l'invasione russa in Ucraina e con il radicamento al potere di Xi Jinping, un “nostalgico” di Mao Tse-tung, che ha bloccato l'espansione delle aziende tec-

nologiche nel timore che accumulasse troppi profitti, e quindi potere, è finito il tentativo, iniziato 20 anni fa e portato avanti dagli Stati Uniti, di sostituire la politica con l'espansione del commercio mondiale. L'economia, “controllata” dalle democrazie occidentali, avrebbe dovuto essere la “guida” verso un futuro senza tensioni. Non per nulla, il professor Parsi ha titolato il suo intervento “Dall'era della convergenza all'era della divergenza”. L'era della “divergenza” è ufficialmente iniziata il 24 febbraio 2022, quando i primi carri armati russi sono entrati in Ucraina in direzione di Kiev. Le conseguenze sulla logistica glo-

bale, almeno nel medio periodo, non dovrebbero essere traumatiche, anche se è previsto sia un “accorciamento” delle filiere logistiche sia un aumento del reshoring. Comunque, non ci sarà una “deglobalizzazione”, le economie sono ormai troppo interdipendenti, e il commercio mondiale, nonostante la brusca frenata registrata nel secondo semestre del 2022, dovrebbe comunque crescere nel 2023, anche se meno di quanto era stato previsto (il Wto ha abbassato la stima dal 3,4% all'1,3%). Per quanto riguarda l'Italia più da vicino, il Mediterraneo continuerà a svolgere un ruolo centrale anche nel prossimo futuro (dopo un 2022 dei record per quanto riguarda il passaggio di navi attraverso il canale di Suez). Questo, come ha detto nel convegno milanese Massimo Deandrei, direttore generale di Studi e Ricerche per il Mezzogiorno-SRM, pone problemi di crescita di competitività per i porti nazionali che dovranno sempre più confrontarsi con i porti del nord Africa e della Spagna (come Algeciras). Occorre aumentare l'efficienza degli scali, migliorare le connessioni a terra oltre che prestare sempre più attenzione alle Zes e alle ZIs: per tutto ciò è importante “utilizzare al meglio le risorse messe a disposizione dal Pnrr”.



Le imprese continuano a esportare usando il “franco fabbrica”

L'annuale ricerca Contship-SRM, presentata a Milano, ha confermato che sotto questo aspetto non ci sono cambiamenti: sta alla logistica nazionale trovare la via di come limitare questo errato orientamento.

Un impianto di produzione tessile

Contship e Studi e Ricerche per il Mezzogiorno-SRM hanno presentato a Milano, nel corso della due giorni dedicata al tema “Logistics meet Industry”, l'annuale ricerca sulle scelte logistiche delle imprese e sulle modalità con cui le aziende di tre regioni (Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna) raggiungono i porti, ossia il loro principale sbocco a livello sia import sia export. Un primo dato “sensibile” dell'indagine è che il trasporto ferroviario l'anno scorso nel tragitto porti-sede dell'azienda è virtualmente “sparito” in

export (in particolare non viene assolutamente usato in Veneto, in Lombardia lo usano solo l'1% delle imprese, cifra che sale all'8% in Emilia Romagna, con un totale per il complesso delle aziende delle tre regioni che si attesta sul 2%), mentre sul versante import la situazione è leggermente migliore: il totale delle aziende che usano il trasporto su ferro sale al 5% (con il Veneto sempre a zero, la Lombardia all'1% e l'Emilia Romagna al 12%). Significativo è il fatto che sempre sul versante import l'uso del treno sia crollato l'anno

scorso rispetto alla media registrata nei tre anni precedenti quando era stata del 23%. Quindi con un calo drastico. La principale ragione di tale forte flessione, secondo lo studio Contship-SRM, è da ricercarsi molto probabilmente nel forte rincaro dell'energia e del conseguente aumento delle tariffe ferroviarie. Ciò avrebbe annullato i vantaggi economici che si registravano in precedenza usando la modalità ferro o l'intermodale strada-rotaia e avrebbe orientato le imprese a reindirizzarsi sulla gomma.

Altro argomento che ha interessato la ricerca sono stati i comportamenti delle aziende delle tre regioni rispetto alla gestione della loro logistica. Il risultato è che la pratica di dare in outsourcing le operazioni di export è aumentata, passando in totale nel 2022 al 77% delle aziende dal 66% del 2021, con differenziazioni fra le regioni: nelle imprese venete questa soluzione è quasi totalitaria, in Emilia Romagna si attesta su un livello molto alto (94%), mentre scende in Lombardia al 43%. Simile è la situazione per quanto riguarda l'import, con in totale l'82% delle imprese che usa dare a terzi le funzioni logistiche (era il 66% nel 2021) con la stessa differenza tra le tre regioni: il Veneto è al 97%, l'Emilia Romagna al 95% e la Lombardia al 58%. Un terzo punto preso in esame di importante rilievo è la soluzione adottata dalle imprese nella modalità di acquisto e vendita di beni nelle operazioni di compravendita internazionali. Il risultato non si è scostato molto da quello raggiunto dalla ricerca condotta da Contship e SRM l'anno scorso: la maggioranza delle imprese nel 2022 (55% in linea con il 53% della ricerca 2021) dichiara di usare la resa Ex Works o "franco fabbrica". Ciò significa che lascia a carico del compratore tutte le operazioni logistiche mettendo il bene venduto a disposizione davanti al cancello dell'azienda o in un altro luogo convenuto. Questo metodo è usato dal 70% delle imprese venete e dal 77% di quelle emiliano romagnole, mentre la situazione è diversa in Lombardia, dove la metodologia CIF è maggioritaria con il 72%. Quest'ultima resa, esclusiva per le esportazioni marittime, prevede che il venditore del bene si faccia carico di tutti gli oneri fino al carico della merce sulla nave. La scelta del sistema "franco fabbrica" ha nel nostro paese (che è quello che in



In tre regioni, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna, il 55% delle imprese sceglie la modalità Ex Works per vendere all'estero i propri prodotti

Europa lo usa di più) ragioni antiche e molto radicate. La prima e principale giustificazione delle aziende che usano questo strumento è che in questo modo "riescono a tenere il prezzo della merce basso" (come se poi il compratore non sapesse e non calcolasse di dover in aggiunta pagare trasporti e assicurazioni). La seconda ragione è che così le imprese che vendono si scaricano di ogni responsabilità e rischio (il che non è neppure del tutto vero...). In generale, come sottolinea anche la ricerca, le aziende che utilizzano l'Ex Works dimostrano di considerare la logistica come un "costo" e non come un possibile "valore". Tutto ciò rappresenta un danno per il settore logistico nazionale perché, nella maggior parte dei casi, il compratore estero non si affida a un operatore logistico italiano.

Un'altra delle motivazioni oggettive del forte uso dell'Ex Works da parte delle nostre aziende sta nelle loro, generalmente, limitate dimensioni. Lo ha

accennato Betty Schiavoni, presidente dell'Associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori- Alsea, che ha promosso insieme al Propeller Clubs l'iniziativa milanese: "Il nostro modello produttivo, che comunque ci permette di avere un forte avanzo commerciale nei flussi con l'estero, si basa soprattutto su piccole e medie aziende. Un modello che quindi funziona, ma che, ad esempio, nei confronti dello sviluppo logistico nazionale mostra limiti. Le grandi aziende e le multinazionali hanno la forza e la conoscenza per rispondere a ogni esigenza, non le Pmi, che in una materia complessa come quella logistica scelgono molto spesso, onde evitare ulteriori investimenti in personale, di terziarizzare o di usare l'Ex Works. Un uso che è sbagliato perché è come 'regalare' il proprio portafoglio. Dobbiamo dar loro assistenza e fare il possibile per aiutarle a incamminarsi su un'altra strada. Un compito importante di cui ci auguriamo faccia particolare attenzione anche il governo". ■

Un tema insoluto, come far crescere l'intermodalità?

L'esempio della Svizzera: si può sviluppare il traffico ferroviario merci solo se questo obiettivo diventa un obiettivo del "sistema paese" e del governo, non lasciandolo solo alla responsabilità delle imprese ferroviarie.

Ogni convegno che si rispetti deve prevedere un dibattito sull'intermodalità. Ormai è un must e non poteva essere altrimenti nel meeting milanese "Logistics meet Industry". Infatti, l'intermodalità dovrebbe essere l'ideale punto d'incontro tra l'industria, sia nel rifornimento di materie prime sia, anche se con più difficoltà per quanto riguarda i beni di consumo, nella distribuzione del prodotto finito, e la logistica. Purtroppo, nella sessione dedicata all'argomento non c'erano rappresentanti del mondo della produzione (e neppure del governo, aspetto non secondario). La prima conseguenza è stata che la domanda posta nel titolo della sessione "Cosa serve per far piacere (di più) l'intermodale ferroviario alle aziende?" è rimasta senza risposta. Infatti, gli operatori intervenuti, ad esempio la società Han-nibal, la Hupac e la Holding portuale FHP, cosa potevano rispondere visto che fanno da anni il massimo nel settore intermodale? Ad esempio, la Han-nibal, ossia l'operatore per il trasporto multimodale della Contship, un Gruppo che per fare l'intermodalità nel nostro paese se la è "costruita" tutta in casa, con un terminal portuale a La Spezia, con una società ferroviaria, con un operatore specializzato e un inland terminal a Melzo, cosa potrebbe fare di più? Per non parlare della società svizzera Hupac che è dal 1967 impegnata nel settore. Non a torto, Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica, che ha avuto il compito di chiudere i lavori, si è posto lo stesso quesito, sottolineando



L'Italia, nel traffico merci per ferrovia, continua a essere lontana dagli obiettivi europei sul modal shift

che tale "domanda deve essere posta ad altri, magari ai piani superiori", intendendo, molto probabilmente e con garbo, la politica e il governo.

Probabilmente la domanda giusta da porre sarebbe stata "Cosa fare e cosa serve per la crescita del trasporto intermodale?". Una domanda dai tanti risvolti. In primo luogo c'è da sottolineare che "governare" in Europa il trasporto merci via ferrovia è ed è stato molto complicato. La commissione europea ci "combatte" da trent'anni, da quando varò la direttiva 440 sulla liberalizzazione, da allora ha fatto tanti "pacchetti" e "direttive" dirette al settore, ma con risultati "sul campo" tutto sommato deludenti. In generale, la ferrovia è un mondo ex-monopolista che per sua

natura metabolizza con difficoltà i cambiamenti. Se così non fosse non sarebbero passati otto anni nel nostro paese per recepire la citata direttiva europea sulla liberalizzazione varata nel 1991, e non sarebbero passati altri due anni affinché il Gruppo Ferrovie Nord Milano facesse partire, nel suo "progetto merci", gestito allora da Luigi Legnani, oggi presidente di Fercargo, il primo treno merci non "targato" Ferrovie dello Stato. E' indiscutibile che nel tempo siano stati fatti passi avanti. In Italia, sono nate diverse imprese ferroviarie private che insieme alle filiali di imprese straniere che operano nel nostro paese fanno oggi nel settore merci più traffico delle FS. Le stesse Ferrovie dello Stato hanno finalmente dato "autonomia" al settore cargo (qualche lettore di buona



Per chi usa l'intermodalità nella movimentazione delle merci potrebbero essere previsti anche benefici fiscali

memoria si ricorderà le battaglie fatte agli inizi degli anni '90 dal compianto Giuseppe Pinna per raggiungere tale obiettivo e "svincolare" il settore da quello passeggeri, "dominante" nell'azienda) e hanno anche provato a varare un'eccellenza: la "freccia rossa" merci sull'alta velocità da Bologna a Marcianise, Caserta, che hanno dovuto recentemente sospendere. La politica, attraverso il ferrobonus, ha cercato di incentivare il settore. Il porto di Trieste sta facendo cose importanti in termini ferroviari, proiettandosi verso il centro ed est Europa. Comunque, in Italia, siamo sempre lontanissimi dal target europeo del 2030. Le difficoltà, a dire il vero, non sono solo nazionali, infatti, ad esempio, come riportiamo in altre pagine di questo numero di Euromerci, la DB Cargo ha accumulato negli anni ingenti perdite e l'International Union for Road-Rail Combined Transport-UIRR ha appena comunicato che nell'ultimo trimestre del 2022 il traffico combinato in Europa è calato del 6,6%. Oltretutto, anche l'equilibrio infrastrutturale a livello europeo è oltremodo delicato, come ha dimostrato l'incidente nel cantiere di Rastatt, sulla linea della Valle del Reno, in Germania, nel settembre del 2017, che ha portato sull'orlo del collasso la logistica ferroviaria europea con una forte penalizzazione dell'inter-

modale dell'associazione Fermerci, si è lasciato scappare all'inizio del suo intervento l'affermazione "i problemi sono quelli di dieci anni fa..." come a sottolineare le difficoltà esistenti, e permanenti, che incontra lo sviluppo dell'intermodalità. Una cosa è certa: questo obiettivo non può essere abbandonato alle sole responsabilità delle imprese ferroviarie. Legnani, in diverse interviste alla nostra rivista, lo sta ripetendo da anni: "l'obiettivo della crescita del trasporto ferroviario e dell'intermodalità deve diventare un obiettivo del 'sistema paese', deve diventare un obiettivo nazionale e del governo". Un concetto che è stato puntualmente ribadito da diversi interventi al convegno e che trova la sua riprova in quanto è successo in Svizzera. Lo ha ricordato Leonardo Fogu, direttore del fleet management department di Hupac: "Nel 2021, il 75% delle tonnellate nette ha attraversato le Alpi svizzere su rotaia. Tra il 1981 e il 2021, la quota di trasporto combinato con quello ferroviario è passata dal 17 al 76%". Sui valichi alpini tra il nostro paese e la Confederazione Elvetica la quota di traffico ferroviario ha già superato il target europeo fissato al termine dei prossimi sette anni. Come è potuto accadere? La soluzione del "problema ferrovia" è stata affrontata da tutta la collettività svizzera con referendum po-

modalità (che ha trovato sbocchi su linee alternative per meno del 15% del traffico normale).

Tornando al dibattito del convegno milanese, è da notare che Giuseppe Rizzi, direttore gene-

polari (il progetto AlpTransit ha avuto via libera nel voto del settembre 1992) ed è diventata un obiettivo politico-economico del governo e del paese. Gli ingenti finanziamenti (ben oltre i 30 miliardi di franchi svizzeri) per la realizzazione delle gallerie prevista dal progetto sono stati trovati per il 25% con dazi sui combustibili, per il 55% con imposte sul traffico stradale pesante e per il 10% attraverso un indebitamento. E' evidente come lo sforzo e il raggiungimento dell'obiettivo di moltiplicare l'importanza della ferrovia abbia coinvolto l'intera società svizzera.

Da noi non possono bastare singoli provvedimenti, occorre, appunto, costruire "un sistema" che vada in questa direzione. Anche il ferrobonus, certamente utile e da mantenere, ma, come ha ricordato nel convegno milanese Francesco Benevolo, direttore operativo della società Ram Logistica Infrastrutture Trasporti, ha avuto un effetto limitato ed "è stato raccolto essenzialmente dagli Mto, ossia da operatori strutturati e specializzati nell'intermodalità e non è stato utilizzato come misura per spostare, magari a opera di piccole e medie imprese, traffico dalla strada alla rotaia. Per quest'ultimo obiettivo servono ulteriori strumenti". Anche Ruggerone, che, come accennato, ha concluso la sessione, ha ribadito la necessità di assumere nuovi provvedimenti: "Occorre, in primo luogo, muoversi in un'ottica di filiera, che deve essere coesa, ed elaborare sull'intermodalità una proposta complessiva e credibile. Occorre entrare in un'ottica che chi sceglie il ferro deve avere dei vantaggi, deve essere premiato, come avviene in altri paesi. Si potrebbe pensare anche a benefici fiscali. Lavoriamo tutti insieme nell'elaborazione di una tale proposta da rivolgere ai decisori politici e alle imprese". ■

Infrastrutture: una partita che si gioca essenzialmente con il Pnrr

Un incontro a Roma, su un rapporto presentato da Unioncamere, ha messo in luce le principali esigenze e la necessità che alle opere si affianchino riforme normative che semplifichino una burocrazia fuori dal tempo.

Unioncamere, in collaborazione con Uniontrasporti, ha presentato a Roma un rapporto sulle infrastrutture, in primo luogo stradali e ferroviarie, di tutto il territorio nazionale. Il rapporto ha analizzato a fondo sia il loro stato sia le valutazioni (basate su un'indagine che ha interpellato oltre seimila imprese a livello nazionale) sia le richieste e le esigenze provenienti da coloro che le utilizzano e dal territorio. Nell'incontro romano, il rapporto è stato discusso da esponenti delle istituzioni, delle società responsabili della gestione infrastrutturale nel nostro paese e di molteplici associazioni di operatori. Giuseppe Tripoli, segretario generale di Unioncamere, dopo aver rimarcato che l'Italia a partire dalla crisi finanziaria del 2008, fino al 2021, ha conosciuto una flessione degli investimenti infrastrutturali, alla quale sta ponendo fine il Piano nazionale di ripresa e resilienza, ha sottolineato che un problema emerso dai dati raccolti per la stesura del rapporto è quello di collegare con efficienza le infrastrutture locali con gli assi fondamentali delle reti. Questo anche per venire incontro a un'altra esigenza: il tessuto infrastrutturale e i suoi collegamenti devono sostenere due "voci" della nostra economia che sono determinanti, il turismo e l'esportazione. A livello delle connessioni, ha sottolineato Tripoli, esistono lacune e ritardi sui quali occorre intervenire. Ne è un'evidente dimostrazione il fatto che



Una necessità della nostra rete autostradale, spesso disattesa, è di curarne la manutenzione, anche per i tanti viadotti e tunnel che la caratterizzano

solo due quinti dei porti ed un quinto degli aeroporti sono collegati alla rete ferroviaria.

Sul fronte del governo, all'incontro ha partecipato il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, che ha innanzitutto tracciato uno scenario nel quale l'energia è tornata ad essere un driver fondamentale di cambiamento, quando invece nei passati decenni non era più una delle questioni primarie. Oggi, l'energia, per l'incidenza che ha sui costi della produzione, è tornata a essere determinante. Le scelte sono oggi più difficili, perché lo scenario è incerto e le soluzioni non sono tutte immediatamente disponibili. Per questa ragione occorre

diversificare il rischio tra differenti fonti energetiche. Per quanto riguarda le infrastrutture, Rixi ha sottolineato che sarà necessario un "metodo di condivisione delle scelte", anche nell'ottica dei finanziamenti del Pnrr. Occorrerà, inoltre, porre maggiore attenzione al tema delle manutenzioni, sia ordinarie sia straordinarie, in considerazione del fatto che l'Italia, per le caratteristiche del suo territorio, ha un numero di ponti, viadotti, gallerie molto più consistente degli altri paesi europei. La nuova responsabile della "struttura di missione" del ministero delle Infrastrutture, Elisabetta Pellegrini, ha sottolineato che i finanziamenti per i trasporti sono complessivamente pari nei prossimi anni a 61 miliardi di euro, di cui 40 pro-



Particolare del porto di Napoli. Il Pnrr prevede la realizzazione di connessioni tra porti, interporti e gli assi principali infrastrutturali ferroviari e stradali, anche di "ultimo miglio", un'esigenza che per la logistica e la portualità nazionali è di assoluto rilievo

venienti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza e il resto da Piani nazionali complementari. "Si tratta - ha detto - di realizzare 47 progetti di investimenti e 10 riforme. La manutenzione straordinaria delle infrastrutture esistenti appare non completamente focalizzata nell'attuale programma. Dal punto di vista della capacità di rispettare le opere del Pnrr occorrerà valutare la capacità delle amministrazioni territoriali di dimensione più ridotte di dare continuità ai progetti secondo le scadenze fissate". Anche l'Anas, alla quale nell'incontro romano ha dato voce l'amministratore delegato Aldo Isi, ha confermato gli investimenti infrastrutturali futuri: 50 miliardi di euro nei prossimi dieci anni. Per quanto riguarda il passato, nel 2022, l'azienda ha investito sulle strade nazionali 1,3 miliardi di euro, 800 milioni sulle nuove connessioni e ha chiuso gare per 4,6 miliardi. Isi ha anche sottolineato che l'iter delle autorizzazioni per ottenere la possibilità di iniziare a lavorare è eccessivamente frammentato e coinvolge troppi soggetti. Un problema che deve essere affrontato con urgenza per permettere di accorciare i tempi di interventi che sono necessari sia per ampliare la rete sia per renderla più efficiente.

Passando agli interventi delle associazioni che rappresentano l'utenza, Thomas Baumgartner, presidente di Anita, ha posto in evidenza le problematiche che sorgono lì dove il traffico delle merci è più intenso, ossia il "triangolo" che racchiude Torino, Udine e Firenze. Guardando al Mezzogiorno, dove il traffico merci è meno intenso, Baumgartner ha sostenuto che servono investimenti principalmente sulle autostrade del mare. Per il futuro, secondo il presidente di Anita, sono necessari progetti di potenziamento infrastrutturale che devono riguardare strade, ferrovie e autostrade del mare anche nell'ottica dei cambiamenti e degli obiettivi che saranno generati dal procedere della transizione energetica e dall'aumento della sostenibilità ambientale. In particolare, nel settore ferroviario molto attenzione va posta sugli investimenti tesi al potenziamento dei terminal che oggi molto spesso rappresentano colli di bottiglia che riducono l'efficienza della modalità su ferro. Alessandro Pitto, presidente di Federspedi, l'associazione degli spedizionieri, ha messo in evidenza che l'Italia delle infrastrutture oscilla tra la logica dell'emergenza e piani e progetti a lungo,

lunghissimo termine, serve invece una politica di respiro intermedio, che chiarisca i percorsi dei programmi e, soprattutto, senza rimandare alle calende greche i risultati di miglioramento necessari. Il presidente dell'Autorità portuale di Trieste e presidente dell'Associazione europea dei porti, Zeno D'Agostino, ha spiegato che dovremmo prendere in considerazione maggiormente le esperienze di successo che vengono dalle realtà europee

e internazionali. Se si prende in considerazione la pianificazione urbanistica, appare evidente che i porti europei seguono regole molto più flessibili con la possibilità e la capacità di dare risposte rapide alle richieste e alle esigenze degli operatori, mentre i porti italiani sono costretti a seguire regole barocche solo per ottenere varianti al piano regolatore.

Dal dibattito che si è svolto nell'incontro promosso da Unioncamere sono principalmente emerse due esigenze, oltre la necessità di fare presto nell'adeguamento infrastrutturale del paese: la prima, che a fianco dell'impegno per ammodernare le infrastrutture esistenti e per costruirne nuove dove serve ci deve essere eguale impegno per promuovere norme e regole più agili e più semplificate; la seconda, che la "messa a terra", così come oggi si usa dire, del Pnrr è fondamentale sulla strada dello sviluppo infrastrutturale del paese. Tanti dei progetti e dei finanziamenti oggi necessari sono previsti dal Piano e con scadenze ravvicinate. La partita della nostra modernizzazione sul terreno dell'infrastrutturazione si gioca, quindi, principalmente sul Pnrr. ■

L'addio al motore a scoppio

L'Unione europea ha messo al bando dal 2035 le auto alimentate a benzina e diesel, con pesanti conseguenze per il settore automotive e la sua logistica.

L'Unione europea, oltre al "palletto" rappresentato dall'obbligo di spostare sul trasporto ferroviario entro il 2030 il 30% del traffico merci oltre i 300 chilometri, ne ha posto un altro, che più che un "palletto" per le sue conseguenze appare una "colonna", ossia lo stop dal 2035 all'immatricolazione di auto alimentate a benzina o diesel. Una misura che è stata presa tra dubbi e contestazioni anche nel parlamento di Strasburgo. Ad esempio, lo stesso relatore del testo in commissione Trasporti, il deputato di Forza Italia Massimiliano Salini, ha ritenuto il provvedimento un errore: "La messa al bando totale dei motori a combustione dal 2035 e la conseguente elettrificazione a tappe forzate è un grave errore industriale e politico, che mette a rischio migliaia di aziende e fino a 500 mila posti di lavoro nella filiera dell'auto". Il provvedimento colpisce duramente il nostro paese in termini industriali, logistici e a livello export.

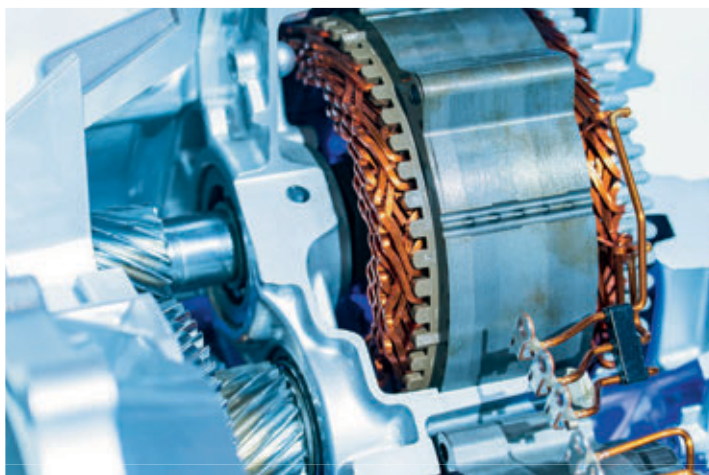
Sono da tenere presenti due considerazioni, la prima, che un motore a scoppio è molto più complicato (ha all'incirca 200 componenti di rilievo, che salgono a oltre 2.700 se si aggiungono quelli minuti, come viti e bulloni) di quello elettrico (che ne conta princi-

palmente tre: il datore, che è la parte fissa, il rotore, che è la parte mobile, e l'involucro esterno); la seconda, che l'Italia è un paese all'avanguardia nella produzione della componentistica tradizionale alla quale lavorano oltre 2.200 imprese con 168 mila addetti, con un fatturato netto nel 2021 pari a 54,3 miliardi di euro. Il settore, inoltre, è decisamente importante per la nostra esportazione: nei primi dieci mesi dell'anno scorso ha registrato un saldo positivo tra import ed export pari a 4,2 miliardi di euro. Un'esportazione che per circa il 77% è destinata all'Eu-

trico. Un compito arduo, in primo luogo per trovare e formare nuove figure professionali da destinare ai processi produttivi, all'automazione, ai sistemi meccatronici, ai materiali. Un compito arduo che dovrà affrontare, come dicevamo, anche la logistica.

Il settore dell'automobile ha reagito con forza alla decisione di Bruxelles. Luca de Meo, Ceo del Gruppo Renault e neo eletto presidente dell'European Automobile Manufacturers' Association, ha sottolineato che "il settore automotive non può portare da solo

il peso del taglio delle emissioni del 100% entro il 2035". In una lettera scritta alla presidente della commissione europea Ursula von der Leyen e al presidente del consiglio europeo Charles Michel, de Meo ha messo in luce le differenze che si stanno registrando tra i comportamenti degli Stati Uniti, che con l'*Inflation Reduction Act* stanno investendo cifre enormi per sostenere la transizione verde, al pari



Il motore di un'auto elettrica è molto più "semplice" di quello a scoppio e necessita di un numero infinitamente minore di componenti

ropa, l'area dove al 2035 questi prodotti non serviranno più. Il problema, ovviamente, colpisce anche la logistica, che ha nel settore automotive una forte tradizione e forti specializzazioni: occorrerà trovare nuove soluzioni, adeguarsi alle nuove produzioni. Tutto il settore automotive, è, oggi, davanti alle difficoltà di riciclarsi verso l'elet-

della Cina, e l'Unione europea: "Altri paesi stimolano l'industria nazionale sulla strada 'verde' mentre l'approccio dell'Europa e quello di regolamentare il settore. Due comportamenti opposti e quello europeo rischia di azzerare la competitività dell'industria automobilistica, oggi chiaramente in ritardo sul fronte dell'elettrico". ■

Il 2022 delle Utilities italiane

Le società del settore hanno aumentato i ricavi, ma a ciò non ha corrisposto un aumento degli utili. Importanti i finanziamenti verso le fonti alternative.

di **Carlotta Valeri**

A Milano, Agici, società di ricerca e consulenza specializzata nel settore dell'energia, ha presentato in un convegno il "Rapporto Utilities 2023", elaborato con la collaborazione di Accenture, che ha affrontato quanto sta emergendo nel settore a seguito della crisi energetica, in primo luogo sulle performance economico-finanziarie delle società italiane. Una prima considerazione: la crisi, di carattere globale, ha avuto un impatto molto forte sui conti e sulle strategie degli operatori energetici con minori riserve di liquidità e dei piccoli e medi produttori di energia. Meno critico, invece, è risultato l'effetto sulle principali Utility italiane ed europee grazie in alcuni casi all'integrazione verticale tra produzione e vendita, e in altri alla limitata esposizione verso il rischio commerciale e a una struttura di costi non influenzata dalle dinamiche delle commodity. Un primo dato: i ricavi aggregati delle Utility italiane nel 2022 sono stati in forte aumento, passando da 58,8 miliardi di euro del 2021 a 87,8 miliardi dell'anno scorso. Secondo il Rapporto, a questo sensibile incremento non ha corrisposto una crescita dell'utile, bensì un calo del 7%. Ciò è avvenuto, da un lato, perché l'aumento generalizzato dei prezzi ha portato certamente maggiori ricavi da vendita di energia elettrica e gas, ma parimenti ha generato maggiori costi per la materia prima, mentre, dall'altro, si sono verificate altre criticità: difficoltà di pagamento dei clienti, aumento della tassazione sull'extra-profitto, incremento dei tassi di interesse.



L'obiettivo del settore è la creazione di un sistema energetico più resiliente, attento ai consumatori e sostenibile

La crisi energetica non ha fermato gli investimenti delle Utility sui territori in Italia. Infatti, nel 2022 i principali operatori hanno portato avanti progetti per 15 miliardi di euro, ben 3 miliardi in più del 2021. In particolare: per le Multiutility si prevede un investimento complessivo di 5 miliardi di euro, in aumento del 43% rispetto al 2021, con interventi prioritari sull'ammodernamento delle reti elettriche, idriche e del gas, sullo sviluppo delle rinnovabili e sulla crescita di efficienza di industrie ed edifici; per i gruppi energetici è calcolato un investimento pari a 5,5 miliardi di euro (in aumento del 21% rispetto al 2021) principalmente per attività rivolte allo sviluppo delle fonti rinnovabili (fotovoltaico ed eolico) e al miglioramento delle reti di distribuzione; per gli operatori di rete è stimato un investimento di 4,1 miliardi di euro (in aumento del 10% sul 2021) dedicato principalmente agli interventi di

manutenzione e di sviluppo delle reti, sia elettriche sia del gas, e all'attività di stoccaggio del gas naturale. Marco Carta, amministratore delegato di Agici, ha così commentato: "Dopo la pandemia, le Utility hanno dovuto affrontare gli impatti finanziari e industriali di una crisi energetica globale senza precedenti. A fronte di questa situazione drammatica, hanno dimostrato la loro solidità e la capacità di rispondere alle sfide, garantendo la sicurezza delle forniture, continuando a investire sui territori e attuando misure per aiutare i consumatori più vulnerabili. Per il futuro, anche grazie al ruolo del Pnrr, le Utility italiane stanno accelerando il percorso verso la creazione di un sistema energetico sempre più resiliente, attento ai consumatori e ambientalmente sostenibile: è centrale che il governo segua questo slancio e adotti tutte le misure per snellire le procedure e la burocrazia". ■

Per Prologis un 2022 a due velocità

Secondo Sandro Innocenti, country manager Italia, “il mercato immobiliare logistico è stato attivo fino all’ultimo trimestre, quando è divenuto più cauto, lasciando intendere che l’anno in corso sarà un periodo di transizione”.

Il board di Prologis Italia con in testa Sandro Innocenti - che della società è senior vice president e country manager per il nostro paese - ha presentato a Milano i risultati conseguiti nel 2022 grazie alla professionalità di una squadra particolarmente attiva e prolifica, impegnata nel settore immobiliare logistico nelle vesti di leader di mercato mondiale, ruolo che ricopre anche in Italia. Nell'illustrare gli obiettivi raggiunti è anche importante sottolineare quelli relativi alla benemerita che Prologis merita sia citata in un particolare aspetto del suo attivismo che la vede senz'altro ricoprire un ruolo unico, finora pressoché mai battuto da altre aziende dello stesso settore: quello di precursore in termini di vivibilità degli spazi messi a disposizione dei clienti, degli addetti e delle comunità circostanti che possono godere grazie a visite guidate. Stiamo parlando del progetto PARKLife, che ha visto la luce a Lodi nel 2021 con il progetto pilota in collaborazione con Ceva Logistics per essere poi esteso anche a Romentino (in provincia di Novara) e a Bologna Interporto. Si tratta di una vera e propria filosofia aziendale che intende rendere artisticamente apprezzabile e fruibile il “territorio occupato” dalla logistica nel suo insieme: sia per le costruzioni che diventano vere e proprie opere d'arte, grazie alla creatività di alcuni fra gli street artists nazionali più famosi e quotati, sia per l'abbellimento degli spazi aperti con la creazione di molteplici percorsi vivibili come le aree attrezzate per la colazione e il pranzo,



Murales nel parco logistico Prologis di Lodi

la socializzazione, il riposo, l'intrattenimento e le piste ciclopedonabili. Per continuare nell'opera intrapresa, nel corso di quest'anno la filosofia PARKLife verrà estesa ad altri parchi logistici Prologis in Italia, a partire da quello di Piacenza. Un deciso impegno a favore dell'ambiente, che si va ad affiancare a quello dedicato alla piena sostenibilità. Infatti, l'azienda nel 2022 ha proseguito nello sviluppo del programma di efficientamento energetico già avviato da anni con il nome di Solar Smart che prevede l'installazione di pannelli fotovoltaici su tutti gli edifici di propria pertinenza.

Per parlare invece dello stato dell'arte del mercato immobiliare logistico, Innocenti ha voluto sottolineare come quello appena concluso sia stato un anno da connotarsi “a due velocità: attivo e ottimista nei primi sette mesi, più cauto e conservatore nell'ultimo trimestre”. In pratica un contesto assai mutevole, che per Innocenti è da interpretare così: “E' evidente la continua ricerca di spazi logistici di qualità

in zone strategiche e in ambito urbano, ma è da tenere in conto anche il sopravvenire di un atteggiamento più riflessivo da parte degli sviluppatori e degli investitori immobiliari”. Di conseguenza, per il manager di Prologis, “il 2023 si prospetta quindi come un anno di transizione, in cui prevarrà una strategia attendista da parte di sviluppatori e investitori a fronte di tassi di occupazione degli immobili che si manterranno su livelli elevati, e di un minor numero di investimenti principalmente focalizzati su immobili built-to-suit”. Entrando nel dettaglio dell'attività svolta nel corso dell'anno scorso, Innocenti ha sottolineato che “il 2022 si è chiuso con un tasso di occupazione in crescita degli immobili in Italia al 99,2% rispetto a una media globale Prologis che si è attestata al 96,5%. A seguito anche dell'acquisizione del portafoglio immobiliare di Urban Spaces, a settembre 2022, Prologis era proprietaria e gestiva circa 1,67 milioni di metri quadrati di strutture di distribuzione dislocate in un centinaio di edifici ubicati nei principali mercati strategici”. (T.M.) ■

Dalla CMR alla e-CMR

La lettera di vettura stradale internazionale in formato elettronico si sta diffondendo sempre più a livello europeo. Un ostacolo è il fatto che non è ancora stata adottata in tutti i paesi, tra cui anche l'Italia.

di **Paolo Sartor**

La e-CMR, l'acronimo con il quale è conosciuta la versione digitale della lettera di vettura internazionale, rappresenta una soluzione rivoluzionaria che permetterà alle aziende di autotrasporto di eliminare completamente l'uso di documenti cartacei e di lavorare in modo molto più efficiente e sostenibile. Niente più lungaggini dovute alla scansione o alla compilazione a mano delle informazioni, archiviazione e ritardi a livello amministrativo, lamenti riguardo dati errati, mancanti o illeggibili, infatti, tutte queste operazioni grazie all'e-CMR possono essere racchiuse in un semplice file digitale sempre disponibile e recuperabile. La e-CMR comporterà una rivoluzione con una digitalizzazione alla fonte: infatti non appena viene consegnato un carico, il documento viene firmato digitalmente dall'autista e dal destinatario, con la prova immediata di avvenuta consegna a tutti i soggetti coinvolti nella catena del trasporto, ha lo stesso valore probatorio e produce i medesimi effetti in ambito di responsabilità per tutti i soggetti coinvolti del documento cartaceo.

Il digitale trasforma la CMR. La convenzione CMR stipulata a Ginevra nel 1956, inizialmente prevedeva un documento in formato cartaceo con quattro copie su carta copiativa, poi sostituito da più fogli in formato A4, ma dal 2008, grazie a un nuovo protocollo, si è andata gradualmente diffondendo anche la versione elettronica. Il protocollo per la e-CMR, entrato in vigore nel 2011, è stato ratificato da molti paesi in Europa



La lettera di vettura elettronica internazionale ha l'obiettivo di eliminare per le aziende di autotrasporto l'uso di tutti i documenti cartacei, snellendo le procedure, aumentando l'efficienza e riducendo drasticamente gli errori

e nelle regioni limitrofe. A oggi, è stato ratificato in 30 paesi: l'ultima nazione ad aderire è stata la Germania, che ha iniziato ad accettare la lettera di vettura elettronica dal mese di aprile del 2022. Purtroppo, l'Italia non è ancora tra i paesi che hanno ratificato la e-CMR, ma dovrebbe farlo entro 2-3 anni. Nel frattempo il nostro paese ha inserito nel Pnrr azioni di sostegno alle imprese volte alla creazione di "infrastrutture per la mobilità sostenibile" per l'adozione della e-CMR entro il 2024. Lo scorso anno Unioncamere ha promosso un programma di digitalizzazione dell'autotrasporto dal titolo: "Towards the implementation of the e-CMR system", con una fase di sperimentazione finalizzata a rilevare benefici, ostacoli, impatti economici e ambientali e difficoltà nell'uso

e diffusione del nuovo documento elettronico, che si è conclusa a novembre 2022 con la partecipazione di cinque imprese del settore: Arcese, Barbiero, Fercam Logistics & Transport, Riva Logistics & Service e Rutilli Autotrasporti che in totale hanno realizzato oltre 100 viaggi internazionali.

La progressiva diffusione della e-CMR migliorerà la qualità della supply chain, il livello di efficienza, con costi di gestione inferiori e la visibilità a tutti i soggetti interessati lungo tutta la catena del trasporto. Ricordiamo che gli attori coinvolti nel processo di introduzione della e-CMR sono cinque: il mittente, il destinatario, il vettore-trasportatore, l'autista del mezzo e le autorità di controllo e doganali. Essendo in formato >

elettronico la sua diffusione non solo faciliterà le procedure, rendendo il documento sempre disponibile, non capiterà più di smarrire le lettere di vettura, riducendo così i problemi amministrativi, ma al contempo semplificherà i processi, aumentando contestualmente la trasparenza e la tracciabilità lungo l'intera supply chain management. Inoltre consentirà una sensibile riduzione dell'impatto ambientale, grazie alla eliminazione della carta, seguendo l'approccio "paperless" e meno archivi da gestire e meno traduzioni da commissionare; la riduzione del potenziale di errore umano nella sua compilazione; la possibilità di utilizzare piattaforme multilingue per i trasporti stradali internazionali; la semplificazione e riduzione dei tempi per l'accesso e recupero dei dati; una maggiore rapidità di risposta in occasione di controlli sulla strada da parte degli organi di vigilanza (dogana, polizia, guardia di finanza, etc.) e processi amministrativi più semplici per la maggiore velocità di fatturazione, grazie alla prova di consegna in tempo reale. Primo scalino da affrontare, per la diffusione del documento in formato elettronico, sono le difficoltà al cambiamento da parte di tutti i soggetti coinvolti nella catena del trasporto. Si potrebbe prevedere un periodo di 15-20 anni nei quali si possa continuare a utilizzare anche il documento cartaceo. Molto probabilmente la CMR su carta non sparirà, poiché ancora oggi ci sono realtà nel mondo delle spedizioni internazionali stradali, dove mancano infrastrutture a sostegno e sviluppo su vasta scala della e-CMR. Molte aziende di autotrasporto - in particolare quelle meno strutturate - sono ancora riluttanti all'idea di sostituire la polizza di carico ormai a loro familiare con l'e-CMR. Sembrano farsi prendere dall'ansia al solo pensiero. Questo timore può di-



Il parco camion della Fercam, azienda che ha partecipato alla sperimentazione sulla e-CMR promossa da Unioncamere

pendere dalla situazione dell'azienda o dalle obiezioni che vengono sollevate nei confronti dell'e-CMR.

L'operatore logistico altoatesino Fercam Transport & Logistics ha partecipato al citato progetto sperimentale promosso da Unioncamere con il supporto tecnico di Uniontrasporti, che si poneva l'obiettivo di digitalizzare e semplificare le procedure logistiche nelle spedizioni stradali. Ne abbiamo parlato con Edoardo Matteo Sperman, responsabile dell'ufficio amministrazione di filiale nella sede di Bolzano, che ha seguito il progetto di sperimentazione. A livello generale le finalità dello studio di Unioncamere erano quelle di evidenziare i nodi da sciogliere per qualunque operatore del trasporto che parta da zero, con l'obiettivo di comprendere l'attuale situazione nella gestione del trasporto internazionale su strada in Europa - con specifico riferimento all'Italia - individuando le lacune esistenti e/o i potenziali ostacoli relativi all'utilizzo di strumenti digitali. Sono state analizzate le tendenze attuali nell'ambito delle tecnologie innovative a supporto delle operazioni di trasporto internazionale su strada; una valutazione dei proget-

ti pilota sull'e-CMR già implementati e loro esito e una indagine sul livello di conoscenza nelle imprese di trasporto stradale sulle apparecchiature digitali, livello di conoscenza, esigenze e barriere all'implementazione dell'e-CMR. Gli obiettivi della sperimentazione della e-CMR, secondo Sperman, erano molteplici: capire, come e quali erano i vincoli da gestire per affrontare la digitalizzazione della CMR; quali elementi servivano per la sperimentazione che è durata circa tre mesi e quale supporto esterno serviva per l'apposizione della firma digitale e reperire il personale di guida che fosse in grado ed avesse le capacità per utilizzare un device. "Da questa sperimentazione ci aspettiamo risvolti positivi, come la sensibilizzazione di tutti gli attori della filiera e anche una spinta al processo di ratifica del protocollo da parte del governo italiano. In termini di vantaggi, essendo l'e-CMR un documento elettronico, il suo impiego non solo facilita le procedure - grazie alla disponibilità online - ma semplifica l'organizzazione di una spedizione stradale, accelerando i processi e aumentando di pari passo la trasparenza e la tracciabilità lungo l'intera supply chain management", ha concluso Sperman. ■



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.

GS1 Italy: obiettivo migliorare i rapporti imprese-consumatori

L'organizzazione, in continua espansione, riunisce 40 mila imprese di diversi settori, dalla logistica al largo consumo, al sanitario, ed è impegnata, attraverso il dialogo, a favorire a livello continuo lo scambio di dati e di informazioni nell'ottica di accrescere la trasparenza sul mercato a favore dei consumatori.

di **Tiziano Marelli**

L'introduzione del codice a barre nel nostro paese risale al 1973 rivelandosi una vera e propria rivoluzione assolutamente merito di GS1 Italy, l'organizzazione no-profit che ha sviluppato gli standard più utilizzati al mondo per la comunicazione tra imprese. Attualmente GS1 Italy riunisce 40 mila imprese (per il 44,9% piccole e medie) nei settori della logistica, del largo consumo, sanitario, in quello bancario e nella pubblica amministrazione. Si tratta di una community in continua espansione che cresce in media del 7,0% ogni anno. La collaborazione e il dialogo sono il metodo con cui GS1 Italy migliora i rapporti tra i vari soggetti coinvolti - aziende, associazioni, istituzioni e consumatori - innovando i processi di scambio dei dati, permettendo alle imprese di garantire ai consumatori l'accesso immediato a informazioni complete e di aumentare la trasparenza, ridurre i costi, fare scelte sostenibili e creare esperienze gratificanti per il consumatore.

Interno 1 rappresenta la finestra sul futuro di GS1 Italy, vero e proprio concept center: uno spazio di 450 metri quadri allestito con avanzate tecnologie nel cuore di Milano, in via Paleocapa 7. Un luogo "fisico" dove l'innovazione si può vedere, ascoltare, fruire e toccare tra tavoli interattivi, schermi touch e digital wall che rilevano la pre-



GS1 Italy ha il merito di aver introdotto nel nostro paese il codice a barre mezzo secolo fa. Oggi, svolge studi e pubblica rapporti per migliorare la conoscenza del mercato: ad esempio, l'"Osservatorio Non Food" è l'analisi annuale che da quasi vent'anni monitora il comparto non alimentare

senza degli utenti attraverso appositi sensori raccontando in modalità innovativa temi importanti ancorché fondamentali come l'economia circolare e l'eCommerce, la tracciabilità e la logistica, rivelando il ruolo insostituibile degli standard GS1 e dei processi ottimizzati immergendosi in modo coinvolgente e interattivo tra tecnologie e servizi che entrano nel quotidiano (e nel futuro) delle aziende e dei cittadini. Da qualche mese a Interno 1 sono stati organizzati tour guidati gratuiti con l'obiettivo di ispirare, informare e sensibilizzare rispetto al valore di un

linguaggio globale e interoperabile. Recentemente ne è stato realizzato uno per la stampa specializzata, ed Euromerci vi ha partecipato. Di seguito riportiamo i servizi attivi grazie all'attivismo del management dell'organizzazione.

Il gemello digitale. Immagino è il servizio web di digital brand content management che genera il gemello digitale dei prodotti di largo consumo semplificando i processi di scambio tra produttori e distributori. Le aziende inviano a GS1 Italy i propri prodotti

e Immagino li misura, realizza gli scatti fotografici e digitalizza tutte le informazioni presenti sulle confezioni. Tutti i contenuti prodotti vengono messi a disposizione delle aziende che possono condividerli con i clienti e utilizzarli per diverse finalità. Inoltre, con Immagino Mex è possibile scambiare informazioni e immagini utili alla realizzazione di planogrammi virtuali e gestire in modo accurato le categorie di prodotto e lo spazio a scaffale.

I barcode “autonomi”. Codifico è un tool che consente alle aziende di generare in autonomia i barcode, assegnarli ai propri prodotti e creare la loro identità digitale assegnando a ciascun prodotto i numeri EAN e di registrare i codici a barre EAN.

Documenti di scambio. Procedo trasferisce e digitalizza i documenti commerciali e amministrativi grazie allo standard internazionale GS1 E-ANCOM e su EURITMO permettendo a fornitori e clienti di scambiare ordini, avvisi di spedizione e fatture in formato elettronico, controllare e tenere in ordine tutto il ciclo di ordine e pagamento per conservare digitalmente i documenti commerciali rispettando l'obbligo di fatturazione elettronica tra privati.

L'anagrafica in tempo reale. Allineo consente di aggiornare tutte le informazioni anagrafiche dei prodotti e di condividerle in tempo reale con i partner commerciali in formato elettronico grazie al Global Data Synchronisation Network-GDSN, un sistema standard globale per la comunicazione e la sincronizzazione delle informazioni anagrafiche di prodotto tra i vari partner commerciali. Di assoluta



L'organizzazione, in collaborazione con Ipsos e McKinsey&Company, svolge una ricerca per comprendere i comportamenti d'acquisto degli italiani del 2022 e di immaginare quelli del 2030

importanza la “variabile” dedicata al settore sanitario - Allineo MED - che permette di caricare in maniera automatica, massiva e controllata sui database healthcare a livello globale tutte le informazioni strutturate e standardizzate relative ai prodotti del settore sanitario, con particolare attenzione ai dispositivi medici.

Un archivio sicuro. Condivido è la piattaforma di digital asset management realizzata in collaborazione con Thron che permette di archiviare, organizzare e distribuire le risorse digitali di prodotti e brand in vari formati e versioni, e di condividerle con clienti, fornitori e colleghi. Consente di avere tutti i contenuti digitali sempre allineati nella loro ultima versione disponibile e di evitare repliche, con una notevole riduzione di tempi e costi.

Un indirizzo web per l'informazione condivisa. GS1 Digital Link è un indirizzo web con una struttura standard, che rende possibili collegamenti in-

ternet a tutti i tipi di informazioni di prodotto - business-to-business e business-to-consumer- grazie al fatto di contenere un codice di identificazione del prodotto.

Lo standard che “cattura”. EPC/RFID, Electronic Product Code, identifica in modo inequivocabile i singoli prodotti, cattura le informazioni importanti per la movimentazione delle merci lungo la supply chain e le rende disponibili grazie alla radiofrequenza (RFID).

La chirurgia tracciata. Unique Device Identification-UDI è un sistema innovativo per identificare e marcare i dispositivi medici lungo la supply chain sanitaria per garantire la sicurezza dei pazienti a livello globale, assicurare la tracciabilità e la rintracciabilità dei dispositivi medici e ottimizzare i processi di cura con l'uso di standard globali.

A corredo di tutto questo attivismo, GS1 Italy ha realizzato diversi studi >

e ricerche per favorire la conoscenza del mercato e dei settori e promuovere politiche per lo sviluppo e la valorizzazione del largo consumo e del Non Food. Eccoli nel dettaglio. “Osservatorio Immagino” è lo studio semestrale che “racconta” i consumi degli italiani incrociando le informazioni riportate sulle etichette dei prodotti di largo consumo digitalizzati dal servizio Immagino con le rilevazioni NielsenIQ sul venduto in ipermercati e supermercati su tutto il territorio nazionale. “Osservatorio Non Food” è lo studio annuale che da quasi vent’anni monitora il comparto non alimentare offrendone una visione d’insieme attraverso l’analisi di consumi, canali di vendita, tendenze, consumatore tipo, tra innovazioni tecnologiche e trasformazioni del mercato raccoglie informazioni su 13 comparti (abbigliamento e calzature, elettronica di consumo, mobili e arredamento, bricolage, articoli per lo sport, prodotti di profumeria, casalinghi, prodotti di automedicazione, edutainment, prodotti di ottica, tessile casa, cancelleria, giocattoli) con un approfondimento sull’eCommerce, un’analisi sull’utilizzo dei social network da parte delle principali insegne della distribuzione non food e un’indagine del sentiment degli shopper per comprendere l’evoluzione dei comportamenti d’acquisto. “Nuovo Codice Consumi” è la nuova ricerca fondativa realizzata in collaborazione con Ipsos e McKinsey & Company con l’obiettivo di comprendere i comportamenti d’acquisto degli italiani del 2022 e di immaginare quelli del 2030 delineando scenari strategici futuri per istituzioni e filiere. Lo studio supera la visione classica del largo consumo in Italia e inaugura un nuovo metodo di analisi qualitativo

e quantitativo che ridisegna la mappa del paese, integrando due visioni complementari: l’Italia delle persone, composta da nove “comunità di sentire”, trasversali per età e geografia; l’Italia dei territori, con una nuova ripartizione che ne identifica quattro in virtù del loro tessuto sociale e produttivo. “Osservatorio IdentiPack” è dedicato all’etichettatura ambientale del packaging di Cinai monitorando la presenza, sul packaging dei prodotti di largo consumo, di informazioni ambientali sull’imballaggio. Utilizzando il codice a barre GS1 vengono incrociate le informazioni di etichetta raccolte dal servizio Immagino con i dati di venduto di NielsenIQ per offrire informazioni alle imprese e definire così le migliori strategie sostenibili possibili. “Monitoraggio sull’uso dell’EDI” nel largo consumo in Italia è realizzato in collaborazione con la School of Management del Politecnico di Milano e ogni anno fa il punto sull’utilizzo dell’Electronic Data Interchange da parte delle imprese produttive e distributive presenti in Italia.

L’innovazione. ECR Italia è un’associazione attiva all’interno di GS1 Italy, un network “collaborativo” che opera in sinergia con le principali aziende di industria e distribuzione per innovare i processi e per migliorare l’efficienza della filiera produttore-distributore-consumatore. Di seguito ricapitoliamo i diversi strumenti e pubblicazioni che ECR Italia mette a disposizione della business community. Ecologistico2 è il web tool, sviluppato in collaborazione con GreenRouter, che misura l’impronta ambientale della logistica (trasporto e attività di magazzino) e aiuta le aziende a migliorarla. In un’ottica di collaborazione di filiera lo strumento vuole contribuire a creare una

cultura condivisa della sostenibilità, innescando quindi un processo virtuoso in tutto il largo consumo. Circol-UP aiuta le aziende del largo consumo nel percorso di sviluppo della circular economy. Sviluppato con la partecipazione dell’Istituto di Management della Scuola universitaria superiore Sant’Anna di Pisa consente alle aziende di misurare e di identificare le opportunità per massimizzare la circolarità dei processi produttivi, della filiera e dei prodotti. Barometro OSA è attivo dal 2004 per misurare ogni mese la realtà e l’evoluzione dell’out-of-stock in Italia utilizzando i dati di venduto scanner di un panel selezionato di punti vendita. Standardizzando i flussi e adottando metodologie di misurazione continuative di sistema offre una lettura e una valutazione univoche e condivise del fenomeno. Albero delle soluzioni per la supply chain continuity è una mappa interattiva che permette di navigare tra 60 soluzioni adottate in Italia al tempo del Covid-19 utili per il futuro. Sviluppata con il supporto della Liuc Università Cattaneo e del Politecnico di Milano è frutto di un’indagine sull’impatto dell’emergenza sanitaria rispetto alla logistica nel largo consumo e alle azioni messe in campo per garantire la catena di fornitura nonostante il periodo di grave difficoltà. “Soluzioni per affrontare la crisi del trasporto su strada nel settore del largo consumo” (edito quest’anno) è un bluebook ECR - realizzato con il supporto della Liuc e del Politecnico di Milano con il coinvolgimento di 42 aziende di produzione, di distribuzione e operatori logistici - che raccoglie e razionalizza 17 soluzioni concrete per agevolare l’organizzazione dei trasporti e rispondere alle criticità affrontate dal settore della logistica nell’ambito del largo consumo. ■

Baoli: nuova serie di carrelli controbilanciati elettrici KBE

I KBE 25-30-35 con capacità di sollevamento da 2,5 a 3,5 tonnellate sono sviluppati per rispondere alle esigenze del mercato.

Baoli ha messo sul mercato i nuovi frontali elettrici KBE 25-30-35, la gamma di carrelli elevatori elettrici completamente rinnovata. In un contesto di sempre maggior attenzione da parte delle aziende nei confronti dei temi legati alla sostenibilità, Baoli ha scelto di sviluppare una nuova linea di frontali elettrici per tutelare l'ambiente e, allo stesso tempo, garantire all'operatore logistico un prodotto affidabile e sicuro. Con una capacità di carico rispettivamente di 2,5 t, 3,0 t e 3,5 t, i nuovi modelli elettrici KBE 25-30-35 sono alimentati da batterie al piombo-acido - da 80 V con una capacità di 360-450 Ah per i modelli

da 2,5 t e 500-600 Ah per i modelli da 3,0 t e 3,5 t - mentre in un prossimo futuro saranno disponibili anche le batterie agli ioni di litio. Robusti e sicuri, i nuovi frontali si adattano a diversi settori, dalla vendita al dettaglio alla produzione, dalle operazioni all'interno a quelle all'esterno. Oltre alla solidità della struttura, la nuova gamma di carrelli è caratterizzata da alcune importanti dotazioni tecniche: il montante di nuova concezione alto



fino a 6.500 millimetri, ad esempio, offre agli operatori un'ottima visuale del carico e dell'ambiente circostante permettendogli di muoversi in piena sicurezza. La nuova gamma dispone inoltre della funzione di sicurezza "atterraggio morbido", che riduce la velocità di abbassamento del carico quando l'altezza di sollevamento è inferiore a 100 millimetri. I nuovi modelli KBE sono inoltre dotati di centralina KION di ultima generazione, motori elettrici e componenti idraulici di alta qualità e un display di facile lettura. Il display semplice e intuitivo permette infatti all'operatore di selezionare la modalità di guida scegliendo tra un funzionamento economico, efficiente o orientato alla prestazione. Inoltre, gli strumenti diagnostici di nuova concezione presenti sulla nuova gamma possono essere gestiti facilmente tramite app

su un qualsiasi smartphone. "Questa nuova generazione di carrelli elettrici è stata pensata per stupire i nostri clienti e superare le loro aspettative, offrendo un ottimo prodotto in termini di qualità e affidabilità", ha dichiarato Francesco Pampuri, director brand marketing&management di Baoli E-me, che ha aggiunto: "La solida struttura di queste macchine garantisce durata e regolarità di funzionamento per i nostri clienti, la cui sicurezza rimane sempre la nostra massima priorità. Siamo sempre attenti ai bisogni delle aziende, per questo vogliamo andar loro incontro offrendo carrelli semplici, sicuri, ma molto robusti e senza extra superflui. Il livello di soddisfazione dei nostri clienti è il risultato di un modello di offerta preciso e facile da coniugare, nonché di un'elaborazione degli ordini estremamente efficiente e lineare". ■



I vantaggi di scegliere un magazzino verticale Modula

Una scelta che permette di risparmiare il 90% dello spazio a terra e di adottare una tecnologia completamente configurabile in termini di dimensioni, altezza, capacità di carico e tipologie di baie per il picking.

Difficoltà di gestire una logistica che cambia velocemente, l'incertezza del domani, la complessità di gestire un numero elevato di forniture, processi, tecnologie. Le aziende stanno necessariamente imparando a fare i conti con uno scenario completamente diverso e l'adozione di tecnologie come un VLM, aiutano e guidano le aziende ad affrontare meglio questo scenario. Un Modula VLM è per natura "modulare" e in grado di adattarsi sia in termini di dimensione, che di volumi di utilizzo che di tipologie di materiale stoccato.

Un Modula è un'automazione adattabile che può anche essere usata cross i vari reparti e per sua natura moltiplicabile (in termini di cassette, moduli e unità) in caso di picchi, con una facile integrazione anche con altre tecnologie e automazioni (robot, AMR, ecc). Scegliere un magazzino verticale, come Modula Lift, basato sul principio merce con prelievo preciso, ergonomico e sicuro, significa risparmiare il 90% dello spazio a terra e adottare una tecnologia completamente configurabile in termini di dimensioni, altezza, capacità di carico e tipologie di baie per il picking (ad esempio, oltre 16 metri di altezza e una portata di 90 mila chilogrammi.)

Prendere decisioni in termini di investimento in questo momento storico è certamente sempre più complesso, ma è anche vero che un investimento



come quello del VLM non è stravolgente per le aziende come potrebbero esserlo altre tecnologie soprattutto se si considera Modula Slim, una versione estremamente compatta con una profondità di soli 1,6 m, che combina tutti i vantaggi di un carosello verticale con i benefici del VLM, unendo flessibilità e la configurazione di entrambe le tecnologie. Con un altro enorme vantaggio: plug and play in 48 ore. Se è difficile interpretare la situazione e gli obiettivi futuri, muovendosi tra incertezza e ambiguità, un sistema come Modula è sempre in grado, dialogando con ERP aziendale grazie alla sua intelligenza artificiale (WMS) di mettere a disposizione della azienda e dei manager i dati. Il software Modula WMS è un ottimo strumento da mettere in campo contro l'incertezza: l'analisi dei dati. Sarà possibile capire i volumi di movimentazione delle merci, i volumi stoccati, le velocità di picking,

le percentuali di errore e analizzare anche i trend della propria azienda in termini di intralogistica o se si utilizza nei reparti produttivi, dell'andamento dei pezzi di ricambio e del materiale necessario al flusso. L'offerta di Modula non si ferma ai magazzini verticali automatizzati. Grazie al know-how della sede americana, specializzata in soluzioni orizzontali, Modula offre ora anche la tecnologia HC, ovvero un magazzino orizzontale modulare ed ergonomico, facile da installare e da utilizzare, che consente fino a 550 prelievi/ora. Tutti i magazzini Modula sono inoltre progettati per interagire con sistemi di picking avanzati che aumentano la produttività e migliorano la gestione degli ordini, soprattutto quelli con codici SKU diversi o multipli. Si tratta di supporti visivi che illuminano il punto esatto in cui il materiale deve essere prelevato o depositato, indicando anche la quantità da gestire.

Linde e l'automazione dei magazzini: arriva il C-Matic HP

La soluzione ideale per la movimentazione automatica dei magazzini.

“L'aumento dei flussi di movimentazione delle merci, la grande diffusione dell'eCommerce, uniti alla necessità di assicurare i più alti standard di sicurezza, inducono le aziende alla ricerca di nuove soluzioni intelligenti e sostenibili”, spiega Roberto Mola, sales manager automation di Linde Material Handling Italia.

“In questo ambito, il piano industria 4.0 varato dal governo nel 2016 ha rappresentato un vero e proprio volano per le aziende, che hanno così potuto pianificare investimenti più sostanziosi in automazione. Oggi l'intelligenza artificiale può infatti rappresentare un enorme ausilio per l'attività logistica da numerosi punti di vista. Innanzitutto, ci permette di analizzare una mole sempre più importante di dati e, di conseguenza, di migliorare i processi di movimentazione. Inoltre, l'automazione applicata consente alle aziende di avere a disposizione mezzi efficienti in grado di programmare con precisione il flusso di spedizione delle merci, gestire al meglio una flotta di veicoli o movimentare la merce all'interno del magazzino muovendosi in piena autonomia ed evitando i possibili ostacoli sul percorso”. È questo, ad esempio, il caso dei nuovi Robot C-Matic HP, gli ultimi arrivati nella gamma dei robot logistici mobili realizzata da Linde



Material Handling 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 C-MATIC lanciati da Linde Material Handling a marzo scorso e rappresentano la soluzione ideale per la movimentazione automatica dei magazzini.

Alti appena 222 millimetri, i nuovi C-Matic HP 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. Sono 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”, spiega ancora Mola, “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 di individuare gli ostacoli grazie a uno scanner di sicurezza e calcolare velocemente la rotta alternativa idonea in base all'ostacolo che si trova davanti. Ciò permette un importante risparmio di tempo, garantisce la massima sicurezza di merci e operatori e assicura processi affidabili”.

Still presenta i nuovi transpallet elettrici EXH 14-20 Plus

Più compatti, più manovrabili e con una portata fino a 2.300 kg si adattano con grande facilità a ogni esigenza operativa.

Still ha posto sul mercato i nuovi transpallet EXH 14-20 Plus, adatti per una vasta gamma di impieghi e utilizzi. I nuovi transpallet sono infatti caratterizzati da un'eccezionale compattezza, che consente il loro utilizzo in un ampio raggio di applicazioni: dal magazzino al supermercato, dalla fiera alla grande distribuzione fino ad arrivare alle linee produttive. L'estrema compattezza degli EXH 14-20 Plus, la cui portata va dai 1.400 fino ai 2.300 chilogrammi, li rende facilmente utilizzabili anche da operatori con corporature più esili o da operatrici femminili. Grazie alla loro manovrabilità, questi nuovi transpallet si adattano con facilità a tutte le esigenze di movimentazione orizzontale, semplificando così il lavoro all'interno del magazzino. Still, come sottolinea l'azienda in un comunicato, "ha lavorato molto anche per assicurare i più alti livelli di comfort ed ergonomia, conducendo uno studio finalizzato ad analizzare che tipo di timone potesse adattarsi meglio a diverse tipologie di operatori, raggiungendo così un risultato eccezionale: i nuovi transpallet dispongono infatti di un timone unico in grado di adattarsi alle diverse fisionomie e di rispondere a tutte le possibilità di utilizzo". Il nuovo timone non è solo migliorato nell'ergonomia, ma anche nella facilità di utilizzo e nella possibilità di raggiungere i comandi e avere tutte le informazioni sotto controllo: il display a Led o touch consente infatti all'operatore di visualizzare istantaneamente i dati rilevanti del carrello.




Dotati di un motore di trazione da 1,1 a 1,3 kW che garantisce una velocità di marcia fino a 6 km/h e di un motore di sollevamento da 1,0 a 1,2 kW, i nuovi EXH 14-20 Plus possono anche essere dotati di batterie agli ioni di litio. Inoltre, al fine di assicurare la massima efficienza, i nuovi carrelli possono essere equipaggiati con un "caricatore integrato": all'interno di uno scomparto dedicato è infatti presente il collegamento elettrico per il caricamento. In questo modo, le operazioni di ricarica vengono accelerate e facilitate: l'operatore dovrà semplicemente sollevare lo sportello e collegare la presa all'alimentazione elettrica. La possibilità di ricarica rapida è disponibile anche per i carrelli con batterie a litio. Come sempre, grande attenzione è stata posta da Still anche nei confronti della sicurezza: per i nuovi EXH 14-20 Plus è infatti possibile richiedere una protezione aggiuntiva per i piedi dell'operatore in grado di prolungare il telaio ribassato



e di attivarsi in caso di contatto. Su richiesta, gli EXH possono essere forniti con rulli singoli, tandem o tripli, in questo ultimo caso per migliorare la silenziosità e per ottenere movimenti più precisi.

Come l'intelligenza artificiale ottimizza il lavoro nella logistica

Il sistema KFI Vocalize ha migliorato i processi logistici di Italmark, importante impresa della Gdo, mettendo al centro flessibilità, sicurezza e produttività.

Dal 1991, l'azienda KFI continua a fornire alle imprese soluzioni innovative che mirano a colmare il divario tra i sistemi gestionali aziendali e le moderne tecnologie dell'industria 4.0, ponendo le proprie competenze e servizi a disposizione di imprese di ogni dimensione. In particolare, l'impegno di KFI è di ottimizzare la qualità, la sostenibilità e i tempi di esecuzione della supply chain di aziende che operano nei settori della produzione, della logistica, della distribuzione e del retail in tutte le fasi del progetto, seguendole dalla consulenza iniziale alla pianificazione, lo sviluppo e l'implementazione dei sistemi proposti e per tutto il loro ciclo di vita, attraverso un'ampia offerta di servizi e piani di assistenza, manutenzione e riparazione. Con la sede centrale e una filiale situate in Italia, una società controllata in Romania e una rete commerciale internazionale, attraverso i suoi software proprietari coniuga le logiche di processo con le migliori tecnologie del settore: sistemi vocali, Pick to Light, Cobot AMR, dispositivi AIDC e soluzioni per la tracciabilità e la stampa.

KFI, recentemente, è stata scelta da Italmark come partner strategico per ottimizzare i processi, in particolare le procedure di stoccaggi e ripristini. Italmark è un'importante realtà della grande distribuzione organizzata lombarda che gestisce un centinaio di supermercati nelle province di Brescia, Cremona, Mantova, Bergamo, Milano, Como, Monza Brianza, Pavia e Varese. In oc-



La spesa secondo me.
italmark

casione del rinnovo del parco dei terminali veicolari preposti alle operazioni di stoccaggio e di ripristino, Italmark ha avvertito la necessità di abbandonare il vecchio sistema operativo Windows CE per passare ad Android e implementare gli stessi processi in modalità vocale con Vocalize. L'obiettivo era quello di ridurre considerevolmente gli errori, evitando che i suoi 40 operatori gestissero la parte informatica delle attività e quella sul campo in modo disallineato. Parallelamente, con il passaggio da dispositivi fissi a mobili, era aumentata la necessità per l'azienda di incrementare la flessibilità dal punto di vista delle applicazioni, dell'operatività e delle scorte. In questa ottica, KFI è intervenuta introducendo nei processi della supply chain di Italmark la piattaforma Vocalize, che nasce come sistema aperto nativo Android e sfrutta una tecnologia di riconoscimento vocale basata sull'intelligenza artificiale per "vocalizzare" le interazioni uomo-macchina all'interno di flussi di lavoro in ambito



logistico, industriale e in-field. Giorgio Rancati, IS manager di Italmark e responsabile di questa operazione, ha così commentato: "Il progetto ha avuto un grande impatto sui nostri processi. La facilità di utilizzo e la fruibilità del sistema da parte dei nuovi operatori sono disarmanti. Vocalize presenta infatti il grosso vantaggio di poter essere utilizzato da subito, senza lunghi periodi di formazione o macchinosi training vocali. Oltre alla semplicità d'uso, abbiamo drasticamente ridotto gli errori e permesso a oltre 40 risorse di interagire in modo perfettamente integrato con il sistema informatico. I feedback vocali vengono comunicati in tempo reale, questo genera benefici in termini di accuratezza delle informazioni e miglioramento della produttività". ■

Le cassette riutilizzabili: un passo verso l'economia circolare

Nel 2022, i clienti di Ifco, azienda leader globale nella produzione di questi contenitori, hanno effettuato oltre due miliardi di spedizioni con imballaggi riutilizzabili, con importanti risultati in termini ambientali e non solo.

Le cassette di imballaggio riutilizzabili prodotte dalla Ifco, il principale fornitore al mondo di contenitori riutilizzabili in plastica, rappresentano la migliore soluzione, e la più sostenibile, per la movimentazione di prodotti freschi, siano essi frutta e verdura, carne, pesce e frutti di mare, uova, prodotti da forno, salumi e cibi pronti. Queste cassette, in costante aggiornamento, sono disponibili in un'ampia gamma di formati (sono in produzione oltre settanta modelli) e si prestano a soddisfare qualsiasi esigenza. L'azienda, inoltre, copre ogni aspetto della gestione di questi contenitori, dalla consegna ai produttori al ritiro dai rivenditori, fino alla loro pulizia e a una loro igienizzazione, affinché siano pronti per essere rimessi in circolo. Con una rete di sedi locali



e oltre 1.250 addetti all'assistenza clienti a livello globale l'azienda è in grado di soddisfare ogni esigenza. Le cassette riutilizzabili stanno avendo un uso sempre più diffuso. Ifco, infatti, ha raggiunto un importante obiettivo: nel 2022, sono state oltre due miliardi le spedizioni effettuate dai clienti con imballaggi riutilizzabili.



Le cassette riutilizzabili Ifco sono la migliore soluzione per movimentare ed esporre prodotti freschi

In particolare, le cassette Ifco garantiscono, come sottolinea l'azienda "una riduzione degli sprechi alimentari, promuovono risparmi sui costi, prolungano la durata dei prodotti e consentono alle attività commerciali di operare secondo modalità più sostenibili". Il loro utilizzo rientra in un modello di business ispirato all'economia circolare basato sui principi di condivisione-riduzione-riutilizzo, con notevoli "risparmi ambientali". Infatti, rispetto alle alternative di imballaggio monouso, le cassette riutilizzabili riducono le emissioni di CO₂, il consumo di acqua ed energia, la produzione di rifiuti solidi e il consumo di legname. Condividendo e riutilizzando le cassette Ifco nella catena di fornitura globale di prodotti freschi, nel 2022 i clienti dell'azienda hanno risparmiato: 614.072 tonnellate di CO₂; 11,8 milioni di metri cubi di acqua, equivalenti

a 4.736 piscine olimpioniche; 42.214 terajoule di elettricità, sufficienti per alimentare oltre 5,2 milioni di veicoli elettrici per un anno; 339.116 tonnellate di rifiuti solidi, equivalenti a 41.535 camion carichi di rifiuti; 55.140 tonnellate di rifiuti alimentari, equivalenti a oltre 88 milioni di pasti. Questi risparmi sono stati calcolati su base scientifica attraverso studi indipendenti. "Due miliardi di spedizioni su scala globale sono un risultato monumentale. L'entità dei risparmi ambientali creati attraverso il nostro modello di business circolare riflette la capacità della nostra azienda di raggiungere l'obiettivo di rendere sostenibile la catena di approvvigionamento di generi alimentari freschi e la nostra capacità di consentire ai clienti di raggiungere i propri obiettivi di sostenibilità", ha affermato Michael Pooley, Ceo dell'azienda. ■



IN COLLABORAZIONE CON

TACK&TMI



E GI GROUP



ORGANIZZA IL WEBINAR GRATUITO

FINANZIAMENTI ALLA FORMAZIONE

Guida ai principali fondi: quali sono, cosa offrono e come accedervi?



Docente: dr.ssa BARBARA CAPORALE di TACK&TMI

Nel seminario verificheremo:

Perché aderire ad un fondo interprofessionale?

Come aderire?

Qual è la convenienza per l'azienda?

Come finanziare la formazione senza un costo aggiuntivo?

Quale fondo scegliere?

Aderendo a un Fondo Interprofessionale l'azienda accumula risorse economiche su un "conto corrente aziendale virtuale" da utilizzare autonomamente per la **formazione dei propri dipendenti** e investendo sul **capitale umano**, previa presentazione di un piano formativo e autorizzazione da parte del Fondo

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

Baoli

Due mondi, un'idea.



Mettere insieme il meglio di due mondi. Questa è l'idea di Baoli.

Un'opportunità unica e innovativa nel mondo dei carrelli elevatori. Per la prima volta insieme l'economicità e la massima garanzia di affidabilità, la semplicità e l'efficienza delle tecnologie più avanzate.

Questo è Baoli: l'energia di una nuova realtà industriale e la forza di un grande gruppo multinazionale.



www.baoli-emea.com



Baoli