

€uromerci

IL MENSILE DELLA LOGISTICA



Sandro Innocenti, Country Manager Prologis Italia:

"Siamo in una situazione sociale ed economica difficile, molto complessa e in trasformazione, ma la logistica continuerà comunque a svolgere un ruolo sempre più importante e proseguiranno gli investimenti in nuovi immobili"

Mezzogiorno: per le ZES sarà la volta buona?

EDITORIALE

**UCRAINA: RIPERCUSSIONI
SULL'AREA MEDITERRANEA**

EVENTO SFLMI A MILANO

**TRE REGIONI, UN UNICO
MACROTERRITORIO**

GRUBER LOGISTICS

**SEMPRE PIU' PRESENTE
NEL NOSTRO PAESE**

INTRA LOGISTICA ITALIA

International Trade Fair
for Materials Handling, Intralogistics
and Supply Chain Management

Fieramilano, Rho
3 - 6 maggio 2022

**ISCRIVITI
ORA!**

www.intralogistica-italia.com

AGV • CARRELLI • SCAFFALATURE
▪ SISTEMI INTRALOGISTICI • MAGAZZINI AUTOMATICI
▪ ORGANIZZAZIONE E TECNOLOGIA PER IL MAGAZZINO



Promossa da:



In collaborazione con:
ipack•ima
Connecting businesses



Deutsche Messe



UCRAINA E AREA MEDITERRANEA

I problemi geopolitici dell'invasione russa

IL PRESIDENTE FRANCESE EMMANUEL MACRON NELLA FAMOSA INTERVISTA PUBBLICATA DALL'ECONOMIST IL 9 NOVEMBRE 2019, OLTRE A SOTTOLINEARE CHE "LA NATO È IN STATO DI MORTE CEREBRALE", AVEVA ESPRESSO FORTI PREOCCUPAZIONI PER IL FUTURO DELL'EUROPA. UNA PREOCCUPAZIONE MOTIVATA, IN PRIMO LUOGO, DA DUE PRINCIPALI ELEMENTI: L'ATTEGGIAMENTO DEGLI STATI UNITI (DA RICORDARE, COMUNQUE, CHE ALLORA IL PRESIDENTE ERA DONALD TRUMP, NON CERTO UN "AMICO" DELL'EUROPA) CHE SEMPRE PIÙ SPOSTANO LA LORO ATTENZIONE, IN CHIAVE ANTI CINA, VERSO L'ASIA E IL PACIFICO E LA DEBOLEZZA POLITICO-MILITARE DELL'UNIONE EUROPEA. A QUEST'ULTIMO PROPOSITO, MACRON SOTTOLINEÒ: "MI SEMBRA CHE L'EUROPA SI MUOVA CON UNA LOGICA CHE PRIVILEGIA L'ECONOMIA, SOTTINTENDENDO CHE L'ECONOMIA DI MERCATO SODDISFI TUTTO. NON È COSÌ, O NON È PIÙ COSÌ". IL PRESIDENTE FRANCESE AGGIUNSE UN ALTRO ELEMENTO DI PREOCCUPAZIONE: "L'EUROPA CORRE IL RISCHIO DI RESTARE SCHIACCIATA DAGLI STATI UNITI E DALLA CINA. A QUESTA BIPOLARIZZAZIONE SI AGGIUNGE IL RITORNO DI POTENZE AUTORITARIE, COME LA RUSSIA E LA TURCHIA, VICINE ALL'EUROPA, CHE SONO I DUE GRANDI ATTORI DELLA NOSTRA POLITICA DI VICINATO E SEMPRE PIÙ ATTIVI IN MEDIO ORIENTE E NELL'AREA MEDITERRANEA. TUTTO CIÒ PORTA UNA STRAORDINARIA FRAGILITÀ DELL'EUROPA CHE, SE NON SI PENSA COME POTENZA IN QUESTO MONDO, SCOMPARIRÀ". L'ATTUALE INVASIONE DELLA RUSSIA IN UCRAINA HA "RIATTIVATO" LA NATO E FORTEMENTE UNITO L'UNIONE EUROPEA, GIÀ IMPEGNATA COLLETTIVAMENTE NELLA LOTTA ALLA PANDEMIA E ALLA CONSEGUENTE CRISI ECONOMICA, MA NON HA TROVATO UN'ESPLICITA CONDANNA DA PARTE DELLA CINA E DELL'INDIA, DUE PAESI CHE CONTANO SU UNA POPOLAZIONE DI 2,8 MILIARDI DI PERSONE, E, IN SEDE NAZIONI UNITE, SULL'ASTENSIONE DELL'80% DEI PAESI ASIATICI E IN TOTALE DI 35 PAESI, MOLTI DEI QUALI POSIZIONATI IN MEDIO ORIENTE E IN AFRICA. UNA SITUAZIONE CHE RICHIAMA LE PREOCCUPAZIONI ESPRESSE DA MACRON. L'UNIONE EUROPEA, E L'ITALIA IN PARTICOLARE, HANNO MOSTRATO SCARSA ATTENZIONE A LIVELLO GEOPOLITICO AGLI AVVENIMENTI SUCCEDEUTISI NELL'ULTIMO DECENNIO NELL'AREA MEDITERRANEA, CHE HA VISTO, COME SOTTOLINEATO DAL PRESIDENTE FRANCESE, NON SOLO UN DISIMPEGNO AMERICANO, MA ANCHE UNA CONTINUA, CRESCENTE PRESENZA DI CINA, TURCHIA E RUSSIA. DATA LA SUA POSIZIONE GEOGRAFICA, DATA LA SUA STORIA, PER L'ITALIA E PER LA SUA ECONOMIA, IN PARTICOLARE PER QUELLA DEL MEZZOGIORNO, È ASSOLUTAMENTE NECESSARIO RICONQUISTARE PRESENZA E POSIZIONI POLITICO-CULTURALI-ECONOMICHE NEL MEDITERRANEO.

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

Attualità

**I PROFITTI SBALORDITIVI
DELLE COMPAGNIE MARITTIME MONDIALI**

10

Mezzogiorno

**PER LE ZES SARA'
LA VOLTA BUONA?**

30

Evento SFLMI a Milano

**TRE REGIONI,
UN UNICO MACROTERITORIO**

32

Evento SFLMI a Milano

**MENO IMPRESE MANIFATTURIERE USANO
IN EXPORT LA MODALITA' EX WORKS**

34

Cover Prologis

**CONTINUERANNO GLI INVESTIMENTI
PER EDIFICI LOGISTICI NUOVI E MODERNI**

38

Trasporto ferroviario

**SERVONO SCELTE POLITICHE COMPLESSIVE
PER LO SVILUPPO INTERMODALE**

48

Primo Piano

**AS 24: 1.500 STAZIONI DI SERVIZIO
"DEDICATE" AI CLIENTI**

51

Primo Piano

**GRUBER LOGISTICS, SEMPRE
PIU' PRESENTE IN ITALIA**

53

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

8

DALLE AZIENDE

16



Il ministro per il Sud e la Coesione territoriale, Maria Rosaria Carfagna, sta riprendendo in mano il tema delle zone economiche speciali, prese in considerazione anche dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (il servizio a pag. 30)



SRM e Contship hanno presentato la ricerca sui corridoi e sull'efficienza logistica delle aziende lombarde, venete ed emiliane romagnole. E' stata anche fatta un'analisi dei comportamenti del distretto del metallo di Brescia (il servizio a pag. 34)

Avete bisogno di più spazio per la vostra attività?

VGP PARK
LEGNANO

SPAZIO DISPONIBILE
ca. 25.000 m²



VGP PARK PADERNO
DUGNANO

SPAZIO DISPONIBILE
ca. 50.000 m²



Soffiano i venti di guerra

L'invasione russa dell'Ucraina, che è andata ad accavallarsi alla crisi pandemica, sta fortemente condizionando l'economia globale. L'Italia non sfugge a tale situazione, aggravata dalla forte dipendenza che abbiamo dall'estero nel settore energetico, in particolare per il gas che importiamo

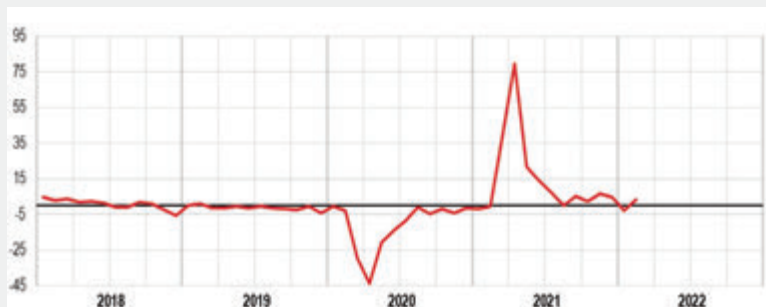


massicciamente dalla Russia. A marzo, hanno continuato ad aumentare esponenzialmente anche in termini congiunturali i prezzi del gas europeo (più 56%) e, in misura minore, quelli del petrolio (più 21%) e dei beni alimentari (più 11,6%), in particolare del grano. Tali andamenti hanno alimentato ulteriormente le già diffuse pressioni inflattive che potrebbero rappresentare un deciso freno alla crescita. Secondo l'Istat, nel nostro paese, "l'impatto della guerra sul sistema economico rimane di difficile misurazione e si innesta all'interno di una fase del ciclo caratterizzata da miglioramenti di alcuni settori economici, degli investimenti e delle condizioni del mercato del lavoro. La reazione allo shock determinato dal conflitto è al momento eterogenea tra gli operatori. Le famiglie mostrano maggiori preoccupazioni: a marzo l'indice di fiducia è sceso di circa 12 punti rispetto al trimestre precedente, condizionato dai giudizi negativi sul clima economico e su quello futuro". Tra le imprese, l'andamento della fidu-

Produzione industriale

Fonte: ISTAT

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



Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

(genn. 2017-genn. 2022, indici destagionalizzati e medie mobili, base 2015=100)



Potere d'acquisto delle famiglie

Fonte: ISTAT

((I trim. 2009-IV trim. 2021, valori in miliardi di euro e variazioni % congiunturali, anno riferimento 2015)





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 Assolombarda Servizi e Unisef organizza un percorso formativo grazie al quale conseguire questa qualifica.

Il percorso 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.

Per la visione del programma si clicchi qui:

<https://www.assologistica.it/media/page/PercAEO22.pdf>

Info segreteria Assologistica: tel. 026691567

Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

(genn. 2017-mar. 2022, variazioni % congiunturali e tendenziali, base 2015=100)



cia è differenziato tra comparti. Quella nel settore delle costruzioni è ancora a livelli massimi mentre è diminuita la fiducia delle imprese manifatturiere e dei servizi, anche se nel turismo si segnala un deciso miglioramento. In particolare, le imprese manifatturiere hanno evidenziato un aumento della quota di chi segnala ostacoli all'attività di esportazione. In particolare, l'indice della produzione industriale ha avuto, a febbraio, un deciso rimbalzo congiunturale che ha seguito la caduta del mese precedente. Tuttavia, nella media dicembre-

Tasso di disoccupazione

Fonte: ISTAT

(genn. 2017-febb. 2022, valori %, dati destagionalizzati)

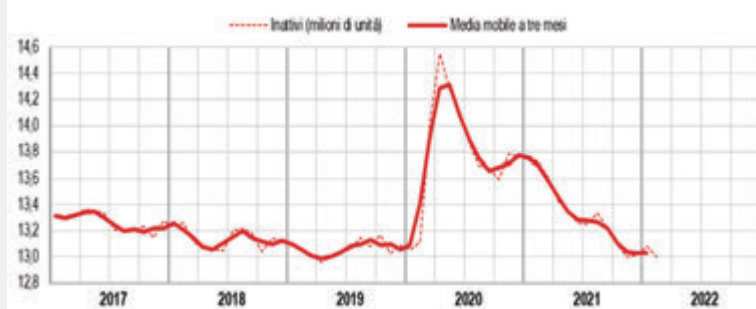


febbraio l'indicatore ha mostrato una diminuzione dello 0,9% in termini congiunturali. Forte preoccupazione c'è per la crescita dell'inflazione: in base alla stima preliminare, a marzo, la variazione tendenziale dell'indice NIC per l'intera collettività è risultata pari a 6,7%, da 5,7% di febbraio, determinando un ulteriore aumento dell'inflazione acquisita per il 2022, pari, secondo l'Istat, a 5,3% (4,3% a febbraio). La persistente tendenza al rialzo è stata legata agli andamenti, come accennato, dei prezzi dei beni energetici e alimentari, colpiti in quest'ultimo periodo dalle turbolenze geopolitiche. Ciò sta attenuando il miglioramento dei consumi registratosi sul finire del 2021: nel periodo dicembre-febbraio le vendite sono calate rispetto al trimestre precedente dello 0,4%. ■

Inattivi 15-64 anni

Fonte: ISTAT

((genn. 2017-febb. 2022, valori assoluti in milioni, dati destagionalizzati)



THE ECONOMIST

Russia e Cina: l'ordine mondiale alternativo

Ogni giorno porta nuovi orrori dall'Ucraina, dove l'artiglieria e i missili russi continuano a colpire. E' troppo presto per conoscere chi emergerà vincitore da tale confronto. Ma si stanno prefigurando opzioni. Qualcuno sostiene che la Cina voglia rinsaldare la sua amicizia pre-guerra "senza limiti" con la Russia nell'intento di creare un asse mondiale autocratico. Altri, al contrario, considerano che gli Stati Uniti riusciranno a rompere tale legame, isolando Vladimir Putin. La nostra analisi sottolinea che nessuno di tali due scenari è probabile. L'approfondimento dei legami con la Russia sarà guidato in Cina da un cauto interesse personale, mentre la guerra in Ucraina sarà sfruttata per accelerare quello che i cinesi vedono come l'inevitabile declino dell'America. L'obiettivo cinese resta infatti sempre quello di generare un'alternativa globale all'ordine liberale occidentale.

Entrambi, il presidente cinese Xi Jinping e Vladimir Putin, vogliono ritagliare il mondo in sfere di influenza dominate da poche grandi potenze: la Cina vuole guidare l'East Asia e la Russia vuole avere il diritto di veto sulla sicurezza europea e forzare l'America a "tornare" a casa. Questo ordine alternativo non prenderebbe in considerazione valori universali o i diritti umani, che sia Xi sia Putin considerano "trucchi" usati dall'Occidente per destabilizzare i loro regimi. Entrambi sembrano ritenere che tali "valori" presto saranno reliquie di un sistema liberale che è razzista e instabile e che saranno sostituiti da gerarchie in cui ogni paese conosce il proprio posto all'interno dell'equilibrio generale del potere. Quindi, Xi Jinping spera che la guerra e l'invasione dell'Ucraina condotta dalla Russia metta in luce la debolezza dell'Occidente. Se le sanzioni occidentali sia sul sistema finanziario sia sull'industria high-tech della Russia dovessero fallire, la Cina avrebbe meno da temere da questo tipo di "armi". Certo che se Putin perdesse potere per i suoi errori di calcolo nell'invasione dell'Ucraina, ciò potrebbe scioccare la Cina e imbarazzare il suo leader che potrebbe valutare di aver sbagliato anche lui i suoi calcoli, legandosi a Putin e ciò rappresenterebbe per lui una battuta d'arresto proprio mentre cerca un terzo mandato come leader del Partito Comunista, violando le recenti regole.

Per tutto ciò, il supporto cinese ai russi prevede "confini". In primo luogo, il mercato russo è limitato. Le banche e le imprese cinesi non vogliono rischiare di perdere affari, molto più redditizi altrove, ignorando le sanzioni decretate nei confronti della Russia. Una Russia debole si addice alla Cina perché non avrebbe altra scelta che essere arrendevole. Inoltre, Xi Jinping sembra preferire che Putin non ottenga una



Pechino. La sala della Suprema Armonia nella Città Proibita

vittoria schiacciante: la Cina uscirebbe meglio dall'evento del conflitto se la Russia dovesse solo "sopravvivere". Funzionari cinesi dicono, inoltre, con sicurezza, ai diplomatici stranieri che l'unità della posizione occidentale sulla Russia si frantumerà con il protrarsi della guerra e con l'aumento dei costi che essa comporta per gli elettori occidentali. Del resto, la Cina sta già cercando di separare l'Europa e l'America, sostenendo che gli Stati Uniti stanno rafforzando il loro potere mentre fanno pagare agli europei i prezzi elevati dell'energia, di eserciti più grandi e gli oneri di ospitare oltre tre milioni di rifugiati ucraini. Infine, l'approccio cinese alla guerra russo-ucraina è scaturito dalla convinzione di Xi Jinping che il "grande confronto" in questo secolo è tra la Cina e gli Usa, un confronto che la Cina è destinata a vincere. Per la Cina, ciò che sta accadendo nelle città bombardate dell'Ucraina è solo una "scaramuccia" nell'attuale contesto e nel confronto mondiale. Ne consegue che anche un successo dell'Occidente nel trattare con Putin non cambierà la visione globale cinese e che gli Usa comunque in seguito dovranno misurarsi con la Cina. Il primo compito della Nato è che resti fortemente unita anche se la guerra dovesse proseguire a lungo. ■

Trasporto aereo: compagnie in aumento

L'entrata di nuove imprese nel mercato del trasporto aereo è stata storicamente ostacolata da forti "sbarramenti", dovuti sia all'esigenza di dover disporre di ingenti capitali sia alla forte concorrenza esistente sulla disponibilità di linee di traffico. Secondo i dati pubblicati a fine marzo dalla IATA, la pandemia ha probabilmente creato condizioni più favorevoli per la nascita di nuove compagnie, in particolare grazie al



vivace mercato degli aerei di seconda mano che ha reso più economico l'affitto di velivoli. Un ruolo attrattivo hanno anche svolto i rendimenti record assicurati dal trasporto cargo. A ciò si è aggiunta, creando uno scenario imprenditoriale in evoluzione, la forte domanda di voli internazionali a lungo raggio come conseguenza della crisi globale sanitaria. Secondo i dati IATA, nel 2021, con il rallentamento della pandemia, si sono create nuove opportunità per le compagnie aeree, infatti nell'anno sono nate almeno 57 nuove compagnie, con una crescita del 36% rispetto al 2019, che è stato l'anno peggiore. Tra queste nuove società ve ne sono state 12 dedicate al trasporto cargo, 50% in più sul 2019. Numero che senza l'accesso degli operatori storici del trasporto merci agli aerei passeggeri sarebbe stato più alto. Sempre nel 2021, le aziende del settore chiuse sono scese a 33 e quelle "dormienti" sono tornate a 69, ben al di sotto dei livelli segnati nel 2019. La IATA conclude con una riflessione: "Il numero crescente sia di nuove compagnie sia di quelle ritornate attive, insieme al diminuire del numero delle imprese che chiudono, mostra che l'industria del trasporto aereo rimane attrattiva sia per imprenditori sia per investitori e che sono alte le prospettive per una sua decisa ripresa".

La logistica Usa e il problema container

Secondo un modello elaborato da Intelligence.com, i ritardi e i colli di bottiglia che stanno ostacolando da tempo le catene logistiche statunitensi stanno iniziando a migliorare e dovrebbero risolversi per la fine di dicembre, quando proba-



bilmente si tornerà alla normalità. Ciò significa che al termine di quest'anno si passerà mediamente nella movimentazione di un container dai recenti 112 giorni a 45. Una buona notizia per tutte le parti interessate, ma nel percorso verso questo obiettivo si registrerà, sottolinea Intelligence.com, un altro problema non semplice da risolvere: si accumuleranno grandi pile di container vuoti provenienti da importazioni che non saranno smaltibili come una componente dei normali flussi logistici. In uno scenario, come quello descritto, di un miglioramento generale della logistica, il modello elaborato da Intelligence.com ha calcolato che tra luglio di quest'anno e il prossimo febbraio ci sarà almeno un 30% di container che resterà nei depositi portuali Usa perché non ci sarà la capacità navale di riportarli indietro in Asia, da dove sono giunti con i beni esportati negli Stati Uniti. Il modello ha quindi messo in evidenza, anche sulla base del traffico medio marittimo annuale che ammonta a oltre 19 milioni di teu, il numero di container che si accumuleranno nei porti americani. Un numero che raggiungerà nel tempo i 3,5 milioni di teu e che ha la potenzialità di superare la capacità disponibile per stocarli. Una "pila" di container che la rete logistica esistente avrà grande difficoltà a smaltire.

Export extra Ue in crescita in febbraio

L'Istat stima che in febbraio l'interscambio commerciale con i paesi extra Unione europea ha registrato un aumento congiunturale per entrambi i flussi, più ampio per le importazioni (più 9,8%) che per le esportazioni (più 1,9%). Queste

Commercio estero extra UE

Fonte: ISTAT

(genn. 2017-febb. 2022, import-export mensili, medie mobili a 3 mesi, scala sinistra, e saldi, scala destra, in miliardi di euro)



ultime sono aumentate essenzialmente sotto la spinta delle vendite di energia (più 34,9%), beni di consumo non durevoli (più 7,0%) e beni intermedi (più 3,4%). L'export, nei tre mesi dicembre 2021, gennaio e febbraio 2022, è cresciuto del 5% rispetto ai tre mesi precedenti, sostenuto in primo luogo da beni di consumo non durevoli (più 7,7%) e beni intermedi (5,6%). Nello stesso periodo l'import ha segnato un balzo congiunturale del 16,5%, grazie soprattutto ai forti aumenti degli acquisti di energia. Sempre a febbraio, il disavanzo commerciale con i paesi extra Unione europea è stato pari a 1.555 milioni, a fronte di un avanzo di 4.149 milioni dello stesso mese del 2021. Ciò è avvenuto a causa del deficit energetico (meno 7.183 milioni di euro) che è stato molto più ampio rispetto a un anno prima (meno 2.105 milioni). A febbraio, si sono registrati aumenti su base annua dell'export in particolare verso i paesi Opec, Turchia, Usa e paesi Mercosur.

Trieste: il progetto Prosecco Fresh Hub

Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità portuale di Trieste, nella foto, ha presentato alla fiera Fruit Logistica di Berlino il progetto Prosecco Fresh Hub, che mira a realizzare un polo logistico per lo sviluppo di una filiera agroalimentare a Prosecco, quartiere alla periferia del capoluogo della regione Friuli Venezia Giulia. La scelta della zona è stata dettata dalla sua vicinanza all'asse viario autostradale che connette il nord Italia e l'est Europa al fine di alimentare i mercati storici del porto di Trieste. L'iniziativa prevede un investimento totale per più di 58 milioni di euro. D'Agostino, presentando il progetto, ha sottolineato che: "Per far crescere il porto bisogna investire fuori dal porto. Prosecco Fresh Hub è fondamentale perché unisce la capacità di innovazione tecnologica a una fortissima accessibilità dell'area". L'idea progettuale prevede la realizzazione, su un'area complessiva di 155 mila mq, della nuova sede del mercato ortofrutticolo e di un magazzino refrigerato dedicato a varie tipologie merceologiche. Il magazzino refrigerato si estenderà su una superficie di 18 mila metri quadrati e potrà garantire 20 mila posti pallet a temperatura controllata e sarà differenziabile a seconda delle esigenze degli operatori. Le tecnologie utilizzate saranno di ultima generazione per quanto riguarda le tecniche costrut-



tive e di coibentazione. La logistica di magazzino sarà completamente automatizzata e basata su logiche di intelligenza artificiale per l'ottimizzazione dei processi. Il mercato ortofrutticolo di Trieste, dal suo canto, si svilupperà su una superficie di 7.200 metri quadrati e, grazie alla sua ubicazione e al suo collegamento funzionale con l'hub refrigerato, potrà facilitare le operazioni di sdoganamento e distribuzione urbana delle merci. L'approvvigionamento energetico dell'intero polo sarà garantito da un parco fotovoltaico di ultima generazione installato sulla copertura degli edifici, ottenuto ottimizzando le superfici occupate dalle infrastrutture senza consumo di spazio bioprodotto.

I profitti sbalorditivi delle compagnie marittime mondiali

Tra il 2020 e il 2021, i margini operativi dei principali armatori globali sono triplicati rispetto al decennio precedente.

Sea-Intelligence, società danese di ricerca e analisi sulle supply chain globali, con una forte specializzazione sul trasporto marittimo dei container, ha pubblicato uno studio sui profitti accumulati dalle grandi compagnie marittime mondiali durante gli ultimi due anni, in particolare nel 2021. Il grafico che pubblichiamo in questa pagina è ripreso da tale studio. Un grafico che pone in evidenza come negli ultimi due anni si sia registrata un'assurda, sbilanciata situazione tra la domanda e l'offerta di trasporto via mare con tariffe e noli sempre più elevati. Una situazione che fa impallidire, in termini di margini operativi segnati dalle compagnie marittime, ciascuno degli anni precedenti a partire dal 2010. Infatti, secondo Sea-Intelligence, nell'anno 2021, il minimo margine operativo, detratti i costi, è stato registrato dalla Maersk con 686 dol-

lari Usa per teu, mentre quello massimo è stato appannaggio della ZIM con uno sbalorditivo 1.671 dollari/teu. Si può calcolare che in media le principali compagnie di navigazione abbiano realizzato nel 2021 un utile operativo di 861 dollari/teu. Dato davvero sorprendente se si considera che nel decennio 2010-2020 il loro margine medio annuale più alto è stato raggiunto nel 2010 con 155 dollari/teu.

Appare, quindi, evidente che nei due anni che sono stati disastrosi per tutto



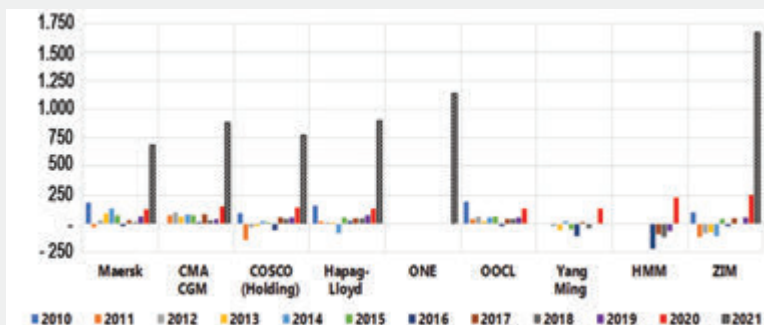
Portacontainer nel porto di Miami, Stati Uniti

il mondo in termini sia sociali sia economici causa la pandemia, vi è stata un'eccezione: i colossi marittimi mondiali, che oltretutto grazie alle loro alleanze e in particolare alle tre, The Alliance, 2M e Ocean, che da sole rappresentano oltre l'80% del mercato, hanno fatto guadagni da record. Quanto è avvenuto è spiegabile proprio dall'anomalia che caratterizza il commercio mondiale via mare: un'anomalia che ha virtualmente azzerato la concorrenza e istituito comportamenti e prezzi "elaborati" all'interno di cartelli. In primo luogo, i grandi profitti sono stati resi possibili perché le compagnie hanno tutte insieme ridotto drasticamente al tempo della pandemia la capacità delle navi, alzando vertiginosamente i prezzi del trasporto. Si comprende perché negli Stati Uniti si stia registrando una crescente protesta contro le performance delle grandi compagnie marittime.

Ebit per Teu

Fonte: Sea-Intelligence

(2010-2021, principali armatori mondiali, valori in dollari Usa)



Un piano dell'amministrazione per migliorare le supply chain

Uno degli obiettivi principali è accrescere lo scambio di informazioni fra tutte le componenti che partecipano alla movimentazione delle merci.

L'amministrazione Biden-Harris e il Dipartimento statunitense del Trasporto hanno annunciato il varo di un piano, denominato Freight Logistics Optimization Works-FLOW, per rendere più efficienti e veloci le filiere logistiche che attraversano il paese e per ridurre di conseguenza anche i prezzi al consumo per i cittadini americani. Il piano punta, in primo luogo, a rendere molto più rapido lo scambio di informazioni tra tutte le componenti della movimentazione delle merci e prevede, inizialmente, di coinvolgere diciotto importanti attori che partecipano alle filiere logistiche interessati all'obiettivo, includendo tra l'altro operatori privati, società di trasporto, di magazzinaggio, di logistica, rappresentanti di porti. Que-

sti operatori, protagonisti, appunto, della logistica e delle supply chain, lavoreranno insieme all'amministrazione per sviluppare una rete di scambio di informazioni per sbrogliare la congestione nelle reti logistiche e per semplificare lo spostamento delle merci. Il piano FLOW è un'altra iniziativa presa dall'amministrazione federale per migliorare la logistica del paese sia nell'immediato sia a più lungo termine. Un'iniziativa che va ad aggiungersi a quelle recentemente prese a sostegno dell'autotrasporto con l'approvazione del Trucking Action Plan.

L'iniziativa dell'amministrazione federale a favore della logistica è stata accolta positivamente dal settore. Il direttore esecutivo del porto di Los Angeles

Gene Seroka ha sottolineato: "Noi collaboreremo con convinzione a questa importante iniziativa presa dall'amministrazione federale. Il miglioramento nello scambio dei dati e delle informazioni

tra gli attori logistici rafforzerà il sistema, aumentando la sua competitività e consentendo alle aziende americane di collocare sul mercato i prodotti con maggiore coerenza e con costi ridotti". André Simha, responsabile dell'ufficio Digital&Information di MSC, ha messo in evidenza: "La nostra compagnia sosterrà l'iniziativa FLOW assunta dal Dipartimento del Trasporto. Infatti, crediamo fortemente che una comune e interoperabile rete digitale logistica sia un sostegno rilevante per l'operatività dell'industria marittima dei container e che rappresenti uno step importante verso una supply chain più efficiente, sicura e resiliente. Collaborare con il governo e con gli altri operatori è vitale per la MSC e non vi è dubbio che il piano FLOW rinforzerà il sistema grazie a uno scambio di informazioni end-to-end senza soluzione di continuità di cui tutti abbiamo bisogno per mantenere il commercio globale in movimento oggi e domani". Gary Anderson, Chief Operating Officer di Prologis, si è espresso negli stessi termini: "Considerando che il flusso di beni che transitano nei nostri parchi logistici rappresenta globalmente il 2,5% del prodotto lordo nazionale, la nostra azienda gioca un ruolo di primo piano nel sistema della movimentazione delle merci del paese. Siamo lieti di essere parte di questo sforzo teso a rendere più efficiente il sistema della comunicazione all'interno della logistica. Siamo fiduciosi che tale iniziativa pubblico-privata aiuterà a creare supply chain più forti e più resilienti". ■

Il piano FLOW tende anche a contribuire a un abbassamento dei prezzi al consumo dei prodotti alimentari agendo in particolare anche sull'autotrasporto



VTC Delivey: la soluzione per distribuire prodotti da fumo

Nuove norme hanno reso negli Stati Uniti così complicato trasportare ogni tipo di prodotto destinato al fumo che molte grandi società logistiche e di trasporto come le Poste, FedEx, DHL, hanno rinunciato ad occuparsene.

Il 21 dicembre 2020, il Congresso degli Stati Uniti ha approvato il provvedimento noto come "Cares Act 2", convertito in legge sei giorni dopo, che ha varato il pacchetto di aiuti per 900 miliardi di dollari a sostegno dell'economia nell'intento di contrastare la crisi generata dal Coronavirus. Nell'ambito di tale legge è stato approvato anche il "Pact Act 2" che ha modificato pesantemente le normative vigenti sulla vendita e sulla distribuzione di sigarette. In

dotti citati dal "Pact Act 2". Complicazioni che hanno indotto le Poste statunitensi, lo United Parcel Service-UPS, ad escludere spedizioni che riguardano tali beni. Un portavoce della società ha infatti sottolineato che "UPS, dal 5 aprile 2021, non trasporterà più prodotti da fumo da, verso o all'interno degli Stati Uniti a causa delle maggiori complessità di spedizione di tali prodotti". A tale dichiarazione si è uniformato anche un altro grande vettore, Federal Express-FedEx: "Dal primo marzo, inizieremo a vietare la circolazione di sigarette, liquidi da fumo o prodotti similari sulla nostra rete". Stessa decisione è stata presa da DHL. Il provvedimento ha quindi avuto su tale settore della distribuzione, e non solo, un impatto devastante.

Alcuni operatori logistici, tutti con storici rapporti con le imprese colpite da tali nuove norme, però non si sono persi d'animo: hanno messo insieme le loro esperienze, conoscenze, risorse e hanno fondato a Chicago, Illinois, VTC Delivey, una società di trasporto e logistica in grado di assicurare, nonostante le nuove complessità normative, alle industrie colpite dal provvedimento di continuare a svolgere il proprio lavoro. La nuova società ha rapidamente costituito sia una flotta di mezzi di trasporto

in grado di coprire singolarmente almeno 100 mila miglia l'anno sia un programma informatico di connessione con i clienti per programmare tutte le spedizioni, risolvendo le richieste normative. Inoltre, con uguale rapidità, ha creato un business unit di monitoraggio sul proprio funzionamento, al fine di garantire ai clienti la massima efficienza. Il primo obiettivo, centrato, è stato di riuscire a distribuire migliaia e migliaia di pacchi attraverso dieci Stati. Un'impresa non semplice, dato che, comunque, la società, appena nata, si doveva confrontare con case di spedizione e con vettori tra i più importanti e più finanziariamente solidi del mondo. "Siamo incredibilmente orgogliosi di quanto abbiamo fatto e stiamo facendo: siamo una nuova compagnia, ma stiamo competendo ad armi pari con 'giganti' mondiali del settore e, fatto ancora più rilevante, siamo una compagnia che non nega alcun servizio che ci viene richiesto dai clienti", ha sottolineato un portavoce di VTC Delivey. Il successo raggiunto nel corso del 2021, conseguito anche grazie a una organizzazione del lavoro full time che parte dall'assistenza clienti e arriva a chi distribuisce la merce, passando per una grande efficienza nel magazzino, ha aperto importanti prospettive per il 2022: in programma c'è subito un'estensione della rete di distribuzione, infatti, a breve termine il servizio coprirà il territorio nazionale a sud prevedendo di effettuare consegne anche in Florida, South e North Carolina. ■



Il "Pact Act 2", approvato a fine 2020, ha preso di mira anche le sigarette elettroniche rendendone difficile la distribuzione

primo luogo, nel termine "sigarette" è stato incluso "qualsiasi dispositivo elettronico che, attraverso una soluzione aerosolizzata fornisce nicotina, aromi o qualsiasi altra sostanza all'utente inalando dal dispositivo". Inoltre, la legge, come accennato, ha introdotto nuovi vincoli e nuove procedure per il trasporto e la distribuzione di tutti i pro-



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

PROGRAMMA CORSI APRILE-MAGGIO 2022

APRILE 2022

4 APRILE

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

A cura di SC Sviluppo Chimica

8 APRILE

LA LOGISTICA COME VALORE AGGIUNTO PER IL TERRITORIO: COSTRUIRE IMMOBILI FUNZIONALI NEL RISPETTO DELL'ECOSISTEMA E DELLA REALTÀ URBANA. OPINIONI E STRATEGIE A CONFRONTO

12 APRILE

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

14 APRILE

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

19 APRILE

OPERATIONS & LOGISTICA 4.0

27 APRILE

DISPOSITIVI MEDICI: IL REGOLAMENTO (UE) 2017/745

A cura di Certiquality

29 APRILE

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

MAGGIO 2022

3 MAGGIO*

LE FONTI DEL DIRITTO DOGANALE E GLI ACCORDI INTERNAZIONALI

4 MAGGIO

IL SECURITY MANAGER: RUOLO, COMPITI E RESPONSABILITÀ

A cura di SC Sviluppo Chimica

5 MAGGIO

ACCISE E ALTRE IMPOSTE DI CONSUMO: QUALIFICAZIONE DEI SOGGETTI E NORME DI CIRCOLAZIONE

6 MAGGIO (MATTINA)*

IL CODICE DOGANALE DELL'UNIONE, CON PARTICOLARE ANALISI DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI OBBLIGAZIONE DOGANALE

6 MAGGIO (POMERIGGIO)

IL CAPITALE UMANO DELL'AZIENDA: GESTIONE E VALORIZZAZIONE

10 MAGGIO*

IL CODICE DOGANALE DELL'UNIONE, CON PARTICOLARE ANALISI DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI SISTEMA DELLE DECISIONI DOGANALI

11 MAGGIO

RUOLO, FUNZIONI E COMPITI DEL RESPONSABILE DELLA LOGISTICA

12 MAGGIO

DALLA LOGISTICA "CLASSICA" A QUELLA DELL'E-COMMERCE. LA NUOVA SFIDA DELL'OMNICANALITÀ

13 MAGGIO*

IL CODICE DOGANALE DELL'UNIONE, CON PARTICOLARE ANALISI DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI ELEMENTI DI CONTABILITÀ

16 MAGGIO

LA VALUTAZIONE DEL RISCHIO TERRORISMO NEL SETTORE CHIMICO, DELLA LOGISTICA E TRASPORTI CON CARATTERE ESIMENTE AI SENSI DEL D.LGS. 81/08 E MOG 231

A cura di SC Sviluppo Chimica

17 MAGGIO*

IL CODICE DOGANALE DELL'UNIONE, CON PARTICOLARE ANALISI DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI GARANZIE

20 MAGGIO*

IL CODICE DOGANALE DELL'UNIONE, CON PARTICOLARE ANALISI DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI RAPPRESENTANZA DOGANALE

24 MAGGIO*

IL CODICE DOGANALE DELL'UNIONE, CON PARTICOLARE ANALISI DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO (AEO) - NORME E ORIENTAMENTI UNIONALI

25 MAGGIO

DUAL USE E RISCHIO DI SANZIONI U.S. PER LE IMPRESE EU. GUIDA ALL'INTERNAL COMPLIANCE PROGRAMME

27 MAGGIO*

IL CODICE DOGANALE DELL'UNIONE, CON PARTICOLARE ANALISI DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO (AEO) - REQUISITI E BENEFICI DELL'AUTORIZZAZIONE

31 MAGGIO

L'AUTORIZZAZIONE AEO (OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO): COME OTTENERLA? QUALI LE PROSPETTIVE AZIENDALI?

***Corso online parte del programma IL PERCORSO AEO per RESPONSABILE delle QUESTIONI DOGANALI**



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

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

www.assologisticaculturaeformazione.com

Il modulo FTL di BeOne protagonista alla fiera Transpotec Logitec

Un modulo che risolve tutte le problematiche che un'azienda logistica e di trasporto si trova ad affrontare quotidianamente: dall'area traffico alla gestione del parco veicolare fino ad arrivare al controllo amministrativo.

Nova Systems parteciperà a **Transpotec Logitec**, la manifestazione di riferimento per il mondo dell'autotrasporto e della logistica, **dal 12 al 15 maggio 2022 a Milano**, per presentare l'ultima innovazione realizzata dal Centro di Ricerca e Sviluppo della società IT. Protagonista allo stand di Nova Systems (situato al **G17-G19, padiglione 22P**) sarà la **soluzione in cloud BeOne** e in particolare il **modulo Full Truck Load (FTL)**, destinato alle società che offrono il servizio di **carichi completi**. Sarà anche l'occasione per presentare la partnership con **Trimble**, leader mondiale nel fornire soluzioni hardware, software e servizi per connettere il mondo digitale a quello reale. "Quello di Fiera Milano è il salone che anticipa le ultime tendenze del mercato. Quale migliore location per lanciare una funzionalità destinata a migliorare il lavoro e l'operatività dei trasportatori? - afferma il **presidente di Nova Systems Ivano Avesani** -. Transpotec Logitec è la vetrina ideale per Nova Systems perché ha molte similitudini con la nostra azienda. Condividiamo la stessa attenzione verso l'innovazione e la vocazione internazionale. Nova Systems, che ha sede in Italia, ha rafforzato la propria presenza all'estero e in particolare in Spagna, Francia e Malta".

Il nuovo modulo FTL per carichi completi è entrato a far parte della Suite BeOne, la soluzione integrata con tutte le funziona-

lità richieste da trasportatori, spedizionieri e operatori logistici e doganali. Un **software modulare e scalabile** dedicato ai **disponenti**, per migliorare il coordinamento tra gli uffici, gli autisti e i vettori. Avesani spiega che "Il modulo FTL risol-

ve tutte le problematiche che un'azienda di trasporto si trova ad affrontare quotidianamente: dall'area traffico alla gestione del parco veicolare, passando dalla tassazione e fatturazione al controllo amministrativo e contabile, fino ad arrivare alla gestione dei centri dei costi. Ancora oggi una buona parte dei trasportatori non utilizza un software affidabile, ma si appoggia a sistemi manuali di disponibilità dei mezzi e dei vettori/autisti. Le variabili in gioco sono molte e il tempo a disposizione per



muovere correttamente la flotta è sempre limitato. Il rischio dietro l'angolo è di non ottimizzare i viaggi, di perdersi un carico e non soddisfare il cliente nei tempi prestabiliti, o ancora di fare parecchi chilometri a vuoto. BeOne aiuta ad evitare tutto questo grazie a un **flusso di lavoro ottimizzato**".

A Transpotec Logitec i professionisti del settore avranno l'occasione per toccare con mano la soluzione BeOne. "Il modulo FTL è stato sviluppato per guidare l'operatore con un'interfaccia semplice ed iconografica, all'interno di ognuna delle attività, dall'offering alla consuntivazione, per gestire in maniera efficace ed integrata tutte le fasi del trasporto. I nostri consulenti saranno a disposizione per **presentare in modo interattivo** il modulo FTL a tutti coloro che saranno interessati", conclude Avesani.

Brigl, un'azienda con cent'anni di storia

A colloquio con il Managing Director Andreas Goggi:
"Per noi è un grande stimolo verso nuove sfide e obiettivi".

Esperienza e innovazione. Due ingredienti fondamentali per un'azienda con solide radici e uno sguardo sempre rivolto al futuro. Brigl - società specializzata nei settori trasporto merci, nazionale e internazionale, logistica integrata, spedizioni aereo e mare, operazioni doganali e consulting - si sta avviando verso un traguardo storico: i cent'anni di attività. Con un comune denominatore: "Essere sempre visionari e precursori", afferma Andreas Goggi, Managing Director di Brigl. Un'aspirazione che ha trovato nella soluzione software BeOne di Nova Systems l'alleato ideale. Brigl ha potuto ottimizzare il proprio flusso di lavoro grazie ad un nuovo modello organizzativo, attraverso il quale "abbiamo migliorato i processi, incrementato le performance e favorito la crescita aziendale", sostiene Goggi.

BRIGL SPA È UN'AZIENDA NATA NEL 1925. CON QUALE SPIRITO VI STATE AVVICINANDO ALLO STORICO TRAGUARDO DEI CENT'ANNI DI ATTIVITÀ?

Per noi non è solo un traguardo, ma parte di un viaggio verso nuove sfide e obiettivi. Lo spirito con il quale ci avviciniamo è quello che da sempre ci contraddistingue: essere visionari, precursori, sempre curiosi e aperti alle novità, con la consapevolezza di avere alle spalle una grande tradizione.

ORGANIZZARE UN TRASPORTO RICHIEDE SCELTE RAPIDE E PRECISE. DA BOLZANO SONO IN PARTENZA CAMION CARICHI DI MERCI E ALLO STESSO TEMPO ANCHE GRANDI QUANTITÀ DI DATI. COME È CAMBIATO IL VOSTRO LAVORO NEGLI ULTIMI ANNI?

L'attività ha richiesto nel tempo radicali cambiamenti, implementazioni

di soluzioni digitali e un continuo aggiornamento dei nostri collaboratori. Non sono aumentate solamente le quantità di merci trasportate, ma anche la quantità e la qualità dei dati prodotti hanno subito un enorme aumento. Una crescita che può essere gestita solo grazie a un software all'avanguardia. La capacità di sfruttare al meglio la grande mole di dati che elaboriamo e che scambiamo con i clienti e partner ai vari livelli è più che mai fondamentale per imporsi nel mercato.

IN TUTTO QUESTO CHE RUOLO RIVESTE PER VOI LA SOLUZIONE SOFTWARE BE-ONE?

È una risorsa direi per noi vitale. Il vero e proprio cuore di un sistema strategico e innovativo, capace di adattarsi velocemente alle necessità e agli sviluppi del mercato. Inoltre è un gestionale intuitivo e semplice da utilizzare.

QUANTO È IMPORTANTE RIUSCIRE AD OTTIMIZZARE I FLUSSI DI LAVORO E PROCESSI SPECIFICI DEL MONDO DEI TRASPORTI, INTEGRANDO FACILMENTE LA PARTE COMMERCIALE, CON L'EMISSIONE DELL'OFFERTA SPOT, FINO AD ARRIVARE ALLA FATTURAZIONE E AL CONTROLLO DI GESTIONE?

L'ottimizzazione e l'integrazione dei diversi processi, così come la creazione di workflow semplici ed efficaci, sono non solo importanti, ma anche fondamentali per poter migliorare le



performance, favorire la crescita aziendale ed efficientare l'uso delle risorse

QUALI VANTAGGI E BENEFICI VI ASPETTATE DAL NUOVO MODULO FTL DI BEONE?

Dal modulo FTL riscontriamo un concreto aiuto e supporto agli operativi, una gestione del trasporto dei carichi completi a tutto tondo, che interviene non solo sugli aspetti documentali, ma anche nei processi decisionali, integrandosi perfettamente con la parte di back office.

IL SOFTWARE SUPPORTA L'OPERATIVO NELLE SCELTE DECISIONALI. SI ASPETTA CHE QUESTO POSSA INCIDERE SULLA POSSIBILITÀ DI OTTIMIZZARE IN MODO EFFICACE ANCHE I GIRI CHE VENGONO EFFETTUATI DAL MEZZO?

Questo sicuramente. Le informazioni sulle quali un buon disponente lavora per l'organizzazione dei giri sono sempre maggiori. Ci aspettiamo che il software possa non solo raccogliere, ma anche rielaborare in modo rapido e preciso tutte queste informazioni e supportare il lavoro degli utenti. Questo per noi è un punto di vantaggio enorme ■

Aiuti umanitari all'Ucraina via ferrovia

A fine marzo, secondo la Comunità delle ferrovie e delle infrastrutture ferroviarie europee-CER, sono state trasportate via treno oltre 10 mila tonnellate, con più di 1.600 vagoni, di aiuti umanitari all'Ucraina. Inoltre, sono stati evacuati più di 1,3 milioni di rifugiati, principalmente dalla Polonia. In particolare, la ferrovia tedesca Deutsche Bahn ha realizzato un



“ponte ferroviario” con l'Ucraina per inoltrare gli aiuti provenienti da diversi paesi dell'Unione europea. Sono stati inviati treni container con cibo, vestiti, medicinali, coperte, anche con l'ausilio delle ferrovie polacche. La spagnola Renfe, dalla penisola iberica, ha inviato le prime 400 tonnellate di aiuti, mentre la francese SnCF ha organizzato treni in coordinamento con la DB Schenker. Le Ferrovie dello Stato italiane, in collaborazione con la Protezione civile, hanno allestito diversi convogli.

I nuovi robot da trasporto C-Matic di Linde

Linde Material Handling ha presentato i nuovi robot da trasporto C-Matic. A seconda del modello scelto, questi mezzi automatici possono movimentare carichi di 600, 1.000 e 1.500 chilogrammi con maggiore facilità rispetto ai tradizionali carrelli o ai transpallet. Compatti ed estremamente agili, questi sollevatori - che sono più piccoli di un europallet - possono sia girare sul posto che ruotare il carico prelevato. Richiedono quindi poco spazio per le manovre e sono



ideali anche nei magazzini più angusti. La grande diffusione dell'eCommerce, la continua carenza di personale, l'aumento dei flussi di movimentazione di merci nei magazzini e in produzione, nonché i sempre maggiori requisiti di sicurezza inducono le aziende alla ricerca di nuove soluzioni intelligenti. Cresce, di conseguenza, la domanda di sistemi autonomi e automatizzati. “I robot da trasporto C-Matic - ha spiegato Roberto Mola, project manager di Linde Material Handling Italia - possono essere impiegati in una gamma molto ampia di applicazioni: trasportare componenti automobilistici alle linee di produzione; spostare materiali da costruzione, parti di ricambio, carta o indumenti su pallet o in casse metalliche, attraverso il magazzino; portare ‘merce alle persone’, seguendo il concetto di picking praticato principalmente nella vendita al dettaglio online”. Questi robot automatici possono prelevare i carichi in due modi diversi. Una possibilità è gestire gli spostamenti tramite una tavola di trasporto sulla quale vengono posizionate le merci, che siano su pallet o all'interno di una cassa. Sotto ciascuna tavola è applicato un codice QR che permette di identificare il carico e tracciarne il percorso all'interno del magazzino. Il sollevatore può anche però movimentare direttamente dei pallets, equipaggiato con una piastra di supporto, prelevandoli da una stazione di trasferimento oppure da un trasportatore a catene. Qualunque sia la modalità scelta, la movimentazione è completamente automatica: Linde C-Matic si sposta verso un punto di prelievo definito e si posiziona sotto il carico, che sia la tavola di trasporto oppure il pallet. Una volta posizionato, il robot solleva il carico e lo trasporta nell'area di deposito designata, a una velocità massima di 5,4 km/h. Tutti gli spostamenti sono gestiti utilizzando codici QR posizionati sul pavimento e letti dalla telecamera montata sul veicolo.

Il Prosecco Trieste doc maturato in fondo al mare

L'azienda vinicola Parovel, con sede a San Dorligo della Valle, comune a dieci chilometri da Trieste, ha avuto l'idea di chiedere una concessione demaniale marittima semestrale di una piccola area di 67 mq, sul fondo dello specchio acqueo antistante il lato interno della diga Luigi Rizzo, nel Porto Nu-



vo di Trieste. La ragione di tale richiesta è di creare una cantina subacquea dove posizionare 14 casse in acciaio piene di bottiglie di vino Prosecco Trieste doc. Questo vino, quindi, sarà fatto maturare sott'acqua a oltre ventidue metri di profondità. Quello degli underwater wines è una tecnica antica, riscoperta solo di recente. Spagna, Francia, Croazia e alcune regioni italiane hanno già sperimentato il metodo dell'affinamento subacqueo, che ora approda anche nelle acque del golfo triestino. Notevoli i vantaggi, secondo gli esperti, sia per la stabilità di maturazione dovuta alla pressione sottomarina sia per la temperatura più o meno costante. "Abbiamo scelto una piccola e pregiata produzione di uva Glera coltivata in una porzione di terra prospiciente il golfo di Trieste, certificata doc. La vendemmia 2021 ha dato un ottimo raccolto che ci ha permesso di produrre il Prosecco Trieste, spumante di alta qualità e tipicità. Ora le uniche 5.000 bottiglie prodotte riposeranno in fondo al mare nel golfo di Trieste per sei mesi. Una volta riemerse in superficie, ad affinamento raggiunto, saranno pronte per essere degustate". Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità portuale di Trieste, ha così commentato questa iniziativa: "Ben vengano richieste come questa, perfettamente in linea con la nostra idea di porto,

dove il potenziale e l'attività produttiva non deve svilupparsi solo sulla superficie delle banchine, ma anche sott'acqua, sul fondo del mare. Il porto è tridimensionale: terra, mare, cielo possono e devono essere utilizzati sinergicamente in modo innovativo". Va rilevato che la vinificazione underwater è una tecnica sostenibile, non necessitando di locali dedicati o lavorazioni meccaniche tipiche di una cantina in superficie; ci pensa il mare, infatti, a far maturare il vino in modo naturale e in assenza di luce, cullato dal moto ondoso.

DKV MOBILITY PREMIATA PER LA SOSTENIBILITÀ

DKV Mobility, uno dei principali fornitori di servizi per la mobilità in Europa, ha ricevuto la medaglia d'oro 2021 per la sostenibilità da parte di EcoVadis, uno degli organi indipendenti di maggior prestigio nell'ambito della valutazione della sostenibilità aziendale. Questo



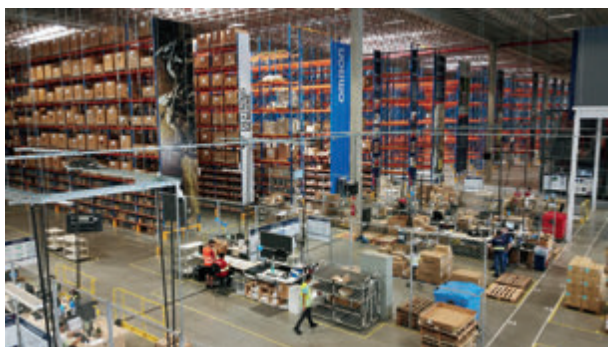
rating colloca DKV Mobility nel top 3 per cento delle aziende nella categoria "Altre attività di servizi a supporto alle imprese" e nel top 5 per cento delle oltre 85 mila aziende prese in esame dall'ente globale di valutazione dei requisiti di sostenibilità.

La nuova valutazione è

stata di 22 punti superiore a quella dell'anno precedente, migliorando il rating da bronze a gold. "Siamo orgogliosi di essere nel top 5 per cento delle aziende valutate da EcoVadis", ha affermato Marc Erkens, Head of Sustainability, New Mobility and Public Affairs. "Aspiriamo a favorire soluzioni di sostenibilità in tutto ciò che facciamo, nei servizi offerti ai nostri clienti, nelle nostre operazioni commerciali, attraverso le relazioni con i nostri dipendenti e nei servizi a favore delle comunità ove operiamo. La valutazione EcoVadis gold dimostra che siamo sulla strada giusta, fedeli alla nostra mission aziendale: guidare la transizione verso un futuro della mobilità efficiente e sostenibile".

Nuovo stabilimento Ceva aperto in Brasile

Ceva Logistics ha aperto un nuovo magazzino Contract Logistics a Jundiai, in Brasile, definendo un nuovo standard di warehousing sostenibile in America Latina e puntando a fare di questa struttura il suo centro regionale di eccellenza. I clienti chiave dell'azienda sono già pienamente operativi nel sito. Situato a 57 chilometri a nord-ovest di San Paolo, il sito greenfield ha soddisfatto tutti i criteri di Ceva,



compresa la possibilità di mantenere il 100% della sua forza lavoro operante nel sito precedente di Louveira. Oggi, circa 250 dipendenti lavorano nel nuovo sito e si occupano della gamma di esigenze di stoccaggio e distribuzione dei clienti. La nuova struttura è dotata di 62 postazioni di lavoro amministrative, 14 sale conferenze, due sale di formazione e due spaziose aree di pausa per i dipendenti. Il magazzino di 25 mila mq dispone di una capacità di stoccaggio di 38 mila pallet. Dopo alcune sfide iniziali nella localizzazione del sito, il lotto finale è stato scelto in quanto adatto per il piano di sviluppo strategico dell'azienda, finalizzato a valorizzare le iniziative di costruzione sostenibile e a sviluppare il suo programma di crediti di carbonio. Determinata a ridurre la propria carbon footprint, Ceva sta portando avanti un approccio ancora più sostenibile nei suoi siti operativi di Contract Logistics. Il magazzino di Jundiai, ad esempio, include piastrelle traslucide per il soffitto, un programma per riutilizzare l'acqua piovana, tutta l'illuminazione a Led e un sistema termo-acustico per aiutare a regolare la temperatura interna dell'edificio. L'impianto è anche in fase di studio per determinare quanta energia solare può essere raccolta dalla sua prevista installazione di pannelli solari.

Geodis si mobilita a sostegno dell'Ucraina

Geodis, leader internazionale del trasporto e della logistica, si sta impegnando a offrire aiuti umanitari al popolo ucraino. Tale supporto si concretizza nella mobilitazione



delle capacità logistiche del Gruppo per il trasporto di beni di prima necessità, parallelamente a un'iniziativa di raccolta fondi in collaborazione con la Croce Rossa francese. Geodis fornirà gratuitamente il trasporto e lo stoccaggio di merci dalla Francia e da altri paesi dell'Unione Europea alle regioni che ospitano i rifugiati ucraini. Per svolgere questi servizi, il Gruppo si affiderà ai suoi team locali, che stanno già predisponendo i mezzi di trasporto e logistici adeguati a sostenere gli sforzi solidali e di soccorso. In particolare, l'azienda metterà a disposizione spazi di magazzinaggio in luoghi strategici vicini al confine ucraino. La direzione dell'azienda francese ha anche deciso di sostenere la Croce Rossa nazionale nelle sue operazioni attraverso un programma di raccolta fondi a cui tutti i dipendenti del Gruppo nel mondo potranno contribuire su base volontaria. Per ogni euro donato, Geodis ne verserà un altro così da raddoppiare ogni offerta. Tutte le donazioni raccolte saranno versate alla Croce Rossa francese per sostenere le persone direttamente colpite dal conflitto fornendo acqua, beni di prima necessità, attrezzature mediche, primo soccorso, oltre a sostegno psicologico e sociale. Marie-Christine Lombard, Ceo di Geodis, ha dichiarato: "Esprimiamo il nostro sostegno ai cittadini ucraini che stanno vivendo l'orrore del conflitto. Oltre alle donazioni finanziarie, l'intero nostro Gruppo ha voluto impegnarsi e partecipare allo sforzo uma-

nitario contribuendo con la propria esperienza logistica. La nostra rete e le nostre squadre in sede e a livello locale sono pronte ad agire per facilitare i flussi legati alla solidarietà internazionale”.

LA NUOVA BATTERIA LEGGERA AGLI IONI DI LITIO DI SUNLIGHT



Sunlight Group Energy Storage System, azienda tecnologica globale e produttore di soluzioni integrate e innovative per l'accumulo di energia industriale, off-road e commerciale, ha annunciato di aver messo sul mercato Sunlight ElectroLiFe, la sua nuova batteria agli ioni di litio per la semi-trazione. Il design leggero, ma solido, della nuova batteria è pensato per soddisfare le esigenze in continua evoluzione dei clienti e consente un'installazione plug&play tool-less per golf-cart e altri veicoli per uso ricreativo, marina da diporto, applicazioni in ambito produttivo, nei veicoli commerciali leggeri e altre attrezzature industriali o di movimentazione dei materiali. L'alta densità di energia e l'efficienza della gamma ElectroLiFe, così come la ricarica rapida/biberonaggio, aiutano a ridurre i tempi morti e a garantire la massima produttività.

Fercam, Sapio e Cnr-Itae: intesa per l'energia

Le aziende Fercam e Sapio e il Cnr-Itae hanno sottoscritto un'intesa per studiare e promuovere soluzioni logistiche low/no carbon basate sull'integrazione di vettori a energia rinnovabile. L'intesa, attraverso un progetto pilota, porterà alla messa a disposizione fra questi tre partner delle conoscenze e, in particolare, di decenni di consolidate esperienze nel settore logistico. Il progetto, che in particolare si focalizzerà sulla decarbonizzazione dei trasporti di Roma, cercherà anche il supporto di programmi regionali, nazionali ed europei per la transizione sostenibile della mobilità merci nei centri metropolitani. Dino Menichetti, Regional Manager di Fercam e responsabile del progetto Emission Free Delivery, ha sottolineato: “Nel 2021, la nostra società



ha avviato a Roma la fase pilota di un progetto dedicato alla riduzione delle emissioni, con l'obiettivo di effettuare entro due anni il 100% della distribuzione all'interno della 'fascia verde' della capitale unicamente con mezzi ecosostenibili. Fercam ha inoltre siglato un accordo con il Cnr-Itae per la consulenza sulla progettazione e realizzazione di veicoli a emissioni zero a idrogeno, di impianti di produzione da energie rinnovabili, di impianti di stoccaggio e di distribuzione di combustibili alternativi. Il progetto è stato ideato secondo una logica Well-to-Wheel, cioè tenendo conto dell'intero ciclo di vita del veicolo e delle modalità di produzione, trasporto e distribuzione del carburante e dell'energia elettrica. L'utilizzo delle fonti rinnovabili è determinante per la riduzione e infine per l'eliminazione delle emissioni della filiera logistica e una partnership come quella appena sottoscritta con Sapio e Cnr-Itae ci consente di porre le basi per concretizzare i nostri disegni”.

Transpotec Logitec, alla fiera di Milano

La manifestazione, leader per l'autotrasporto e la logistica, che si terrà dal 12 al 15 maggio, è stata presentata ufficialmente nel capoluogo lombardo.

È stata presentata ufficialmente a Milano, Transpotec Logitec, la manifestazione leader in Italia per l'autotrasporto e la logistica, in programma nella città lombarda nel complesso della Fiera Milano da giovedì 12 a domenica 15 maggio 2022. A fare "gli onori di casa" sono stati alcuni protagonisti d'eccellenza, tutti coinvolti a diverso titolo in quella che vuole presentarsi come la migliore riuscita possibile di una manifestazione già da tempo considerata fondamentale per la filiera del trasporto, e che a maggior ragione deve dimostrare di esserlo dopo il difficile periodo segnato dalla pandemia nei due anni passati, e anche alla luce dei drammatici eventi in Ucraina. In questo senso vanno intesi gli interventi che si sono susseguiti nell'occasione, a partire da Luca Palermo, amministratore delegato di Fiera Milano, che ha voluto sottolineare l'impronta del rilancio del settore, finalmente di nuovo "in vetrina" e in veste così prestigiosa. È stata poi la volta, in sequenza, del direttore generale di Anfia Gianmarco Giorda, del presidente della sezione veicoli industriale di Unrae Paolo Starace e infine del presidente di Confrtrasporto Paolo Uggè. A "raccontare" il meglio dell'innovazione per autotrasporto e logistica nei quattro giorni di Transpotec Logitec saranno ben 346 aziende partecipanti, e di queste circa il 15% provenienti dall'estero. Dato molto importante è quello che deriva dalla presenza dei costruttori, mai così numerosi in passato. Solo per citarne alcuni, quelli "pesanti" (in ogni senso) presenti saranno Daf Veicoli Industriali, Ford Trucks, Iveco, Mercedes-Benz Trucks Italia, Scania, Volvo Trucks: brand che, da soli, rappresentano oltre



Saranno presenti costruttori di mezzi pesanti e leggeri in un numero superiore a ogni edizione del passato

l'80% dei mezzi venduti negli ultimi due anni. Per i veicoli commerciali leggeri, oltre a Iveco e Mercedes-Benz Trucks Italia (è prevista l'esposizione della loro intera gamma) ci saranno anche Ford Italia e Piaggio. Tutte le aziende che hanno deciso di mettersi "in vetrina" a Milano lo hanno fatto anche perché intendono sottolineare l'importanza che un elemento come la sostenibilità sia da considerare centrale anche nella proposta di rimorchi e semirimorchi dato che la ricerca su aerodinamica, materiali e meccanica dei mezzi è infatti oggi strategica per risparmiare tempo e carburante.

Grande attenzione verrà riservata anche al tema della sicurezza, soprattutto per il fatto che il forte processo di digitalizzazione rende i mezzi di trasporto sempre più sicuri, grazie all'elettronica e alla sensoristica, elementi che forniscono supporto alla guida e favoriscono un maggior controllo del veicolo. Cam-

bia dunque il modo di guidare rendendo la vita del trasportatore più semplice, confortevole e sicura, ma è anche - e soprattutto - la logistica che si mostra in decisa evoluzione grazie ai sistemi connessi che consentono di ottimizzare i viaggi, controllare il carico in ogni momento, tracciare l'intera catena logistica gestendo al meglio i tempi e garantendo il monitoraggio delle temperature (fondamentali in particolare modo per gli ambiti del food e del farmaceutico). Transpotec Logitec - che vuole agire alla stregua di vera e propria piattaforma di business e dialogo in cui dare voce e aprire il confronto a partire da queste istanze - rappresenterà il momento d'incontro per eccellenza, occasione di dibattito sulle tematiche più interessanti al servizio di tutti i professionisti anche grazie a un ricco calendario di appuntamenti che permetterà agli operatori di scegliere il proprio percorso formativo e di confrontarsi con le maggiori realtà del settore. (T.M.) ■

Economia, pace e guerra

di **Franco De Renzo***

In questi giorni è davvero difficile parlare di economia, quando sinistri venti di guerra sibilano non troppo lontani dai nostri confini. Qualcuno ha certamente sbagliato a fare i conti. Forse pensavano che l'invasione sarebbe durata il tempo di una scampagnata fuori porta. Forse, le guerre, in tanti altri angoli della terra, non hanno insegnato nulla. La resistenza delle varie popolazioni è sempre stata strenua e continua a esserlo, perché nessuno può entrare in casa tua se non è stato invitato. Nessuno dovrebbe distruggere case, ponti, aeroporti impunemente. Anche un solo morto, sarebbe troppo. Qui, invece, sono in numero sempre crescente ma è un dato che non sembra destare molta preoccupazione. Ma è così che si governa un paese, addirittura grande, grosso e ricco di materie prime? Dicono che Putin abbia fatto progredire molto la Russia e se è così, bisogna dargliene merito. Ma i suoi consiglieri sono stati onesti con lui o si è fidato quando, magari, non avrebbe dovuto? Sembra che le attività continuino come prima ma si scorgono pesanti segnali che non cesseranno in un battibaleno.

Mi facevano osservare, in un mercato rionale, che da noi la gente non esce di casa. E quelli che lo fanno spendono il minimo indispensabile. Ancora più preoccupante è vedere la gente che alla fine della giornata rovista tra la frutta e le foglie scartate, alla ricerca di quanto potrebbe essere utilizzato per i propri fabbisogni. Non sono visioni da paese ricco. Ad alcuni anziani possono ricordare quanto succedeva durante il secondo conflitto mondiale. Alcuni si devono accontentare di quanto trovano; anche le erbe dei campi possono essere utilizzate, come Alessandro Manzoni fa dire al cardinale Carlo Borromeo nei Promessi Sposi: basta solo un po' di condimento. Siamo ricchi ma c'è troppa gente che muore, ancora oggi, di fame. Le nostre banche sono piene di soldi ma è difficile ottenere un prestito perché, giustamente, bisogna fornire garanzie che, il più delle volte, sono misere. La gente non vede roseo l'immediato futuro e non compra, non investe, e non "fa" impresa perché valuta i rischi ben maggiori dei benefici che potrebbe ottenere. La guerra, intanto, va avanti. Non sono certo io a poter dire chi ha ragione. Per questo, forse, gli storici si metteranno d'accordo solo tra una cinquantina d'anni, sempre che non abbiano i propri occhiali colorati politica-



mente. Nel 1977, a un convegno dell'ordine professionale, ricordo che un collega di Varese mi faceva questa considerazione: "Le cose in Italia non vanno bene, allora, noi a Varese, la soluzione l'abbiamo trovata. Dichiariamo guerra alla Svizzera, la perdiamo e così, saremo annessi, e la piantiamo lì". Che poi è la stessa cosa se il signor Putin o qualcun altro dovesse riconoscere la Lombardia e il Veneto come Nazioni indipendenti. A questa stregua, vuoi vedere che qualcuno dei nostri potrebbe dichiarare l'annessione dell'Inghilterra perché ai tempi dei Romani era una loro colonia?

La vita comune non è semplice. Già in famiglia abbiamo discussioni non sempre foriere di cose buone. Pensare di amministrare un condominio potrebbe essere una cosa improba. Fare le leggi è molto difficile, perché non si può tenere conto degli interessi di tutti. In ogni caso, ci sarà sempre qualcuno che può ritenere, a torto o a ragione, di subire un danno dall'applicazione di una determinata norma che, naturalmente, per altri (secondo lui) porta solo benefici. Quando studiavo, si diceva che la politica era un servizio fatto a favore di chi non avrebbe mai potuto esercitare tale possibilità. Bisogna ricordarsene, soprattutto se le elezioni avvenissero con giudizio e non con imposizione delle segreterie partitiche. Se si potessero scegliere davvero i candidati che dovrebbero rappresentarci, forse le cose potrebbero andare meglio. In ogni caso bisogna rendere grazie a coloro che si impegnano a favore della comunità, tralasciando quei pochi, invece, che usano la politica per fini diversi. ■

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

Autotrasporto: contratto riformato

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

Con l'entrata in vigore del decreto legge 21 marzo 2022, n. 21 (non ancora convertito in legge) recante le misure per fronteggiare le conseguenze della crisi ucraina, è stata approvata una disposizione che ha apportato modifiche alla disciplina sulla forma dei contratti nell'autotrasporto. In particolare, è stato modificato l'art. 6 del d.lgs. 286/2005 nella parte in cui prevede due distinti scenari in caso di stipula, o meno, del contratto in forma

valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di trasporto merci per conto di terzi, pubblicati e aggiornati dal ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili". Ne deriva che ai contratti stipulati in forma orale o comunque privi degli elementi essenziali per il riconoscimento della forma scritta, si dovranno applicare i corrispettivi determinati mensilmente dal ministero (da ultimi revisionati in data 14 marzo 2022). Non è chiaro però se la portata di tale norma sia

quella di reintrodurre dei costi minimi dell'autotrasporto, già bocciati dalla nota sentenza della Corte di Giustizia della Comunità europea del 4 settembre 2014, per contrasto all'art. 101 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

E' opportuno precisare che già con la riforma intervenuta nel 2014 dell'art. 83 bis, comma V, del D.L. 112/2008, era stato previsto un onere di adeguamento analogo in caso di variazioni superiori al 2% del costo carburante o delle tariffe autostradali. Tale previsione di legge, però, non costituiva un elemento essenziale del contratto in forma scritta e si applicava solo per i contratti di trasporto con prestazioni da effettuare in un arco temporale eccedente i trenta giorni, mentre il nuovo art. 6 del d.lgs. 286/2005 si applica a tutti i contratti di autotrasporto. Dal momento che il decreto legge 21 marzo 2022, n. 21, è già

efficace e non è stato previsto alcun periodo transitorio per adeguarsi alle nuove disposizioni, è consigliabile procedere a una revisione generale dei contratti in essere o di prossima stipulazione, verificando l'inserimento nel contratto della clausola di adeguamento carburante. In questo modo, appurata la sussistenza di tutti i requisiti richiesti ai fini della forma scritta, si faranno salvi i corrispettivi pattuiti in contratto tra le parti e si eviterà l'applicazione dei corrispettivi stabiliti dal ministero.



Nei contratti scritti di autotrasporto occorre inserire una clausola di adeguamento per il costo del carburante

scritta e le relative conseguenze sul corrispettivo da pattuire per l'adeguamento al costo carburante. Nel caso in cui le parti decidano di stipulare un contratto di trasporto in forma scritta, infatti, queste dovranno non solo prevedere gli elementi essenziali già richiesti dall'art. 6, ma anche inserire una "clausola di adeguamento di tale corrispettivo al costo del carburante, sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio da autotrazione a seguito delle rilevazioni mensili del ministero della Transizione ecologica, qualora dette variazioni superino del 2% il valore preso a riferimento al momento della stipulazione del contratto o dell'ultimo adeguamento effettuato". Il nuovo articolo dispone che un contratto privo di uno degli elementi essenziali, inclusa la clausola di adeguamento carburante, non potrà più considerarsi in forma scritta ai sensi del d. lgs. 286/2005. In tal caso, "il corrispettivo nei contratti di trasporto di merci su strada conclusi in forma non scritta, si determina in base ai

*** 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

Un passaggio epocale

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Il mercato del lavoro sta vivendo un passaggio straordinario, caratterizzato da una “forbice” molto marcata tra domanda e offerta. Il sistema della formazione si sta facendo carico di questo squilibrio, anche in settori strategici quale quello della portualità, dei trasporti e della logistica. Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, scuola di formazione nata proprio con questa mission, ha realizzato in questo senso un importante lavoro e sviluppato una continua progettualità. L'evoluzione del lavoro portuale, sottoposto negli ultimi trent'anni ad un cambiamento epocale, è stata accompagnata da una ininterrotta formazione delle figure professionali che i vari stadi dell'innovazione (organizzative, tecnologiche, di processo, di scenario) richiedevano e continuano oggi a richiedere, per sostenere la sfida della competitività. E' così che la Scuola ha costruito, in più di trent'anni dalla sua costituzione e in corrispondenza dei cambiamenti, un modello formativo costantemente modulato sulle esigenze delle imprese. Un modello che tende continuamente a una dimensione nazionale. Nello sviluppo del modello, la Scuola non tiene conto solo di una o di alcune competenze o figure, ma di tutta la filiera delle professioni richieste dalle aziende del settore. Negli ultimi mesi sono stati coinvolti in percorsi di formazione realizzati dalla Scuola oltre 160 giovani in cerca di lavoro. Un numero molto significativo, se rapportato alle attuali difficoltà di “recruiting” riscontrate dalle imprese e alle difficoltà legate alla situazione sanitaria.

I percorsi riguardano la formazione di competenze e profili di diverso livello: dalle competenze operative dell'Operatore polivalente terminal portuale alle competenze tecniche dell'Addetto ufficio merci o del Tecnico di spedizione, alle competenze specialistiche del Tecnico ferroviario polifunzionale, alle competenze gestionali del Logistic manager. Tutti i percorsi sono stati progettati e si stanno realizzando in strettissima collaborazione con le imprese presso le quali vengono svolti, accanto alla didattica teorica, gli stage e le esperienze in contesto di lavoro. Si tratta di un modello virtuoso di coinvolgimento delle imprese in tutte le fasi di sviluppo dei percorsi, talvolta accompagnato da specifici impegni all'assunzione dei partecipanti al termine della formazione. L'efficacia della formazione non può che essere misurata, infatti, anche in termini di esiti occupa-



zionali. Nell'ambito delle ultime esperienze formative, gli esiti sono stati prossimi al 100% e testimoniano l'eccellente punto di incontro tra formazione e esigenze delle imprese. Le persone inserite in azienda completeranno ovviamente da “occupati” la propria preparazione, nella piena consapevolezza che la formazione deve essere continua, anche all'interno delle organizzazioni. E' in quest'ottica che le imprese del settore affidano alla Scuola anche l'aggiornamento continuo del proprio personale. I servizi della Scuola derivano dal lavoro di un team di direzione e di organizzazione esperto, nonché da un corpo docenti altamente qualificato, pronto alle sfide del “nuovo” da anticipare.

“Si tratta di un momento importante per la nostra Scuola - sottolinea il presidente Pier Gino Scardigli - Ci troviamo di fronte a una svolta epocale, nella quale, soprattutto alla logistica e ai trasporti, si chiede il massimo dell'organizzazione e dell'efficienza. Cambiano gli scenari, ma la competizione resta alla base delle relazioni commerciali che chiedono capacità professionali di altissimo contenuto tecnologico. Le aziende sono chiamate a dare servizi alla velocità dettata dall'innovazione e con un nuovo personale, capace di relazioni internazionali e di lavoro in team, preparato alla complessità e con la consapevolezza che la formazione dovrà essere continua. Nei trent'anni di attività ritengo che la Scuola abbia fatto un grande lavoro, affrontando tutti i cambiamenti. Abbiamo, di conseguenza, modulato approcci e modelli in base all'evoluzione del mercato, dell'impresa e del lavoro”.

catani@scuolatrasporti.com

Ravvedimento operoso “in dogana”

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

A partire dal 2016 (con l'introduzione del dl fiscale, n. 193) l'istituto del ravvedimento operoso è stato esteso anche “in dogana”. In particolare, veniva previsto che, anche a prescindere da eventuali accessi, ispezioni o verifiche, la regolarizzazione degli errori e delle omissioni, anche se incidenti sulla determinazione o sul pagamento del dazio, poteva essere effettuata dall'operatore entro oppure oltre i due anni dalla violazione, mediante la riduzione delle sanzioni, rispettivamente, a un settimo o a un sesto del minimo (si tratta insomma delle lettere b-bis) e b-ter) del d.lgs. 472/1997). Il comma 1-bis dell'art. 13 del decreto legislativo in argomento, infatti, disponeva che le ipotesi di ravvedimento “lungo” previste da tali disposizioni si applica(va)no ai “tributi doganali e alle accise amministrati dall'agenzia delle dogane e dei monopoli”. Di conseguenza, sia in assenza che in presenza di indagini dell'amministrazione doganale (fermo il limite di eventuali atti impositivi già conosciuti dall'operatore; tale regola si ricava dall'interpretazione dei commi 1-bis e 1-ter del d.lgs. in oggetto. In particolare, il comma 1-ter stabilisce che per i tributi doganali non operano le preclusioni relative alle indagini eventualmente già in essere dell'amministrazione doganale), la regolarizzazione di errori od omissioni incidenti sulla determinazione o il pagamento del dazio poteva essere effettuata entro oppure oltre i due anni dalla violazione (con la riduzione rispettivamente del 6 o 7 del minimo). Sul punto, è poi intervenuta la nota dell'agenzia delle dogane n. 47763 del 2017, che ha ulteriormente precisato come l'intera disciplina del ravvedimento operoso contenuta nel d.lgs. 472/1997 poteva operare nei confronti dei tributi amministrati dall'agenzia delle dogane (in altre parole, venivano considerate tutte le ipotesi di ravvedimento: a partire dalla lettera a fino alla lettera b-ter).

Con tale puntualizzazione, l'agenzia delle dogane aveva peraltro chiarito che l'eventuale processo verbale di

constatazione (p.v.c.), notificato all'operatore, non era in condizione limitativa dell'operatività dell'istituto (mentre la lettera b-quater, che prevede una riduzione del quinto del minimo nel caso di preventiva notifica del p.v.c., era riferita esclusivamente ai tributi amministrati dall'agenzia delle entrate, e, perciò, non trovava applicazione in ambito doganale). Tutto ciò era vero fino a quando il legislatore, con la legge 157 del 2019, ha abrogato il comma 1-bis dell'art. 13 d.lgs. 472/1997. Tale previsione normativa determina, di fatto, una assimilazione della disciplina riservata ai tributi di com-



La legge 157 del 2019 ha assimilato la disciplina riservata ai tributi di competenza dell'agenzia delle entrate ai tributi di competenza dell'agenzia delle dogane

petenza dell'agenzia delle entrate ai tributi di competenza dell'agenzia delle dogane, con la conseguenza che la lettera b-quater si applica, ora, anche alle violazioni dei tributi doganali. Secondo la nota 42396/2020, tra l'altro, le nuove disposizioni si applicano anche alle constatazioni già effettuate prima dell'entrata in vigore della legge 157/2019, sempre che non siano già stati notificati atti impositivi.

Alcune precisazioni sono doverose: tale circostanza anzitutto non implica che, in assenza della notifica di un p.v.c. - che, a questo punto, diventa lo spartiacque tra la diminuzione del quinto del minimo e le altre ipotesi, ben più favorevoli - l'operatore non possa giovare del più favorevole regime delle

ipotesi previste dalle lettere a), a-bis), b), b-bis) e b-ter). Né tanto meno impedisce, dove ne ricorrono i presupposti - vale a dire se non sono ancora iniziati accessi, ispezioni et similia - l'operatività dell'istituto della revisione dell'accertamento, che evita de plano le sanzioni.

Ciononostante, sembra prospettarsi un "corto circuito" nelle scelte di fondo del legislatore: da una parte la ratio dichiarata della norma è quella di rendere operativo il ravvedimento operoso (in particolare quello "ultrannuale" dell'art. 13) anche nei confronti di violazioni riguardanti tributi locali - in un'ottica, perciò, espansiva del rimedio in questione, in senso favorevole al contribuente - dall'altra, tuttavia, l'intervento in argomento determina degli effetti indiretti in peius nei

confronti degli operatori doganali che, di fatto, in presenza di p.v.c. avranno diritto alla riduzione in misura "fissa" del quinto: da una parte, la perdurante presenza di sanzioni sproporzionate e particolarmente gravose (art. 303 TULD), fino a poco fa unicamente mitigata dalle ben più benevole riduzioni previste dalle lettere a), a-bis), b), b-bis) e b-ter), rischia oggi di essere oggetto di una rinnovata criticità in punto di proporzione e di effettività (principi governatori ormai consolidati, di derivazione unionale), dall'altra, nelle ipotesi di verifica della merce all'atto dello sdoganamento, potrebbe non esserci il tempo materiale, per l'operatore, di evitare la riduzione "solo" del quinto, in quanto l'operazione di verifica "nasce e muore" in giornata con un p.v.c..



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

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

Per maggiori informazioni: www.assaabloyentrance.it

☎ 02 9215681

ASSA ABLOY

Experience a safer
and more open world

Il “value chain management”

di **Marco Zanolli***

Un mondo sempre più globale è per definizione ricco di curiosità e di opportunità ma anche di incertezze e di insidie. Questo genera disagio, disorientamento, paura, pericolo. Ormai da molti anni sentiamo parlare di crisi economico-finanziaria, di instabilità socio-politica, di attacchi terroristici, di cambiamenti climatici e calamità naturali, di emergenza sanitaria, pandemia e vaccini. Più recentemente stiamo assistendo all'intensificarsi di ulteriori fenomeni che stanno generando una fortissima discontinuità, prevaricando sui comportamenti e sui mestieri specifici e rendendo necessaria una totale rivisitazione dei modelli di vita e di business. Tra questi l'aumento della popolazione, gli squilibri alimentari, le sempre più evidenti disuguaglianze, l'inquinamento crescente, i rifiuti, gli sprechi, la lontananza della politica dal contesto socio-economico, il culto del superfluo e dell'apparire, le difficoltà di inserimento dei più e dei meno giovani, una smisurata immersione nella realtà tecnologica e virtuale, un'incontrollata gestione delle informazioni e della loro veridicità, l'incapacità di apprezzare il concetto di attesa, la spasmodica rincorsa al prezzo più basso ad ogni costo, la multi-dimensionalità e la omnicanalità, il rapporto poco coerente e prevedibile tra domanda e offerta di prodotti e servizi, le sempre più diffuse criticità dei sistemi logistici, l'aumento esagerato del costo delle materie prime, dei combustibili, dell'energia e dei trasporti, fattori macro-economici in continua variazione come l'inflazione, l'occupazione, le pensioni, i tassi d'interesse e i cambi, il dibattito sul futuro delle fonti rinnovabili, sostenibili, alternative, fossili e nucleare, addirittura l'inizio del turismo spaziale.

In questo difficile e come si suol dire “sfidante” scenario, ritornano di grande attualità e acquisiscono una forza sempre maggiore concetti come l'educazione civica, il rispetto e l'ascolto, le teorie sulla evoluzione, la analisi dei valori e delle competenze, la gestione del cambiamento, la continuità di impresa, la flessibilità, la resilienza, la semplificazione della complessità, la qualità, la prevenzione, la sicurezza e la gestione del rischio, la trasparenza e la digitalizzazione, i sistemi di elaborazione dei dati e delle



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



La “sostenibilità”, rispetto alle sue prime versioni di decenni orsono, ha acquisito oggi confini molto più ampi, acquisendo dimensioni sociali ed economiche

previsioni, l'innovazione e lo sviluppo tecnologico, la sostenibilità, che conosciamo da decenni ma che da temi consulenziali, messaggi di marketing, obiettivi, devono rapidamente trasformarsi in spunti da cui derivare azioni concrete e immediate sulle quali radicare una cultura consolidata e buone pratiche, individuali e collettive. In particolare, proprio il tema della sostenibilità, inteso come la caratteristica di un processo o di uno stato che può essere mantenuto a un certo livello indefinitamente nel tempo, di gran moda negli ultimi tempi, può essere adatto per fare ordine e sintesi tra i vari argomenti, per definire delle linee guida e un percorso da seguire, per far convergere gli sforzi e le energie multidisciplinari e provenienti da più fonti secondo una logica sistemica, volta allo stare bene e al vivere meglio. Il vocabolo crescita economica sostenibile e rispettosa dell'ambiente ha preso forma all'inizio degli anni Settanta, quando la società

e la sostenibilità

si era già resa conto del fatto che un modello di sviluppo tradizionale, senza limiti nel numero e nella qualità delle risorse utilizzate e sempre più orientato al consumismo, avrebbe avuto come conseguenza nel medio-lungo periodo, il collasso dell'eco-sistema terrestre. Più recentemente anche la autorevole enciclopedia Treccani ha evidenziato la profonda trasformazione in corso del concetto di sostenibilità, rispetto alle sue prime versioni, fino ad arrivare a un significato più ampio che, oltre alla dimensione ambientale, tiene anche conto di quella sociale ed economica.

La sostenibilità ambientale riguarda la tutela dell'eco-sistema, la responsabilità nell'utilizzo e nel rinnovamento delle risorse naturali, la riproducibilità delle fonti, l'attenzione alla salvaguardia della bio-diversità. La sostenibilità sociale è la capacità di garantire che le condizioni di sicurezza, salute, giustizia, ricchezza, inclusione siano equamente distribuite. La sostenibilità economica fa riferimento alla capacità di un sistema economico di produrre lavoro e reddito in maniera duratura e diffusa secondo parametri di efficacia e di crescita. Sono proprio questi tre aspetti infatti che, considerati in un rapporto complementare, sinergico e dinamico consentono di giungere a una definizione di progresso e di benessere costante e crescente, che supera le più popolari misure della ricchezza e della crescita economica basate sul solo Pil, con la prospettiva di lasciare alle generazioni future una qualità della vita almeno non inferiore a quella attuale. Dato che ogni buon proposito deve essere lui stesso sostenibile, da dove dobbiamo partire per recuperare il tempo perduto, per razionalizzare e calare a terra in modo efficace tutte le idee e le opportunità di cui sentiamo parlare, per perseguire una certa unitarietà di direzione? Dai consumatori, educandoli a diventare consum-attori affinché possano consapevolmente trainare e non subire il processo di acquisto? Dalle grandi organizzazioni produttive e commerciali, in quanto realmente in grado di influenzare il mercato, proponendo e illustrando i loro vantaggi e benefici di carattere etico, operativo, economico, finanziario, fiscale? Dalla politica e dalle istituzioni affinché regolamentino, tutelino, indirizzino l'eco-sistema di riferimento?

La risposta è decisamente complessa e deve tenere conto della necessità di intervenire sulle cause più che sugli effetti e di muoversi contemporaneamente su più livelli in modo che tutti i soggetti, a vario titolo e ruolo, si sentano coinvolti in modo responsabile. La grande sfida è riuscire a farlo in modo etico, armonico e focalizzato, senza disperdere inutili

Le imprese più sostenibili e innovative hanno triplicato nell'ultimo decennio la loro capitalizzazione

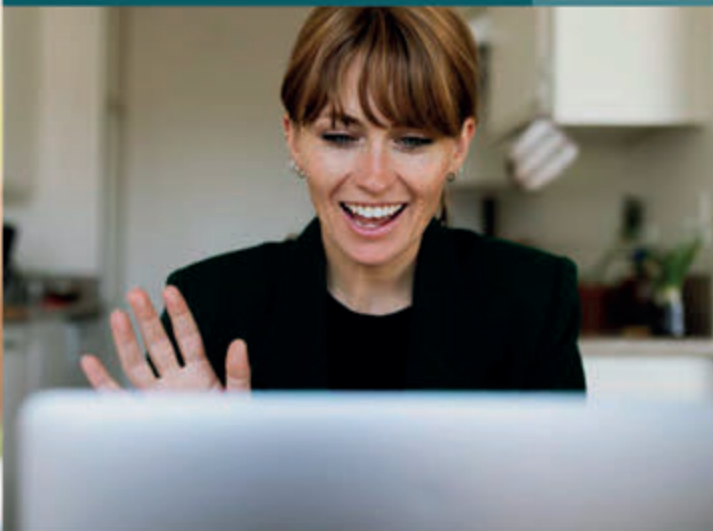


sforzi e risorse ed evitando le croniche forme di antitesi e disallineamento tra le parti. Una strada da perseguire potrebbe essere quella di individuare e rivolgersi con proposte progettuali, in modo ricorrente e seriale, a dei gruppi di lavoro ben definiti, intesi come insiemi omogenei di individui e organizzazioni e sistemi interdipendenti, che interagiscono tra loro condividendo caratteristiche, valori, obiettivi e che sono in grado di sostenersi nei loro intenti. Tra questi ci sono sicuramente le filiere che, data la loro caratteristica aggregativa e di amplificazione di molteplici interessi, azioni e interazioni nonché il poter contare su una sana logica di reddito e di profitto, possono e devono giocare un ruolo strategico e primario a livello educativo, sociale, di umanesimo imprenditoriale, al fine di generare un effetto onda in grado di generarsi e propagarsi con forza e inclusività crescente. In questa visione diventa evidente un concetto di "creazione di valore equo e condiviso" molto più ampio di quello tradizionale, che ha come obiettivo di medio termine la sicurezza, la fiducia e la soddisfazione delle esigenze e delle aspettative di tutti coloro sui quali l'attività di impresa ha un impatto come gli investitori, gli azionisti, i clienti, i consumatori, i fornitori, i dipendenti, i collaboratori, il territorio. La sostenibilità così intesa apre alle filiere una nuova prospettiva strategico-competitiva in cui trasparenza, fiducia, sicurezza, efficienza, disintermediazione, competitività, posizionamento, reputazione e innovazione rappresentano delle leve determinanti. Con riferimento poi alla creazione di valore aggiunto è ormai dimostrato che le organizzazioni più innovative e sostenibili stanno crescendo di più e più rapidamente, attraggono maggiormente talenti e investimenti, hanno triplicato negli ultimi dieci anni la loro capitalizzazione. ■

**Marco Zanolli, imprenditore e manager, è socio e consigliere di SOS-LOGistica e Ceo di Zeta Value Solution, con esperienze maturate in primari contesti nazionali e multinazionali nel settore del supply chain management e della logistica integrata e distributiva.*



ONHC
ODONTONETWORK



Oltre un milione di **sorrisi** garantiti



A chi ci rivolgiamo

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

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

Compagnie di assicurazione e riassicurazione

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

Chi siamo

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

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

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

Per le Zes sarà la volta buona?

Dopo anni di tentennamenti, il “progetto” delle Zone economiche speciali, anche sotto la spinta del Pnrr, sembra riprendere quota e tornare all’attenzione del governo e del ministro per il Sud e la Coesione territoriale.

di **Paolo Giordano**

Il tema della realizzazione delle Zone economiche speciali-Zes nel nostro paese e in particolare nel Mezzogiorno, la sola area dove l’Unione europea ne consente l’inserimento, è all’attenzione di economisti, politici, meridionalisti da oltre un decennio, anche sull’onda dei brillanti risultati ottenuti in altri paesi sia europei sia extraeuropei da tante di queste particolari delimitate aree produttive-industriali-logistiche dove esistono incentivi economici e fiscali, facilitazioni amministrative e doganali. Questa ultradecennale attenzione, focalizzata sul fatto che le Zes potrebbero rappresentare un importante elemento di sviluppo per il Mezzogiorno sulla strada della riduzione del gap socioeconomico tra le macroaree del nostro paese, ha vissuto momenti positivi e momenti negativi. Tra i primi, certamente c’è da annoverare una specie di “miracolo parlamentare”: il varo della legge di attuazione delle Zes avvenuto nella primavera del 2017 dopo neanche sei mesi dalla presentazione della proposta di legge; tra i secondi, quasi tutto quello avvenuto dopo - in particolare nel periodo in cui Barbara Lezzi ha ricoperto il ruolo di ministro per il Sud, un periodo di totale blackout - fino al loro inserimento

nel Piano nazionale di ripresa e resilienza che le ha, fortunatamente, collocate tra le cose “da riformare e da fare con tempi rapidi”. Il Pnrr, infatti, ha sottolineato a proposito delle Zes: “La loro riforma punta a semplificare il sistema di governance e a favorire meccanismi in grado di garantire la cantierabilità degli interventi in tempi rapidi, nonché a favorire l’insediamento di nuove imprese. La riforma riguarderà l’attività e i poteri del commissario che avrà la titolarità del

Una difficoltà, trascinatasi nel tempo, di far “decollare” le Zes è da annoverare in uno dei principali difetti del nostro sistema decisionale a livello politico: la frequente dicotomia tra parlamento e governo centrale con le prese di posizione degli enti locali, in primo luogo le Regioni. In un recente webinar, organizzato da Mercintreno, il professor Giuseppe Coco, che aveva partecipato alla stesura del progetto originario delle Zes e alla stesura della legge approvata in

parlamento, ha spiegato quanto questa dicotomia abbia inciso negativamente: “Nel nostro intento c’era quello di fare un provvedimento di politica industriale-logistica molto mirato, rivolto ad aree industriali delimitate in stretta connessione con i porti e indirizzato in primo luogo a imprese di una certa dimensione, anche straniere, con l’intento di attirare nuovi investimenti”. Questo progetto, che aveva contorni quantitativi e qualitativi ben definiti, si è scontrato con l’impostazione voluta dalle Regioni. Ne è emerso, come ha sottolineato Coco, un “compromesso” che ha

comunque modificato l’originaria impostazione del progetto e ha sollevato forti criticità. La prima modifica concettuale è stata sulle dimensioni delle Zes:



Scorcio dell’isola di Procida, Napoli, capitale della cultura italiana 2022

procedimento di autorizzazione unica e sarà l’interlocutore principale per gli attori economici interessati a investire sul territorio di riferimento”.



Veduta aerea del porto di Salerno. Lo scalo rientra nell'area della Zes campana con i porti di Napoli e Castellammare di Stabia e gli interporti di Nola e Marigliano

le Regioni ne hanno voluto allargare a dismisura i confini territoriali, varando, in qualche caso, addirittura aree di vastissima dimensione, come nel caso di quella Adriatica interregionale che copre un raggio di 500 chilometri, coinvolgendo Molise e Puglia e mettendo insieme territori con vocazioni produttive totalmente diverse. Questo allargamento, privo di una qualsiasi strategia o di una pianificazione industriale strategica o di un disegno logistico-produttivo, ha fatto anche sì che tutti hanno pensato di poter e voler entrare in questo gioco a prescindere da ogni specifica valutazione. Un dato che mina un razionale impianto produttivo delle Zes. Razionalità che è venuta meno anche nella perimetrazione delle aree dedicate a queste zone, che è stata tracciata spesso non tenendo conto delle vocazioni industriali dei territori, tenendo dentro zone “inerti” e lasciandone invece fuori, o dentro in maniera frammentata, altre con possibilità di sviluppo. Un altro elemento che ha modificato l'impostazione iniziale che si sarebbe voluta dare a queste aree ha riguardato gli incentivi all'investimento: l'idea era quella di riservarli a investimenti superiori ai 15 milioni di euro, quindi su una base, diciamo, “selettiva”. Così non è stato e, quindi, adesso, gli incentivi agli investimenti nelle Zes sono equiparati a quelli che sono da tempo già in vigore per tutto il Mezzogiorno.

Tutto ciò ha rappresentato un forte freno per una concreta attivazione delle Zes. Oggi, anche, come dicevamo, per effetto del loro inserimento nel Pnrr, il tema è stato riportato all'attenzione del governo. In primo luogo per quanto riguarda la loro governance, affidata a commissari con precisi poteri. I commissari sono stati nominati, anche se per qualcuno, incredibilmente, la nomina non è stata ancora ufficializzata. E' stato comunque un importante passo avanti per quanto riguarda la governance delle Zes. Inoltre, il ministro per il Sud e la Coesione territoriale Mara Carfagna è particolarmente impegnata sull'argomento ed è in atto un continuo coinvolgimento tra il ministero e tutti i commissari alla ricerca di soluzioni per migliorare anche le norme. In questa ottica, sono state appena prese dal consiglio dei ministri alcune decisioni: i commissari straordinari delle singole Zes potranno proporre una modifica dei confini delle rispettive aree, nel rispetto del limite massimo della superficie già stabilito per ogni regione (la nuova perimetrazione sarà adottata con un decreto della presidenza del consiglio dei ministri su proposta del ministro per il Sud e la Coesione territoriale, sentita la Regione competente); il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile-Cipess, stanzierà prossimamente 250

milioni di euro destinati a “contratti di sviluppo” all'interno delle Zes, privilegiando la massima semplificazione e la riduzione dei tempi; è stata fatta chiarezza sugli investimenti all'interno delle Zes soggetti a credito d'imposta, specificando che vi sono compresi sia l'acquisto di terreni sia l'acquisizione, l'ampliamento e la realizzazione di immobili strumentali all'investimento.

L'interesse del ministro Carfagna

si è concretizzato nell'incontro che ha avuto con tutti gli otto commissari e che si è svolto il 19 gennaio scorso. Nell'occasione la Carfagna ha sottolineato: “Ho voluto questo incontro per avviare un metodo di lavoro che giudico indispensabile per il successo del ‘programma Zes’. Nella mia visione le otto zone economiche speciali meridionali non sono otto cittadelle chiuse nelle loro mura, ma otto parti di un unico processo condiviso che da qui al 2006 deve attrarre investimenti, imprese, lavoro, benessere, allo scopo di costruire un nuovo destino per il Mezzogiorno: una grande piattaforma logistica al centro degli scambi commerciali e delle relazioni nel Mediterraneo”. Un programma ambizioso e notevolmente complicato viste le condizioni di partenza e che dovrà fare i conti con le singole visioni e i singoli interessi delle Regioni e dei porti interessati. A prescindere da tale programma complessivo, la cosa importante sarà quella di riuscire finalmente a concretizzare le potenzialità produttivo-logistiche che hanno alcune aree, come ad esempio quella del porto di Gioia Tauro, che con un'efficiente Zes, un efficiente retroporto e rinnovati raccordi ferroviari (previsti anche questi dal Pnrr) potrebbe uscire dalla “gabbia” del transhipment per avviarsi sulla via di uno sviluppo ben più complessivo e utile per tutta la regione Calabria. ■

Tre regioni, un unico macroterritorio

Sottolineata in un convegno la primaria esigenza che Piemonte, Liguria e Lombardia operino sul fronte economico, produttivo e logistico in maniera sempre più unita, esprimendo le proprie istanze con un'unica voce.

di **Stefano Pioli**

A Milano, nelle giornate dedicate all'evento Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, promosso da Alsea, Confetra e International Propeller Club, si è tenuto il convegno "Industria, commercio e logistica: il nord ovest driver del paese". La sessione, organizzata da Alsea, ha coinvolto il mondo logistico produttivo

delle decisioni è fondamentale. In questa ottica, è di primaria importanza che un territorio come il nord ovest italiano, storicamente trainante per lo sviluppo economico nazionale, ricordiamo il famoso 'triangolo industriale', si presenti sempre più unito ed esprima le sue istanze con un'unica voce. Lavorando insieme si ottengono maggiori risultati.

tante merci importate o esportate da Piemonte e Lombardia dipendono dai porti liguri.

E' quanto ha sottolineato l'assessore della Regione Piemonte alle Infrastrutture e ai Trasporti Marco Gabusi: "Il nord ovest va interpretato come un territorio unico anche per uno sviluppo futuro. Abbiamo grandi potenzialità anche in considerazione degli assi europei che l'attraversano. Inoltre, le problematiche del Piemonte sono comuni ai territori di Lombardia e Liguria. I porti liguri ci creano una grossa possibilità che deve essere sviluppata. Poi ci sono alcuni problemi ulteriori legati a collegamenti storicamente complicati a ovest, penso al Tenda, con la strada portata via dall'alluvione. Stiamo però cercando di pianificare il futuro e tra qualche giorno firmeremo un accordo per sviluppare l'asse ferroviario Torino-Savona passando per il cuneese per togliere i tir dalle strade. Stiamo lavorando sul piano infrastrutture che la nostra regione non ha dal 2001, abbiamo coinvolto tutti per individuare le 30 opere regionali più importanti. Oggi siamo in grado di farne partire quattro con il finanziamento del primo lotto. L'autostrada Asti-Cuneo finalmente vedrà la fine nel 2022, in anticipo rispetto all'ultimo cronoprogramma. Vogliamo dare una prospettiva alle aziende, il tema della logistica è tra i più importanti, crediamo di aver imboccato la strada giusta". Ivana Corroccoli, presidente dell'Associazione piemontese



Il crollo del ponte Morandi ha messo in crisi sia la connessione sia la competitività di tutto il nord ovest del paese e non solo

e la politica di un'area del nostro paese ancora leader per percentuale del prodotto interno lordo, con una struttura basata su poli integrati al proprio interno e una basata su vaste aree produttive, molto più interconnesse tra di loro. Per questo la logistica e le infrastrutture sono diventate fondamentali per lo sviluppo del nord ovest. Come ha sottolineato Betty Schiavoni, presidente dell'associazione: "Viviamo in un'epoca nella quale in termini economici la concorrenza è molto forte e la 'velocità'

ria Torino-Lione, il terzo valico e le linee ferroviarie di collegamento con i valichi e, in particolare, con le nuove gallerie svizzere, le infrastrutture al servizio dei porti sono temi di cui si dibatte da decenni, ma che ancora devono trovare una soluzione. Per questo, è stato sottolineato nel convegno, le tre Regioni, Liguria, Piemonte, Lombardia, necessitano di una spinta comune, superando i confini geografici e ragionando come un'unica "macroregione". Non ci si può dimenticare e sottovalutare che



“Le merci non vedono confini, né regionali né nazionali. Dobbiamo quindi portare avanti progettualità a 360° su tutto il territorio del nord ovest”, ha detto Betty Schiavoni, presidente Alsea

spedizionieri, autotrasportatori e corrieri, ha ripreso il tema infrastrutturale regionale, sottolineando che “un tema assolutamente urgente è quello della manutenzione: serve un piano per ponti e strade per non arrivare sempre allo stato emergenziale. Inoltre, ci so-

no necessità urgenti sul versante logistico, come il potenziamento e l'aumento di efficienza dell'interporto di Orbassano, a Torino, e il miglioramento dei collegamenti per il polo logistico dell'alessandrino”. Claudia Maria Terzi, assessore alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile della Regione Lombardia, ha sostenuto che “la Regione, al di là delle competenze, deve assolutamente occuparsi di strategie logistiche anche

alla luce del fatto che contiamo nel settore 18 mila imprese e 90 mila addetti. In questa ottica, grande rilievo ha anche il tema della formazione”. “Stiamo scontando un paio di decenni di assenza di programmazione sulle infrastrutture, e di minima manutenzione - ha sottolineato Andrea Benvenuti, assessore allo Sviluppo economico della Regione Liguria - e ci stiamo rendendo conto dal 2018, dal crollo del Ponte Morandi, che se da qualche parte c'è un collo di bottiglia ne risente la competitività di tutto il paese. Su Genova si stanno concentrando sei miliardi di investimenti in infrastrutture di vario tipo, ma oggi la situazione autostradale è piena di problemi, la movimentazione delle merci è resa difficile. Lavoriamo sul territorio con le associazioni, ma a livello governativo percepiamo scarso interesse”.

PNRR: OPPORTUNITÀ E CRITICITÀ

Il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili Enrico Giovannini, a Milano, nell'intervento di apertura della prima sessione dell'evento Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, dedicata al Piano nazionale di ripresa e resilienza, non ha nascosto le difficoltà che il nostro paese dovrà affrontare per completare nei tempi previsti le opere programmate, soprattutto di fronte a una situazione economica che non è la stessa di 18 mesi fa, quando il piano è stato approvato. A preoccupare è in primo luogo l'inflazione, che ha raggiunto livelli che non si vedevano dai primi anni '90 e, come ha ricordato Gian Paolo Oneto, direttore centrale per gli Studi e la valorizzazione delle statistiche economiche dell'Istat, che non incorporano ancora lo shock della guerra in Ucraina e gli effetti delle sanzioni. Altrettanta preoccupazione solleva la mole del lavoro normativo, ricordata da diversi relatori. La riforma del codice degli appalti sta facendo il suo percorso parlamentare, ma non potrà avere effetti prima dell'anno prossimo. Essa contiene la possibilità di revisione dei prezzi. Per gli appalti che sono stati o dovranno essere assegnati prima, si sta pensando di ricorrere a misure ad hoc. Il rischio è infatti, come ha fatto notare Piero Petrucco, vicepresidente dell'Ance, di non riuscire a completare le opere per esaurimento dei fondi. La questione del Pnrr, in realtà, tocca questioni fondamentali per il futuro della posizione italiana nell'economia mondiale. Lo ha spiegato Massimo De Andreis, direttore generale del centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, del Gruppo Intesa San Paolo: “Le tendenze in corso nel commercio e nella produzione mondiale, dalla regionalizzazione dell'economia globale al reshoring e nearshoring, all'accorciamento delle catene logistiche, pongono sfide e opportunità, per esempio per una specialità dello shipping italiano, il corto raggio, in cui siamo leader nel Mediterraneo.” “L'adattamento dell'economia e della logistica italiana a un nuovo assetto regionalizzato sono un'opportunità, ma non verranno in automatico”, come ha fatto notare Riccardo Fuochi, vicepresidente di Assologistica e presidente del Propeller Club, Port of Milan, tra i promotori dell'evento di Milano. Fuochi ha aggiunto: “Sarà necessario una riprogettazione delle catene, partendo dalla collocazione degli stabilimenti produttivi. Sarebbe auspicabile che questa attività venisse svolta in collaborazione tra aziende della produzione e aziende logistiche”.

Meno imprese manifatturiere usano in export la modalità Ex Works

SRM e Contship hanno presentato la IV ricerca sui corridoi e sull'efficienza logistica delle aziende lombarde, venete ed emiliano romagnole.

di **Valerio di Velo**

Durante la tre giorni dell'evento milanese Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, promosso da Alsea, Confetra e International Propeller Club, il centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno-SRM e Contship hanno presentato la quarta edizione della ricerca su "Corridoi ed efficienza logistica dei territori", che ha interessato 400 aziende manifatturiere che esportano e/o importano via container localizzate in Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto. Un'area che, complessivamente, rappresenta, con 669 miliardi di euro, il 40,4% del Pil italiano (Lombardia 22,2%, Veneto 9,2%, Emilia Romagna 9%), il 53,5% del commercio estero nazionale per un valore di 507 miliardi (Lombardia 29,2%, Veneto 12,6%, Emilia Romagna 11,8%), il 33,2% del nostro commercio marittimo. Quest'ultimo, in particolare, viene usato in Lombardia per il 26,7% rispetto ad altre modalità, in Veneto per il 30% e in Emilia Romagna per il 36,8%. Per quanto riguarda i porti in export, nel 2021, quello di Genova è stato usato per il 68% delle imprese, Venezia per il 23% e La Spezia per il 18%. Sul fronte dell'import, si è registrata una notevole crescita del porto di Ravenna che ha raggiunto il 28%. Vediamo quali sono alcuni degli aspetti più interessanti emersi dalle interviste alle imprese manifatturiere.

Corridoi e gestione logistica. Come



Veduta aerea del porto di Genova. Il 68% delle imprese manifatturiere di Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna utilizza lo scalo del capoluogo ligure per le merci in export

sottolineato, Genova è resta il porto più utilizzato dalle imprese per le loro esportazioni. In ripresa l'utilizzo del trasporto intermodale da parte delle imprese: nella ricerca del 2021 il dato era del 10%, nel 2022 passa al 23%. Migliora il dato della resa Ex Works, passato dal 79% del 2021 al 60% del 2022 (per le imprese che lo utilizzano in export); la percentuale resta ancora alta per generare un deciso vantaggio a favore della logistica italiana. Per i flussi logistici in export, l'Europa resta uno dei principali mercati di riferimento per il 61% (65% nell'edizione precedente) delle imprese (Spagna e Francia i paesi dove sono diretti i

maggiori flussi rispettivamente del 22% e del 16%); cresce leggermente la tendenza ad esportare in Nord America, in particolare negli Usa (20%). In import, Spagna (22%) e Francia (11%) restano i principali partner delle imprese; interessante anche il dato di alcuni paesi asiatici: Cina (9%) e Giappone (8%).

Sostenibilità. Crescono sia l'offerta che la domanda di sostenibilità. L'offerta è misurata dalla percentuale di aziende che considerano la sostenibilità una variabile strategica (cresciuta dal 27% del 2021 al 35% del 2022). La domanda è misurata dalla percen-

IL DISTRETTO DEI METALLI DI BRESCIA

La ricerca SRM/Contship ha fatto un'analisi particolare dei comportamenti logistici e delle modalità import/export delle aziende del distretto del metallo situato in provincia di Brescia, a cavallo tra le valli Trompia, Gobbia, Sabbia e Garza. Un distretto che è il principale del settore a livello nazionale e che contribuisce per circa metà del fatturato prodotto dall'intera industria manifatturiera della provincia. E' composto da oltre seimila piccole medie imprese e da alcuni grandi gruppi che occupano tutte le fasi della filiera, compresa la distribuzione. In particolare, l'analisi ha posto in evidenza che "la totalità delle imprese ha dichiarato che non esporta più di 50 container l'anno. Quindi ci troviamo in presenza di un distretto fatto prevalentemente da imprese di piccola dimensione". Per quanto riguarda il trasporto, le imprese del distretto non sembrano avere indecisioni nella scelta del porto utilizzato per il trasporto della merce proveniente o destinata all'estero. Come per la Lombardia è emerso che ben il 99% delle imprese sceglie Genova tra i primi due porti più utilizzati, per il distretto la percentuale è del 100%. Oltre Genova, c'è La Spezia, considerata tra le prime due preferenze per il 38% in export ed il 14% in import. Per l'export ben il 50% delle imprese ha indicato un paese dell'Asia tra i primi due paesi di destinazione della propria merce. L'Asia viene superata solo dall'Europa, verso cui esportano prevalentemente il 63% delle imprese, mentre l'America è tra le due principali aree di destinazione per il 13% delle imprese. Per l'import, invece, la scelta è ancora più polarizzata, con l'86% delle imprese che dichiara di importare prevalentemente dall'Asia e il 43% dall'America. E' da sottolineare che, diversamente da quanto avviene in Lombardia (dove più della metà delle imprese preferiscono dare in outsourcing la funzione logistica), solo il 38% delle imprese appartenenti al distretto considera la logistica come una funzione da dare in outsourcing. Tutte le imprese del distretto anno, inoltre, dichiarato che non fanno uso di piattaforme logistiche digitali, ma che si stanno adoperando ad utilizzarle. Per quanto riguarda i termini contrattuali utilizzati nelle operazioni di export, la scelta cade sulla resa Ex Works per il 62% delle imprese. Perché l'Ex Works? Per la totalità delle imprese che sceglie questa resa contrattuale una delle due principali motivazioni sta nella volontà di cedere il rischio connesso alle operazioni logistiche alle imprese acquirenti (da confrontare con il 53% emerso per le imprese lombarde e il 23% per le imprese del campione complessivo). Tuttavia, un buon 20% considera rilevante anche l'opportunità di poter mantenere basso il prezzo di vendita. In questo caso, così come è emerso in generale per la Lombardia e per l'intero campione, quasi la totalità delle imprese considera poco o per nulla rischiosa la modalità di Ex Works rispetto alla buona riuscita della logistica del prodotto.



Le imprese del distretto del metallo di Brescia solo per il 38% danno la logistica in outsourcing

tuale di aziende che percepiscono i propri clienti come fortemente sensibili al tema: la percentuale delle imprese passa dal 37% al 54%.

Digitalizzazione. Aumenta il numero di aziende che dà un'importanza "molto alta" alla digitalizzazione: da 68% a 82%. Il dato sale al 98% se si considera

le imprese che valutano di importanza "media" la digitalizzazione. Dalla ricerca emerge che il 62% delle imprese già utilizza o è intenzionata ad utilizzare piattaforme digitali nella gestione della logistica in export e per il 59% in import. Quindi una digitalizzazione che inizia ad affacciarsi in modo molto deciso nei processi logistici.

Pnrr. Il 36% delle imprese intervistate ne dà una valutazione positiva sia in merito alle risorse impiegate sia alla qualità del piano degli investimenti. Il 28% valuta solo le risorse adeguate e il 21% solo il piano. In totale, l'85% esprime un parere positivo, parziale o totale, sul piano. ■

Nasce il polo nazionale dell'agroalimentare

Siglata un'intesa tra imprese agricole e associazioni logistiche per favorire la competitività e l'export del settore, punto di forza del Made in Italy.

È stata siglata a Roma un'intesa tra i rappresentanti di Coldiretti, Consorzi agrari d'Italia, Cai RE, Assologistica e Confetra per la realizzazione di un polo logistico nazionale al servizio del nostro settore agroalimentare con infrastrutture su tutto il territorio del paese. L'obiettivo di questa iniziativa è di favorire sia l'export delle produzioni agroalimentari italiane sia la competitività delle imprese agricole, assicurando ai consumatori, al tempo stesso, di ricevere ogni giorno un approvvigionamento più sicuro e sostenibile delle eccellenze di questo importante settore produttivo nazionale. Infatti, l'idea del polo logistico dell'agroalimentare italiano è nata dalla crescente richiesta dei consumatori di una maggiore velocità nello spostamento delle merci che riesca a coniugare la sostenibilità ambientale e le comunità con un'adeguata conservazione dei prodotti. Il progetto, che prenderà forma dopo una prima fase di studio, consentirà alle aziende agricole italiane di sfruttare in via esclusiva infrastrutture diffuse a livello nazionale per far arrivare più velocemente i propri prodotti mantenendo inalterata origine e qualità.

Per realizzare questo ambizioso progetto, che sarà coordinato dall'ingegner Maurizio Gentile sin dalla prima fase di studio, Consorzi Agrari d'Italia-CAI metterà a disposizione tramite CAI RE una parte del suo patrimonio immobiliare, adeguatamente esaminato e classificato dagli altri partner in base alle potenzialità e alla posizio-



All'agroalimentare italiano, specialmente per quanto riguarda l'esportazione, serve un forte sviluppo dell'organizzazione logistica

ne strategica sul territorio. E' da sottolineare che CAI è il primo soggetto nazionale totalmente integrato che unisce la competenza e la capacità di valorizzazione dei prodotti nelle filiere strategiche del primo gruppo agroindustriale italiano, BF SPA con le reti territoriali dei consorzi coinvolti. CAI, inoltre, sostiene le aziende agricole a livello nazionale con un percorso di crescita basato su una razionalizzazione che nel medio periodo riduce i costi dei mezzi di produzione, un'assistenza tecnica completa, una vasta rete di prodotti e servizi, l'innovazione e la valorizzazione dei prodotti simbolo del Made in Italy, promuovendo accordi di filiera in grado di valorizzare sui mercati il lavoro giornaliero dei produttori e garantire qualità al consumatore. Può contare su una rete che produce oltre 500 milioni di ricavi annui e conta più

di 11 mila soci agendo come un vero e proprio "hub" per il collocamento delle grandi produzioni.

Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica, ha così commentato l'iniziativa: "Efficienza e sostenibilità sono gli obiettivi su cui si gioca la competitività del servizio logistico. Questo progetto nasce esattamente declinando queste finalità mettendo a sistema più soggetti della catena del valore, ciascuno con il proprio capitale di competenze e opportunità. Il possibile recupero di aree all'interno delle città per un impiego che incrementi l'efficacia del servizio distributivo è già di per sé un importante sviluppo che viene messo a disposizione di un comparto strategico del nostro paese come quello rappresentato dalle nostre eccellenze agroalimentari". ■



Associazione nazionale delle imprese logistiche,
dei magazzini generali e frigoriferi, dei terminali
portuali, interportuali e aeroportuali

**LA REALE RISPOSTA
A TUTTE LE VOSTRE
ESIGENZE DI LOGISTICA**

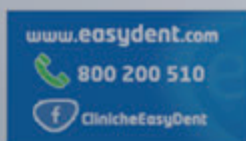
T. 02 6691567
www.assologistica.it



**LA DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA
CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA"**
con corsi, seminari, workshop e convegni

T. 02 66989866
www.assologisticaculturaeformazione.com

I nostri partner



Ultimissime



**Voucher digitalizzazione, via
alle domande dal 30/1/2018**

08/01/2018

Già dal 15 gennaio sarà però possibile
accedere alla procedura informatica e
compilare la domanda direttamente dal
sito del ministero dello Sviluppo

La rivista



AEROME

08/01/2018
Nel 2018



NOTIZIE, INTERVISTE, APPROFONDIMENTI E INCHIESTE

Le trovate qui

www.euromerci.it

Indispensabile per tutti gli operatori della supply chain

Continueranno gli investimenti per edifici logistici nuovi e moderni

“Siamo in una situazione sociale ed economica difficile, molto complessa e in trasformazione, ma la logistica continuerà comunque a svolgere un ruolo sempre più importante”, dice Sandro Innocenti, Prologis Country Manager Italia.

di **Tiziano Marelli**



SANDRO INNOCENTI

Prologis è il principale sviluppatore e gestore di immobili e parchi per la logistica a livello mondiale: è presente in 19 paesi, tra cui l'Italia, con poco più di 4.700 edifici per complessivi 93 milioni di mq, e serve 5.800 clienti grazie all'impegno di quasi duemila dipendenti. “Perseguiamo una strategia di lungo termine - ci dice in apertura della nostra intervista Sandro Innocenti, Country Manager Italia - e siamo particolarmente impegnati sul fronte della sostenibilità: entro il 2025 puntiamo a soddisfare l'80% del fabbisogno di elettricità dei nostri clienti nel mondo attraverso l'installazione di impianti fotovoltaici. In Italia, dove perseguiamo gli stessi ambiziosi obiettivi di sostenibilità, siamo presenti con 64 immobili, che saranno 70 entro fine anno, e 17 dipendenti”.

RESTANDO IN ITALIA, ORMAI DOVREBBE ESSERE IN FASE DI COMPLETA REALIZZAZIONE LA NUOVA “MOSTRA A CIELO APERTO” DI PROLOGIS A ROMENTINO, IN PROVINCIA DI NOVARA, SULLA FALSARIGA DI QUANTO GIÀ REALIZZATO CON I MURALE DEL PARCO LOGISTICO CEVA DI SOMAGLIA. CI PUÒ ANTICIPARE QUALCOSA SU QUELLO CHE SARÀ IL LORO “MESSAGGIO” VISIVO?

■ In settembre 2021 abbiamo terminato tutti gli interventi previsti dal nostro progetto pilota realizzato presso il Prologis Park Lodi nell'ambito della nostra nuova filosofia PARKlife. Questa, è utile ricordarlo, mira a mettere al centro del nostro operato non solo le esigenze dei nostri clienti ma anche quella dei loro dipendenti. Come? Rendendo i luoghi di lavoro e le aree comuni all'interno dei nostri parchi logistici più confortevoli, esteticamente più gradevoli e realizzando all'interno degli stessi una serie di servizi e di aree per il relax e lo svago. Ciascun parco logistico ha caratteristiche peculiari e quindi la realizzazione di elementi PARKlife differisce tra parco e parco. Dopo aver completato gli interventi a Lodi, e averne constatato il gradimento da parte dei frequentatori del parco, siamo ora impegnati ad introdurre questa nuova filosofia sia a Bologna sia a Romentino. Senza voler anticipare nulla vi saranno elementi in comune con Lodi ma anche elementi significativamente diversi. Annunceremo nel dettaglio questi interventi nel corso dei prossimi mesi.

L'EUROPA STA ATTRAVERSANDO UNA FASE DIFFICILISSIMA. TANTI ANALISTI SOSTENGONO CHE MOLTO PROBABILMENTE SI PUÒ CONSIDERARE FINITA L'ERA DELLA GLOBALIZZAZIONE COSÌ COME È STATA CONCEPITA NEGLI ULTIMI VENT'ANNI. QUESTO PONE L'ECONOMIA NEL SUO COMPLESSO DI FRONTE AL BISOGNO DI “RIDISEGNARE” LE PROPRIE ATTIVITÀ. PROLOGIS COME PENSA DI AFFRONTARE QUESTA NUOVA FASE, A LIVELLO PLANETARIO?

■ La situazione è logicamente molto complessa e in evoluzione e commenti o valutazioni effettuate oggi rischiano di essere puntualmente smentite domani. Quello che possiamo dire è che, senza prendere in considerazione per il momento l'attuale conflitto, la pandemia da Covid19 aveva già in qualche modo indotto le aziende a riflettere circa le loro catene di fornitura. Le disfunzioni sul lato della supply chain hanno messo infatti in risalto la necessità di essere resilienti e ridurre i rischi. La necessità di avere livelli di inventario più elevati implica un passaggio da una logistica “just in time” a una “just in case” e questo a sua volta implica un aumento del fabbisogno di immobili per la logistica. Tale ripensamento sul fronte delle catene di approvvigionamento si incrocia con altri fenomeni in corso quali le modifiche strutturali in atto nel comparto del commercio al dettaglio; la crescente esigenza dei consumatori di ricevere merci in tempo quasi reale, pensiamo ad esempio alla nor-



male spesa con ordine e recapito in giornata; il rapido e continuo sviluppo dell'eCommerce che in qualche modo ha ridisegnato la tipologia degli edifici richiesti. Nel caso dei consumatori assistiamo all'emergere di una logistica urbana per poter rispondere tempestivamente alle loro nuove abitudini. Sul fronte del commercio elettronico invece gli spazi devono essere pensati per un numero molto superiore di addetti, anche altamente qualificati, e questo porta alla necessità di realizzare immobili moderni, tecnologicamente avanzati e sostenibili oltre a offrire spazi adeguati poiché soggetti a un uso più intensivo. Siamo quindi in un momento di forte trasformazione sia della società sia delle imprese e in questo contesto la logistica è destinata a giocare un ruolo sempre più importante.

AUMENTANO I PREZZI DELLE MATERIE PRIME, SCARSEGGIANO I RIFORNIMENTI E IL FUTURO È TUTTO DA RIPENSARE. COME VEDE LA SITUAZIONE DEL SETTORE LOGISTICO NEL SUO COMPLESSO NEL NOSTRO PAESE, NEL MEDIO E LUNGO PERIODO?

■ Come molti vorrei avere una sfera di cristallo per prevedere il futuro ma purtroppo non è il caso. In un momento di profondi sconvolgimenti strutturali e umani è difficile fare previsioni. Tuttavia in linea generale l'Italia sconta, rispetto ad altri paesi europei, un ritardo nell'ammodernamento del proprio parco logistico che non è più oggi in

grado di rispondere alle crescenti esigenze delle imprese. Siamo quindi in presenza di una continua e sostenuta richiesta di spazi ed edifici avanzati e ben posizionati, richiesta che tuttavia si scontra con una generale carenza di spazi visto che i tassi di occupazione in edifici di nuova generazione si avvicinano al 100%. Di conseguenza, pur in presenza di variabili geopolitiche ed economiche che devono necessariamente essere prese in considerazione, ritengo che continueremo ad assistere a un flusso sostenuto di investimenti per la realizzazione di moderni edifici per la logistica.

QUALI SONO LE EVENTUALI VOSTRE NUOVE INIZIATIVE, ALLA LUCE DELLA SITUAZIONE ATTUALE? STATE GIOCOFORZA RIPENSANDO A IPOTESI DI NUOVO SVILUPPO, OPPURE ANDATE AVANTI PER LA VOSTRA STRADA SENZA FRENATE DI NESSUN TIPO, MAGARI IMPOSTE DALL'ATTESA DI DOVER ATTENDERE CHE LA SITUAZIONE COMPLESSIVA DEL SETTORE LOGISTICO SIA PIÙ CHIARA?

■ Non vi sono al momento elementi che ci suggeriscono di sospendere le nostre attività di sviluppo in Italia che proseguono regolarmente. Come già detto, crediamo che la logistica sia destinata a diventare sempre più importante per le imprese e che nel medio lungo termine la richiesta di spazi logistici posizionati in maniera strategica rispetto alle direttive ferroviarie

e stradali e in prossimità dei grandi agglomerati urbani, disponibili in edifici moderni e sostenibili dal punto di vista energetico sia solo destinata a proseguire. Prologis non ha proprietà in Russia o in Ucraina. Ma abbiamo una grande presenza in altre nazioni dell'Europa orientale e centrale, compresa la Polonia. Molti dei nostri dipendenti - in Europa e altrove - hanno familiari e amici che sono stati colpiti dalla guerra. Con la crescita della popolazione dei rifugiati, molte delle organizzazioni senza scopo di lucro che sono impegnate negli aiuti ci chiedono se abbiamo spazio disponibile per aiutare a immagazzinare le merci. Attraverso il programma Space for Good della nostra azienda, stiamo offrendo gratuitamente lo spazio disponibile a varie organizzazioni non profit e alle autorità locali. Abbiamo invitato i nostri dipendenti a sostenere gli sforzi della Croce Rossa per il soccorso dei rifugiati ucraini e ci siamo impegnati a versare 2 dollari per ogni dollaro donato dai nostri dipendenti. Dall'inizio della guerra in Ucraina, Prologis ha donato più di 400 mila dollari in donazioni dei dipendenti, incluso il contributo aziendale. Prologis è un'azienda di persone che lavorano per contribuire a rendere la vita degli altri più facile e migliore, consentendo il movimento delle merci in tutto il mondo. Speriamo che il popolo ucraino possa tornare a una vita e a una nazione pacifica e libera. Siamo al loro fianco. ■

Non si arresta la crescita della logistica in tutta Italia

Secondo World Capital, il mercato sta vivendo un trend positivo sia per numero di transazioni sia per valore di investimento.

Il settore della logistica si riconferma resiliente e dinamico, soprattutto per quanto riguarda il mercato immobiliare dove il trend risulta positivo sia per numero di transazioni sia per valore di investimento. Secondo il nuovo Borsino immobiliare della logistica H2 2021 di WCG - World Capital Group, in collaborazione con Nomisma, l'inizio del 2022 è caratterizzato da una domanda particolarmente vivace in location come Milano, Genova, Firenze, Roma, e da investimenti stabili. Uno scenario che si preannuncia costante anche per i prossimi mesi. La domanda continua a orientarsi principalmente su tagli compresi tra i 5 mila e i 15 mila mq, registrando un più 11% rispetto al semestre precedente. Per quanto riguarda le chiusure delle trattative, per l'83% dei casi esse si concludono entro l'anno, indice di un mercato in fermento. Gli sconti che vengono applicati in fase di contrattazione, invece, si aggirano tra il 10% e il 20%.

Un altro importante indicatore del sentiment di mercato, importante da evidenziare, sono i canoni di locazione, sia per il nuovo sia per l'usato. In tutta Italia, secondo le ultime rilevazioni del dipartimento di Ricerca di WCG - World Capital Group, viene confermato un generale incremento dei valori di locazione. A generare tale crescita è la forte domanda, che non trova una sostanziale risposta nell'offerta, risultando particolarmente scarsa nel nord Italia. Proprio il disequilibrio tra



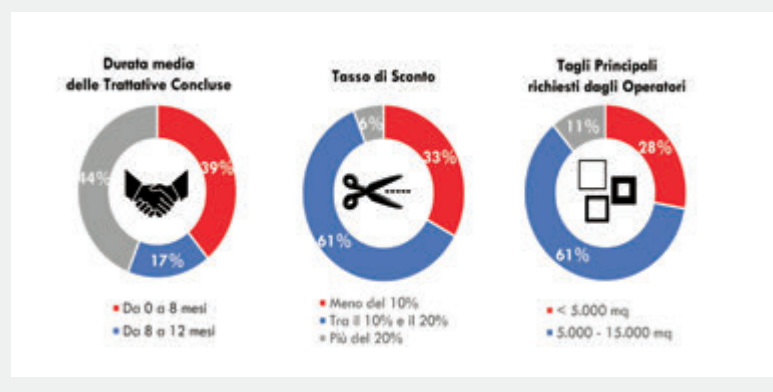
domanda e offerta porta a un aumento dei canoni di locazione, soprattutto per la nuova costruzione. Tra le piazze italiane più attrattive sono interessanti da evidenziare le performance di Milano (62 €/mq/anno), Genova (67 €/mq/anno), Bologna (57 €/mq/anno) e Bergamo (58 €/mq/anno), mentre al centro Roma (68 €/mq/anno) e Firenze (74 €/mq/anno).

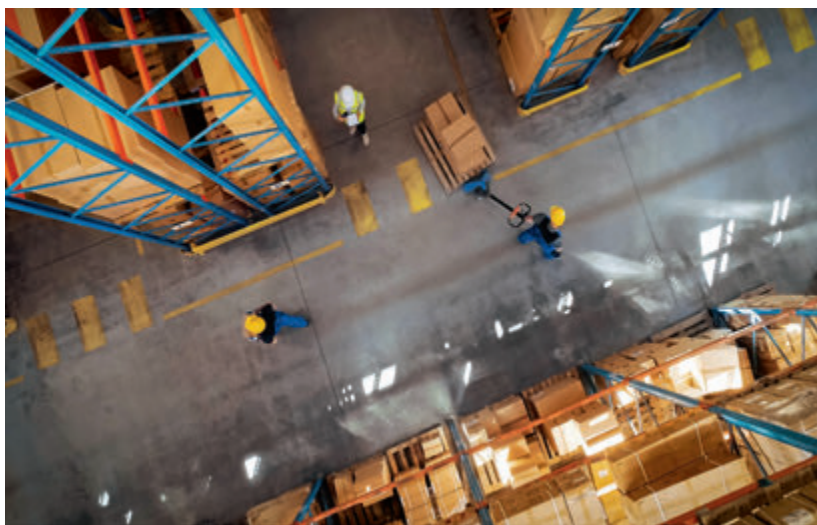
L'interesse dei player logistici non si ferma soltanto ai tradizionali "big box", ma anche a tipologie di asset particolari, come per esempio i Data Center e i Dark Store, immobili che svolgono la funzione di magazzino,

ma organizzati come un negozio. Tale tendenza è attribuibile allo sviluppo dell'eCommerce, fattore accelerato dalla pandemia. Infatti, secondo un recente studio di McKinsey & Company, ad aprile 2021 gli ordini online sono aumentati del 28% rispetto al periodo pre pandemico. A seconda della categoria merceologica, la percentuale di consumatori che hanno acquistato la maggior parte o tutti i prodotti online è cresciuta dal 45% al 100% durante la pandemia, mentre la presenza online nell'agosto 2021 è stata di circa il 30%, più alta rispetto al periodo pre-pandemico. Per far fronte alla costante crescita di ordini online, oggi molti store stanno riorganizzando la loro catena logistica introducendo diverse soluzioni per poter gestire gli ordini e la loro distribuzione, soprattutto nelle città. Il settore della grande distri-

Caratteristiche del mercato

Fonte: World Capital





World Capital Group rileva "un generale aumento dei valori di locazione"

buzione è quello che sta investendo maggiormente nei dark store. Sono infatti diverse le piattaforme specializzate nelle consegne multi categoria, come ad esempio Getir, Glovo, Deli-

veroo e Gorrillas che garantiscono la consegna della spesa ordinata online in soli 10 minuti.

Focalizzandoci sul caso di Glovo, ol-

tre a lavorare alla crescita delle categorie di spesa e retail, la società ha investito sull'espansione dei propri centri di stoccaggio con l'obiettivo di avere una rete di 200 dark store situati nei punti nevralgici delle città, di cui 15 tra Milano, Torino e Roma. Oltre al mondo della grande distribuzione organizzata, anche il settore fashion retail sta iniziando a muoversi in questa direzione convertendo store preesistenti in hub dedicati esclusivamente al ritiro e al reso delle merci. ■

Andrea Faini, Ceo di WCG - World Capital Group, ha così commentato l'attuale situazione del mercato: "Negli ultimi anni la logistica ha acquisito grande rilevanza, diventando per le imprese una variabile strategica in grado di generare un vantaggio competitivo. Proprio per questo motivo oggi le società sono sempre più propense a investire nell'asset class logistica. Non solo, la logistica continua a essere sempre più vicina anche alla sfera occupazionale, come emerge dal nostro nuovo Snapshot sui Dark Store. Infatti, la diffusione di questi immobili ibridi segna risvolti positivi anche nel mondo del lavoro, in quanto la richiesta di figure come picker (persone deputate alla preparazione degli ordini), rider e packer (magazzinieri) negli ultimi anni è notevolmente aumentata".



VGP: utile record nel 2021

Firmati nuovi contratti di locazione e rinnovi per 79,7 milioni di euro.

VGP Park di Paderno Dugnano, Milano

VGP, azienda paneuropea nel settore real estate che realizza e fornisce parchi logistici e semi industriali di alta qualità, ha annunciato i risultati per l'anno finanziario chiuso il 31 dicembre 2021. Risultati che hanno mostrato un utile netto record di 650,1 milioni di euro, con un aumento del 75,2% sull'anno precedente; una forte crescita del business in tutto il portafoglio con nuovi contratti di locazione firmati e rinnovi per 79,7 milioni di euro, portando il totale del valore dei contratti a dicembre 2021 a 256,1 milioni, con un aumento del 38,3% rispetto al 2020; un record di 1,478 milioni di mq in costruzione a fine anno; un record di 652 mila mq di superficie affittabile

consegnata, corrispondenti a un valore annualizzato di 32,0 milioni di euro di contratti di locazione (l'intero portafoglio completato è affittato al 99,4%). Jan Van Geet, amministratore delegato, ha dichiarato: "VGP ha registrato risultati solidi, beneficiando di un'elevata attività di leasing, della crescita degli affitti e della compressione dei rendimenti di valutazione. Come negli anni precedenti, siamo stati in grado di ampliare costantemente i nostri terreni in linea con la nostra crescita, e ancora, con quasi il 40% dei progetti acquisiti l'anno scorso che sono brownfield, continuiamo a posizionare i nostri clienti più vicino ai loro clienti e ai committenti, contribuendo, in questo modo, a migliorare la loro efficienza nella catena di approvvigionamento e nella consegna dell'ultimo miglio. La domanda di nuovi spazi registrata nel 2022 continua a essere positiva e rimaniamo ottimisti sulle prospettive per quest'anno,



dato che il clima di fiducia delle imprese e i cambiamenti strutturali indicano una domanda elevata per il prossimo periodo, guidata dallo spostamento dei consumatori verso l'eCommerce, dalle strategie di ottimizzazione della supply chain e dalla transizione verso operazioni sostenibili in tutti i settori e nella logistica".

L'azienda ha anche pubblicato il Corporate Responsibility Report 2021. Il documento illustra nel dettaglio i risultati e i passi avanti compiuti rispetto agli obiettivi precedentemente stabiliti e sottolinea l'impegno della società nel rafforzare le azioni a favore della sostenibilità in tutte le sue attività. Lo scopo principale di VGP è allineare la performance del suo portfolio alle linee guida dell'Accordo di Parigi. Nello specifico, il Gruppo sta lavorando con i clienti per aiutarli a realizzare le strategie di decarbonizzazione. Sforzi che

sono destinati a guidare azioni a breve termine che contribuiranno ad aiutare il percorso per il raggiungimento di zero emissioni di carbonio entro il 2050. "La sostenibilità è per noi un valore fondamentale e si riflette nel nostro principio guida: costruire oggi il domani. Sono orgoglioso che nel 2021, nonostante il difficile contesto, VGP sia ulteriormente progredita in ambiti di importanza fondamentale come la tutela del clima, l'edilizia sostenibile e i materiali circolari", ha dichiarato Van Geet, che ha aggiunto: "La pandemia, gli effetti sempre più visibili del cambiamento climatico e la guerra in corso in Ucraina hanno avuto e avranno implicazioni profonde e durature per il tessuto economico e sociale così come lo conosciamo oggi. Ora, più che mai, una forte attenzione alla sostenibilità è imperativa, oltre che un fattore chiave per il successo aziendale a lungo termine. Non dobbiamo perdere di vista ciò che è essenziale per la sopravvivenza del nostro pianeta: il raggiungimento della neutralità carbonica il prima possibile". ■

Logistics Capital Partners si aggiudica il premio ai Mipim Awards 2022

E' risultato vincente il progetto "LCP Trecate", il nuovo polo logistico che combina tecnologia, automazione e sostenibilità sociale e ambientale.

Logistics Capital Partners-LCP, società leader a livello paneuropeo nello sviluppo e gestione di moderne strutture per il settore della logistica, si è aggiudicata l'ambito premio ai Mipim Awards 2022 con il progetto "LCP Trecate", nella categoria Best Industrial&Logistics Development. Un grande riconoscimento per questa pietra miliare a livello europeo in termini di dimensioni, standard di sostenibilità e tempi di realizzazione, nonostante la recente pandemia. Andrea Benvenuti, managing director for construction&development, ha così commentato il successo: "Siamo molto onorati ed emozionati per questo premio perché riconosce la passione e la dedizione che tutti noi abbiamo profuso in questo progetto in un momento storico di emergenza. Eravamo certi di aver realizzato una bellissima opera ricca di attenzione agli impatti sulla natura, avanzatissima quanto a risparmio energetico e bella esteticamente. Ma sapevamo che i nostri avversari erano molto forti. Questo rende il premio ancora più speciale. Desidero ringraziare tutto il mio team, i nostri partner Kering, DWS, The Blossom Avenue Partners, LC&Partners, Techbau e FGB Studio. Questa è la vittoria di tutti noi. Grazie anche a tutti coloro che hanno creduto in noi e supportato il progetto portandolo alla vittoria".

Clément Cousin, Group supply chain and logistics transformation director



Veduta del Polo logistico LCP di Tradate, Novara



**LOGISTICS
CAPITAL
PARTNERS**

di Kering, ha aggiunto: "E' un onore per Kering che il nuovo hub logistico del Gruppo in Italia sia stato premiato con un riconoscimento così prestigioso ai Mipim Awards 2022 per il miglior sviluppo industriale e logistico. Una testimonianza della vision del Gruppo nel raggiungimento dell'efficienza operativa delle nostre sedi e del contributo di tutti coloro che hanno lavorato duramente a questo progetto negli ultimi anni. Costruito a tempo di record, il nuovo polo logistico del Gruppo a Trecate copre più di 162 mila mq e combina tecnologia e automazione all'avanguardia, modularità, innovazione sostenibile e attenzione per il benessere dei dipendenti. Questa nuova struttura ci permette di fare un salto di qualità nella nostra logistica, riconfigurando e rinnovando completamente il settore e modernizzando i nostri strumenti". Giuseppe Colombo, head of real estate Italia di DWS, ha sottolineato che "la strategia di investimento del nostro Gruppo è

da tempo posizionata nella direzione di asset di altissimo livello, con caratteristiche ambientali e di sostenibilità leader nel comparto, ma anche con l'obiettivo di un costante miglioramento della dimensione e della qualità del nostro portafoglio logistico italiano. Un riconoscimento importante come il Mipim Awards 2022 non può che confermare la bontà di questo orientamento e ci spinge a proseguire in questo percorso di ricerca dell'eccellenza". Il polo logistico si trova a Trecate, in provincia di Novara, a ovest dell'area "Greater Milan". Si compone di due edifici, che sono stati completati a giugno 2020, dopo quindici mesi di lavoro, e immediatamente consegnati al Gruppo Kering, affinché potesse iniziare le attività di distribuzione a livello internazionale. Successivamente, a luglio 2020, LCP ha perfezionato la vendita degli asset a DWS. I due edifici montano sul tetto un grande impianto fotovoltaico che produce 12,5 MWp, ben al di sopra delle esigenze di consumo previste.

SFRE SERVICES FOR REAL ESTATE

Un team specializzato nei servizi per immobili logistici

La progettazione antincendio è una delle principali attività della società, che si distingue per la sua articolata capacità multidisciplinare.

SFRE Services For Real Estate è una società di Project & Construction Management che nasce, nel 2016, dalla volontà dell'ingegnere Filippo Salis di costituire un team di professionisti specializzati in immobili di logistica e light industrial. La realtà multidisciplinare del gruppo è in grado di operare in diverse macro-aree di intervento, dalla gestione del Life Cycle Cost di progetto alla realizzazione di manuali di manutenzione MPO (Manutenzione Programmata Ordinaria), fino all'elaborazione di efficaci modelli BIM. Per SFRE, infatti, la capacità di gestire in maniera competente le singolarità dei vari processi è fondamentale per raggiungere gli obiettivi prefissati, sia nella fase preliminare che di organizzazione di ogni commessa. In questa missione, la società è oggi affiancata da SFE (Services for Engineering) e SFCM (Services for Construction Management).

Tra i servizi offerti da SFRE & SFE nell'ambito della sicurezza, la progettazione antincendio ricopre un ruolo preponderante. Nicola Salis, fratello di Filippo, è a capo dell'area Fire Engineering in qualità di Project Manager, per accompagnare i clienti nell'adeguamento di qualsiasi tipologia di attività alle normative vigenti di prevenzione incendi. I committenti possono affidare alla società la gestione a 360° delle pratiche antincendio e dei rapporti con soggetti pubblici e privati coinvolti, dall'avvio alla conclusione del progetto. Lo standard procedurale inizia,

generalmente, con una fase di elaborazione dati tramite l'innovativa metodologia BIM, e si conclude con la predisposizione dei documenti per il fascicolo tecnico antincendio e la presentazione della SCIA Antincendio, finalizzata al rilascio del Certificato di Prevenzione Incendi (CPI). L'approccio ingegneristico della Fire Safety Engineering (FSE) assicura un costante aggiornamento relativo alle normative di settore - prime tra tutte i dm 03/08/2015 e 18/10/2019 - e persegue l'obiettivo di massima efficienza e organizzazione delle risorse al minor costo possibile per il cliente.

Il polo logistico ad elevata sostenibilità di Vellezzo Bellini, Pavia - attualmente in fase di ampliamento - è uno dei più recenti esempi di oculata progettazione architettonica e antincendio supportata da verifica FSE. Il deposito, infatti, è suddiviso in sei diversi ambiti caratterizzati da zone di stoccaggio e smistamento che costituiscono un unico compartimento antincendio. Inoltre sono previsti locali bunker dedicati allo stoccaggio di prodotti pericolosi quali infiammabili, idroalcolici e aerosol. Oltre ad accorgimenti del genere, il reparto FSE si occupa di simulazioni degli scenari di incendio tramite analisi fluidodinamiche e di verifica di resistenza al fuoco delle strutture metalliche portanti, affinché il tempo di evacuazione dagli edifici sia sufficiente a permettere agli occupanti di raggiungere un luogo sicuro, senza su-



Particolare del polo logistico di Vellezzo Bellini, Pavia



bire danni. Nella progettazione di prevenzione incendi vengono anche contemplati i più tecnologici sistemi di spegnimento: l'impianto a riduzione di ossigeno, ad esempio, consente di monitorare la concentrazione di ossigeno nell'aria e di inibire lo svilupparsi delle fiamme. Tali aspetti costituiscono un importante valore aggiunto per progetti ottimizzati, in cui le esigenze funzionali proprie dei moderni parchi logistici incontrano i temi della sostenibilità ambientale, imprescindibili per un contemporaneo sviluppo immobiliare. La pluriennale esperienza di SFRE & SFE nella disciplina della prevenzione incendi si allarga - come tutti i suoi servizi di qualità - su scala nazionale, garantendo operatività e copertura capillare su qualsiasi zona del territorio italiano. ■

Sito web: <https://sfre.it/>

Drees & Sommer: azienda leader nel project&construction management

Nata in Germania, e presente in Italia da oltre vent'anni, l'azienda offre servizi appositamente pensati per il settore della logistica.

Services Drees & Sommer è un'azienda leader nel project&construction management e advisory nel settore immobiliare. La società nasce oltre 50 anni fa in Germania con l'obiettivo di ottenere, attraverso le attività di project management, una gestione strutturata di tempi, costi e qualità nel campo dell'edilizia; visione che la guida anche in Italia da oltre 20 anni. Con il supporto del Gruppo, Drees & Sommer si può definire leader nell'innovazione in Italia grazie a nuovi approcci di gestione del processo come il lean construction management (LCM) o la diffusione del concetto dell'economia circolare in edilizia con il Cradle to Cradle (C2C). La società offre inoltre servizi appositamente pensati per il settore della logistica come "integrated logistic

sono dividere in due grandi gruppi: production&logistics e real estate. All'interno del primo l'azienda affianca clienti nei settori della logistica, automotive, aviation, ICT e industria farmaceutica. La società si occupa di fornire supporto e consulenza ponendosi come partner ideale per combinare le proprie competenze in ambito di project&construction management con il know-how specifico del settore. L'obiettivo aziendale è quello di guidare i clienti verso soluzioni che massimizzino l'efficienza economica, per consentire una gestione efficiente e sostenibile delle proprietà esistenti. Drees & Sommer offre anche supporto all'acquisto e alla vendita di assets logistici, fornendo servizi di advisory e due diligence, e garantisce al cliente soluzioni diversificate, sulla base di analisi effettuate in modo indipendente.

Tra i progetti più importanti attualmente in corso annoveriamo la costruzione del più grande capannone logistico di Amazon in Italia, la nuova linea di produzione per Lamborghini Aventador con espansione del magazzino logistico e Milano 4 You, una nuova smart city nella periferia di Milano.

Anche nel settore della logistica i servizi inerenti all'ambito ESG ed economia circolare sono sempre più richiesti, in quanto la sostenibilità è oggi un tema fondamentale per le imprese. Per questo motivo si prevede che a breve

DREES & SOMMER

le richieste degli investitori si orienteranno non solo su "Green Bond", ma anche su "Circular Bond": una filosofia che Drees & Sommer sviluppa attraverso il "Building Circularity Passport".

Le società e i fondi immobiliari attivi nel comparto logistico vogliono strutturare chiari piani volti al futuro che raggiungano obiettivi più sostenibili ed efficienti come, ad esempio, la riduzione del footprint di CO2. Con le proprie competenze la società è in grado di realizzare piani specifici e personalizzati, utili a raggiungere obiettivi di compliance e fare un passo in avanti verso il futuro. Anche la digitalizzazione degli edifici è un argomento fondamentale e presente in ogni progetto. Drees & Sommer lavora per implementare tecnologie specifiche, utili a migliorare i processi e l'esperienza dell'utente, garantendo un funzionamento sostenibile della proprietà e abilitando nuovi modelli di business. Anche il servizio stesso di project&construction management è un processo digitale. La sede centrale di Stoccarda dispone di un innovation hub interamente dedicato all'implementazione di prodotti digitali innovativi. Tra i più recenti risultati annoveriamo lo sviluppo di piattaforme digitali per il Lean Construction Management, LCM Digital e il ESG-Supertool. ■

Linea di produzione della Lamborghini Aventador a Sant'Agata Bolognese



planning" che, partendo dall'analisi e dalla pianificazione dei processi logistici, consente di integrarli con quelli relativi al construction planning.

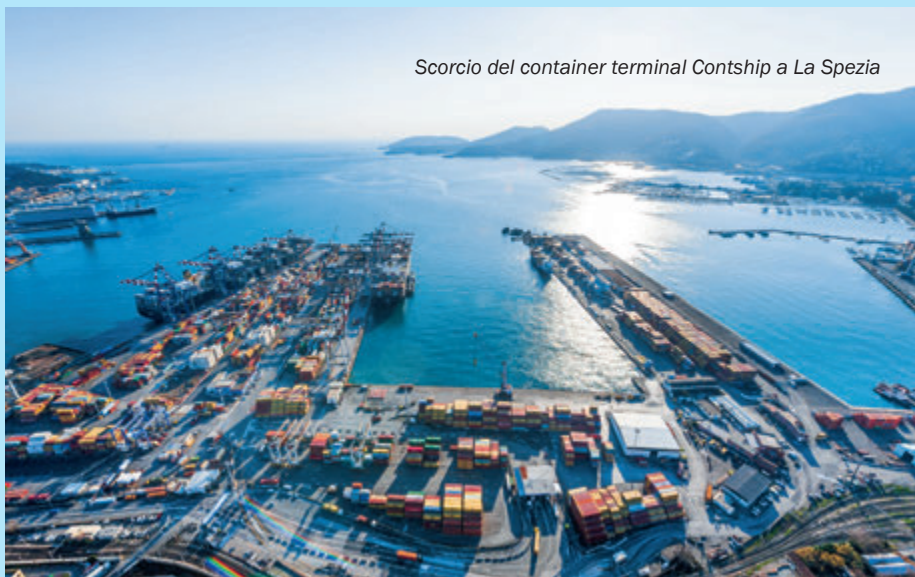
I settori di competenza si pos-

Nuovo fast corridor tra La Spezia e il Terminal Marzaglia, Modena

Il terminal Contship del porto spezzino ha un nuovo collegamento ferroviario con un inland terminal, dopo quelli con Melzo.

Sarà aperto un nuovo fast corridor ferroviario tra la Spezia Container Terminal e il Terminal Italia Marzaglia, in provincia di Modena. Questo nuovo servizio sarà gestito da RHM e rappresenta un ulteriore passo in avanti per la logistica 4.0 in termini di digitalizzazione e connessione dei sistemi applicativi tra porto e inland terminal, dopo il primo fast corridor ferroviario del 2015 tra La Spezia Container Terminal e Melzo e quello del 2020 tra Genova PSA e Melzo che ha visto protagonista il Gruppo Contship.

Questa nuova modalità operativa testimonia ancora una volta la flessibilità e la reattività del Gruppo, tenuto conto che l'attività a Marzaglia ha avuto lo start-up alla fine di febbraio e che è già operativa con un fast corridor a meno di un mese. Questa nuovo corridoio ferroviario logistico permetterà di trasferire in modo rapido e "controllato" i container in arrivo nel nodo logistico portuale della Spezia all'hub di destinazione e costituisce una valida risposta a supporto della sempre più crescente competitività del trasporto intermodale che vede la necessità di un recupero dei porti del Mediterraneo nei confronti dei porti del nord Europa. Si pensi che il traffico di merci con l'estremo oriente viene assorbito per circa il 65% dai porti del nord Europa, a fronte del 35% dell'area mediterranea.



Scorcio del container terminal Contship a La Spezia

“Occorre invertire questa tendenza - ha spiegato il direttore generale di RHM, Stefano Morelli - L'infrastruttura digitale infatti permette di realizzare corridoi doganali più efficienti e controllati con tracciamento elettronico delle merci dove tutte le informazioni sono condivise tra tutti gli attori della catena, semplificando i processi di importazione e decongestionando le banchine portuali, innalzando in tal modo la competitività dei nostri porti, in un spirito di forte sensibilità alle tematiche ambientali con una riduzione significativa di emissioni CO2 e traferendo sempre più la merce dalla strada alla ferrovia”. “Per attrarre nuovi traffici occorre aumentare la produttività delle ‘banchine’ domestiche, nel ciclo sbarco e inoltro dei contenitori verso le destinazioni finali. Per superare la criticità occorre inoltre un vasto programma di investimenti, orientati

allo sviluppo logistico e industriale dei porti, delle aree retroportuali e delle infrastrutture ferroviarie”, ha aggiunto Morelli.

“Siamo lieti di aver contribuito a questo progetto di digitalizzazione e ottimizzazione, in linea con il nostro obiettivo di realizzare una logistica sempre più smart, sostenibile, federativa, integrata e capace di sfruttare al meglio le componenti intermodali per ridurre costi, inquinamento e consumo di energia”, ha aggiunto Luca Abatello, ceo e presidente di Circle Group. “Un plauso - sottolinea un comunicato - va all'agenzia delle dogane per l'impegno e il lavoro che sta portando avanti rivolto a semplificare le procedure verso una gestione 'full digital' di documentazioni e autorizzazioni e all'Autorità portuale del Mar Ligure Orientale e a Terminali Italia per il supporto fondamentale dato al progetto”. ■

Serpac: come rispettare la normativa ADR

L'azienda offre un supporto completo per spedire con ogni modalità, in sicurezza e in conformità con le normative le merci pericolose.

Serpac Srl, azienda specializzata in imballaggi omologati Onu, etichette per merci pericolose, placche e pannelli per container e mezzi di trasporto, offre un supporto completo per spedire in sicurezza e in conformità con le normative che regolano il trasporto di merci pericolose via terra ADR e secondo tutte le altre modalità (RID, ADN, IMDG e ICAO-TI / IATA). Normative volte a proteggere l'ambiente e le persone dai rischi derivanti dal trasporto delle merci pericolose, dotando le persone coinvolte di adeguati strumenti per prevenire, o arginare prontamente, i pericoli che riguardano queste merci. L'accordo **ADR** (Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road), **aggiornato ogni due anni**, contiene tutti gli elementi

ristiche delle unità di trasporto, le specifiche di segnalazione e gli equipaggiamenti di protezione personale e del mezzo. L'ampio catalogo di prodotti di **Serpac** include tutto il necessario per la **Borsa ADR**, ossia l'**equipaggiamento di protezione generale e individuale** che deve essere scelto in relazione alla tipologia di merce trasportata, con riferimento alle etichette di pericolo poste sui colli a bordo dei mezzi che viaggiano su strada.

La Borsa ADR deve obbligatoriamente contenere: un ceppo per ogni veicolo, direttamente proporzionale alla massa del mezzo ed al diametro delle ruote; due segnali di avvertimento autoportanti, efficaci e conformi al codice della strada come i coni autoportanti con fasce rifrangenti; un indumento fluorescente (come il giubbotto

catarifrangente o retroriflettente, per esempio conforme EN ISO 20471:2013); una lampada portatile conforme alle disposizioni della sezione 8.3.4 (ATEX); guanti di protezione (resistenti ai liquidi pericolosi); una protezione

per gli occhi. Per alcune classi di pericolo, a questi dispositivi si aggiungono la maschera di evacuazione di emergenza (obbligatoria per ogni membro dell'equipaggio) con idoneo filtro; il liquido lavaocchi; il badile antiscintille;

la; il copritombino (non un semplice foglio di plastica, ma un "sigillatombino" in grado di aderire saldamente al suolo); un recipiente per la raccolta di liquidi dispersi. Chi, sottoposto a controlli, non presenta l'equipaggiamento obbligatorio per i prodotti trasportati, o presenta un equipaggiamento scaduto o non conforme, incorrerà in sanzioni pecuniarie che vanno da 414 a 1.665 euro e che saranno applicate all'autista, al proprietario del mezzo e al committente. In caso di gravi mancanze, possono essere sospese la patente e la carta di circolazione da 2 a 6 mesi, oltre che una decurtazione di 10 punti. Per mancanze legate agli equipaggiamenti individuali o personali, possono venir decurtati 2 punti dalla patente, oltre alla sanzione pecuniaria.

La borsa ADR è uno strumento indispensabile perché, se ben preparata, contiene tutto il necessario in caso di controlli, problemi o incidenti. Anche i piccoli particolari fanno la differenza: attenzione a tutte le borse ADR che contengono prodotti non richiesti dalla normativa (stivali, tuta tyvek, kit primo soccorso, casco...) oppure che contengono prodotti scadenti o non idonei alla funzione che dovrebbero svolgere. Questi particolari sono oggetto di controlli mirati. Improvvisare può portare a sanzioni e spiacevoli fermi di mezzi e merci, fortunatamente evitabili affidandosi a un **fornitore competente in materia, come Serpac Srl**.



necessari per una corretta spedizione di merci pericolose partendo dalla loro classificazione, definendo sistema e tipologia di imballaggio ed etichettatura e documentazione necessaria. Inoltre definisce le caratte-

Servono scelte politiche complessive per lo sviluppo intermodale

Il Pnrr ha stanziato importanti investimenti per le infrastrutture ferroviarie del nostro paese, ma servono anche misure per migliorare l'utilizzo della rete, snellire quelle regole che penalizzano il settore e rendere appetibili i servizi.

di **Carlotta Valeri**

Nell'ambito delle giornate milanesi di Shipping, Forwarding&Logistics Meet Industry, si è tenuto un webinar sul trasporto multimodale. Andrea Giuricin, dell'Università Milano Bicocca, aprendo il dibattito ha sottolineato che la liberalizzazione ha rivitalizzato il settore ferroviario merci, come dimostra la crescente quota di mercato nel nostro paese gestita dalle imprese nuove entranti: 37% nel 2012, 41,5% nel 2016, 51,4% nel 2020, ma anche che tanti problemi stanno ancora rendendo complicati l'intermodalità e il ricorso alla ferrovia. In particolare, in Italia, dove la quota della ferrovia nella movimentazione delle merci sta ottimisticamente al 13%, contro il 20% dell'Unione europea a 27, il 35% della Svizzera e il 46% degli Stati Uniti. Giuricin ha elencato sinteticamente tali problematiche, molte delle quali "storiche". Una situazione che dà ragione alla famosa frase di Giulio Andreotti, quando affermò che "ci sono pazzi che credono di essere Napoleone e pazzi che credono di poter riformare le ferrovie". Tra queste problematiche, molto sinteticamente: regolamenti troppo nazionali, una iperegolamentazione spesso diversa tra rete e rete, cambi tecnologici tra le reti europee, lingue diverse, costi d'accesso e incentivazioni non simili, colli di bottiglia che ostacolano la circolazione, mancanza di attenzione ai possibili rischi, che rende la ferrovia poco affidabile. Giuricin



"Purtroppo, è venuta meno quell'impostazione politica governativa avviata con il ministro Graziano Delrio con la cura del ferro", ha detto Marco Terranova

ha affermato che serve "una rimodulazione del sistema ferroviario delle ferrovie europee su un'unica spina dorsale".

Marco Terranova, vicepresidente di Fercargo, ha ripreso le parole di Giuricin, sottolineando che il sistema ferroviario continua a presentare forti problematiche che scoraggiano l'accesso di nuovi operatori a questa modalità di trasporto merci. "Oggi c'è un forte interesse nel settore della logistica e del trasporto per le tematiche della sostenibilità ambientale che spingono verso l'uso di modalità meno inquinanti della strada, come il trasporto su rotaia. Un

interesse, però, che, appunto, si scontra con le difficoltà che si incontrano nell'approccio al servizio ferroviario. Ad esempio, un'eccessiva burocratizzazione e un eccesso di regolamenti che per la loro rigidità non solo si differenziano di gran lunga dalla strada, dove tutto è più 'semplice', ma che vanno a complicare anche ciò che dovrebbe essere semplice. Nel nostro paese, la differenza del trattamento a livello politico tra l'autotrasporto, il trasporto intermodale o il trasporto ferroviario è evidente: alla ferrovia è riconosciuta una piccola compensazione sul costo dell'energia, mentre alla strada sono stati dati con-

tinui aiuti anche a fondo perduto senza alcun impegno per la ristrutturazione del settore". "Purtroppo - ha aggiunto Terranova - è venuta meno quell'impostazione politica governativa avviata con il ministro Graziano Delrio con la 'cura del ferro'. Su questo fronte ci siamo fermati. Ad esempio, siamo sempre ancorati all'impiego di due macchinisti, unici in Europa, che aggravano i costi delle nostre imprese ferroviarie rispetto ai concorrenti stranieri del 18-20%. Anche sul versante dei terminal, che sono fondamentali per l'intermodalità, siamo in una situazione critica. E' evidente che senza una gestione di indirizzo politico-strategico complessivo del settore è difficile fare passi avanti".

Anche Eugenio Muzio, responsabile della commissione Intermodalità di Assologistica e con una vita lavorativa trascorsa al servizio del trasporto ferroviario e dell'intermodalità, si è espresso con preoccupazione sull'attuale situazione del settore anche alla luce delle indicazioni dell'Unione europea riguardo all'obiettivo fissato al 2030 di trasferire su rotaia almeno il 30% dei traffici merci oltre i 300 chilometri. "A meno di otto anni da questa data, noi, in Italia, siamo ancora al 12/13%, quanta stra-



Il trasporto ferroviario "paga" anche una regolamentazione molto più rigida di quella che disciplina l'autotrasporto

da dobbiamo fare?", si è chiesto Muzio. Altro aspetto preoccupante è che nel nostro paese non si riesce a comprendere la grande importanza che ha l'intermodalità per un'economia come la nostra caratterizzata da un export che per il 70% si colloca nell'area europea, anche alla luce delle possibili ulteriori limitazioni alle quali potrebbe essere sottoposto l'autotrasporto nel valico delle Alpi. "Occorre rimodulare il sistema ferroviario nel suo complesso per fare progredire e rendere efficiente e 'appezzabile' l'intermodalità per gli operatori.

E' vero che il Pnrr ha stanziato forti investimenti destinandoli alla ferrovia. Il problema, però, è che se ci limitiamo a finanziare solo le infrastrutture non andiamo da nessuna parte. Dobbiamo accelerare anche per adeguare aspetti normativi e organizzativi, ad esempio sull'adeguamento agli standard europei per la lunghezza e la pesantezza dei treni, per le sagome delle gallerie, per il collegamento con porti e interporti, in maniera da abbassare l'esigenza di manovre che appesantiscono i costi del trasporto".

>

LE ESIGENZE DEL SETTORE

Il settore del trasporto ferroviario nazionale, intermodale e multimodale, rappresentato da tutte le componenti interessate, Fercargo, Assoferr e Assologistica, nel corso di un'audizione presso il dipartimento delle Politiche europee della presidenza del consiglio, nell'ambito dello sviluppo del pacchetto climatico Fit for 55, ha presentato proposte per favorire lo shift modale dalla gomma al ferro, al fine di perseguire il raggiungimento degli obiettivi ambientali ed energetici stabiliti anche dall'Unione europea. Il settore, oggi particolarmente colpito dal caro energia, ritiene che sia necessario allineare obiettivi, orizzonti temporali, strategie e sostegni del trasporto merci con quanto il Pnrr prevede per il network infrastrutturale. Per raggiungere questo obiettivo è vitale che, per tutti gli anelli della catena logistica (imprese ferroviarie, operatori intermodali, multimodali e terminalistici) siano pianificati sostegni coerenti con gli investimenti e gli extra-costi che devono e dovranno sostenere nell'arco temporale di sviluppo del piano. Con particolare attenzione è stata sottolineata l'esigenza che sia aumentata l'efficienza dell'intera filiera attraverso sia interventi nel campo della innovazione e della formazione sia con incentivi che favoriscano l'integrazione tra strada e ferro.

IL PROGRAMMA RFI

Christian Colaneri, direttore della direzione Commerciale di Rete Ferroviaria Italiana, ha sottolineato che “il potenziamento del settore merci è un importante obiettivo del programma di Rfi, concordato con il governo. Al centro dell’iniziativa dell’azienda responsabile dell’infrastruttura ferroviaria nazionale vi sono l’adeguamento verso standard europei delle sagome della rete, dei moduli, della massa assiale e dei collegamenti di ultimo miglio con inland terminal e con impianti portuali”. In particolare, per quanto riguarda le sagome, Colaneri ha affermato che “alla fine del 2021 la copertura della sagoma P/C 80 sulla Rete Core Merci, ossia su quella centrale e strategica per il settore e collegata con la rete Ten-T, si è attestata al 54%, rispetto al 40% del 2017. La Rete Comprehensiva, ossia quella globale, nella sua parte più rilevante è stata adeguata al 59%, rispetto al 26% del 2017. Gli interventi previsti tra il 2021 e il 2024 saranno focalizzati per completare le principali direttrici nord-sud Milano-Bologna, Tirrenica e Adriatica. L’adeguamento della sagoma della Bologna-Prato, che comporterà un investimento di oltre 400 milioni di euro, verrà completato oltre il 2024”. Per quanto riguarda i moduli a 750 metri, gli interventi di Rfi sono concentrati sulla linea trasversale, sulla linea Bologna-Brennero

e sulla linea del valico di Chiasso, dove si concentra una buona percentuale del trasporto merci. L’obiettivo è di arrivare al 2022 con il 28% delle linee attrezzate. Gli interventi si concentreranno sulle direttrici Adriatica e Tirrenica, individuate come i principali collegamenti nord-sud per il traffico merci. “L’obiettivo di lungo periodo - ha detto Colaneri - è arrivare a fine piano industriale a quasi il 50% delle linee Ten-T Core Merci e a circa il 30% delle linee Comprehensive rilevanti adeguate”. Sull’aspetto del



Panorama del porto di Livorno

peso assiale, la rete nazionale ha già un ottimo grado di copertura della categoria D4, ma ancora importanti interventi devono essere realizzati sulla linea Tirrenica. “Alcuni interventi - ha aggiunto Colaneri - sono concentrati su linee fuori dai corridoi principali, ma che collegano importanti stabilimenti industriali nazionali che richiedono questo tipo di prestazione, come le acciaierie raccordate alla linea internazionale. Verranno infine adeguate le linee del sud Italia, che ancora presentano un rilevante gap di prestazioni. La previsione è che al 2024 l’83% delle linee Ten-T Core Merci e il 100% delle linee Ten-T Comprehensive saranno categoria D4”. Per quanto attiene al collegamento via ferrovia con i porti, Rfi ha avviato 19 interventi per migliorare l’efficienza dei raccordi per un valore complessivo di 30 milioni di euro a valere sul fondo complementare al Pnrr. In particolare, nuovi collegamenti alla rete ferroviaria sono previsti per i porti di Napoli, Taranto, Augusta, Vasto. Inoltre, a Genova Marittima, Genova Voltri, Genova Campasso, Vado Ligure sono previsti allungamenti dei moduli, a Trieste il potenziamento degli impianti, a Livorno il collegamento diretto porto-interporto e il by-pass di Pisa, a Gioia Tauro il potenziamento della linea di collegamento con Rosarno e l’allungamento dei moduli. ■

AS 24: 1.500 stazioni di servizio "dedicate" ai clienti

La società, nata nel 1988, oggi è presente in ben 29 paesi europei e in Italia sta crescendo rapidamente: concentrata soprattutto al nord, si sta affacciando anche nel Mezzogiorno, in Calabria e in Sicilia.

di **Tiziano Marelli**



MARCO CASSAGO

di AS 24 Italia abbiamo rivolto alcune domande al Managing Director, Marco Cassago.

PUÒ DARCI QUALCHE ACCENNO SULLA VOSTRA STORIA?

AS 24 nasce nel 1988 con CPO per l'esigenza dei fornitori di trovare un punto di rifornimento in Francia a un prezzo giusto e corretto. Si sono create così delle piccole stazioni interne, per poi arrivare alla creazione di una rete che poi si è estesa velocemente nel tempo a livello europeo. Nel corso degli anni AS 24 ha subito una serie di acquisizioni, fino ad arrivare nel gruppo Total nel 2003, con il cambio del logo. In Italia, la società sbarca nel 2004. All'inizio eravamo tre dipendenti, ma la rete si è estesa e cresciuta velocemente, tanto da riuscire ad arrivare all'apertura di 54 stazioni entro la fine del 2019. Personalmente sono in azienda da circa 30 anni e ho sempre visto la società crescere e svilupparsi. Stando ai dati del mese scorso, le stazioni europee con il nostro marchio sfiorano le 1.500 postazioni, di cui 404 di proprietà, ma non ci fermiamo qui, visto che ora ci stiamo espandendo anche fuori dai confini continentali, in Georgia e Azerbaijan.

IN TERMINI DI FORNITURA, COME AGITE?

Non ci fermiamo ai soli carburanti classici, ma ci stiamo attrezzando



sempre più per la fornitura anche di AdBlue®. Poi ci sono i carburanti di transizione, come il Gnl. Nel nostro paese contiamo 23 stazioni che lo accettano e in Europa sono già 48. A breve conto su un raddoppio complessivo dell'offerta. A proposito di offerta di fornitura, sottolineerei anche i servizi alla clientela che vanno oltre la semplice erogazione di carburante. Per esempio, è importante quello che stiamo facendo sul costo diversificato per ogni nazione, in termini di pedaggio, tanto che abbiamo dotato i nostri clienti di un supporto-dispositivo che permette di riconoscere i dati grazie a una Sim e a un Gps omologabili nei vari tratti autostradali, un servizio che si va estendendo in tutta Europa. Se prima c'era bisogno di diversi dispositivi per entrare nei vari Stati, adesso si può scegliere il paese interessato e il sistema si allinea automaticamente alla situazione geografica in cui ci si trova, segnalando costi, eventuali bonus previsti e tutte le peculiarità nazionali - dalle accise fino all'Iva - che possono interessare ai camionisti impegnati nel percorso. Davvero, qualcosa di unico e innovativo. ➤

Società di TotalEnergies, AS 24 - acronimo di "Automatic System h24", elemento di fondamentale importanza per la mobilità dei clienti - è un'azienda che si occupa del rifornimento e dell'assistenza dei mezzi pesanti grazie a una imponente serie di stazioni di servizio "dedicate" in tutta Europa, per un totale di 1.500 stazioni di servizio, di cui 404 di proprietà; da qualche tempo la società si va estendendo anche in situazioni geografiche extracontinentali. Le filiali europee sono 15 in totale, in ben 29 paesi. In Italia sono funzionanti 145 stazioni che "servono" circa 670 clienti (dal piccolo "padroncino" ai detentori di flotte di centinaia di automezzi), il fatturato complessivo nel nostro paese ha sfiorato nell'ultimo anno solare i 55 milioni di euro, per un utile di circa un milione e mezzo. La sede principale è a Milano, e conta 17 addetti. Sull'attività

I RECENTI AUMENTI DEI PREZZI DEL CARBURANTE POSSONO CREARE PROBLEMI SERI. COME VI MUOVETE IN TAL SENSO?

La filosofia di AS 24 è naturalmente quella di riuscire a fornire carburante al miglior prezzo e cerchiamo - riuscendoci, vorrei sottolineare - di essere sempre molto competitivi. Rispetto agli aumenti noi rispettiamo assolutamente gli indicatori di mercato, senza porre in essere nessun tipo di politica speculativa. Si tratta di una sorta di impegno nei confronti del cliente per riuscire a fornire il miglior prezzo possibile, con reciproca soddisfazione. Per noi è una filosofia aziendale rigidissima, quindi rispettiamo alla lettera i termini del contratto, che prevedono una costante attenzione ai bisogni dei nostri partner.



"Ci stiamo espandendo fuori dai confini continentali, infatti siamo presenti anche in Georgia e in Azerbaijan", sottolinea il Managing Director di AS 24 Marco Cassago

ché abbiamo molti clienti francesi. Poi, i lituani sono il nostro primo cliente e anche i loro mezzi attraversano soprattutto quel percorso. Alcuni di loro dispongono di flotte dai numeri incredibili, superiori ai 600 in totale per numero di mezzi in movimento. Recentemente, abbiamo aperto due stazioni in Calabria e altrettante in Sicilia, quindi

VOI COME VI STATE MUOVENDO?

Stiamo pensando all'idrogeno, all'elettrico e all'energia eolica, ma le nostre attenzioni sono rivolte soprattutto ai clienti e alle loro esigenze. Quando costruiamo e rendiamo operativa una nuova stazione dobbiamo anzitutto essere sicuri di poter attrarre i clienti. Per fare degli esempi, è importante sapere che costruire una stazione classica a gasolio costa circa un milione di euro; invece, una a idrogeno può costare fino a 5 milioni e si arriva a 10 se si decide di puntare su un punto vendita a pannelli solari. Come si può facilmente intuire, si tratta di investimenti importanti, rispetto ai quali occorre ragionare attentamente. Per fare 100 chilometri un automezzo pesante consuma in media 27 litri di gasolio, mentre per la stessa distanza occorrono 8 chili di idrogeno, ma ovviamente il prezzo è molto diverso. Ci stiamo



QUAL È IL VOSTRO "TERRITORIO DI COMPETENZA" IN ITALIA, E QUALI LE AREE RISPETTO ALLE QUALI VORRESTE ESTENDERE IL VOSTRO RAGGIO D'AZIONE?

Siamo concentrati soprattutto al nord, sull'asse della A14 anche per

la volontà di ampliare il nostro raggio d'azione esiste e lo perseguiremo con particolare decisione.

ORMAI IL PROBLEMA DELLA SOSTENIBILITÀ È AL CENTRO DI OGNI IPOTESI DI SVILUPPO FUTURO, IN OGNI CAMPO.

ragionando, gli esperti della nostra compagnia che studiano gli scenari futuri stanno lavorando alacremente per mettere a punto le soluzioni migliori. Vogliamo continuare, questo deve accadere anche in prospettiva a medio e a lungo termine. ■

Gruber Logistics, sempre più presente in Italia

“La scelta di investire nella logistica del nostro paese è nata due anni fa per cogliere le tante opportunità che il mercato italiano offre”, sottolinea Marcello Corazzola, amministratore delegato della società di Ora, Bolzano.

a cura di **Ornella Giola**



MARCELLO CORAZZOLA



LIA: QUALI LE RAGIONI CHE STANNO DIETRO A QUESTA SCELTA?

■ In effetti, pur essendo un'azienda italiana con capitale ancora interamente in mano alla famiglia Gruber, abbiamo storicamente sviluppato progetti di logistica essenzialmente all'estero, soprattutto in Germania. Un processo in qualche modo inverso rispetto a quanto fanno normalmente le aziende “investire dapprima sotto casa per poi internazionalizzare”. Credo dipenda dal semplice fatto che la mentalità dell'azienda è di per sé “internazionale”. I limiti geografici sono spesso mentali, limiti che da noi di fatto non ci sono. La scelta di investire in Italia anche in logistica è nata due anni fa per cogliere le opportunità che il mercato italiano offre. Nel nostro paese ci sono aziende meravigliose. Quello che fanno le Pmi italiane non si vede in nessun altro paese al mondo.

QUALI GLI INVESTIMENTI IN QUESTO SPECIFICO RAMO D'AZIENDA?

■ Gli investimenti si sono concentrati su due asset principali: aree logistiche e conoscenza. Per quanto riguarda i nostri hub abbiamo investito in 100 mila mq di magazzino dislocati in varie regioni italiane con un focus sull'hinter-

land milanese, dove abbiamo attualmente 50 mila mq in tre hub differenti, a Bollate, Pavia e Lainate. Per la nostra idea di logistica l'elemento più determinante sono però gli investimenti in conoscenza. Ripeto spesso ai nostri collaboratori che la logistica non sono scaffali, spazi in affitto e carrelli. La logistica è valore, soluzioni, digitalizzazione, esperienza, problem solving, cura del cliente. Il valore della logistica si trova nell'immaterialità che solo persone con il giusto approccio, dedizione e preparazione possono garantire.

DI LOGISTICA LA VOSTRA SOCIETÀ SI È INVECE SEMPRE OCCUPATA IN GERMANIA: QUALI SONO LE DIFFERENZE PIÙ EVIDENTI CHE DISTINGUONO IL SETTORE IN GERMANIA DA QUANTO ACCADE INVECE IN ITALIA. INSOMMA QUALI I PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA DEL COMPARTO VISTI AL DI LÀ E AL DI QUÀ DELLE ALPI?

■ Le differenze sono molte. Partendo dalla relazione con i clienti, in Italia chiediamo contratti più lunghi, in Germania contratti più corti. Quello che potremmo definire “strategic outsourcing” e cioè la richiesta di una logistica in conto terzi che richieda investimenti, la creazione di una control tower, revisione processi, digitalizzazione ecc. in Germania è molto diffusa. Le progettualità sono estremamente articolate e si sviluppano anche oltre i cinque anni di contratto. In Italia si

Fondata nel 1936 da Josef Gruber, l'azienda tuttora di proprietà della famiglia Gruber si è ben presto specializzata nei carichi eccezionali per evolversi successivamente in un operatore logistico capace di offrire servizi in differenti aree operative. Dalla sede principale di Ora, Bolzano, ha nel tempo costruito una rete capillare che attualmente include 35 sedi in dieci paesi, Cina compresa. Dei progetti e delle strategie di sviluppo di Gruber Logistics abbiamo parlato con il suo amministratore delegato Marcello Corazzola.

GRUBER LOGISTICS HA DA POCO PUNTATO SULLA LOGISTICA ANCHE IN ITA-



Scorcio del magazzino Gruber Logistics di Pavia

fa ancora fatica a “fidarsi” del proprio provider. La seconda grande differenza è la gestione delle persone. In Italia si esternalizza la gran parte della forza lavoro. In Germania il concetto di cooperativa semplicemente non esiste e le persone vengono assunte anche contando su un mercato di lavoro più flessibile. Per quanto riguarda noi, in realtà, questa differenza non sussiste. Abbiamo, infatti, introdotto la pratica di acquisizione diretta di personale anche in Italia.

SOSTENIBILITÀ, IL GRANDE TEMA DEL MOMENTO E SUL QUALE GRUBER LOGISTICS È DA SEMPRE IMPEGNATA: COME DECLINATE NEL CONCRETO LA SOSTENIBILITÀ IN TUTTI I SUOI ASPETTI? INIZIAMO DALLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE.

La sostenibilità è a tutti gli effetti uno dei quattro pillar della nuova strategia di Gruber Logistics da poco approvata e si declina per noi in sostenibilità sociale e ambientale. La decarbonizzazione trova di fatto applicazione secondo tre direttrici fondamentali: modal shift, utilizzo di carburanti alternativi e ottimizzazione di processo. Ci tengo a spende-

re una parola proprio su quest'ultimo punto in quanto è quello più trascurato e difficile da spiegare. Immaginiamo in ambito distributivo di essere in grado attraverso la revisione dei processi e l'applicazione di sistemi di deep learning di aumentare la saturazione dei carichi del 10% e utilizzare meglio di quanto facciamo il nostro network di consolidamento-deconsolidamento, facendo un percorso più breve e più efficiente dal punto di vista dei consumi. Ecco che immediatamente avremo un risparmio economico e meno emissioni. “Green” è proprio un servizio che abbiamo lanciato l'anno scorso per i servizi Groupage e LTL.

VENIAMO AGLI ASPETTI SOCIALI ED ECONOMICI DELLA SOSTENIBILITÀ...

La sostenibilità sociale della logistica è il tema più importante per la logistica italiana. Non credo sia normale che ogni settimana leggiamo sui giornali di nuovi casi in cui pur di contrarre i costi non si sono pagati i contributi dei dipendenti o l'Iva. Come detto siamo entrati nel mercato italiano attraverso l'acquisizione diretta di personale perché per noi era il modo migliore per

crescere insieme ai nostri dipendenti e applicare in concreto elementi di ingegneria organizzativa. Ci siamo altresì trovati ad aver avuto un riconoscimento molto importante per il semplice fatto di garantire trasparenza sulla gestione delle persone e sul costo del lavoro.

DA PIÙ PARTI E DA TEMPO SI SENTE DIRE CHE LA LOGISTICA ITALIANA HA BISOGNO DI MAGGIORE LEGALITÀ, ALTRI PREFERISCONO PARLARE DI RISPETTO DI REGOLE. COME SI PONE AL RIGUARDO GRUBER LOGISTICS?

Se l'essere “trasparenti nella gestione delle persone” è considerato un valore aggiunto per un'azienda di logistica significa che il settore ha un problema. Trattare correttamente e legalmente le persone non è un vanto ma l'elemento basilare da cui partire per competere. La corsa alla riduzione dei costi in modi leciti e illeciti non è un gioco al quale vogliamo partecipare. La sfida che ci siamo ripromessi di vincere è al contrario sul valore che possiamo esprimere. La nostra adesione ad As-sologistica va letta proprio sotto questa luce. È necessario un'azione di sistema per ridare valore e dignità al comparto.

ALTRO TEMA CRUCIALE, LA FORMAZIONE DI DIPENDENTI E COLLABORATORI: QUALI STRATEGIE ADOTTATE AL RIGUARDO? E NELLO SPECIFICO QUALI I RISULTATI RAGGIUNTI DA GRUBER DRIVER ACADEMY?

Ho sottolineato come la “conoscenza” sia l'altro grande elemento su cui abbiamo concentrato gli investimenti. In assoluto l'asset più importante di competitività per un'azienda di servizi sono le “persone”. Un motto in cui ci riconosciamo è “gain, train and retain the right people” che equivale a dire che certamente devi essere in grado di attrarre dal mercato del lavoro le



"I nostri investimenti si sono concentrati su due asset principali: impianti e conoscenza", sottolinea Corazzola



persone migliori ma devi anche farle crescere e permettergli di lavorare in un ambiente sano. Su come migliorare ci interroghiamo costantemente e coinvolgiamo in questo percorso di autovalutazione tutta la struttura. La formazione è un elemento cardine della crescita che si esercita non solo attraverso l'erogazione di ore formative ma anche strutturando momenti di coaching e condivisione che coinvolgano tutti i dipendenti. La Gruber Accademy è un

ottimo esempio. Un percorso formativo in otto lingue nato come attività dedicata ai nostri autisti e oggi sviluppata anche per il personale di magazzino. È uno degli elementi che la prestigiosa rivista Forbes ha segnalato in un articolo su Gruber Logistics. In tale ambito ci hanno indicati come una delle migliori aziende italiane in cui lavorare.

IL PARCO VEICOLI È UNO DEI VOSTRI FIORI ALL'OCCHIELLO: PUÒ FORNIRE

QUALCHE DATO AL RIGUARDO E INDICARE SE CI SONO ALL'ORIZZONTE ULTERIORI INVESTIMENTI?

La nostra flotta sta aumentando anno dopo anno. All'incirca oggi contiamo 600 mezzi e 1.100 rimorchi. Riteniamo importante estendere sia il network dei nostri trasportatori sia incrementare la gestione diretta di mezzi. Questo vale per tutti i segmenti di mercato in cui siamo coinvolti, si parli di lunghe percorrenze, distribuzione o trasporti eccezionali. L'aspetto probabilmente più interessante della nostra flotta è che si tratta di mezzi nuovi, con un'età inferiore a tre anni. Il 30% della flotta viaggia oggi a carburanti alternativi quali Biolng, Lng e Biodiesel.

STRATEGICA PER L'EVOLUZIONE DELLE FLOTTE È LA COLLABORAZIONE DI REALTÀ COME LA VOSTRA CON LE CASE PRODUTTRICI DI VEICOLI. DAL SUO PUNTO DI OSSERVAZIONE, QUALE PENSA SARÀ IL FUTURO DI QUESTO SPECIFICO SETTORE PRODUTTIVO?

La decarbonizzazione passa attraverso l'utilizzo di carburanti che non hanno origine fossile sebbene anche i mezzi a Gnl presenti nella nostra flotta garantiscano un primo risultato in termini di abbattimento. I carburanti provenienti da biomasse come B100, HVO o Biolng giocano oggi un ruolo chiave. Nel lungo periodo vedo l'elettrico sia in ambito distributivo sia per quanto riguarda servizi con veicoli pesanti quali shunting o navettaggi. Sulle lunghe distanze la sfida sarà tra elettrico e idrogeno ma non mi sbilancerei in una scommessa.

PARLIAMO DEGLI INVESTIMENTI TECNOLOGICI DI GRUBER LOGISTICS: QUALI SONO I PIÙ RECENTI E QUALI PROGETTI AVETE ANCORA IN SERBO?

In termini di innovazione, la gran par- ➤

te degli investimenti si rivolgono alla digitalizzazione affrontando due temi in particolare: la creazione di eco-sistemi cooperativi digitalizzati tra i nostri partner, siano essi clienti o fornitori, e la dematerializzazione documentale. Il primo punto fa riferimento al trasferimento di dati tra gli attori della catena logistica. Un concetto estremamente complesso che stiamo trattando anche in collaborazione con la commissione europea essendo membri del board della commissione sulla digitalizzazione della logistica e dei trasporti. Nel secondo punto rientrano iniziative diverse come la creazione di una piattaforma dedicata e sviluppata internamente denominata MyDesk nonché una recente sperimentazione fatta in collaborazione con Benetton per l'utilizzo della block chain in un sistema di CMR elettronica.

VOGLIAMO FORNIRE QUALCHE DATO: COMINCIAMO DAL FATTURATO E DAGLI OBIETTIVI A BREVE-MEDIO TERMINE AL RIGUARDO.

■ L'anno scorso abbiamo chiuso con 420 milioni di fatturato, incremento consistente, considerando che nel 2019, prendendo come riferimento un anno pre-pandemia, avevamo un fatturato di 360 milioni. Nel 2023, ci aspettiamo di superare i 500 milioni. La sfida più grande però sarà il "come" crescere. Abbiamo scelto di puntare sul valore e non sulla quantità a basso costo.

QUALI SONO I VOSTRI PIANI DI CRESCITA, IN ITALIA E ALL'ESTERO: CI SONO NUOVE APERTURE O POSSIBILI ACQUISIZIONI ALL'ORIZZONTE SUL MODELLO DELL'ACQUISIZIONE DI COMBITRAS? L'EUROPA DELL'EST È SEMPRE AL CENTRO DELLA VOSTRA STRATEGIA DI CRESCITA?

■ I nostri mercati principali sono l'Italia e la Germania, da qui partono la gran parte dei nostri flussi internazionali ed è qui che sono focalizzate le nostre at-

tività di logistica. Certamente ci saranno nuovi investimenti in questi paesi. Nelle prossime settimane apriremo in Gran Bretagna e in Francia ma verosimilmente arriveremo a 45 filiali al termine dell'anno. Altre acquisizioni sono possibili ma per l'appunto, dovessero avvenire, seguiremo la stessa filosofia dell'operazione fatta con Combitras. I due elementi chiave sono stati la funzionalità dell'acquisizione nella strategia aziendale e la comunione di intenti per costruire un nuovo futuro insieme. Sulle stesse basi potranno certamente esserci nuove operazioni.

DELLE VOSTRE SEI AREE OPERATIVE (TRASPORTI A CARICO COMPLETO, TRASPORTI GROUPAGE E A CARICO PARZIALE, TRASPORTI ECCEZIONALI, TRASPORTI AEREI E MARITTIMI, SERVIZI LOGISTICI E TRASLOCHI INDUSTRIALI) QUALE VI STA DANDO MAGGIORI SODDISFAZIONI?

■ Noi stessi quando dobbiamo raccontare quello che facciamo elenchiamo i nostri servizi ma, dal punto di vista pratico, Gruber Logistics non è un'azienda che ruota intorno alle aree di business, ma ruota intorno al cliente e alle sue esigenze espresse e inesprese. Può sembrare una banalità da marketing di basso profilo ma di fatto quello che offriamo realmente è un'integrazione di servizi ad alto valore che trovano in elementi quali innovazione digitale e sostenibilità la loro espressione maggiormente visibile e concreta.

GRUBER LOGISTICS, COME AVVIENE PER MOLTE IMPRESE ITALIANE, NASCE COME IMPRESA FAMILIARE. COME È E-



Mezzi Gruber alimentati a carburanti alternativi. "La sostenibilità ambientale è uno dei pilastri della nostra strategia aziendale", afferma Corazzola

VOLUTA NEL TEMPO E QUALI VALORI HA CONSERVATO RISPETTO ALLE ORIGINI?

■ Tutte le nostre filiali hanno ancora oggi le stampe dei valori dell'azienda sulle pareti. Quest'attenzione agli aspetti valoriali è fondamentale. Se non ci fosse significherebbe che tutto può cambiare quando cambia un manager o un direttore. Come prima cosa ai nuovi dipendenti di Gruber Logistics vengono spiegati i valori dell'azienda. Segue la nostra mission e la nostra vision per poi arrivare agli aspetti di strategia. L'elemento chiave che va sempre ricordato è che Gruber Logistics nasce come azienda rivolta al cliente. Ai nostri manager ricordo ad ogni incontro che quando si svegliano la mattina devono avere chiaramente in testa il motivo per cui si recano al lavoro ed è semplificare la vita ai nostri clienti. Questo è il mantra che in Gruber Logistics viene ripetuto fin dal 1936. Anno di fondazione dell'azienda.

IN QUALI VALORI CREDE GRUBER LOGISTICS?

■ Accettare le sfide, infondere motivazione, coltivare e creare fiducia e migliorare costantemente. ■

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

TRANSPOTEC LOGITEC

SALONE DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA

TRACCIAMO NUOVI PERCORSI. INSIEME.
fieramilano 12 - 15 MAGGIO 2022

Con il patrocinio di:



Regione
Lombardia



Comune di
Milano



FIERA MILANO

transpotec.com