

IL MENSILE DELLA LOGISTICA



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



SANDRO INNOCENTI

Senior Vice President e
Country Manager Italy di Prologis:

“Il nostro impegno per la sostenibilità sociale e ambientale”

Più export significa più “qualità” nel “Sistema Paese”

EDITORIALE

**PNRR: “L’ORA DI METTERSI
ALLA STANGA”**

CARGO AEREO

**MALPENSA: CERCASI
COMPAGNIA AEREA**

FERROVIA

**2030: IL “MIRAGGIO”
DELL’EUROPA**

VUOI CHE LA TUA MERCE DECOLLI NEL MODO PIÙ EFFICIENTE?



Aeroporto di
BOLOGNA



FALLO CON NOI

BOLOGNA • DISPONIBILE DA Q2 23



SCANNELL
PROPERTIES

logisticaairpark
BOLOGNA



PNRR: "L'ORA DI METTERSI ALLA STANGA" **Un allarme del presidente Mattarella sul Piano**

IL PRESIDENTE MATTARELLA, INTERVENENDO A FIRENZE ALLA CONFERENZA NAZIONALE DELLE CAMERE DI COMMERCIO, PARLANDO DEL PNRR, HA CITATO DE GASPERI, SOTTOLINEANDO CHE "È IL MOMENTO DI METTERSI ALLA STANGA SULL'ATTUAZIONE DEL PIANO". NON È SECONDARIO, E PROBABILMENTE NEPPURE CASUALE, IL FATTO CHE MATTARELLA ABBAIA CITATO QUESTA ESPRESSIONE USATA DA DE GASPERI PER SOLLECITARE IL CONTRIBUTO DI TUTTA LA DEMOCRAZIA CRISTIANA NELLA RICOSTRUZIONE DEL PAESE NEL PRIMO DOPOGUERRA. IL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA HA INFATTI UN VALORE MOLTO RILEVANTE, DECISIVO PER RIDISEGNARE OGGI UN PAESE DIVERSO, PIÙ GIUSTO, PIÙ EFFICIENTE, PIÙ MODERNO. IL PIANO È STATO CONSIDERATO DA TUTTI, A OGNI LIVELLO, DALLE MASSIME CARICHE ISTITUZIONALI ALLE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA, ALLE IMPRESE, ALLA BANCA D'ITALIA "UN'OCCASIONE IRREPETIBILE, DA NON PERDERE". LA SUA FORMULAZIONE È STATA COMPLICATA, ESSENDO PASSATO ATTRAVERSO TRE DIVERSI GOVERNI, E OGGI, CON L'ULTIMO, HA VISTO RIMODULARE TOTALMENTE L'ARCHITETTURA DELLA SUA GESTIONE. PERÒ LA SUA ATTUAZIONE HA TEMPI PRECISI, DETERMINATI DALL'UNIONE EUROPEA, E SARÀ MOLTO COMPLICATO SPERARE DI OTTENERE UN ALLUNGAMENTO DELLE SCADENZE. ALCUNI SEGNALI SULLA SUA ATTUAZIONE SONO PREOCCUPANTI. IN PRIMO LUOGO, NONOSTANTE CHE DA ANNI SI SOTTOLINEI L'INCAPACITÀ ITALIANA DI SPENDERE I FONDI EUROPEI, SU QUESTO FRONTE NON SI FANNO MAI PASSI AVANTI: ENTRO DICEMBRE 2023 DOVREMMO SPENDERE ANCORA CIRCA 20 MILIARDI DEI FONDI DI COESIONE PER IL PERIODO 2014-2020, ALTRIMENTI VANNO PERSI. DI TALI FONDI DAL 2014 SIAMO RIUSCITI A IMPIEGARNE SOLO POCO PIÙ DEL 50%. AD ESEMPIO, UN ALTRO SEGNALE NON INCORAGGIANTE VIENE DALLA DELIBERA DEL 15 MARZO DELLA CORTE DEI CONTI CHE NELL'ESAME SULL'ANDAMENTO DEL PROGETTO DI "PIANO DI FORESTAZIONE URBANA ED EXTRAURBANA", CHE INTERESSA TUTTE LE AREE METROPOLITANE DEL NOSTRO TERRITORIO, HA RISCONTRATO IRREGOLARITÀ E "CRITICITÀ NELLO SVILUPPO DEL CRONOPROGRAMMA" E LA MANCANZA "DI PERCORSI DA PARTE DELL'AMMINISTRAZIONE, CONDIVISI IN SEDE EUROPEA, SU COME GARANTIRE L'ATTUAZIONE DEL PIANO NEL SUO COMPLESSO". E' PALESE CHE LA NOSTRA BUROCRAZIA AMMINISTRATIVA STA INCONTRANDO GRANDI DIFFICOLTÀ NON SOLO NEL REALIZZARE I VARI PROGETTI, MA ANCHE NEL SEGUIRLI. UN'ULTIMA ANNOTAZIONE: LE CRITICITÀ DELLA STRUTTURA AMMINISTRATIVA ITALIANA, PER NUMERO DI ADDETTI E COMPETENZE SPECIFICHE, SONO NETTAMENTE MAGGIORI NEL MEZZOGIORNO, PROPRIO NELL'AREA CHE VEDE NEL PNRR LA PRINCIPALE SPERANZA DI RIALLINEARSI AL RESTO DEL PAESE. "SPRECARE" QUESTO PIANO SAREBBE IMPERDONABILE.

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

Stampa Estera

**CINA: UN SISTEMA DI GOVERNO
SEMPRE PIU' CENTRALIZZATO**

10

Punto Dogana

**IN TEMA
DI SANZIONI DOGANALI**

24

Immobiliare Logistico

**L'IMPEGNO DI PROLOGIS
PER LA SOSTENIBILITA'**

32

Trasporto Aereo

**MALPENSA: CERCASI
COMPAGNIA AEREA CARGO**

40

Export, Imprese, Logistica

**LE NOSTRE ESPORTAZIONI CRESCONO
IN VALORE MA NON IN VOLUME**

43

Export, Imprese, Logistica

**AVERE PIU' EXPORT SIGNIFICA
ELEVARE LA "QUALITA'" DEL "SISTEMA PAESE"**

50

Trasporto Ferroviario

**IL SETTORE E IL SUO "VALORE"
NELL'ECONOMIA DEL PAESE**

52

Trasporto Ferroviario

**IL "MIRAGGIO"
EUROPEO**

54

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

14

DALLE AZIENDE

16



In Cina, Xi Jinping sta sempre più centralizzando il potere nelle sue mani e in quelle del Partito Comunista che deve essere sempre più "La spina dorsale del popolo". Aumentato anche il controllo sulla tecnologia (il servizio a pag. 10)



Il governo ha annunciato la riforma fiscale che dovrebbe cambiare il rapporto tra fisco e contribuente. Un segnale per riallineare, così come chiede la legislazione europea, gli illeciti con il livello delle sanzioni (il servizio a pag. 24)

Convenzione assicurativa rimborso spese sanitarie

Stipulata a favore delle aziende associate ad Assologistica.

La società Larizza Consulting, Insurence Broker, offre l'opportunità alle aziende associate ad Assologistica, interessate ad offrire ai propri amministratori e dipendenti piani di welfare efficaci in caso di prestazioni sanitarie e relativi accertamenti:

- in forma completa per gli amministratori
- in forma integrativa rispetto a quanto erogato dai rispettivi fondi di categoria, per i dirigenti, quadri e dipendenti

Cosa prevede

Il rimborso delle spese mediche sostenute per la cura di malattia o infortunio e i relativi accertamenti medici. Vale a dire, a titolo esemplificativo:

ricovero o day hospital senza intervento chirurgico; intervento chirurgico con ricovero o day hospital o ambulatoriale; parto; diaria sostitutiva in caso di ricovero a totale carico del SSN; prestazioni diagnostiche e terapeutiche extraricovero; visite specialistiche, esami e analisi di laboratorio; cure oncologiche; cure e terapie dentarie; lenti correttive.

Il tutto nei termini di polizza.

Qual è la sua particolarità?

- Qualità della prestazione ed elevato standard di rimborso
- Vantaggi fiscali e amministrativi previsti dalle vigenti leggi (vedi art 51 del TUIR), nel caso di adesione di intere categorie o gruppi omogenei di dipendenti, **poiché in tal caso, il contributo versato alla Cassa:**

**A) non concorre a formare il reddito
B) potrà essere portato in deduzione ai costi aziendali assoggettato al solo contributo di solidarietà**

Infatti, l'art.51del TUIR, comma 2 lett. A, prevede che non concorrono a formare il reddito di lavoro dipendente:

- I contributi previdenziali e assistenziali versati dal datore di lavoro o dal lavoratore in ottemperanza alle disposizioni di legge;
- i contributi di assistenza sanitaria versati dal datore di lavoro o dal lavoratore aderenti a casse aventi esclusivamente fine assistenziale, in conformità alle disposizioni di contratto o di accordo o di regolamento aziendale, che operino negli ambiti di intervento stabilito con il decreto del ministro della Salute, di cui all'art. 10 comma 1 lettera e-ter, per un importo non superiore complessivamente a 3.615,20 euro. Ai fini del calcolo di tale limite si tiene conto anche dei contributi di assistenza sanitaria versati ai sensi dell'art. 10 comma 1, lettera e-ter.

Quanto costa l'adesione?

Il costo è in relazione ai massimali scelti e alla necessità o meno di estendere



la copertura a tutto il nucleo familiare, inteso come tale l'assicurato e il coniuge o convivente more uxorio e figli risultanti dal certificato di stato di famiglia; sono comunque compresi i figli non conviventi purché studenti fino a 26 anni di età.

Chi fosse interessato ad approfondire l'argomento e a valutare una proposta personalizzata non esiti a rivolgersi alla società Larizza Consulting, Insurence Broker

Email: info@larizzaconsulting.it
Telefono: 0234537790

2022: rapporto debito/Pil all'8%

L' Istat ha confermato i valori del Pil del 2022 che s'è attestato a 1.909.154 milioni di euro correnti, con un aumento del 6,8% rispetto all'anno precedente, mentre in volume è cresciuto del 3,7%. In particolare, dal lato della domanda interna si è registrato un incremento del 9,4% degli investimenti fissi lordi e del 3,5% dei consumi finali nazionali. Per quel che riguarda i flussi con l'estero, le esportazioni di beni e servizi sono salite del 9,4% e le importazioni dell'11,8%. L'indebitamento netto delle amministrazioni pubbliche, misurato in rapporto al Pil, è stato pari a



meno 8,0%, a fronte del meno 9,0% nel 2021. Il saldo primario (indebitamento netto meno la spesa per interessi), misurato in rapporto al Pil, è stato pari a meno 3,7% (era stato meno 5,5% nel 2021). Passando all'anno in corso, l'Istat stima che in gennaio l'indice destagionalizzato della produzione industriale sia diminuito dello 0,7% rispetto a dicembre. Una flessione che si conferma anche nella media del trimestre novembre-gennaio con un calo dell'1,0% rispetto ai tre mesi precedenti. Corretto per gli effetti di calendario, a gennaio 2023 l'indice complessivo è aumentato in termini tendenziali dell'1,4% (i giorni lavorativi di calendario sono stati 21 contro i 20 di gennaio 2022). Si sono registrati incrementi tendenziali per i beni strumentali (più 7,0%) e per i beni di consumo (più

Andamento del Pil

Fonte: ISTAT

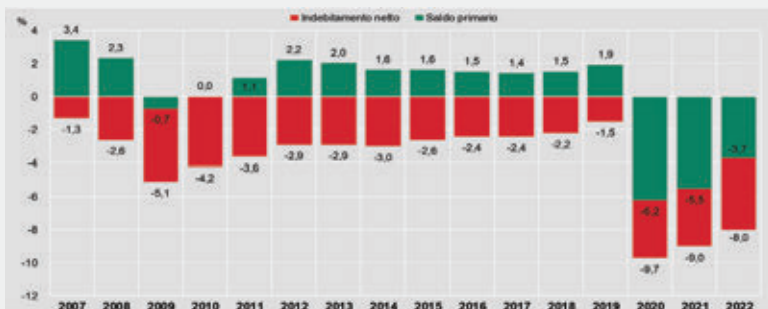
(2007-2022, valori concatenati in milioni di euro, anno di riferimento 2015, e variazioni % annuali)



Finanza pubblica

Fonte: ISTAT

(2007-2022, incidenza % sul Pil)



Pil: contributi alla crescita

Fonte: ISTAT

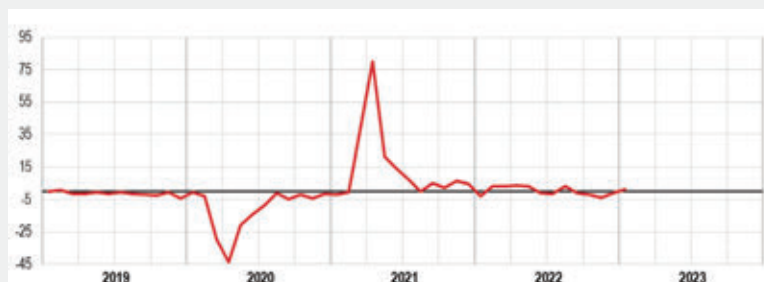
(2018-2022, prezzi dell'anno precedente)

AGGREGATI	Valori a prezzi correnti	Variazioni % 2022/2021	Valori concatenati (anno di riferimento 2015)	Variazioni % 2022/2021
Prodotto interno lordo ai prezzi di mercato	1.909.154	+6,8	1.745.403	+3,7
Importazioni di beni e servizi fob	738.658	+35,9	566.611	+11,8
Consumi finali nazionali	1.523.302	+10,6	1.347.801	+3,5
- Spesa delle famiglie residenti	1.142.205	+12,4	1.017.730	+4,6
- Spesa delle AP	371.527	+5,2	321.545	0,0
- Spesa delle ISP	9.570	+15,3	8.885	+9,8
Investimenti fissi lordi	415.703	+13,9	375.366	+9,4
Variazione delle scorte	-2.796	-	-	-
Oggetti di valore	2.300	+21,4	1.296	+17,2
Esportazioni di beni e servizi fob	709.243	+21,4	591.384	+9,4

Produzione industriale

Fonte: ISTAT

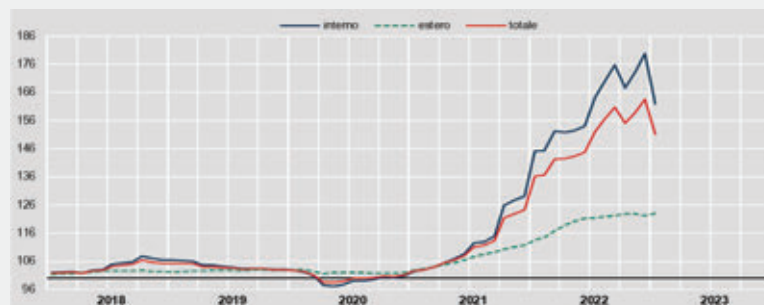
(genn. 2019-genn. 2023, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Prezzi alla produzione dell'industria

Fonte: ISTAT

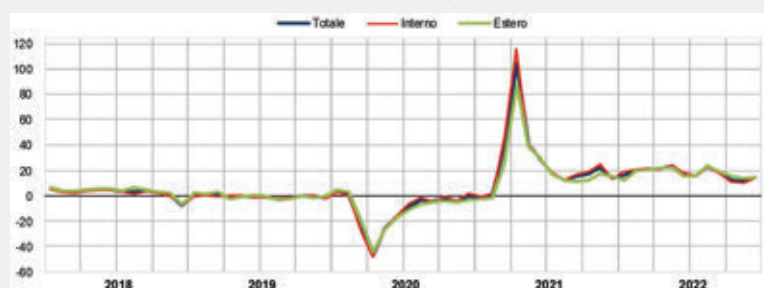
(genn. 2018-genn. 2023, indici, base 2015=100)



Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

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



5,3%), mentre sono calati i beni intermedi (meno 3,6%) e l'energia (meno 7,4%). Tra i settori di attività economica che hanno presentato variazioni tendenziali positive si sono segnalate la fabbricazione di coke e prodotti petroliferi raffinati (più 15,3%), la produzione di prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici (più 14,3%) e la fabbricazione di computer e prodotti di elettronica (più 11,8%). Per quanto riguarda il fatturato dell'industria, l'ultimo dato Istat, riferito a dicembre 2022, stima che, al netto dei fattori stagionali, sia aumentato dello 0,7% in termini congiunturali, registrando una dinamica positiva su entrambi i mercati (più 0,8% sul mercato interno e più 0,6% su quello estero). Con riferimento ai raggruppamenti principali di industrie, a dicembre



gli indici del fatturato hanno segnato un aumento congiunturale per i beni di consumo (più 2%), per i beni strumentali (più 0,6%) e per i beni intermedi (più 0,2%), mentre si è registrata una flessione su base mensile per l'energia (meno 2,5%). In particolare, nel settore della manifattura, tutti i settori di attività hanno mostrato una crescita tendenziale, a eccezione del comparto chimico. In dicembre, l'Istat stima che l'indice destagionalizzato del fatturato in volume, relativo al settore manifatturiero, abbia registrato un aumento in termini sia congiunturali (più 0,9%) sia tendenziali (più 4,4%). In rallentamento sono i prezzi >

Fiducia delle imprese

Fonte: ISTAT

(genn. 2014-febb. 2023, indici per settore di attività, base 2010=100)



alla produzione dell'industria: a gennaio 2023, hanno segnato una flessione congiunturale del 7,5% e una crescita tendenziale dell'11,1%, in netto rallentamento rispetto al mese precedente, quando la crescita tendenziale era stata del 31,7%. Sul mercato interno i prezzi sono diminuiti del 9,9% su base mensile e sono cresciuti dell'11,6% su base annua (era più 39,2% a dicembre 2022). Da notare che nel quarto trimestre del 2022 i prezzi alla produzione dei servizi sono aumentati dello 0,7% sul trimestre precedente e del 3,6% su base annua. L'incremento tendenziale più elevato ha riguardato i servizi di trasporto aereo con un più 20,0%.



Una notizia positiva: l'Istat stima che a febbraio ci sia stato un aumento dell'indice del clima di fiducia dei consumatori (da 100,9 a 104,0), mentre l'indice composito del clima di fiducia delle imprese sia rimasto stabile a quota 109,1. In particolare, tra le componenti che costituiscono l'indice di fiducia dei consumatori sono state in deciso miglioramento le opinioni sulla situazione economica generale mentre sono emersi segnali contrastanti dalle variabili riferite alla situazione economica familiare. Con riferimento alle imprese, il clima di fiducia è peggiorato nel comparto dei servizi di mercato (da 104,2 a 103,3) e in quello delle costruzioni (da 158,8 a 157,2), mentre è rimasto stabile nella manifattura (a 102,8).

Fiducia dei consumatori

Fonte: ISTAT

(genn. 2014-febb. 2023, indici clima economico e personale, base 2010=100)



(genn. 2014-febb. 2023, indici clima corrente e futuro, base 2010=100)



Debito pubblico e superbonus 110%

Spesi 71,7 miliardi di euro per riqualificare il 3,1% degli edifici del paese.

Far fronte a tutte le richieste di accesso al “superbonus 110%”, registrate entro il 31 gennaio 2023 (ammontate globalmente sul territorio nazionale a oltre 372 mila), costerà allo Stato italiano una spesa di 71,7 miliardi di euro. Questa enorme cifra non incide direttamente sul debito pubblico (che a fine 2022 si è attestato a 2,762 miliardi di euro, con un rapporto rispetto al Pil del meno 8%), in quanto Eurostat non lo ha considerato tale, ma pesa, comunque, essendo un onere pubblico, sul deficit. Non entrando nel merito di questo provvedimento, delle sue conseguenze sul bilancio dello Stato e della sua utilità in termini economici, restano alcune considerazioni: la prima, in termini ambientali, messa in luce dalla Cgia di Mestre, gli interventi hanno interessato solo il 3,1% degli immobili italiani destinati a uso abitativo, che sono quasi 12,2 milioni, un risultato decisamente modesto rispetto allo stanziamento: per una cifra enorme si è intervenuti su un numero



La Lombardia è stata la regione che maggiormente ha utilizzato il superbonus

ben esiguo di edifici; la seconda, è che il “superbonus 110%” ha probabilmente “drogato” il mercato edilizio con tutte le conseguenze negative di un tale processo; la terza, anche in contemporanea con la crescita dell’inflazione, di aver contribuito a far innalzare in maniera

abnorme gli aumenti dei prezzi delle materie prime destinate all’edilizia.

A livello regionale è il Veneto, sottolinea la Cgia, ad aver registrato il ricorso più numeroso al “superbonus 110%” in relazione agli edifici residenziali esistenti. Con 46.447 richieste, l’incidenza percentuale di queste ultime sul numero degli edifici residenziali esistenti è stata pari al 4,4%, in Toscana è scesa al 4% e in Lombardia al 3,9%. Le regioni meno coinvolte, invece, sono state la Calabria, la Valle d’Aosta e la Liguria (tutte con un’incidenza del 2%), insieme alla Sicilia che ha chiuso la graduatoria con l’1,7%. A livello nazionale, infine, l’importo medio delle detrazioni a fine lavori previsto è pari a 192.756 euro per edificio residenziale. I picchi massimi li scorgiamo in Campania (247.337 euro), Basilicata (254.090 euro) e Valle d’Aosta (267.698 euro). Chiudono la graduatoria, invece, Friuli Venezia Giulia (152.056 euro), Toscana (151.206) e Veneto (150.906 euro).

Richieste e interventi

Fonte: Cgia

(dati per alcune regioni, macroaree e totale Italia)

	RICHIESTE (A)	NR. EDIFICI ESISTENTI (in migliaia) (B)	% RICHIESTE SU TOTALE EDIFICI (A/B)
LOMBARDIA	58.366	1.488	3,9
VENETO	46.447	1.057	4,4
EMILIA ROMAGNA	31.446	817	3,8
LAZIO	30.724	801	3,8
NORD-OVEST	91.385	2.240	3,1
NORD-EST	94.915	2.392	4,0
CENTRO	76.023	2.046	3,7
MEZZOGIORNO	109.980	5.009	2,2
ITALIA	372.303	12.187	3,1

2022: occupazione in crescita a livelli pre-pandemici

La domanda di lavoro si è, però, indebolita negli ultimi due mesi dell'anno.

di **Stefano Pioli**

Gli ultimi due anni, nel nostro paese, sono stati positivi sia sul fronte dello sviluppo economico sia su quello dell'occupazione. In termini di lavoro, infatti, la ripresa economica ha permesso di riassorbire completamente la flessione causata dall'esplosione della crisi pandemica. Secondo la Banca d'Italia, dallo scorso marzo, il numero dei contratti attivati è tornato sul sentiero di crescita che si sarebbe registrato se tra il 2020 e il 2022 l'evoluzione della domanda di lavoro si fosse mantenuta sugli stessi ritmi del periodo 2018-2019. Interessanti sono le dinamiche che hanno caratterizzato alcuni settori produttivi, condizionati sia dalle conseguenze della pandemia sia dai provvedimenti assunti dal governo per fronteggiare la crisi sanitaria. Uno dei settori più esposti all'andamento della pandemia è stato quello del turismo, che era stato il settore che maggiormente aveva trainato la crescita dell'occupazione nel 2019. Nella prima parte del 2022, il turismo ha ripreso vigore, trainando l'occupazione, ed ha proseguito positivamente, anche se ha ancora importanti margini di recupero. Un letterale boom ha registrato il settore edile, spinto anche dal "superbonus 110%": negli ultimi tre anni, con punte che sono andate dall'estate del 2020 fino ai primi mesi del 2022, per poi rallentare, sono stati creati nel comparto 280 mila posti di lavoro, contro i 70 mila del biennio precedente. Altri settori dinamici sul fronte dell'occupazione, anche a causa delle condizioni create dalla pandemia, sono stati il lavoro da remoto e l'utiliz-



Nel Mezzogiorno, l'occupazione, negli ultimi mesi del 2022, si è fermata una volta esaurita la spinta del settore edile, causa le problematiche sul superbonus 110%



zo di servizi digitali: nell'ultimo anno in questi settori sono state attivate quasi 30 mila nuove posizioni.

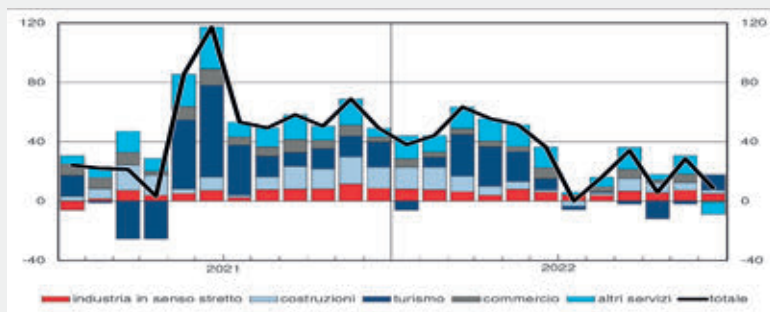
Nell'ultimo biennio, è stato creato, in totale, quasi un milione di nuovi posti di lavoro nel settore privato non agricolo

(al netto delle cessazioni). In particolare, nel 2022, sono stati 380 mila, un valore superiore a quello registrato nel 2019. A tale incremento occupazionale ha contribuito quasi esclusivamente la componente a tempo indeterminato, che nell'anno precedente aveva inve-

Assunzioni per macrosettori

Fonte: Banca d'Italia

(2021-2022, in migliaia di unità)

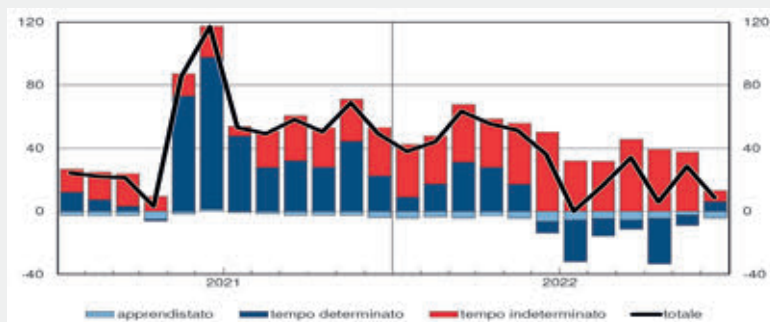


ce rappresentato solo il 40% delle attivazioni nette. Sono stati creati, infatti, oltre 410 mila posti di lavoro stabili, a fronte di una sostanziale stazionarietà degli impieghi a termine e di un calo di oltre 50 mila unità dei contratti di apprendistato. Nella prima fase dopo la pandemia, in un contesto di elevata incertezza, il recupero dell'occupazione era stato sospinto soprattutto dalle posizioni a tempo determinato; dalla seconda metà del 2021, quando la ripresa si è consolidata, le imprese sono tornate ad assumere con contratti permanenti e a trasformare le posizioni temporanee attivate nei mesi precedenti. La ricomposizione della forza di lavoro si è però stabilizzata alla fine del 2022, anche in conseguenza di un rallentamento complessivo del mercato del lavoro (nel IV trimestre, l'occupazione è salita rispetto al III solo dello 0,7%): in dicembre il numero dei contratti a termine ha ripreso a salire. E' da sottolineare che l'anno scorso l'occupazione è aumentata sia per gli uomini sia per le donne, anche se in dicembre per la componente femminile le attivazioni nette sono state nulle. Per quanto riguarda le macroaree territoriali del paese, nella seconda parte dell'anno, la creazione di nuovi posti di lavoro ha rallentato nel centro-nord e si è fermata nel Mezzogiorno, dove il saldo è risultato negativo per circa 12 mila unità, al netto di fattori stagionali. In particolare, nelle regioni meridionali la fase espansiva si è interrotta una volta esaurita la spinta del comparto edile che aveva contribuito alla crescita occupazionale del 2022 per circa il 30%. Nello scorso anno, la domanda di lavoro del sud e delle isole ha pesato nella creazione di nuove posizioni lavorative in Italia per circa un quinto, valore inferiore a quello del 2021, quando era stato di quasi un terzo.

Assunzioni per tipo di contratto

Fonte: Banca d'Italia

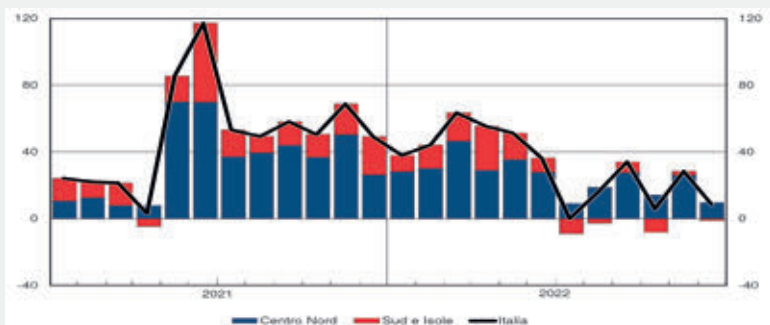
(2021-2022, in migliaia di unità)



Assunzioni per area geografica

Fonte: Banca d'Italia

(2021-2022, in migliaia di unità)



CHINA DAILY

L'autore dell'articolo è il professore di letteratura e ricerca storica presso la scuola del Comitato centrale del Partito comunista Liu Dongchao. Crediamo sia un'interessante e significativa testimonianza su come Xi Jinping voglia intervenire sul suo governo, sul Partito, sulle istituzioni e sull'organizzazione della società per i prossimi cinque anni, dopo essere stato eletto presidente per la terza volta consecutiva, avendo modificato la Costituzione che prevedeva il limite di due mandati.

Cina: un sistema di governo sempre più centralizzato

Secundo il piano di riforma delle istituzioni dello Stato cinese presentato alla prima sessione del 14° Congresso nazionale del popolo, la Cina prevede di portare avanti alcuni interventi, tra cui la ristrutturazione del ministero della Scienza e della Tecnologia, la creazione di un'amministrazione nazionale che regoli la finanza e l'istituzione di un ufficio nazionale di dati. Queste azioni, volte a migliorare le capacità di governance, possono aiutare il popolo cinese a fare progressi tecnologici e a garantire una migliore sicurezza finanziaria e una migliore regolamentazione dei dati. Tutto ciò è in linea con il piano di riforma del Partito e delle istituzioni statali approvato nella seconda sessione plenaria del 20° comitato centrale del Partito comunista cinese. La riforma del Partito e delle istituzioni statali è la prima grande trasformazione sistemica sulla strada per raggiungere il "secondo obiettivo centenario" di sviluppare "la Cina in un grande paese socialista moderno che sia prospero, forte, democratico, culturalmente avanzato, armonioso e bello" entro la metà di questo secolo. E' anche una garanzia per la stabilità istituzionale e il progresso per i prossimi cinque anni e oltre.

In primo luogo, la riforma delle istituzioni statali è necessaria per attuare lo spirito del rapporto del 20° Congresso nazionale del Partito comunista, che ha chiarito i disegni e le disposizioni per la riforma. Questo rapporto ha sottolineato che è necessario "sostenere risolutamente l'autorità del Comitato centrale e la sua direzione centralizzata e unificata, e fare del Partito la spina dorsale del popolo". Il rapporto ha chiesto anche, tra le altre cose, di approfondire la riforma del sistema finanziario, costruire un moderno sistema di banca centrale, migliorare il sistema di leadership unificata del Comitato centrale del Partito comunista. I prossimi cinque anni saranno

cruciali per la costruzione globale di un moderno paese socialista. Le riforme istituzionali dovrebbero essere attuate in modo rapido ed efficiente, al fine di gettare solide basi per la costruzione della modernizzazione socialista. In secondo luogo, la riforma del Partito e delle istituzioni statali è necessaria per il miglioramento del sistema socialista con caratteristiche cinesi, che è un sistema scientifico sviluppato dal Partito e dal popolo. Dati i tempi in rapida evoluzione e le crescenti incertezze, questo sistema deve essere continuamente adattato e ottimizzato in modo da soddisfare al meglio le complesse e ardue esigenze. L'aspetto più importante di questa riforma è



Effigie dei padri fondatori del Partito comunista cinese. Xi Jinping, dopo aver modificato la Costituzione nel 2018, oggi sta riformando il partito e le istituzioni statali

l'attuazione del principio di "rafforzare la direzione centralizzata e unificata del Partito", perché ciò rappresenta la chiave del socialismo e il più grande vantaggio del sistema socialista con caratteristiche cinesi.

Un altro principio importante della riforma è quello di "coordinare le organizzazioni centrali del Partito, il Congresso nazionale del popolo, il Consiglio di Stato e il Comitato nazionale della Conferenza consultiva politica del popolo cinese, e coordinare i governi centrali e locali". In sostanza, la riforma mira a disporre le istituzioni su una "scacchiera nazionale", che rifletta il pensiero sistemico e manifesti le caratteristiche chiave del sistema socialista con caratteristiche cinesi. In



Dopo aver fortemente limitato le imprese tecnologiche private, la Cina mira oggi a instaurare un "sistema di gestione unificato per il lavoro scientifico e tecnologico"

L'ascesa di sentimenti anti-globalizzazione, unilateralismo e protezionismo a livello globale sta diventando sempre più evidente. Ad esempio, gli impatti negativi del conflitto Russia-Ucraina, che è entrato nel secondo anno, stanno apparentemente crescendo, mentre l'Occidente continua a rafforzare la sua politica di contenimento contro la Cina. In effetti, l'accerchiamento della Cina da parte dell'Occidente potrebbe potenzialmente degenerare in un grande conflitto. Poiché la Cina deve affrontare una crescente incertezza e fattori sfavorevoli, dovrebbe essere pronta a resistere a grandi sfide, per le quali sono necessarie istituzioni forti. Come afferma il rapporto del 20° Congresso del Partito, "il problema di uno sviluppo squilibrato e insufficiente rimane preminente e ci sono ancora molte strozzature nella promozione di uno svi-

terzo luogo, la riforma delle istituzioni del Partito e dello Stato è un passo necessario verso la promozione della modernizzazione del sistema di governance nazionale e della capacità di governo. Ciò è risultato evidente dal fatto che la riforma del Partito e delle istituzioni statali realizzata nel 2018 ha contribuito a migliorare il sistema. Tuttavia, la Cina deve affrontare alcuni problemi sulla strada della riforma, come la mancanza di un sistema di gestione unificato per il lavoro scientifico e tecnologico, l'inadeguata capacità di prevenzione dei rischi finanziari e il lento ritmo di sviluppo in settori ad "alta qualità". Anche il formalismo e la burocrazia ostacolano la riforma. Per promuovere la modernizzazione del sistema di governance nazionale e della capacità di governare e risolvere i problemi legati alle riforme, sono necessari interventi sul funzionamento e sui meccanismi istituzionali. L'obiettivo è quello di raggiungere "una direzione più scientifica del Partito nella costruzione della modernizzazione socialista, una migliore distribuzione delle funzioni e una gestione più efficiente". In quarto luogo, la riforma del Partito e delle istituzioni statali mira ad affrontare i complessi problemi interni e internazionali e di altro tipo che affliggono la Cina. Il mondo sta subendo cambiamenti senza precedenti e deve affrontare continui disordini e conflitti regionali, che stanno aumentando le incertezze economiche e sociopolitiche.

Pechino. La statua del Leone, il guardiano della Città Proibita. Secondo il rapporto del 20° Congresso, "il Partito comunista deve essere la spina dorsale del popolo"



luppo di alta qualità". Risolvere questi problemi richiede non solo una progettazione di alto livello, ma anche una leadership organizzativa rafforzata e un adeguato assetto istituzionale. La formazione di nuove istituzioni del Partito e dello Stato nel 2023 dovrebbe migliorare la capacità di governo e il livello di leadership dello stesso Partito, mobilitare l'iniziativa e la creatività di tutti i settori della società, gestire efficacemente le questioni interne ed estere, elevare la causa del Partito e del paese a un nuovo avanzato livello e facilitare il regolare sviluppo del socialismo con caratteristiche cinesi nella nuova era. ■

Una soluzione SaaS per le aziende con IT limitato

La società americana Arkieva ha elaborato un modello di distribuzione del software basato su cloud che offre ai clienti aggiornamenti automatici sulla gestione delle loro catene di approvvigionamento.

di **Ingrid Woller**

Arkieva, una società, con sede a Wilmington, Delaware, Usa, con un'esperienza trentennale nel software integrato di pianificazione per la produzione, la distribuzione di beni di largo consumo e le operazioni dei grossisti, ha messo sul mercato una soluzione "Software as a Service-SaaS", denominato "Arkieva+". Questa soluzione è stata sviluppata per soddisfare le esigenze di pianificazione della supply chain delle aziende con (in media) meno di 250 milioni di dollari di entrate l'anno, che, in genere, negli Stati Uniti, hanno reparti informatici limitati e piccoli team incaricati di gestire l'intera catena di approvvigionamento. La nuova soluzione progettata da Arkieva, che può essere applicata e sviluppata in poche ore, offre funzionalità come la pianificazione della domanda, la pianificazione dell'offerta e la pianificazione dell'inventario. Monitora, inoltre, costantemente lo stato della supply chain e promuove la collaborazione interfunzionale tra i vari team dell'organizzazione aziendale, consentendo una maggiore fluidità sia del lavoro sia della gestione.

Dhiran Singh, executive vice president di Arkieva, ha sottolineato, a proposito di questa nuova offerta di servizio posta sul mercato: "Nel corso dei 30 anni dal-

la fondazione di Arkieva, abbiamo visto che molte aziende più piccole spesso non sono in grado di adottare una soluzione gestionale che corrisponda alle dimensioni e alle potenzialità aziendali. Le ragioni possono variare da vincoli di budget a tempi di realizzazione troppo lunghi, alla difficoltà di calibrare la soluzione sulle reali necessità. Oggi siamo entusiasti di annunciare il lancio di Ar-

kieva+, uno strumento SaaS progettato per dare alle aziende più piccole il potere di pianificare le loro catene di approvvigionamento. Il nostro obiettivo è stato quello di poter rappresentare la pianificazione della supply chain a un vasto pubblico in modo semplice, economico e veloce da valutare. Con l'accesso all'automazione, la visibilità end-to-end della supply chain e un piano integrato, i team saranno in grado di produrre previsioni di qualità migliore e le aziende saranno in grado di prendere le giuste

decisioni in modo più rapido e coerente. Utilizzando flussi di lavoro predefiniti, i pianificatori possono creare piani precisi che miglioreranno notevolmente le operazioni quotidiane. Questo è ideale per coloro che desiderano sostituire le macro di Excel e ridurre il tempo necessario per controllare e riconvalidare le ipotesi e convalidare gli output". Infatti, Arkieva+ automatizza le attività

ripetitive, consentendo ai pianificatori di concentrarsi su attività a più valore aggiunto, come ridurre l'impatto della domanda intermittente, rilevare la domanda futura nonostante la volatilità e comprendere meglio gli impatti di promozioni ed eventi. Singh ha aggiunto: "Con Arkieva+, gli utenti possono avere una dimostrazione sul ritorno dell'investimento in appena un mese o giù di lì, in base alla riduzione dell'inventario migliorando al contempo i livelli di servizio. Realizzata una catena di approvvigionamento più equilibrata, queste aziende saranno in grado di organizzarsi meglio sul mercato e far crescere le loro attività". La soluzione proposta ha "componenti modulari" e permette alle aziende di investire solo in ciò di cui hanno realmente bisogno, con la possibilità di aggiungere man mano altri componenti. Include una prova di quattordici giorni che consente un'esperienza pratica prima di decidere l'assunzione della soluzione. ■



La soluzione Arkieva+ monitora costantemente la supply chain delle aziende e promuove la collaborazione fra i team aziendali

Arkieva+, uno strumento SaaS progettato per dare alle aziende più piccole il potere di pianificare le loro catene di approvvigionamento. Il nostro obiettivo è stato quello di poter rappresentare la pianificazione della supply chain a un vasto pubblico in modo semplice, economico e veloce da valutare. Con l'accesso all'automazione, la visibilità end-to-end della supply chain e un piano integrato, i team saranno in grado di produrre previsioni di qualità migliore e le aziende saranno in grado di prendere le giuste

decisioni in modo più rapido e coerente. Utilizzando flussi di lavoro predefiniti, i pianificatori possono creare piani precisi che miglioreranno notevolmente le operazioni quotidiane. Questo è ideale per coloro che desiderano sostituire le macro di Excel e ridurre il tempo necessario per controllare e riconvalidare le ipotesi e convalidare gli output". Infatti, Arkieva+ automatizza le attività

Nei porti rallenta la congestione

La situazione è nettamente migliorata sulla costa atlantica, mentre restano criticità nei principali porti californiani, come Long Beach e Los Angeles.

All'inizio di quest'anno, negli Stati Uniti, molte imprese logistiche e molti spedizionieri stanno respirando un po' più liberamente rispetto a un anno fa, poiché le catene di approvvigionamento sono diventate più fluide, gli accumuli di scorte si sono ridotti e la congestione terrestre si è attenuata. Questo miglioramento è ben visibile, osservando alcuni indicatori, come MarineTraffic, il principale strumento globale di monitoraggio sul traffico navale, e altri siti web che si occupano del trasporto marittimo. Infatti, tali indicatori rilevano che le icone verdi che contraddistinguono le navi che trasportano merci, sono, specialmente nel caso di alcuni porti della costa orientale meno concentrate rispetto a un recente passato. Sulla costa occidentale, invece, i livelli di congestione sono leggermente aumentati, dopo, però, aver registrato importanti riduzioni alla fine del 2022. In generale, per il prossimo futuro, sull'andamento del trasporto marittimo americano ci sono alcune domande che riguardano l'economia cinese e, di conseguenza, il settore dei trasporti merci di linea, quello delle rinfuse secche e, anche se in misura minore, le petroliere: come riprenderà l'attività dei cinesi dopo la recente sosta per il Capodanno Lunare? Ciò che preoccupa è la possibilità che in Cina si manifesti un rallentamento dell'economia che potrebbe avere ripercussioni sulle compagnie di navigazione che servono gli Stati Uniti.

In particolare, l'attuale situazione dei porti è, come accennato, migliorata. Secondo le analisi della società Windward AI, dall'inizio di gennaio, sulla



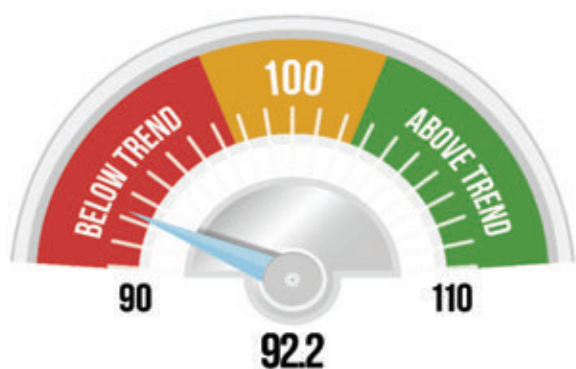
Particolare del porto di Savannah, Georgia, Usa

costa atlantica "il porto di Savannah, Georgia, ha ridotto il tempo medio di consegna delle navi del 24%, facendo meglio del vicino porto di Charleston, in particolare sulle navi feeder, mentre quest'ultimo è stato più veloce sulle navi ultra-grandi. Anche il porto di Houston, Texas, sta continuando a registrare diminuzioni della congestione a due cifre". Sulla costa occidentale, invece, la situazione è peggiore: i porti di Los Angeles e Long Beach, California, hanno aumentato i tempi di transito rispettivamente del 41,7% e del 24,5, riportando Los Angeles a un livello di congestione simile a quello dello scorso aprile e Long Beach ai livelli dello scorso giugno. Oakland, altro porto californiano, invece, ha migliorato i tempi medi di transito del 26,4%, facendo attraccare le navi più velocemente rispetto agli altri scali dello Stato. Comunque, Emily Stausboll, analista di Xeneta, ha notato il netto contrasto con la situazione 2021-2022, sottolineando: "Gli spedizionieri sono passati dal non riuscire

a parlare al telefono con i loro corrieri ad essere improvvisamente chiamati da tutti i vettori che chiedono container da spostare". Stausboll ha anche ricordato l'ondata di ordini delle compagnie marittime per nuove navi iniziata nel 2020 e proseguita nel 2021: "Queste navi entreranno in funzione entro l'anno prossimo e modificheranno di molto i parametri fondamentali del mercato". Peter Sand, capo analista della società, ha aggiunto a proposito dei tassi: "l'allentamento della congestione nei porti sta spingendo i tassi verso il basso su tutta la linea mentre i vettori improvvisamente competono tra loro per affari che, in questo periodo dell'anno scorso, non riuscivano neppure a soddisfare per la loro quantità". Tuttavia, secondo la stima di Xeneta, il tasso spot transatlantico, ora inferiore a 6.500 dollari per quaranta piedi, con il tasso contrattuale che non arriva a 6.000 dollari, sono ancora nell'ordine di tre volte il tasso all'inizio del 2021. (I.W.) ■

WTO: il commercio mondiale verso una flessione?

Secondo la World Trade Organization-Wto, il commercio mondiale potrebbe rallentare. Infatti, l'ultimo dato, riferito a dicembre 2022, del Barometro dei flussi commerciali globali (indicatore composito elaborato dalla Wto, che fornisce informazioni in tempo reale "sulla traiettoria" del commercio di merci rispetto alle più recenti tendenze) ha segnato il punteggio di 92,2. Un punteggio decisamente basso, inferiore al



valore di base di 100, che suggerisce che gli indici del volume degli scambi per il 4° trimestre 2022 e per il 1° trimestre 2023 saranno probabilmente inferiori alla tendenza registrata in precedenza una volta che saranno disponibili le statistiche per questi periodi. La crescita del volume del commercio mondiale di merci è stata inaspettatamente forte nel terzo trimestre del 2022, registrando un aumento del 5,6% rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente. La crescita cumulativa su base annua nei primi tre trimestri del 2022 è stata del 4,4%, al di sopra delle previsioni della Wto dello scorso ottobre, che si attendevano un aumento del 3,5%. Le statistiche preliminari sul volume degli scambi e altri indicatori relativi al commercio suggeriscono che la crescita del volume degli scambi trimestre su trimestre diventerà probabilmente negativa nel 4° trimestre del 2022, portando la crescita effettiva degli scambi per l'anno più in linea con le previsioni. Attualmente, tutti gli indici dei componenti del Barometro sono scesi al di sotto del trend, ad eccezione dell'indice All automotive products (105,8), che è stato sostenuto da dati di vendita e produzione superiori al trend per Stati Uniti, Europa e Giappone, che hanno compensato i cali in Cina. L'indice degli ordini all'esportazione (97,4) è rimasto al di sotto della tendenza, ma è in aumento, suggerendo una possibile ripresa nel prossimo futuro. Nel frattempo, gli indici per il traspor-

Il Baltic Dry Index tra alti e bassi

(dati del Baltic Exchange di Londra)



Il Baltic Dry Index, rilevato quotidianamente dal Baltic Exchange di Londra, è l'indice che indica sulle principali rotte marittime mondiali (facendo torto al suo nome che indicherebbe solo il Mar Baltico) il livello medio dei costi dei noli marittimi per il trasporto di materie prime "dry", quindi, non liquide, e "bulk", ossia sfuse. E' considerato un importante indicatore economico a livello globale in quanto indirettamente mette in luce la domanda di materie prime. L'andamento dell'indice, che è stato molto instabile e "volatile" nel corso di tutto l'anno passato, tra aumenti e flessioni (con un picco raggiunto il 23 maggio a quota 3363) dal 21 dicembre 2022 è stato in decisa flessione, passando da 1723 punti ai 530 del 16 febbraio, per poi risalire a quota 1600 il 15 marzo, quando è tornato in fase calante.

to marittimo di container (89,3), il trasporto aereo (87,8), i componenti elettronici (84,9) e le materie prime (92,0) sono tutti al di sotto della tendenza e in calo, suggerendo che la debolezza del commercio è generalizzata, con un impatto su molti settori.

Il cargo aereo inizia male il 2023

L'International Air Transport Association-lata ha pubblicato i dati per i mercati globali del trasporto aereo di merci di gennaio 2023. I dati mostrano che la domanda di trasporto aereo è diminuita con il persistere di criticità globali a livello economico. La domanda totale, misurata in ton/km, è diminuita



del 14,9% rispetto a gennaio 2022 (con un meno 16,2% per le operazioni internazionali), mentre la capacità di trasporto (misurata in ton/km di carico disponibili) è aumentata del 3,9%, sempre rispetto a gennaio 2022. Questa è stata la prima crescita della capacità su base annua da ottobre 2022. Un aumento che riflette la forte ripresa della capacità di carico delle compagnie aeree passeggeri e che ha compensato il calo della capacità internazionale offerta dagli aerei tutto cargo. Secondo la lata, al di là della flessione registrata a gennaio, esistono prospettive più favorevoli: la componente globale dei nuovi ordini all'esportazione del Pmi manifatturiero, un indicatore anticipatore della domanda cargo, è aumentata a gennaio per la prima volta da ottobre 2022; per le due principali economie, Usa e Cina, i nuovi ordini di esportazione sono in crescita e i livelli di Pmi sono vicini alla soglia critica di 50, indicando che la domanda di prodotti manifatturieri dalle due maggiori economie mondiali si sta stabilizzando; l'indice dei prezzi al consumo per i paesi del G7 è sceso da

7,4% di novembre al 6,7% di gennaio; l'inflazione dei prezzi alla produzione è diminuita di 2,2 punti percentuali al 9,6% a dicembre. "Con la domanda cargo di gennaio in calo del 14,9% e la capacità in aumento del 3,9%, il 2023 è iniziato in alcune condizioni di business difficili. Ciò è stato accompagnato da persistenti incertezze, tra cui la guerra in Ucraina, l'inflazione e la carenza di manodopera. C'è, però, un solido terreno per un cauto ottimismo sul trasporto aereo. I rendimenti rimangono superiori a quelli pre-pandemia. Inoltre, l'uscita molto più rapida del previsto della Cina dalla sua politica 'Zero Covid' sta stabilizzando le condizioni di produzione nel più grande mercato di origine del trasporto aereo di merci. Ciò darà una spinta alla domanda tanto necessaria man mano che le aziende aumenteranno il loro impegno con la Cina", ha commentato Willie Walsh, direttore generale della lata.

Brennero: verso la richiesta d'infrazione per l'Austria



Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini si è dichiarato pronto, insieme al suo collega tedesco, di chiedere alla commissione europea l'apertura di un procedimento d'infrazione nei confronti dell'Austria per le unilaterali decisioni sul traffico stradale delle merci al Brennero. "I trattati devono valere per tutti e, quindi, divieti, arroganze e pedaggi austriaci non possono penalizzare tutto il resto d'Europa, a partire dall'Italia", ha dichiarato il ministro. Nel frattempo, anche le associazioni italiane dell'autotrasporto hanno presentato appello sul giudizio di "irricevibilità" espresso dal Tribunale europeo in merito alla denuncia delle limitazioni unilaterali imposte dall'Austria al traffico pesante sull'autostrada del Brennero. Le associazioni, quindi, continueranno l'azione legale avviata a livello europeo "ritenendo che sussistano i presupposti giuridici per consentire ai privati di agire", come sottolinea un comunicato della Federazione Italiana Trasportatori-Fedit. ■

Fercam con Renault Trucks verso le "emissioni zero"

Fercam Logistics & Transport e Renault Trucks hanno stretto una partnership per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di anidride carbonica e di lotta al cambiamento climatico. Con l'offerta E-Tech, Renault Trucks si pone nuove importanti ambizioni in termini di mobilità elettrica, proponendosi come valido partner nel fornire ai clienti una gamma completa di veicoli elettrici che possono essere impiegati per tutte le tipologie di trasporto e cantieristica in ambito urba-



no. Fercam Logistics & Transport, operatore logistico altoatesino, è stata una delle prime aziende italiane del settore a prendere in consegna presso la propria filiale di Roma un innovativo Renault Trucks D 16 E-Tech, che per le sue peculiarità tecniche è stato scelto per essere inserito nella flotta dedicata ai servizi di groupage nella città e nei suoi dintorni. A Fercam è stato consegnato un nuovissimo veicolo (100% elettrico) allestito con furgonatura in alluminio e sponda caricatrice Tercam. "Il D 16 E-Tech di Renault integrerà la flotta di mezzi elettrici e a ridotto impatto ambientale già in servizio a Roma per la distribuzione urbana. L'adozione di veicoli ecocompatibili è un elemento importante del nostro progetto Emission Free Delivery, il cui obiettivo è sviluppare un servizio di distribuzione sostenibile nei centri storici delle nostre città", ha sottolineato Dino Menichetti, regional manager di Fercam e responsabile di progetto. L'arrivo della gamma T e C 100% elettrica di Renault Trucks, al termine del 2023, segna un'ulteriore accelerazione da parte del costruttore francese a favore della decarbonizzazione del trasporto merci su strada. Renault Trucks è attualmente l'unica azienda a proporre la mobilità elettrica per tutti gli usi: dalla bici da carico da 650 kg al trattore e al veicolo da cantiere elettrico da

44 ton. Oggi Renault Trucks dà un nuovo impulso alla propria strategia ampliando ulteriormente le proprie ambizioni. L'azienda intende raggiungere il 50% dei volumi di veicoli elettrici entro il 2030 e inoltre, entro il 2040, il 100% dei veicoli che commercializzerà saranno senza emissioni di carbonio. Per sostenere questi obiettivi entra in una nuova era offrendo una serie di servizi destinati a sostenere completamente le aziende di trasporto nel processo di transizione energetica che ha come fine ultimo la neutralità dal carbonio. La nuova offerta elettrica, chiamata E-Tech, fornisce ai clienti un supporto a 360°.

Lufthansa cargo da record nel 2022

Grazie al forte aumento della domanda di viaggi aerei nel corso dell'anno, il Gruppo Lufthansa ha quasi raddoppiato le sue entrate a 32,8 miliardi di euro nell'anno finanziario 2022 (anno precedente: 16,8 miliardi). Nell'esercizio 2022, l'azienda ha generato un Ebit rettificato di 1,5 miliardi di euro



(nell'anno precedente: meno 1,7 miliardi di euro) e quindi è tornata a un risultato chiaramente positivo nonostante l'elevato aumento dei costi, in particolare per quanto riguarda quelli del carburante. Il margine Ebit rettificato è migliorato di conseguenza al 4,6% (nell'anno precedente: meno 9,9%). L'utile netto è stato di 791 milioni di euro, in forte miglioramento rispetto all'anno precedente (nel 2021: meno 2,2 miliardi di euro). In particolare, oltre al settore passeggeri, Lufthansa Cargo e Lufthansa Technik hanno ottenuto risul-

tati record, proseguendo nell'esercizio 2022 il trend positivo degli utili nel segmento logistica. Lufthansa Cargo ha beneficiato della domanda costantemente elevata di trasporto aereo. L'offerta a livello di mercato era ancora inferiore nel 2022 rispetto a prima della pandemia a causa delle minori capacità offerte dagli aerei passeggeri. I rendimenti sono aumentati in tutte le regioni di traffico di Lufthansa Cargo e sono stati complessivamente superiori del 21% rispetto all'anno precedente. I rendimenti hanno quindi raggiunto un livello record nella storia della società Cargo e sono stati superiori del 136% al livello pre-crisi del 2019. L'Ebit rettificato è aumentato del 7% su base annua a 1,6 miliardi di euro (nell'anno precedente: 1,5 miliardi di euro), un record assoluto nella storia dell'azienda.

NUOVI PORTONI HÖRMANN



Il Gruppo tedesco Hörmann è un leader globale per l'offerta di porte e portoni. Fondato nel 1935, ha realizzato e consegnato in tutto il mondo (è presente con cento siti propri e quaranta stabilimenti specializzati in Europa, America del nord, Africa, Asia) oltre venti milioni di prodotti. In Italia, è presente con una filiale operativa a Lavis, Trento. Oggi, l'azienda ha posto sul mercato nuovi portoni scorrevoli adatti a ogni applicazione: aree commerciali, logistiche, industriali, agricole. Sono realizzati in acciaio e in acciaio inox, a uno o due battenti, nonché in esecuzione telescopica. Sono disponibili in versione antincendio ignifuga e anticombustibile.

Whirlpool sceglie KFI per ottimizzare i magazzini

Azienda leader nei settori Kitchen e Laundry del bianco, Whirlpool Corporation ha realizzato nel 2015 l'hub europeo per la produzione dei piani cottura destinati ai mercati Emea presso il proprio stabilimento di Melano, Ancona. Qui, attraverso 12 linee produttive, fluiscono quotidianamente 8 mila elettrodomestici, per un totale di circa 1,5 milioni di unità l'anno. La principale necessità per l'impianto marchigiano era quella di ottimizzare la gestione della produzione. Una gestione decisamente complessa: in totale, il ciclo produttivo dei piani cottura è distribuito su quattro linee di assemblaggio, rifornite da due supermarket strutturati per ospitare fino a 4.500 componenti diversi. Ciò creava la necessità di assemblare oltre 600 elementi differenti, con un processo di prelievo basato su fogli di carta che generava errori, dati non sempre affidabili e il rischio di perdere o danneggiare i supporti cartacei. L'azienda, per risolvere queste criticità, ha adottato la piattaforma software di KFI che permette un'ottimizzazione delle logiche di processo nell'intralogistica, grazie all'azzeramento degli errori, la riduzione del training time di circa l'80%, un maggiore comfort e sicurezza per gli operatori e l'eliminazione totale di strumenti cartacei. Il team che ha progettato la nuova soluzione ha deciso di puntare sulla tecnologia Pick-By-Light delle etichette elettroniche.



Le ESL, Electron Shelf Labels, sfruttano diversi colori di Led per guidare il lavoro di più operatori contemporaneamente e aggiornano i propri display, riportando i quantitativi da prelevare e il numero della missione in corso. Come accennato, ➤

L'integrazione della soluzione con il gestionale SAP MII di Whirlpool è stata assicurata da Spark, la piattaforma software di KFI a supporto delle attività logistiche che si interfaccia con i sistemi host chiave per abilitare l'utilizzo di tecnologie innovative secondo logiche di processo ottimizzate. "Inizialmente il cambiamento ha comportato una certa resistenza. Gli operatori più esperti erano abituati a fare affidamento sulla propria memoria ma ora, grazie alle luci, lavorano meglio e si sentono più sicuri", ha commentato Gaetano Perticone, WCM Engineer.

Accordo tra Haier Europe e Ceva Logistics

Haier Europe, del Gruppo Haier Smart Home, multinazionale cinese, leader globale nel settore degli elettrodomestici, presente in tutto il mondo con circa 100 mila dipendenti, ha siglato un accordo triennale con Ceva Logistics, a cui ha affidato la gestione dello stoccaggio e della distribuzione. Ceva, quindi, sarà responsabile delle attività dell'azienda di warehousing e handling per entrambe le linee B2B e B2C, occupandosi in particolare dell'entrata e uscita delle merci, della gestione dello stock e della preparazione degli ordini. Sulla base di questo impegno, Ceva gestirà circa 500 mila

scala nazionale, distribuendo circa 5 mila consegne l'anno e garantendo un time to market estremamente competitivo. "La fiducia riposta da Haier Europe in Ceva attraverso questo contratto testimonia la nostra capacità nel settore e la qualità delle soluzioni logistiche che offriamo ai clienti: flessibilità e reattività coniugate con innovazione e tecnologia. Siamo entusiasti di poter sostenere Haier nei prossimi anni, durante i quali continueremo a lavorare per migliorarci ogni giorno di più e per poter offrire al nostro cliente standard sempre più elevati", ha dichiarato Paolo Guidi, business development head Italy di Ceva Logistics. "L'avvio di questo accordo ci permetterà di migliorare i servizi di logistica che offriamo ai clienti, in un'ottica di maggiore efficienza e in linea con la nostra filosofia 'Zero distance to consumers' che ci permette di capire prima e meglio le esigenze dei clienti e di fornire loro soluzioni su misura. Questa partnership si inserisce all'interno della nostra strategia di crescita che intende portare Haier Europe tra i primi tre produttori di elettrodomestici in Europa", ha sottolineato Fabio Grazioli, head of procurement and logistics di Haier Europe.

Socage rinnova il parco carrelli con Baoli

Socage, azienda leader nella produzione e vendita di piattaforme aeree autocarrate e camion con cestello, nata in provincia di Modena oltre 40 anni fa, opera in quattro continenti con filiali in Brasile, Spagna, Algeria, Tunisia, Francia e India, rappresentando un vero e proprio riferimento per le piattaforme aeree Made in Italy. L'azienda si è affidata a Baoli per avere una soluzione flessibile del magazzino nella sede di Boretto, Reggio Emilia. "La nostra è una realtà in forte crescita - ha spiegato Francesco Ravazzoni, responsabile del controllo qualità della produzione di Socage - negli anni abbiamo registrato un notevole incremento della produzione, che ha comportato nuove, specifiche esigenze logistiche, come nel caso della movimentazione di componenti dei bracci meccanici, elettronici e idraulici. In particolare, avevamo la necessità di macchine piccole e leggere ma con altezze di lavoro importanti, oltre a forche più lunghe di quelle standard: non da 1.200 ma da 1.400 millimetri per garantire una presa migliore. Infine, cercavamo transpallet elettrici per evitare carrelli elevatori in alcuni reparti. In Baoli abbiamo trovato un



pezzi in uscita e 500 mila pezzi in entrata all'interno del suo polo logistico situato a Somaglia di 165 mila metri quadrati, di cui circa 40 mila dedicati ad Haier Europe. Inoltre, gestirà per il nuovo cliente anche le spedizioni del canale B2B su



partner affidabile, efficiente e in grado di rispondere a tutte le nostre esigenze”. “Con Sogage abbiamo fatto un ottimo gioco di squadra - ha aggiunto Massimo Marchetti, director sales&service di Baoli - la prima a entrare in campo è stata la squadra della Ruini Marco Group, storico partner di Sogage per la fornitura di soluzioni per il magazzino e dealer Baoli sul territorio reggiano, che ha analizzato e interpretato al meglio le necessità del cliente e proposto i carrelli e le attrezzature Baoli per ottimizzare la logistica”. La flotta di soluzioni integrate proposta da Baoli è andata crescendo nel tempo, adattandosi via via alle esigenze del cliente, alle prese con un continuo aumento della produzione. Ad oggi, nell'azienda Sogage operano 8 carrelli elevatori elettrici KBE 25 N e 2 KBE 35, oltre a 13 transpallet elettrici modello EP 15 WS e EP 12-03.

Il Gruppo Bacchi progetta un polo logistico in Emilia

Il Gruppo Bacchi, azienda storica emiliana del settore dell'edilizia, con sede a Boretto, Reggio Emilia, è impegnata in un progetto per la realizzazione di un polo Eco-logistico (il render nella foto), che dovrebbe sorgere a Brescello, in località Dugara, sempre in provincia di Reggio Emilia. “E' un progetto che guarda alla storia di Brescello, ma che intende costruire nuove prospettive per il futuro, migliorando il

territorio e la qualità della vita dei residenti”. A presentare il nuovo, importante intervento, è stato Claudio Bacchi, titolare dell'omonimo Gruppo: “Brescello nell'antichità era un punto strategico per il trasporto delle merci attraverso il Po, ma oggi per rilanciare questo ruolo servono infrastrutture moderne. Per questo stiamo lavorando insieme ai maggiori esperti nello sviluppo sostenibile alla realizzazione del nuovo polo Eco-logistico Dugara, un'area industriale che verrà così completata con un'infrastruttura innovativa che valorizzerà il territorio. Un'infrastruttura che consentirà di spostare gran parte dell'attuale traffico che si muove tramite camion sulle linee ferroviarie. Uno strumento rivolto alle imprese, ma soprattutto un elemento di sviluppo e progresso per Brescello e per i comuni vicini della bassa reggiana”. Bacchi ha elencato le ricadute positive del progetto: “Grazie a questa infrastruttura, avremo una serie di vantaggi immediati che già oggi siamo in grado di quantificare: in primis, una riduzione del traffico stradale di mezzi pesanti, in quanto potranno fare riferimento al polo Eco-logistico tutte le grandi aziende della zona che attualmente trasferiscono milioni di tonnellate di merci su gomma. Parliamo della possibilità di togliere



circa 500 camion dalla strada ogni giorno, alleggerendo la viabilità negli orari di punta e diminuendo l'inquinamento atmosferico e acustico, sfruttando la linea ferroviaria elettrificata già disponibile sostituendo quindi l'energia elettrica ai carburanti fossili per movimentare le merci, con enormi vantaggi ambientali. Altri benefici saranno una nuova possibilità lavorativa per i giovani, con il polo che richiederà tra i 150 e i 300 nuovi posti di lavoro qualificati che potranno anche essere al centro di progetti formativi con le scuole, e la maggiore competitività per le imprese, che attualmente risentono della mancanza di infrastrutture logistiche moderne”. ■

Autotrasporto: sentenza europea

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

La Corte di giustizia dell'Unione Europea si è pronunciata, il 2 marzo, nella causa C-666/21, relativa all'interpretazione dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (Ce) n. 561/2006 in materia di periodi di guida e di riposo nel settore dei trasporti su strada. In particolare, tale domanda era stata presentata nell'ambito di una controversia in Svezia tra un cittadino e il pubblico ministero in merito a una violazione delle norme relative all'utilizzo di tachigrafi. Durante un controllo di polizia, era stato accertato che il veicolo condotto dal cittadino sanzionato, immatricolato in Svezia e che trasportava due motoslitte nello spazio di carico, era munito di un tachigrafo

che non era stato oggetto di ispezione entro il termine prescritto. In seguito, il tribunale svedese di primo grado di Sundsvall aveva condannato questa persona per eccesso di velocità, assolvendolo però dall'accusa di omessa ispezione del tachigrafo. Inoltre, poiché il veicolo conteneva soltanto sei sedili per passeggeri, il giudice aveva dichiarato che esso non rientrava nell'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006. Sia il cittadino sanzionato che il pubblico ministero avevano allora fatto ricorso alla Corte d'appello, che, alla luce della necessità di interpretare la normativa europea rilevante in materia, aveva deciso di sospendere il procedimento e di chiedere alla Corte di giustizia se l'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006, in combinato disposto con l'articolo 3, lettera h), debba essere interpretato nel senso che la nozione di "trasporto su strada di merci", ai sensi di tale prima disposizione, comprenda il trasporto su strada effettuato da un veicolo la cui massa massima ammissibile, ai sensi dell'articolo 4, lettera m), dello stesso regolamento, superi le 7,5 tonnellate, anche nel caso in cui esso sia adibito a spazio non solo abitativo temporaneo per uso privato, ma anche a spazio di carico di merci a fini non commerciali, tenendo conto, se del caso, della capacità di carico di tale veicolo e della categoria in cui esso figura nel registro nazionale della circolazione stradale.



La Corte di giustizia europea è intervenuta a chiarire la nozione di "trasporto merci su strada"

All'esito del rinvio, la Corte di giustizia ha rilevato che dal combinato disposto dell'articolo 3, lettera h) e dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a) del regolamento n. 561/2006 risulta che il trasporto non commerciale su strada di merci è escluso dall'ambito di applicazione di quest'ultimo solo qualora la massa massima ammissibile del veicolo in questione non superi le 7,5 tonnellate. Al contrario, qualora essa superi le 7,5 tonnellate, il trasporto non commerciale su strada di merci rientra nell'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006 e deve, pertanto, essere conforme alle norme riguardanti i periodi di guida, le interruzioni e i periodi di riposo del conducente fissate da detto regolamento, nonché agli obblighi e ai requisiti in materia di installazione, uso e controllo dei tachigrafi derivanti dal regolamento n. 165/2014. L'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006, inoltre, è determinato dalla "massa massima ammissibile" del veicolo in questione, senza che la sua capacità di carico o la categoria in cui esso è iscritto nel registro nazionale della circolazione stradale siano rilevanti a tal fine. ■

* 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

Obiettivo: lavorare in ferrovia

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Si sono concluse a La Spezia le selezioni per il terzo corso ITS “Tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci”. Tramite il processo di selezione, sono stati individuati i 25 candidati che intraprenderanno a brevissimo, sulla base delle attitudini e della motivazione dimostrata, un percorso biennale altamente professionalizzante finalizzato, anche tramite un periodo propedeutico di stage, all’inserimento lavorativo nelle imprese del settore logistica e trasporti. Allo stesso tempo, si sono riaperti i termini di iscrizione per il corso “Tecnico superiore per la gestione e la conduzione dei mezzi ferroviari”, ugualmente organizzato dalla Fondazione ITS La Spezia in collaborazione con Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, rivolto a 25 giovani interessati a un percorso di formazione e di carriera logistica specificamente declinato in ambito ferroviario. La riapertura dei termini ha inteso rispondere alla necessità di allargare al massimo la conoscenza di questa importante opportunità presso i giovani, e al

Spezia, ha sottolineato: “Abbiamo particolarmente piacere di poter offrire, attraverso la riapertura eccezionale dei termini di iscrizione al corso ITS ferroviario, una possibilità del tutto particolare ai giovani motivati a intraprendere una carriera logistica. L’offerta formativa della nostra Fondazione, tradizionalmente riferita al settore meccanico, ha conosciuto da alcuni anni un’importante integrazione, relativa alla possibilità di realizzare, sulla base dei fabbisogni espressi dalle principali imprese del settore, percorsi specifici in ambito mobilità delle persone e delle merci. Grazie anche al contributo specializzato di Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, socio fondatore della nostra Fondazione, i percorsi realizzati in tale ambito sono stati progettati e declinati attraverso contenuti e curvature dettate dalle richieste del mercato del lavoro. In questo contesto, nel 2021 è stato avviato a La Spezia il primo corso ITS specificamente dedicato al settore ferroviario, giunto oggi alla sua seconda edizione. Attraverso il percorso, gli allievi potranno conseguire importanti abilitazioni per poter operare professionalmente in ambito ferro-

viario sia legate alla preparazione, alla manovra e alla verifica sia legate alla conduzione dei treni”. Pier Gino Scardigli, presidente della Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, ha aggiunto: “Siamo lieti di mettere a disposizione del sistema formativo, anche di livello ITS, il prestigioso riconoscimento ottenuto dall’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, che ci permette di realizzare percorsi di particolare valore specialistico, in grado di rispondere sia alle esigenze dei giovani in cerca di lavoro sia alle richieste delle imprese ferroviarie. Il trasporto su ferro risulta oggi fondamentale per lo sviluppo delle realtà portuali e rappresenta una modalità su cui si stanno concentrando le politiche nazionali, anche dal punto di vista del traguardo di obiettivi di sostenibilità. Tale scenario di crescita di livello macroeconomico, insieme alla professionalità della Scuola e allo stretto legame con le imprese di riferimento, pone le necessarie basi

per un’offerta formativa decisamente orientata verso nuovi sbocchi occupazionali. Decisivo sarà, ovviamente, l’impegno e il desiderio di investimento personale con cui i giovani affronteranno questo percorso”.



A La Spezia, sono state riaperte le iscrizioni a un corso ITS per la conduzione di mezzi ferroviari

contempo di realizzare una selezione adeguata all’alto livello, attitudinale e motivazionale, richiesto dal corso. Entrambi i corsi ITS sono finanziati attraverso il contributo del ministero dell’Istruzione, della Regione Liguria e del Fondo Sociale Europeo.

Roberto Guido Sgherri, presidente della Fondazione ITS La

catani@scuolatrasporti.com

Nuove regole per il commercio

di **Alessandro Paci** e **Sidney Mathoux**
Studio RP Legal & Tax

Il decreto legislativo 198/2021, entrato in vigore il 15 dicembre 2021, ha imposto svariati e innovativi obblighi agli operatori del settore agroalimentare in materia di pratiche commerciali sleali, sia in relazione ai contratti stipulati successivamente alla data di entrata in vigore del suddetto decreto sia a quelli stipulati prima del 15 dicembre 2021, che dovevano essere adeguati entro il 15 giugno 2022. Si tratta di un provvedimento molto impattante, in quanto ha l'obiettivo di porre rimedio agli squilibri nel potere contrattuale tra fornitori e acquirenti di prodotti agricoli e alimentari (soprattutto industrie e Gdo) e contrastare alcune pratiche commerciali sleali particolarmente gravose per i fornitori. Il decreto contiene inoltre disposizioni di notevole impatto sull'operatività delle imprese, soprattutto per quanto riguarda la regolamentazione dei rapporti contrattuali. La portata della normativa è molto ampia applicandosi a una categoria estesa di prodotti (agricoli, trasformati, alimentari, mangimi, sementi, ecc.) e a tutte le cessioni professionali che coinvolgono una persona fisica o giuridica che vende prodotti (quindi, non solamente produttori agricoli), indipendentemente dal fatturato di venditore e acquirente. La normativa non si applica invece ai rapporti con i consumatori, quando consegna e pagamento siano contestuali e ai conferimenti di prodotti da parte di imprenditori agricoli e ittici a cooperative e organizzazioni di produttori di cui essi sono soci.

Un aspetto a oggi sottovalutato riguarda la portata transnazionale della normativa: il decreto contiene previsioni imperative applicabili qualunque sia la legge a cui è soggetto il contratto, e avrà rilevanza tutte le volte che il fornitore è stabilito nel territorio nazionale, anche se l'acquirente è un soggetto straniero. I contratti di cessione di prodotti agroalimentari dovranno necessariamente rispettare il requisito della forma scritta ed essere stipulati prima della consegna della merce. A tal fine, firma digitale e Pec saranno strumenti senz'altro utili per gli operatori. I contratti dovranno inoltre essere informati ai principi di trasparenza, correttezza, proporzionalità e reciproca cor-



Le nuove norme tendono anche a riequilibrare il potere contrattuale tra fornitori e acquirenti di prodotti agricoli

rispettività delle prestazioni. Nei casi in cui tra fornitore e cliente vi siano già accordi scritti (questo succede di regola nei rapporti con la Gdo), potrà essere predisposta un'integrazione dell'accordo già esistente in cui vengono riportati gli adeguamenti del contratto al decreto. In alternativa, potrà essere predisposto un nuovo contratto quadro, che andrà a sostituire il testo precedente. La nuova normativa contempla la possibilità di sottoscrivere accordi scritti singoli per ciascuna fornitura, sempre nel rispetto del requisito della forma scritta e purché siano conclusi in ogni caso prima della consegna. In alternativa, sarà possibile stipulare "accordi quadro" con cui le parti vanno a disciplinare più cessioni di prodotti e che contengono le condizioni di compravendita, le caratteristiche dei prodotti, il listino prezzi, le prestazioni di servizi e le loro eventuali rideterminazioni. Il vantaggio della sottoscrizione di un accordo quadro sta nel fatto che le singole forniture potranno essere regolate da documenti di trasporto o di consegna, fatture, ordini di acquisto con i quali l'acquirente commissiona la consegna dei prodotti. Si tratta dei cosiddetti "documenti equipollenti" che assolvono il requisito della forma scritta, purché a monte sia stato sottoscritto un accordo quadro. Tali documenti dovranno fare riferimento al contratto quadro, mentre formulazioni quale "assolve agli obblighi di cui all'art. 62 DL 1/2012" dovranno essere rimosse in quanto non più rilevanti.

di prodotti agroalimentari



Il contratto deve anche specificare modalità di consegna e di pagamento

Il contratto, oltre naturalmente a non dover contenere previsioni che costituiscono pratiche sleali vietate ai sensi del dl 198/2021, dovrà necessariamente regolamentare i seguenti aspetti: durata e risoluzione del contratto; quantità e caratteristiche beni; indicazione del prezzo (o criteri per determinarlo); modalità di raccolta, consegna e pagamento; norme in caso di forza maggiore. Per quanto riguarda la determinazione del prezzo, il contratto potrà fare riferimento ai listini del fornitore, eventualmente prevedendo meccanismi di aggiornamento periodico. Quello della rideterminazione del corrispettivo è un aspetto particolarmente sentito dagli operatori, tenuto conto delle problematiche relative all'aumento del costo delle materie prime e dei trasporti. L'accordo quadro andrà poi a regolare le modalità di consegna (ad esempio, termine di resa, operazioni di carico-scarico, effetti del mancato rispetto della consegna), aspetti che verranno poi integrati nello specifico ordine di acquisto/conferma d'ordine. Un tema che ha suscitato notevoli perplessità tra gli operatori riguarda la durata minima di 12 mesi dei contratti, trattandosi di una previsione che mal si concilia con la prassi, soprattutto in determinate filiere; è fatta salva, in ogni caso, la possibilità di derogare alla suddetta durata minima, purché adeguatamente motivata.

I termini di pagamento variano a seconda che i prodotti venduti siano o meno deperibili, a oggi definiti come: i prodotti preconfezionati che riportano una data di scadenza o un termine minimo di conservazione non superiore a sessanta giorni; i prodotti sfusi, anche se posti in involucri protettivi

o refrigerati, non sottoposti a trattamenti atti a prolungare la durabilità degli stessi per un periodo superiore a sessanta giorni; i salumi; tutti i tipi di latte. Per quanto riguarda la decorrenza del termine di pagamento, è previsto per le consegne non periodiche che il termine di 30 o 60 giorni decorra dalla data di consegna della merce o, alternativamente, "dalla data in cui è stabilito l'importo da corrispondere", a seconda di quale delle due date sia successiva. Per quanto riguarda le consegne periodiche il termine decorre invece dal termine del periodo di consegna (che, a tutela del fornitore, non potrà essere superiore ad un mese) o dalla "data in cui è stabilito l'importo da corrispondere", a seconda di quale delle due date sia successiva. Su cosa si debba intendere per "data in cui è stabilito l'importo da corrispondere", la norma non è chiara. Si potrà verosimilmente fare riferimento alla data in cui il compratore riceve la fattura, essendo questo il documento che permette di stabilire il prezzo da corrispondere. Da tale momento decorrerà quindi il termine di 30 o 60 giorni per il pagamento. In ogni caso, il termine non potrà invece decorrere dall'ultimo giorno del mese di ricevimento della fattura, come era invece previsto dall'art. 62 DL 1/2012. Inoltre, la data di emissione della fattura non potrà essere distante dalla data della consegna dei prodotti; è infatti considerata pratica sleale vietata la previsione di un termine minimo per il fornitore prima di poter emettere la fattura. A tutela del fornitore, in caso di mancato rispetto del termine di pagamento saranno dovuti gli interessi di mora e, ove vi fossero controlli, le autorità competenti potrebbero sanzionare il compratore.

Conclusioni. E' opportuno, a fronte dei penetranti obblighi introdotti dalla normativa in oggetto, che le aziende coinvolte a vario titolo nel settore agroalimentare facciano una ricognizione dei rapporti commerciali in essere con fornitori e clienti, e porre in essere strumenti correttivi al fine di adeguare i testi contrattuali alla nuova normativa sulle pratiche commerciali sleali. Sarà in particolare opportuno che i rapporti commerciali siano regolati da contratti scritti che contengano le previsioni essenziali richieste dalla nuova normativa. Attenzione in particolare dovrà essere posta ai termini di pagamento, e dovranno essere individuate soluzioni operative adeguate alle indicazioni del nuovo decreto. Infine, nei rapporti con fornitori europei, i testi contrattuali dovranno essere conformi alla normativa di settore del paese in cui il fornitore è stabilito, che potrà anche divergere da quanto previsto dal dl 198/2021. ■

In tema di sanzioni doganali

di **Alessandro Morelli** e **Stefano Morelli***

Le annose questioni orbitanti attorno all'art. 303 TULD, forse, sono finalmente arrivate a un crocevia. Ancora una volta torna sotto la luce dei riflettori il comma 3 dell'art. 303, che, come riformato nel 2012, continua con allarmante frequenza a rappresentare il peggiore incubo dei dichiaranti in dogana. Il consiglio dei ministri ha infatti recentissimamente approvato un disegno di legge di delega al governo per la riforma fiscale (nella seduta n. 25 del 16 marzo 2023) finalizzato a rimodellare il rapporto tra l'amministrazione fiscale e il contribuente. Un (timido) segnale verso il riallineamento del sistema sanzionatorio doganale ai principi - ormai consolidati - in punto di proporzionalità, predicati dalla giurisprudenza dell'Unione europea, viene dal Capo II (art. 18) del testo della legge delega, dedicato, appunto, alla materia sanzionatoria. Sebbene ci si stia confrontando ancora con un testo legislativo in fase embrionale - e non potrebbe essere diversamente - il criterio direttivo che dovrà seguire l'esecutivo nell'esercizio della delega non sembra lasciare spazio a molti equivoci. Ciò che emerge, in sintesi, è l'esigenza di razionalizzare il sistema punitivo (inteso in senso lato, comprensivo delle disposizioni penali, fiscali e amministrative) che tutela - direttamente o indirettamente - l'esatto adempimento dell'obbligazione tributaria, rendendolo compatibile (soprattutto) con il principio di proporzionalità della reazione sanzionatoria rispetto al disvalore dell'illecito, principio scolpito anche a livello positivo dall'art. 42 del codice doganale unionale. Più nello specifico - si legge al punto 3. dell'art. 18, espressamente dedicato alla disciplina sanzionatoria doganale - gli illeciti doganali (artt. 302 a 321 dpr n. 43/1973) dovranno essere rimeditati alla luce dei principi-guida di

proporzionalità, effettività e dissuasività, in conformità ai più recenti approdi della giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, che, assicurando l'applicazione uniforme del diritto unionale negli Stati membri (art. 19 TUE e art. 267 TFUE, nella parte in cui disciplina la competenza pregiudiziale della Corte), gioca, sia pure mediamente, un ruolo fondamentale nelle scelte di politica legislativa nazionale, ergendosi, insieme ai principi generali del diritto dell'Unione, a fonte del diritto.

Da accogliere con favore, dunque, la presa di coscienza



La riforma fiscale annunciata dal governo dovrebbe riallineare il sistema delle sanzioni doganali ai principi della giustizia europea

da parte del legislatore dell'opportunità di sottrarre alla (ampia) discrezionalità della magistratura il problema dell'eventuale disapplicazione della disciplina sanzionatoria nazionale - conformemente al principio del primato del diritto unionale (rivendicato a gran voce dalla Corte lussemburghese a partire dal celebre caso Costa c. Enel del 1964) - in favore di soluzioni legislative maggiormente calibrate alla natura e alla gravità dell'infrazione doganale. Del resto - come si è già avuto modo di evidenziare a più riprese su questa rivista - lo strumento pretorio della disap-

plicazione pare essere un rimedio peggiore del male che si intende estirpare. Si tratta infatti di un meccanismo che non assicura la prevedibile applicazione del diritto né tanto meno ritaglia sicuri spazi di manovra agli operatori, intervenendo ex post rispetto al momento in cui il contravventore pone in essere la condotta illecita, senza oltretutto garantire all'agente quel minimo grado di calcolabilità delle conseguenze delle proprie violazioni, che dovrebbe assicurare la legge scritta. La quantificazione concreta della sanzione, secondo lo schema della disapplicazione dell'art. 303, è infatti rimessa alla discrezionalità della magistratura, che dovrà necessariamente cercare aliunde un valido criterio ai fini della determinazione del quantum dell'importo (ad esempio, parametrandolo al maggior diritto di confine accertato, il che, tuttavia, sembra, all'opposto, un criterio privo di un fondamento legale). Né poi sembra ragionevole ipotizzare che sia la stessa amministrazione fiscale a disapplicare la normativa in questione, proprio per l'assenza di un criterio univoco di parametrizzazione della sanzione, se - come conseguenza della disapplicazione - l'art. 303 tamquam non esset.

In estrema sintesi, si può notare come la progressiva emancipazione del principio di proporzionalità di matrice eurounitaria, in un primo momento abbia consentito alla giurisprudenza nazionale di "far leva" sulle maglie dell'istituto del cumulo giuridico (art. 12 dl n. 472/1997) per ridimensionare il rigore punitivo delle sanzioni del comma 3 dell'art. 303 (Cass., Sez. V, n. 25509 del 12.11.2020, che ha ritenuto applicabile l'art. 12 sia al caso della cosiddetta dichiarazione cumulativa che a quello dell'unica dichiarazione doganale). Mentre in una seconda "stagione", la giurisprudenza della Suprema Corte sembra aver perseguito la strada più tranchant della disapplicazione della normativa nazionale, attraverso l'applicazione diretta del principio di proporzionalità, denunciando il profilo di sproporzione, per così dire intrinseca, del reticolo sanzionatorio di cui si parla. Nondimeno, pur in assenza di una puntuale indicazione nel disegno di legge, sarebbe altrettanto auspicabile una presa di posizione sulla vexata quaestio circa l'applicazione analogica degli illeciti descritti all'art. 303 TULD anche alle violazioni in materia di origine delle merci, posto che la norma si riferisce esplicitamente solo agli altri tre elementi costitutivi dell'accertamento dogan-



**NOTIZIE, INTERVISTE,
APPROFONDIMENTI E INCHIESTE**

Le trovate qui

www.euromerci.it

*Indispensabile per tutti
gli operatori della supply chain*



Le normative italiane hanno “appiattito” la differenza nelle dichiarazioni doganali tra errori “formali” e errori “sostanziali”

nale (qualità, quantità e valore della merce). Ragionando de iure condito, considerata la penetrante afflittività delle sanzioni in questione (se la differenza tra i diritti di confine dovuti e quelli dichiarati supera il 5%, la sanzione amministrativa viene applicata secondo un sistema a scaglioni che può raggiungere una misura pari a dieci volte l'importo dovuto), sembrerebbe militare in favore della soluzione più mite - quella dell'esclusione dal perimetro sanzionatorio degli errori dichiarativi sull'origine della merce - più di una ragione. Se da una parte è chiara la ratio della disciplina - assicurare la pienezza della riscossione del tributo doganale - dall'altra pare del tutto irragionevole espandere il perimetro della sanzione, alla luce della previsione di sanzioni così gravose per il dichiarante, in assenza di un dato normativo inequivoco. Ci si muove, cioè, nell'ambito di un reticolo sanzionatorio che per certi versi avvicina le disposizioni in esame al concetto di illecito amministrativo “sostanzialmente” penale, sicché sembrerebbe preferibile la tesi (dottrinale) che esclude dalla sanzionabilità le dichiarazioni errate che hanno per oggetto l'origine della merce, in omaggio al principio di tassatività e di divieto di analogia in malam partem: ubi lex tacuit, noluit. Mentre secondo un orientamento consolidato della giurisprudenza, verrebbero, per così dire, “assorbite” nel concetto di qualità della merce anche le dichiarazioni viziate sull'origine (o sulla provenienza) della merce, poiché “sintomatiche della specificità del prodotto” (Cass., Sez. V, ord. n.

2169 del 25 gennaio 2019). Secondo questa impostazione, la volontà del legislatore sarebbe quella di attribuire pari rilevanza alle inesattezze dichiarative, indipendentemente dalla loro tipologia.

Si potrebbe peraltro aggiungere una considerazione generale sulla dimensione soggettiva del rimprovero, elemento che, come è noto, è stato quasi del tutto obliterato dal decreto legge “semplificazioni” (n. 16/2012),

con cui si è passati da un sistema sanzionatorio proporzionale a uno per scaglioni, con la contestuale abrogazione della “esimente” della buona fede, che beneficiava il trasgressore nel caso di errori di calcolo, conversione della valuta estera o di trascrizione, se commessi in buona fede. Il precipitato più impattante di tale novella normativa è stato appunto quello di “appiattire” la differenza tra errori “formali” e “sostanziali” della dichiarazione doganale. Nonostante l'astratta applicabilità delle regole generali in punto di imputazione soggettiva della sanzione tributaria (v. artt. 4 e 5 dl n. 472/1997), a mente delle quali è sufficiente che il dichiarante abbia agito con la *suitas* (la coscienza e la volontà della condotta), mentre grava sul contribuente-dichiarante l'onere probatorio di dimostrare l'assenza assoluta di colpa, risulta di fatto impossibile - alla luce della vigente disciplina - una graduazione della risposta sanzionatoria. Il comma 3 dell'art. 303, infatti, tipicizza delle sanzioni gravemente pregiudizievoli per la sfera patrimoniale del dichiarante, sicché sarebbe opportuno, al più, ancorare le ipotesi punite più severamente a un grado di compartecipazione psicologica (colposa o dolosa, a condizione che in quest'ultimo caso la condotta non integri un illecito penale) che rifletta la severità delle conseguenze. ■

**Alessandro Morelli, avvocato, e Stefano Morelli, presidente della commissione Dogane di Assologistica*



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

PROGRAMMA VIDEOCORSI MAGGIO 2023

3 MAGGIO

CUSTOMS DIGITAL TOOLS:
LE SOLUZIONI IT PER LE IMPRESE
Dott. Marco Sella - Customs & Trade Compliance
Manager

4 E 11 MAGGIO

L'ABC DELLE OPERAZIONI DOGANALI
VIDEOCORSO (LIVELLO BASE) DI DUE MEZZE
GIORNATE DI DIRITTO E TECNICA DOGANALE
Avv. Ettore Sbandi - Partner dello Studio Tributario e
Legale Santacroce e Partners
In collaborazione con SC Sviluppo Chimica

5 MAGGIO

LA NORMA ISO 22301, STANDARD
DI RIFERIMENTO PER LA GESTIONE DELLA
CONTINUITÀ OPERATIVA (BUSINESS CONTINUITY)
Dr. Emanuele Capra
A cura di Certiquality

10 MAGGIO

LA GESTIONE DEI TRASPORTI
PREVISTA LA PRESENTAZIONE DI VARIE
CASE HISTORY
Dr. Michele Palumbo - Direttore supply chain,
executive advisor, professore e Avv.to Alessio Totaro -
RP Legal & Tax Studio Associato
In collaborazione con Certiquality

18 MAGGIO

CARBON FOOTPRINT:
APPLICAZIONE DELLE NORME UNI EN ISO
14064:2019 E UNI EN ISO 14067:2018
Ing. Irma Cavallotti
A cura di Certiquality

18 MAGGIO

REGIMI E LIMITI DI RESPONSABILITÀ VETTORIALE
A CONFRONTO NELLE DIVERSE MODALITÀ DI
TRASPORTO,
CON FOCUS SUL TRASPORTO MARITTIMO E
COMBINATO MARE + STRADA/FERRO
Avv. Marco Lenti e Avv. Nicola Nardi - Studio Legale
Mordiglia
**In collaborazione con SC Sviluppo Chimica e
Certiquality**

22 MAGGIO

SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE: SCOPO E
UTILITÀ DELLA NORMA ISO 14001
Dr. Emanuele Capra
A cura di Certiquality

25 MAGGIO

I RISCHI DEL CAMBIO DEL FORNITORE LOGISTICO:
COME AFFRONTARLI CONTRATTUALMENTE
Avv. Grazia Torrente e Alessandra Vignone - Torrente
e Vignone Studio Legale Internazionale

31 MAGGIO

INCOTERMS - RIFLESSI DOGANALI E IVA;
OPERAZIONI TRIANGOLARI, A CATENA, EXPORT
ED IMPORT
Avv. Ettore Sbandi - Partner dello Studio Tributario e
Legale Santacroce e Partners

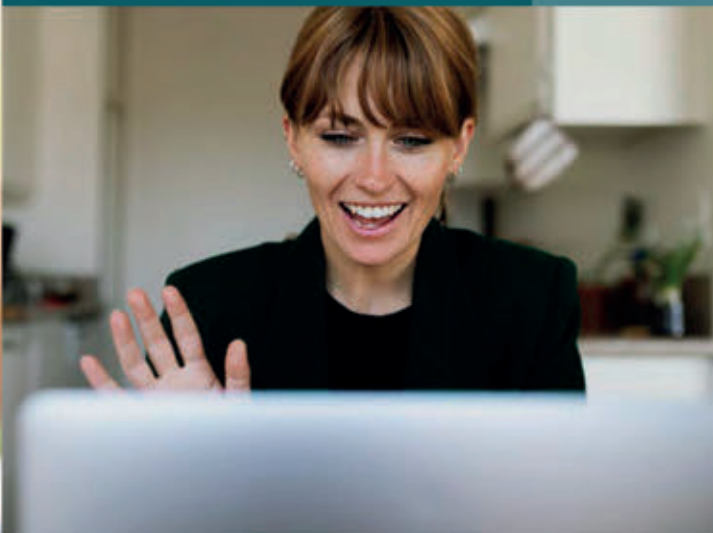


Assologistica Cultura e Formazione | DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA CHE FA
E CREA "CULTURA LOGISTICA" CON CORSI, WORKSHOP, SEMINARI E CONVEGNI

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



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.

E' sempre più rilevante il ruolo

di Virginia Sestieri

La Fondazione per l'Innovazione Cotec, costituita nel 2001 con la partecipazione di grandi imprese ed enti nazionali, oltre che con la partecipazione di prestigiosi rappresentanti delle istituzioni pubbliche e del mondo accademico, ha pubblicato il Report 2022 dal titolo "Il capitale umano". Un rapporto che intende sottolineare la fondamentale importanza che tale "capitale" riveste, in un'epoca come l'attuale che vive "repentini processi innovativi", non solo per la ripresa economica, ma anche per un significativo incremento delle performance aziendali. Un dato di partenza è messo in evidenza: i cambiamenti strutturali interesseranno fino a 1,5 miliardi di posti di lavoro a livello globale entro il prossimo decennio, l'adozione di nuove tecnologie metterà a rischio circa il 10% delle attuali occupazioni entro il 2030 e circa il 30% dei posti di lavoro richiederà competenze completamente nuove. Di fronte a questa profonda trasformazione, l'Italia ha oggi forti punti di debolezza che riguardano in primo luogo le nuove generazioni: il tasso di disoccupazione nella fascia di età 15-24 anni si attesta intorno al 30%; la percentuale di giovani tra i 20 e i 34 anni che non sono impegnati nello studio, nel lavoro o nella formazione è del 27,9%; la percentuale di ragazzi che abbandonano le scuole secondarie di primo grado è del 3,8%. Inoltre, è da aggiungere che la percentuale di popolazione di età compresa tra i 25 e i 34 anni in possesso di un titolo di studio di livello terziario è pari nel nostro paese al 28% rispetto al 44% di media nei paesi dell'Ocse e che il numero di dottorati conferiti in Italia è tra i più bassi nell'ambito dei paesi dell'Unione europea, ed è, cosa più grave, in costante calo negli ultimi anni (meno 40% tra il 2008 e il 2019). Secondo l'Eurostat, ogni anno in Italia solo una persona su 1.000 nella fascia di età 25-34 anni completa un programma di dottorato, mentre in Germania sono 2,1. In aggiunta, quasi il 20% di coloro che hanno conseguito un dottorato in Italia ogni anno si trasferisce all'estero. Tutto ciò è reso ancor più complicato dall'andamento demografico che sta rendendo il futuro del nostro paese sempre più preoccupante.

A questi dati negativi, definiamoli "di scenario", nel nostro paese se ne aggiungono altri, come pone in evidenza il Report Cotec: "l'insufficiente numero di figure professionali altamente specializzate così come un significativo disallineamento fra le competenze acquisite nella formazione e ciò che viene effettivamente richiesto dai datori di lavoro, aspetti che pregiudicano la capacità dell'industria italiana di competere a livello internazionale". Tale "disallineamento", che ha in Italia radici lontane, soprattutto per una storica sottovalutazione della formazione, un'attività spesso interpretata da chi l'esercitava più come uno strumento per ottenere finanziamenti pubblici che un'attività rivolta alla crescita professionale dei giovani o dei lavoratori che ne erano l'oggetto, è un problema con il quale occorre che la po-



In Italia, solo il 28% dei giovani tra 25 e 34 anni ha un titolo di studio terziario, contro il 44% di media dei paesi Ocse

litica e il governo facciano urgentemente i conti. Del resto il Pnrr, partendo "dal riconoscimento delle criticità del nostro sistema di istruzione, formazione e ricerca", nella "Missione 4: Istruzione e Ricerca" prevede lo stanziamento di ben 30,88 miliardi, di cui 19,44 destinati al "potenziamento dei servizi di istruzione dagli asili nido all'università" e 11,44 dedicati al percorso "Dalla ricerca all'impresa".

Non è, però, solo il potere pubblico che si deve fare carico del-

del “capitale umano”

le negatività di tale situazione: è un compito che riguarda da vicino anche le imprese. Lo sottolinea il Report Cotec: “Risulta determinante il ruolo attivo da parte delle imprese e delle loro componenti di sviluppo del ‘capitale umano’ per diffondere la cultura dell’innovazione necessaria per integrare elementi innovativi all’interno di prodotti e servizi nei propri processi aziendali. Fondamentale importanza rivestono anche i nuovi modelli organizzativi e gestionali che comprendono strumenti di accompagnamento nel percorso di crescita e maturità professionale del lavoratore, favorendone l’apprendimento di nuove capacità e il miglioramento di quelle esistenti per l’accesso a mansioni più avanzate”. Un “ruolo attivo” che deve tendere a moltiplicare la domanda di innovazione e di capitale umano altamente qualificato anche nei settori produttivi più tradizionali. Un aspetto che sottolinea anche il Pnrr, quando pone in evidenza che è “dalla struttura del tessuto industriale nazionale (costituito in prevalenza di piccole e medie imprese) che emergono una maggiore propensione a contenere i costi e una limitata cultura dell’innovazione. Ciò limita il potenziale di utilizzo (e la relativa valorizzazione) della base scientifica e tecnologica già disponibile: in aggiunta, deve considerarsi, al riguardo, che il volume della ricerca condotta nel sistema di R&S pubblico e finanziata dalle imprese (in percentuale del Pil) resta ancora distante dalla media dell’Unione europea e ben lontano dalle performance dell’industria europea, in particolare di quella tedesca”.

Il Report Cotec, in un capitolo curato dal Centro studi Guglielmo Malacarne-Unioncamere, sottolinea, inoltre, che “il capitale umano può essere considerato a tutti gli effetti un fattore che influenza la performance e la resilienza dell’impresa sia direttamente che indirettamente attraverso la sua influenza sulle altre tre tipologie di asset immateriali (ricerca&sviluppo e proprietà intellettuale, capitale organizzativo, open innovation). Il capitale umano, infatti, rappresenta un input dell’innovazione così come dei mutamenti organizzativi e sta alla



Nelle imprese, sarà sempre più forte la necessità e la richiesta di lavoratori con specifiche competenze, ad esempio, nella green economy, nell'economia dei dati e dell'intelligenza artificiale

base di tutte le collaborazioni più proficue. Funge pertanto da fattore abilitante degli altri intangible assets, attivandoli, integrandoli e potenziandone gli effetti in termini di resilienza e produttività”. La centralità del capitale umano è ancora maggiore nell’ottica di Industria 5.0, il nuovo approccio della commissione europea, complementare al 4.0, che segna la necessità di trasformare l’industria “da portatrice di valore per gli azionisti, a realtà sostenibile, incentrata sull’uomo e resiliente”. E’ vero che nel prossimo futuro, secondo quanto sostiene il “Report Future of Jobs” del World Economic Forum-WEF, si arriverà a un utilizzo sempre più intenso di macchine e algoritmi che sostituiranno molte delle attività oggi svolte dell’essere umano e ciò comporterà una perdita di posti di lavoro in diversi settori e aree geografiche. La stima è che globalmente si perderà il 6% dei posti di lavoro. Di contro, alla perdita di occupazione legata a mansioni “obsolete” si assocerà una crescente richiesta di lavoratori con specifiche competenze, ad esempio, nella green economy, nell’economia dei dati e dell’intelligenza artificiale, in taluni comparti dell’ingegneria, nel cloud computing e nello sviluppo di prodotti. In aggiunta, gli imprenditori intervistati dal WEF prevedono che, entro il 2025, il 40% dei lavoratori attuali vedrà un cambiamento delle proprie competenze-chiave; infatti, per il 50% dei lavoratori saranno necessarie delle attività di reskilling (e la percentuale sale al 73% se si considerano anche le attività di upskilling). “In tale contesto - sottolinea il Report Cotec - si dovrebbe prestare maggiore attenzione al miglioramento della capacità dei mercati del lavoro di anticipare i cambiamenti e di adattarvi, senza lasciare indietro nessuno”.

L'impegno di Prologis per la sostenibilità

L'obiettivo è di raggiungere il target di emissioni "net zero" in tutta la catena del valore entro il 2040, con 10 anni di anticipo sull'Accordo di Parigi.



SANDRO INNOCENTI

Una partita di padel al Prologis Park Interporto Bologna in occasione del "porte aperte" per l'inaugurazione del Prologis Sports Center



Nell'ambito delle proprie politiche ESG (ambientali, sociali e di governance), Prologis continua ad investire significativamente per raggiungere il proprio obiettivo di emissioni nette zero in tutta la sua catena del valore entro il 2040 e per assicurare la sostenibilità sociale delle proprie attività. Non si tratta di slogan, ma di azioni concrete a beneficio della collettività. "Tale impegno - ricorda Sandro Innocenti, Senior Vice President, Country Manager Italy della società - nasce ed è supportato anche dal confronto costante con i clienti con l'obiettivo di sviluppare e implementare soluzioni avanzate in materia di energia e clima. Le azioni già intraprese permetteranno all'azienda di rispettare il proprio impegno a raggiungere l'obiettivo 'net zero' con dieci anni di anticipo rispetto all'obiettivo fissato dall'Accordo di Parigi, aiutando allo stesso tempo i clienti a

raggiungere i propri obiettivi di sostenibilità".

Leader nella sostenibilità energetica.

Dal 2019 Prologis è carbon neutral per quanto riguarda le emissioni scope 1 e 2. L'obiettivo per il 2040 comprende le emissioni scope 1, 2 e 3 e include diverse tappe intermedie. Tra queste l'installazione di impianti fotovoltaici, e di batterie di accumulo, in grado di produrre 1 gigawatt di energia elettrica entro il 2025; la realizzazione di edifici carbon "neutral" entro il 2025 e il raggiungimento di operazioni "net zero" entro il 2030. Prologis si è inoltre impegnata a ridurre il consumo energetico degli immobili del 25% entro il 2025 rispetto al livello del 2009 e ad utilizzare fonti rinnovabili per il 100% dell'energia consumata nei propri edifici entro il 2030. L'ambizioso percorso di decarbonizzazione passa quindi

attraverso l'installazione di impianti fotovoltaici, la sostituzione degli impianti di illuminazione energivori con moderni impianti a LED, la sostituzione degli impianti di riscaldamento a gas con moderne pompe di calore, l'investimento in tecnologie più efficienti, l'installazione di sensori per rendere gli edifici intelligenti e l'adozione di metodologie costruttive e materiali a più basso impatto. Inoltre, dal 2016 ad oggi, Prologis ha investito oltre 150 milioni di dollari in una quarantina di società che focalizzano le proprie attività sui temi della sostenibilità e dell'innovazione ESG. La tutela delle risorse idriche e la gestione dei rifiuti rappresentano altre aree di impegno, in particolare per quanto riguarda l'uso efficiente dell'acqua nella gestione dei propri immobili. L'impegno di Prologis in tema di sostenibilità ambientale è testimoniato dai numerosi riconosci-



L'opera "L'infinito" dell'urban artist Vesod realizzata nel Prologis Park di Lodi

menti ricevuti tra i quali quello del Dow Jones Sustainability Index (DJSI) che le ha riconosciuto il ruolo di leader mondiale nella categoria Real Estate per il settimo anno consecutivo.

Le persone al centro. Un impegno quello di Prologis non solo in tema di sostenibilità ambientale, ma anche sociale. I progressi compiuti dalla società in questo campo sono infatti stati notevoli. La società è stata nominata fra i World's Most Ethical Companies dalla rivista Ethisphere per la quinta volta consecutiva ed è stata premiata come Global Leader nella categoria Best Corporate Citizens dalla prestigiosa rivista Forbes. Negli ultimi anni Prologis si è impegnata a integrare come elemento essenziale della sua strategia ESG il benessere di quanti lavorano nei parchi logistici. Lo ha fatto e continua a perseguire questo impegno tramite la filosofia PARKlife™, un cambio di paradigma nella progettazione dei parchi logistici che mette al centro le persone.

Sport, cultura, servizi. In Italia questa filosofia è stata già declinata nei parchi logistici di Lodi, Romentino e presso l'Interporto di Bologna dove Prologis è il più importante operatore. Tre le aree

di intervento: migliore estetica grazie all'introduzione di opere di urban art, maggiori servizi per quanti lavorano nei parchi, attenzione al benessere fisico. Primo elemento caratterizzante l'introduzione di opere di urban art di grandi dimensioni sulle facciate degli edifici grazie al coinvolgimento di artisti italiani di fama internazionale. Questo, oltre a migliorare l'estetica del parco dando vita a veri e propri percorsi, ha permesso di organizzare visite guidate gratuite aperte al pubblico con l'obiettivo di far scoprire ai cittadini e agli appassionati non solo l'arte ma anche il valore della logistica. L'introduzione di nuovi servizi all'interno dei parchi è stata la seconda area di intervento. Prologis ha quindi realizzato aree break e ristoro per gli autisti dei camion e per i collaboratori promuovendo così anche occasioni di socializzazione grazie anche all'inserimento di arredi urbani come tavoli, panchine, tavoli da pingpong. Gli arredi sono il frutto della collaborazione avviata da Prologis con Fercam Echo-Labs che realizza arredi per esterni recuperando i pallet di legno utilizzati nei trasporti in una logica di economia circolare. Laddove possibile Prologis ha inoltre avviato servizi di ristorazione attraverso foodtruck. Si è inoltre inter-

venuto sulle aree verdi, sull'ombreggiamento introducendo nuove piante di alto fusto in grado anche di dare tonalità cromatiche diverse agli ambienti esterni, predisposto nuovi camminamenti e realizzato piste ciclabili.

All'Interporto di Bologna la filosofia PARKlife™ è stata sviluppata in una modalità innovativa. Qui, infatti, si è scelto di puntare sul benessere fisico realizzando un vero e proprio centro sportivo completo di campi da pallacanestro, calcetto e padel. Inaugurato a giugno 2022 il Prologis Sports Center è aperto tutti i giorni ed è a disposizione non solo di quanti lavorano presso l'Interporto ma anche degli abitanti dei centri limitrofi mettendo così a disposizione delle comunità locali un'importante struttura sportiva. Si tratta di uno dei pochissimi parchi logistici al mondo ad ospitare un centro sportivo destinato a crescere nei prossimi mesi grazie alla realizzazione di una palestra e spogliatoi da parte di Interporto Bologna spa. A completare gli interventi PARKlife™ anche a Bologna sono state realizzate da artisti italiani di fama internazionale grandi opere di urban art. Cinque le opere già realizzate, punto di partenza di un progetto più ambizioso che mira ad inserire l'Interporto all'interno dei circuiti culturali della città metropolitana di Bologna, come già avvenuto in occasione di Art Week Bologna 2023 promuovendo così l'idea di abbattere le barriere virtuali tra luoghi di lavoro e luoghi di cultura aperti ai cittadini. Operare in un parco Prologis in Italia significa non solo avere a disposizione immobili tecnologicamente avanzati e sostenibili ma anche lavorare in ambienti più gradevoli e sempre più ricchi di servizi. ■

Crescono gli investimenti

La Lombardia e l'Emilia Romagna sono le regioni maggiormente attrattive.

Nel 2022, la logistica in Italia ha generato circa il 10% del Pil nazionale, registrando un'impennata nel suo trend di crescita già positivo (più 6% rispetto al 2021) e confermando così il mercato logistico come uno dei settori chiave per lo sviluppo economico del paese. Una tendenza che si era già manifestata nel 2020, come aveva sottolineato uno studio del Centro sulla logistica e supply chain management della Liuc Business School, in collaborazione con World Capital Group, che aveva messo in rilievo l'importante impatto della filiera logistica sul "sistema paese" in termini sia di occupazione sia di impatto economico diretto, indiretto e indotto. In questo contesto, la logistica si conferma anche un asset immobiliare di grande interesse e in continua crescita: il 2022 è stato caratterizzato da un trend dinamico con il 97% delle trattative che si sono concluse entro l'anno. Secondo il "Borsino Immobiliare della Logistica - H2 2022", a cura del dipartimento di ricerca di World Capital Group, in collaborazione con Nomisma, dedicato all'andamento del settore nel secondo semestre dell'anno scorso, nel 2022, il volume degli investimenti in immobili logistici in Italia ha raggiunto circa 3 miliardi di euro, collocandosi al secondo posto delle asset class. La domanda di nuovi spazi da parte degli utilizzatori risulta infatti essere molto forte, nonostante il rallentamento di investimenti in nuovi sviluppi registrato a partire dal quarto trimestre dell'anno. In tale ottica, anche per il

2023 si attende nel nostro paese una nuova e forte affermazione del valore della logistica, anche grazie alla profonda trasformazione che subirà il tessuto immobiliare della filiera: si prevedono in arrivo nel settore oltre 140 nuovi progetti nel nord e centro Italia tra recuperi di ex aree dismesse e moderni sviluppi in green-warehousing Build-to-Suit per un totale di circa 4,6 milioni di metri quadrati pronti a colmare il gap tra domanda e offerta e soddisfare così le esigenze dei diversi

pronte e altre in fase di realizzazione. Focalizzandoci sulla Lombardia, core dell'attività di World Capital Group, i nuovi sviluppi sorgeranno nelle province più strategiche: Brescia, Bergamo, Cremona, Lodi, Mantova, Milano e Pavia. Gli asset si insedieranno in posizioni altamente accessibili e a ridosso delle principali arterie di comunicazione stradale, andando a coprire oltre un milione di metri quadrati del territorio lombardo. Se la Lombardia si posiziona al primo posto per nume-



Secondo il "Borsino" di World Capital Group, i canoni più alti annui di immobili logistici si registrano a Firenze

operatori della filiera. Questo il dato annunciato da World Capital Group.

Le principali regioni interessate da questa evoluzione sono: Piemonte, Trentino-Alto Adige, Veneto, Emilia Romagna, Lazio e Lombardia; quest'ultima che fa da capofila, con ben 48 progetti, tra soluzioni già

ro di sviluppi immobiliari logistici, è l'Emilia Romagna a conquistare il podio per numero di metri quadrati. Infatti, la copertura delle proposte immobiliari logistiche in Emilia Romagna sarà leggermente superiore a quella della Lombardia e coinvolgerà le province di Bologna, Forlì, Parma, Piacenza e Reggio Emilia. Dando uno sguardo al-



Il Borsino immobiliare della Logistica propone inoltre una valutazione dell'attrattività delle province in cui sorgono gli immobili. Lo score Italy2Invest di Nomisma consente di integrare le informazioni sugli immobili con quelle del contesto, permettendo di effettuare una valutazione organica di tutti gli aspetti, direttamente o indirettamente collegati al mercato immobiliare di un dato territorio. Italy2Invest è il servizio di Urban Data intelligence di Nomisma che offre dati per misurare attrattività, competitività e benessere dei territori italiani e propone

Il settore nel 2022 ha avuto un andamento dinamico: il 97% delle trattative si sono concluse entro l'anno

le caratteristiche degli asset, le metrature sono diverse, con un taglio medio di 40 mila metri quadrati. Tutti gli sviluppi Build-to-Suit, ovvero immobili costruiti su misura e con layout efficienti, saranno dotati di impianto fotovoltaico, permettendo di aumentare così la quota di autoconsumo e risparmiare sui costi di gestione. Non solo, gli asset, proposti sia in vendita sia in locazione, saranno dotati altresì di certificazione Breeam o Leed, al fine di garantire un basso impatto ambientale e un'attenzione particolare alla sostenibilità. Infine, in ottica di migliorare la resilienza urbana, parte dei nuovi sviluppi immobiliari logistici sarà realizzato attraverso il recupero di zone dismesse e in abbandono, rilanciando così intere aree e generando nuovo valore al territorio urbano.

Per quanto riguarda i canoni, il Borsino della Logistica di World Capital Group sottolinea che Firenze, Milano, Roma e Genova si riconfermano loca-

tion prime, con canoni di locazione in generale crescita, soprattutto a causa dell'incremento dei costi di costruzione e della scarsa disponibilità di immobili logistici presenti sul mercato. Stando ai dati, i canoni annui, per metro quadrato, a Firenze oscillano tra 62 e 83 euro, segue Milano con un'oscillazione da 60 a 68 euro, mentre a Roma si va da un minimo di 57 a un massimo di 68 euro. Segue Genova con un minimo di 55 e un massimo di 70 euro. Dando uno sguardo ai tagli più richiesti dagli operatori, il 56% dei richiedenti si orienta su metrature dai 5 mila ai 15 mila metri quadrati, mentre il 24%, invece, ricerca spazi superiori. Per quanto riguarda la domanda, i player si mostrano interessati a immobili moderni e sostenibili che, adottando soluzioni green e alternative, sono in grado di trasformare gli obiettivi ESG in azioni. Trend che continuerà anche nel 2023. Trend che, molto probabilmente, continuerà anche nel 2023.

consulenza a supporto delle scelte di investitori e policy maker. Milano risulta la prima tra le province Primary Location per attrattività del territorio (I2I Score 72,0/100), grazie soprattutto al contributo dei domini di analisi "mercato immobiliare, imprese e credito, condizioni socioeconomiche delle famiglie". Seguono Roma (68,7/100) e Bologna (66,7/100). Andrea Faini, Ceo di World Capital Group, ha così commentato l'attuale momento del settore: "Gli immobili logistici rappresentano un asset class capace di generare performance positive e stabili nel medio-lungo periodo, in grado di superare tensioni economiche e politiche. Proprio per questo, registriamo una crescente attenzione da parte di player sia nazionali che esteri. Lombardia e Emilia Romagna si confermano location strategiche per la logistica, soprattutto grazie alla presenza di importanti collegamenti stradali, ferroviari e aeroportuali e di consolidate aziende operanti nel settore logistico".

VGP: contratti record nel 2022

Sono stati consegnati oltre un milione di metri quadrati in strutture di alta qualità, con un aumento dei ricavi da locazione del 51% sul 2021.

VGP, azienda paneuropea del settore real estate che fornisce parchi logistici e semi industriali e che opera in 19 paesi direttamente o tramite joint venture, ha pubblicato i risultati finanziari del 2022. Risultati brillanti, come ha commentato Jan Van Geet, Ceo dell'azienda: "Nel corso dell'anno abbiamo consegnato un numero record di più di 1,1 milioni di metri quadrati in strutture di alta qualità e, di conseguenza, i nostri ricavi netti da locazione e da energia rinnovabile sono aumentati del 51%, a quota 107 milioni di euro. Con un totale di 303 milioni di canoni di locazione, il flusso di cassa del nostro portafoglio continuerà a crescere a un ritmo simile nel 2023. Allo stesso modo, i nostri sforzi nella costruzione di una piattaforma di energia rinnovabile stanno dando esiti soddisfacenti con più di 200 MWp di impianti solari già installati o in fase



Jan Van Geet, Ceo di VGP

di costruzione". In particolare, VGP, l'anno scorso, ha registrato una forte performance operativa raggiungendo un valore di 73,4 milioni di contratti di locazione firmati e rinnovati, per un totale di 303,2 milioni di euro di canoni di locazione annualizzati, con un aumento del 18,4% rispetto all'anno precedente.

Inoltre, alla fine del 2022 avevamo raggiunto un reddito annuo di 51,3 milioni di euro, una volta superiore a oggi. L'azienda ha fatto la liquidità di 347

milioni di euro attraverso cessioni e chiusure di joint venture, che hanno portato a 87,2 milioni di euro di guadagni realizzati su un anno record di transazioni. VGP ha anche realizzato ricavi lordi per 5,9 milioni di euro da energie rinnovabili.

Van Geet ha aggiunto: "Sono in particolare orgoglioso dei risultati ottenuti l'anno scorso in termini di attività di leasing. Abbiamo firmato e rinnovato un numero tale di contratti che ci permette, forse, di considerare il 2022, anche alla luce delle tante sfide economiche e geopolitiche che stiamo attraversando, il nostro migliore anno di sempre". Il Ceo dell'azienda ha rivolto, quindi, la sua attenzione al futuro, sottolineando: "Iniziamo il 2023 con fiducia, poiché vediamo che la domanda dei locatari continua a essere sana, che i costi di costruzione iniziano a scendere e che la nostra competenza tecnica e le misure di governance ambientale, sociale e aziendale diventano fattori di distinzione sempre più importanti. Beneficiamo di una forte liquidità e siamo alla ricerca di nuove opportunità disponibili nell'attuale contesto, ma restiamo prudenti a causa delle incertezze prevalenti e ci concentriamo su sviluppi redditizi a condizioni interessanti. Questo approccio è stato dimostrato durante la consegna del VGP Park München lo scorso dicembre, un progetto dotato dei più elevati standard tecnici e di una pluralità di misure di sostenibilità, realizzato con un significativo rispetto del budget. Contiamo sull'attrattività delle nostre location e sull'agilità dei nostri team per rafforzare ulteriormente la nostra pipeline". ■



VGP ha realizzato ricavi lordi da energie rinnovabili per 5,9 milioni di euro



Logistica e governo del territorio

E' sempre più avvertita l'esigenza che l'attività logistica venga prevista quale destinazione autonoma nell'ambito degli strumenti urbanistici dei comuni.

di **Riccardo Marletta***

L'art. 23 ter del Testo Unico Edilizia (dpr n. 380/2001) non include la logistica nell'elenco delle funzioni che, in termini generali, possono essere insediate quali destinazioni urbanistiche degli immobili. Ciò benché in vista della conversione in legge del "decreto semplificazioni" (dl n. 76/2020), che ha tra l'altro modificato l'art. 23 ter, fossero state presentate varie proposte finalizzate a introdurre la logistica quale destinazione autonoma. Fino a qualche anno fa sembrava che l'unico problema che questo vuoto normativo poneva fosse di stabilire se la funzione logistica dovesse essere assimilata alla destinazione produttiva o invece a quella commerciale. Questo dibattito giurisprudenziale sembra ormai superato, dato che le pronunce più recenti ritengono che, a seconda dell'attività effettivamente svolta, la logistica possa costituire una "sub funzione" sia dell'attività commerciale sia di quella produttiva (Consiglio di Stato n. 5297/2022). In ogni caso l'esigenza che l'attività logistica venga prevista quale destinazione autonoma nell'ambito degli strumenti urbanistici generali dei comuni è sempre più avvertita. Ciò anche sul presupposto che la possibilità di realizzare poli logistici di rilevanti dimensioni debba essere assoggettata a particolari restrizioni, in considerazione dell'incidenza urbanistica propria di tali insediamenti. Ne è un esempio l'articolo 51 della legge regionale lombarda per il governo del territorio (lr n. 12/2005), che subordina la possibilità di insediare attività di logistica incidenti su una superficie territoriale superiore a 5.000 mq all'esistenza di una specifica previsione, nell'ambito del Piano di governo



del territorio comunale, di questa funzione nell'area oggetto di intervento. Con la conseguenza che tali insediamenti non possono essere realizzati in presenza di una generica previsione di destinazione produttiva o commerciale dell'area interessata dall'intervento nell'ambito dello strumento urbanistico.

A ciò si aggiunga che previsioni che limitano anche fortemente la possibilità di realizzare nuovi insediamenti di logistica sono sempre più di frequente riscontrabili nell'ambito di atti di pianificazione sovracomunale (Piani territoriali regionali, Piani territoriali metropolitani, Piani territoriali di coordinamento provinciali). In alcuni casi si tratta di previsioni che escludono la possibilità di insediare la destinazione logistica in aree di particolare pregio sotto il profilo ambientale e paesaggistico. Altre volte gli atti di pianificazione sovracomunale, con riferimento all'ubicazione degli insediamenti di logistica, contengono prescrizioni limitative a tal punto dettagliate da risolversi sostanzialmente in atti di localizzazione dei (pochissimi) ambiti in cui possono essere realizzati poli logistici che eccedono

determinate dimensioni, il che rischia di privare di fatto i comuni dei propri poteri di pianificazione del territorio. Certamente i comuni devono porre la massima attenzione nella valutazione degli aspetti ambientali connessi alla realizzazione di immobili destinati ad attività logistica. Già oggi la legge prevede che l'approvazione degli strumenti urbanistici generali dei comuni debba essere preceduta da una Valutazione Ambientale Strategica (VAS). Vi sono poi norme regionali che impongono per gli insediamenti logistici oltre una determinata soglia dimensionale la sottoposizione dei relativi progetti a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Si tratta di strumenti che possono e debbono essere utilizzati dai comuni ai fini di una corretta valutazione degli aspetti ambientali, senza però privare i comuni stessi del potere di pianificazione territoriale, ad essi attribuito anche allo scopo di perseguire finalità economico-sociali, oltre che di razionale sviluppo del territorio. ■

*Avvocato,
riccardo.marletta@bip-legal.com

Un mercato che cresce in Europa

In Italia, nel 2022, gli investimenti nel settore retail sono stati in calo.

Scenari Immobiliari ha presentato a Milano il Rapporto 2023 sul mercato immobiliare commerciale europeo. Un mercato che è complessivamente cresciuto in maniera importante nel 2022, raggiungendo investimenti per 40 miliardi di euro, con un incremento sul 2021 di circa il 20%. “I consumatori, in Italia, in Europa, nel mondo - ha commentato il direttore generale Francesca Zirnstein - sono tornati nei negozi e, nello stesso tempo, le loro abitudini di acquisto online sono diventate continuative e definite. I luoghi del commercio, i negozi, le grandi superfici, stanno cambiando forma e rapporto con lo spazio pubblico sia attraverso percorsi di riattivazione delle attività economiche negli ambiti rarefatti delle periferie sia nella parziale o totale rimodulazione concettuale delle grandi superfici di vendita”.

In Italia, lo stato di incertezza, con le sue dinamiche evolutive che hanno interessato e caratterizzato i diversi periodi dell'anno appena trascorso, ha influenzato direttamente e indirettamente il settore retail, soprattutto quegli asset immobiliari (retail park) situati al di fuori dei principali centri urbani. L'andamento degli investimenti registrato nella prima metà dell'anno, superiore ai 550 milio-

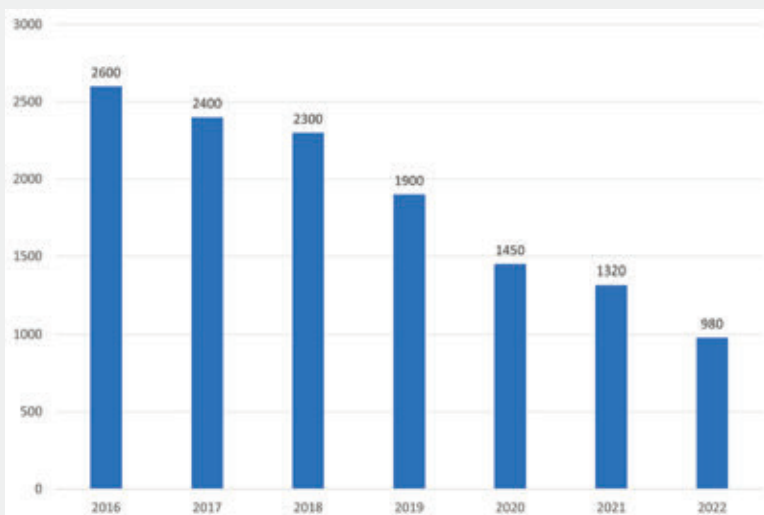
Insegna a Roma di Via dei Condotti, una delle high street italiane



L'immobiliare retail

Fonte: Scenari Immobiliari

(2016-2022, investimenti in Italia in milioni di euro, valori nominali)



ni di euro, ha sostenuto la crescita del settore compensando il successivo calo registrato nel corso dei due trimestri conclusivi che ha portato gli investimenti a superare, seppur di poco i 400 milioni. Il volume totale degli investimenti retail fatto registrare nel corso del 2022, pari a poco meno di un miliardo di euro (980 milioni), risulta inferiore di quasi il 26% rispetto a quanto fatto registrare nel corso del 2021 e di quasi il 50% rispetto al 2019. La Lombardia concentra più del 25% del totale degli investimenti a livello nazionale, circa 270 milioni di euro, seguita da Veneto ed Emilia Romagna, rispettivamente con quasi il 15% (134 milioni) e il 10% (84 milioni).

Il Rapporto di Scenari immo-

biliari ha anche preso in esame le high street e le secondary street italiane. Gli asset posizionati nelle strade considerate maggiormente attrattive delle città hanno negli ultimi anni aumentato, in maniera più che proporzionale, il loro appeal, interessando fruitori ben oltre i confini comunali, arrivando a intercettare consumatori provenienti anche dall'estero. Le secondary street attraggono, invece, un bacino di utenza prettamente locale e di massa. Il Rapporto ha rilevato nel nostro paese circa 28 chilometri di high street e 42 chilometri di secondary street. Rispetto al 2021 ha aggiunto, nell'indagine, anche Napoli. Il confronto con il biennio precedente ha permesso di osservare un consolidamento delle presenze dei marchi, dell'occupazione degli spazi e una sostituzione di parte dell'abbigliamento e servizi con luoghi per la ristorazione.

Dachser: un altro balzo in avanti nella crescita

L'azienda logistica tedesca, che opera anche nel nostro paese con una filiale, nel 2022 ha registrato un fatturato di 8,1 miliardi di euro, più 14,9% sul 2021.

Nell'esercizio finanziario 2022, Dachser, azienda tedesca che opera con una filiale anche in Italia, ha registrato un fatturato di 8,1 miliardi di euro, con un incremento di quasi il 15% sull'anno precedente, raggiungendo, quindi, per il secondo anno consecutivo una crescita a due cifre. Secondo l'azienda, "alla base di questo successo sono stati l'elevato livello di competenza, l'affidabilità e la qualità dei servizi". "Stiamo per entrare in un nuovo campionato", ha dichiarato Burkhard Eling, Ceo di Dachser, aprendo la recente conferenza stampa annuale tenuta dall'azienda a Monaco. "I nostri clienti apprezzano la resilienza che apportiamo alle loro catene di fornitura e premiano questo servizio. Oggi, siamo percepiti sempre più come il partner per le soluzioni interconnesse a livello globale e come consulente per le catene di fornitura ottimizzate". Nel corso dell'intero anno, Dachser ha trasportato 81,1 milioni di spedizioni (meno 2,9%) con un peso pari a quello dell'anno precedente: 42,8 milioni di tonnellate. Le spedizioni sono diminuite a partire da settembre scorso, quando l'attività logistica si è andata "normalizzando" dopo le precedenti interruzioni delle catene di rifornimento internazionali e il boom delle tariffe marittime e aeree.

In particolare, il business con la logistica contrattuale, la combinazione intelligente di stoccaggio, servizi a valore aggiunto e traspor-



Un magazzino Dachser

DACHSER
Intelligent Logistics

to, si sono sviluppati in modo molto positivo: nel 2022, Dachser ha offerto ai clienti della logistica contrattuale 2,7 milioni di posti pallet, circa 152 mila in più rispetto all'anno precedente. L'azienda dispone attualmente di 163 sedi di magazzino in quattro continenti e prevede di aggiungere altre 14 strutture nel 2023. Il settore della logistica su strada, che comprende il trasporto e lo stoccaggio di beni industriali e di consumo (European Logistics) e di prodotti alimentari (Food Logistics), ha aumentato il proprio fatturato del 14,2%, raggiungendo i 5,7 miliardi di euro nel 2022. Il tonnellaggio trasportato è aumentato leggermente dello 0,4%, mentre il numero di spedizioni è diminuito del 2,8% in un contesto di prezzi elevati di carburante ed energia e di diminuzione dei consumi. La linea

di business European Logistics ha aumentato i ricavi del 13,4%, crescendo più o meno allo stesso ritmo del 2021. Il numero di spedizioni è invece diminuito del 3,5%. Il tonnellaggio è rimasto costante a 30,0 milioni. La linea Food Logistics ha registrato una crescita importante nel 2022, con un fatturato di 1,3 miliardi di euro e un aumento dei ricavi del 17,1%, confermandosi un pilastro stabile e affidabile dell'attività aziendale. Per quanto attiene al trasporto aereo e marittimo, Eling ha sottolineato: "Durante la pandemia, questa attività ha aumentato notevolmente il proprio profilo. I fattori che hanno contribuito sono stati l'espansione dell'attività di groupage LCL nel trasporto marittimo e la rete di charter di trasporto aereo, che solo l'anno scorso ha operato 260 voli. I nostri clienti apprezzano la profonda integrazione dei nostri servizi a terra, in mare e in aria. In futuro rafforzeremo ulteriormente questa nostra particolare caratteristica". ■

Malpensa: cercasi compagnia aerea cargo

L'aeroporto, in calo di traffico, sta pagando la fine dei servizi operati dalla società russa Air Bridge Cargo dopo l'invasione dell'Ucraina.

di **Valerio di Velo**



Organizzato da Air Cargo Italy, si è svolto a Malpensa il 1° Forum sul trasporto aereo che ha avuto per tema “Opportunità e criticità” del settore nel nostro paese e che ha visto la partecipazione di tutti i protagonisti del cluster del comparto. Il primo problema, se così si può chiamare, segnalato dall'intervento di apertura del presidente di Confetra e vice presidente di Airfreight Italy di Dhl Carlo De Ruvo, e si può dire unanimemente sottolineato da tutti gli interventi, è che da sempre in Italia è mancata una strategia per lo sviluppo del settore. Come ha detto De Ruvo, tutti condividiamo la visione

dell'Italia come un paese fortemente industrializzato, con una manifattura all'avanguardia in Europa, ma a questa visione non ha mai fatto seguito, in primo luogo in termini logistici, una mirata strategia di sostegno e di sviluppo per favorire l'export. Un'assenza di strategia che ha penalizzato pesantemente il settore del trasporto aereo merci, che invece è fondamentale specialmente per le merci ad alto valore aggiunto. Un deficit “strategico” che sta alla base delle storiche difficoltà per il potenziamento del settore merci dell'aeroporto di Malpensa, così come del travagliato iter del Piano aeroporti che continua a

non trovare una sua definizione e dei mancati interventi sul settore che erano stati richiesti dal “Position paper” del cluster aereo elaborato nel 2017. A queste difficoltà, come ha detto Betty Schiavoni, presidente di Alsea, si sono aggiunte due occasioni perse: la mancata realizzazione di un interporto nell'area milanese e la mancata creazione di un polo logistico nell'ambito aeroportuale. Due “assenze” di cui oggi paghiamo le conseguenze, prima di tutto in termini di efficienza. Da tutto ciò si è creata una situazione per cui almeno il 30% delle merci italiane destinate al trasporto aereo finiscono

Particolare dell'aeroporto di Malpensa. Lo scalo ha visto un forte sviluppo del traffico courier

con prendere la via, tramite "l'aviocamionato", una delle peggiori soluzioni "all'italiana", di aeroporti stranieri, come Monaco, Parigi o Amsterdam.

In Italia abbiamo le potenzialità per sviluppare il trasporto cargo aereo. Le ha sottolineate De Ruvo: abbiamo una "massa critica" di merci che si focalizza su Malpensa, il business del settore è concentrato, dato che il 75% del nostro export si articola su solo 25 aeroporti esteri e siamo il terzo paese in Europa, dopo la Germania e i Paesi Bassi, che ci

stanno di poco davanti, per tonnellate di merci destinate all'esportazione. Nonostante ciò, il traffico merci a Malpensa è andato calando se si esclude quello courier, che ha avuto un forte sviluppo, passando nell'aeroporto milanese dalla quota di traffico del 14% nel 2019 al 33% del 2021 e al 40% del 2022, e si esamina solo quello merci operato da aerei all'flight e in formula belly, ossia merci trasportate da aerei passeggeri che le caricano nella loro "pancia". Nel 2022, sul 2021, il calo è stato del 15%, con 70 mila tonnellate in meno, e, sul 2019, la perdita è stata di 47 mila tonnellate, pari al 10%. Cali



che si sono confermati, sulla scia delle perdite registrate nel mese di dicembre 2022, anche nel gennaio scorso: meno 5,4% su gennaio 2019 e meno 10,4% su gennaio dell'anno scorso. Le diminuzioni di traffico sono state causate anche dalla cessazione dei voli merci della Air Cargo Bridge, compagnia russa che ha smesso di volare su Malpensa dopo l'invasione da parte dei russi dell'Ucraina. Un vuoto da colmare o "attirando" un'altra forte compagnia aerea merci su Malpensa, come ha detto De Ruvo, o facendo leva su compagnie di media dimensione che entrino nell'ottica di servire lo scalo milanese, come hanno suggerito altri interventi. Comunque è un vuoto con cui si deve fare i conti, come ha detto Alessandro Albertini, presidente dell'Associazione nazionale agenti merci aeree-Anama, "dobbiamo lavorare come filiera, tutti insieme come cluster aereo per trovare una soluzione a questo problema". Una soluzione non facile, ha osservato la Schiavoni: "Quando si passa dalle dichiarazioni di principio ai fatti, è difficile mettere insieme la volontà di tutti, alla fine, secondo la tradizione italiana, vince il singolo interesse. E' complicato da noi agire come una community".

Per sviluppare l'aeroporto di Malpensa, così come prevede il suo tormentato Masterplan, servono anche altri interventi che sono urgenti e rilevanti, a livello infrastrutturale servono aree, così come hanno tutti gli aeroporti più importanti d'Europa, dove si possa trasformare la merce, lavorarla, consolidarla per poi consegnarla ai vettori, così come è necessario realizzare - un intervento richiesto da anni - aree attrezzate sicure per la sosta dei camion. A livello amministrativo, è necessario portare a termine quanto era stato previsto dal decreto dell'instaurazione dello sportello unico doganale, ossia che gli aeroporti lavorassero le merci 24 ore al giorno, così come serve armonizzare i diversi sistemi informatici che non si parlano, che non si interfacciano, alcuni molto digitali, altri molto manuali, serve avviare lo sdoganamento in volo e i fast corridor. Altro tema importante è quello di lavorare per allargare la catchment area, il bacino di utenza dell'aeroporto. De Ruvo, a questo proposito, ha ricordato quanto fanno i tedeschi per sponsorizzare i servizi dell'aeroporto di Monaco, anche andando a trovare a Milano i nostri spedizionieri. ■

Sempre meno autisti

Un rapporto dell'IRU considera che a livello mondiale manchino oltre 2,5 milioni di conducenti commerciali: un problema che sta diventando cronico.

Nel 2022, l'International Road Transport Union-IRU - l'associazione mondiale dell'autotrasporto che a fine 2020 contava membri di 82 paesi, che, complessivamente, coprivano il 62% della logistica globale - ha continuato a sottolineare la carenza globale di driver: un problema che sta diventando cronico e che minaccia la stabilità e la continuità della mobilità e delle catene di approvvigionamento. Nel giugno scorso, dopo aver intervistato oltre 1.500 operatori dell'autotrasporto in 25 paesi nelle Americhe, in Asia e in Europa, l'associazione ha pubblicato il "Global Driver Shortage Report 2022", che ha rilevato che nel settore mancano oltre 2,6 milioni di conducenti professionisti. Secondo il rapporto, in Europa, la carenza di autisti è aumentata del 42% dal 2020 al 2021, con posti vacanti che hanno raggiunto i 71 mila in Romania, gli 80 mila sia in Polonia che in Germania e i 100 mila nel Regno Unito. La situazione italiana è migliore, anche se le cifre della mancanza di autisti nel nostro paese "ballano" tra le 20 e le 30 mila. Il segretario generale dell'IRU Umberto de Pretto ha dichiarato: "La carenza cronica di autisti commerciali sta peggiorando, con milioni di posti vacanti. Ciò sta mettendo le economie e le comunità già stressate da criticità economiche a un rischio più elevato di inflazione, di problemi di mobilità sociale e di crolli nelle catene di approvvigionamento. Gli operatori del trasporto su strada stanno facendo la loro parte per mitigare il problema, ma i governi e le autorità devono mantenere alta l'attenzione e agire in particolare per migliorare le infrastrutture di parcheggio, l'accesso

alla formazione e incoraggiare più donne e giovani a scegliere questa professione".

In particolare, il rapporto ha sottolineato quanto le donne siano ancora lontane da intraprendere questo mestiere: meno del 3% dei conducenti di camion sono donne in tutte le regioni,

trasporti sono donne. Sulla professione c'è anche una bomba a orologeria demografica: i conducenti sotto i 25 anni sono una piccola minoranza, pari al 6 o 7%, nella maggior parte delle regioni. Contemporaneamente, ovunque, a eccezione della Cina e del Messico, ci sono da due a cinque volte più conducenti anziani sopra i 55 anni. Negli Stati Uniti

In Europa, solo il 3% degli autisti di camion sono donne



con l'eccezione della Cina (dove sono il 5%) e degli Stati Uniti (con l'8%). Il tasso di conducenti di autobus e pullman di sesso femminile in Europa è più alto, toccando il 12%. Tuttavia, questi tassi sono molto bassi in rapporto alla presenza femminile che si registra, complessivamente, nel settore dei trasporti, specialmente in Europa (con la notevole eccezione dei Paesi Bassi) e negli Stati Uniti, dove, rispettivamente, il 22% e il 28% di tutti i lavoratori dei

e in Europa, i conducenti più anziani costituiscono circa un terzo della forza lavoro. L'Europa ha l'età media di guida più alta a 47 anni. Il crescente divario di età è più grave per il trasporto passeggeri. In Europa, solo il 3% dei conducenti di autobus e pullman ha meno di 25 anni, la metà del tasso del settore dei trasporti complessivo. I conducenti di età superiore ai 55 anni costituiscono il 32% della forza lavoro, con un'età media dei conducenti di 50 anni. ■

Le nostre esportazioni crescono in valore ma non in volume

Tra i settori produttivi spiccano le performance di quello agroalimentare.

servizi a cura di **Paolo Giordano**

Agli inizi di marzo, Massimo Rapi, direttore della Direzione centrale per le statistiche economiche dell'Istat, ha presentato alla X Commissione della camera dei deputati (attività produttive, commercio e turismo) "un'indagine conoscitiva" dal titolo "Made in Italy: valorizzazione e sviluppo dell'impresa nei suoi diversi ambiti produttivi". In un quadro d'insieme, le esportazioni italiane sono cresciute a un ritmo relativamente lento nei primi anni 2000, per poi accelerare dal 2010, quando hanno mantenuto un ritmo di crescita simile a quello della Germania e all'evoluzione del commercio su scala mondiale. Negli anni più recenti, l'export italiano è stato il più "veloce", rispetto alle altre maggiori economie europee, ad eccezione di quella spagnola, nel recuperare posizioni dopo la crisi pandemica. Nell'ultimo ventennio, comunque, le performance del nostro sistema produttivo verso l'export hanno avuto andamenti difformi: alcuni settori, come farmaceutica, gomma e plastica, meccanica, prodotti in metallo, caratterizzati, quindi, da un significativo contenuto tecnologico, hanno dato risultati più positivi di quelli impegnati nel tradizionale Made in Italy con meno tecnologia e, quindi, più esposti alla concorrenza da parte delle economie emergenti, oltre a essere meno capaci di presidiare i propri mercati e di adeguarsi all'evoluzione della domanda da parte dei clienti così come quella dei canali di vendita. C'è da aggiungere che in que-



In Europa, per le esportazioni del settore gioielleria, l'Italia è seconda dietro la Germania

sti settori meno tecnologici e con una maggiore esigenza di manodopera si è anche verificata un'importante delocalizzazione da parte di operatori con dimensioni più grandi. Ciò ha determinato movimenti commerciali che non transitano più direttamente per l'Italia e, quindi, non sono compresi nelle statistiche sul commercio estero. Un fenomeno non di secondo piano. Infatti, le imprese estere a controllo nazionale dei comparti tradizionalmente più legati al Made in Italy, che occupano il 16,8% del totale degli addetti delle imprese degli stessi settori residenti in Italia, con una dimensione media di 146 addetti (contro i 7,7 delle unità residenti nel nostro paese), hanno

registrato nel 2020 una propensione all'esportazione (misurata sul fatturato) di oltre il 50%.

Nel complesso, negli ultimi vent'anni, se si considera l'insieme delle filiere dei prodotti agroalimentari, del tessile, dell'abbigliamento, calzature, pelletteria, gioielleria, lavorazione dei minerali non metalliferi e dei mobili, si osserva che l'importanza di questo aggregato nell'export mondiale è rimasta grosso modo stabile intorno al 20%. In Italia, tale quota si è ridotta di diversi punti percentuali sino al 2008, mantenendosi poi in seguito poco sotto il 30% del totale dell'export nazionale. Per questi prodotti, la quota dell'Italia >

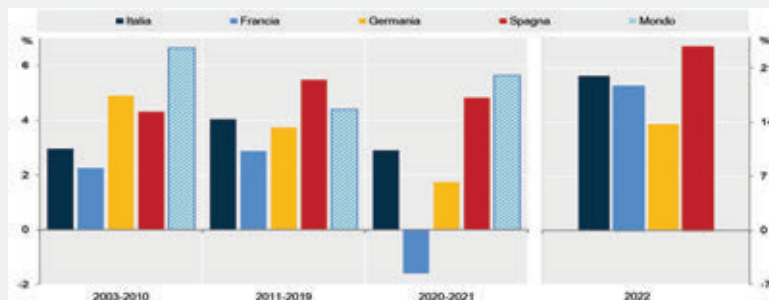
sull'export mondiale è diminuita in modo costante dal 2002 e fino al 2014 (dal 6,5% al 4,0%), mantenendosi poi pressoché stabile sino al 2021. La Spagna, che col nostro paese condivide una specializzazione in queste attività manifatturiere, l'ha leggermente rafforzata, riuscendo a contenere gli effetti della concorrenza internazionale in misura maggiore rispetto all'Italia e ad avere una performance delle esportazioni più brillante in queste attività, oltre che nel complesso. In particolare, però, alcuni nostri settori sono andati meglio di altri. Ad esempio, quello agroalimentare, per l'Italia di particolare rilevanza per il peso che ha sull'export totale nazionale, se si esamina il periodo 2017-2021, ha registrato un andamento delle esportazioni più dinamico sia rispetto alla media mondiale sia alle altre grandi economie dell'Unione europea. Una buona performance si è osservata pure nelle esportazioni di gioielli e, contro la tendenza generale, nell'aggregato di calzature e pelletteria, mentre l'abbigliamento ha dimostrato una sostanziale tenuta.

Il sistema delle imprese. L'Italia, come è noto, ha un numero di imprese attive nell'industria e nei servizi di mercato molto elevato, oltre 3,6 milioni di unità, con ampio distacco rispetto a Francia (3 milioni), Spagna (2,7) e Germania (2,6). Una differenza che però si concentra in primo luogo sulle micro imprese (fino a 9 addetti), perché già nel settore delle piccole (da 10 a 19 addetti), ad esempio, le imprese tedesche sono quasi il doppio di quelle italiane. Con la Germania un forte distacco sta nel numero delle imprese di media dimensione (da 50 a 249 addetti): da noi sono 21 mila mentre in Germania sono oltre 56 mila. Le differenze più significative

Andamento export

Fonte: Istat

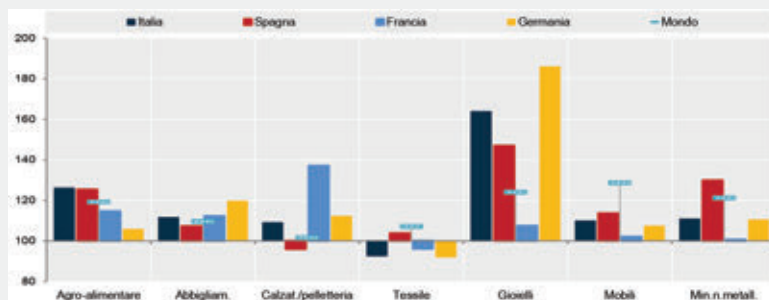
(2003-2021 e stime per il 2022, tassi medi annui di crescita delle principali economie Ue e del mondo, valori %)



Export di prodotti tradizionali del Made in Italy

Fonte: Istat

(andamento 2017-2021, indici: 2017=100, per le maggiori economie Ue e per il mondo)



del sistema produttivo nazionale con altre grandi economie europee stanno però nella produttività del lavoro delle imprese manifatturiere, specialmente per quelle con dimensioni sotto i 50 addetti, e nella bassa incidenza sul Pil della spesa in ricerca&sviluppo: un rapporto che in Italia nel 2019 è stato dell'1,46%, contro il 2,19% della Francia e il 3,17% della Germania. Questa situazione generale ha conseguenze anche a livello export.

Nel 2019, l'Italia, con 199 mila azien-

de, è seconda solo alla Germania (272 mila) per numero di imprese esportatrici. Considerando le sole unità che producono ed esportano direttamente i propri prodotti, le aziende italiane si riducono a quasi 85 mila imprese contro le quasi 75 mila tedesche. Un numero molto inferiore si rileva per la Francia (24 mila) e la Spagna (38 mila). Le imprese italiane sono tuttavia caratterizzate, come abbiamo visto, in generale, da una minore dimensione economica e soprattutto da un peso notevolmente minore dell'intermediazione com-

L'EXPORT 2022 IN NUMERI

Nel corso del 2022, le esportazioni italiane sono state notevolmente influenzate dalle dinamiche inflazionistiche, che hanno determinato in primo luogo una divaricazione tra gli andamenti in valore e quelli in volume, sebbene inferiore a quella registrata nel settore delle importazioni, maggiormente influenzato dalla crescita dei prezzi delle materie prime. Complessivamente, l'anno scorso, il nostro export ha registrato una crescita in valore del 19,9%, sintesi di incrementi analoghi sui mercati dell'Unione europea (più 19,7%) ed extra Ue (più 20,2%), e trainata soprattutto dall'aumento delle vendite di articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici (più 42,8%), prodotti petroliferi raffinati (più 80,0%), metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti (più 17,6%), macchinari e apparecchi n.c.a. (più 10,3%), prodotti alimentari, bevande e tabacco (più 16,7%), prodotti e sostanze chimiche (più 20,1%). A livello di volumi, invece, l'export, rispetto al 2021, è rimasto pressoché invariato, con uno scostamento positivo dello 0,1%. In particolare, sempre in termini di volume, sono cresciuti i beni di consumo non durevoli, con un più 4,7%, che hanno bilanciato le contrazioni dei beni strumentali (meno 0,9%) e dei beni intermedi (meno 2,7%). Tra i paesi europei destinatari del nostro export, la maggior crescita in valore ha riguardato Francia, Germania e Spagna, rispettivamente con incrementi del 17,2%, del 14,9% e del 22,2%, ma con leggere perdite in termini di volume. Gli incrementi più ampi si sono tuttavia registrati nei confronti degli Stati Uniti, con un raddoppio del tasso di crescita in valore rispetto all'anno precedente (più 32,0%, contro il più 16,3% del 2021) e un aumento delle quantità esportate (più 6,5%). Assai meno dinamico, invece, l'andamento dell'export verso la Cina (aumentato solo del 5,0%, ma con una perdita dell'8,4% in termini di volume), in contrazione quello con la Russia (meno 23,7%). Complessivamente, nell'anno scorso, il deficit commerciale è stato negativo per 31.011 milioni di euro (da più 40.334 milioni del 2021), mentre quello energetico ha registrato una perdita di 111.278 milioni (era meno 48.356 milioni l'anno prima). L'avanzo dell'interscambio di prodotti non energetici (80.267 milioni) è stato elevato, ma meno ampio rispetto al 2021 (88.690 milioni).



Nel 2022, il nostro export è stato trainato, oltre che dai prodotti petroliferi raffinati, dagli articoli farmaceutici

merciale all'export che determina una forte limitazione della loro capacità di esportare tramite canali indiretti. Nei paesi considerati, il contributo fornito

all'export nazionale varia notevolmente rispetto alla dimensione economica delle imprese manifatturiere: per la Germania oltre l'85% dell'export na-

zionale è attivato dalle grandi imprese, seguite dalle medie (11%) mentre residuale è l'apporto delle piccole; in Italia, i numeri sono molto diversi, le grandi aziende (che sono solo 3.641 contro le 11.800 tedesche) contribuiscono per poco meno del 50% alle esportazioni nazionali, mentre per circa un terzo sono attivate dalle medie imprese, anch'esse in numero nettamente inferiore rispetto alla Germania. Queste aziende medie nel nostro paese si confermano un importante motore della competitività non solo per i buoni livelli di produttività ma anche per la capacità di vendita sui mercati internazionali. In Italia, è comunque rilevante il contributo fornito all'export dalle piccole unità, con una quota pari al 17%. Una quota che potrebbe crescere creando condizioni sempre più favorevoli all'esportazione da un punto di vista informativo, organizzativo, commerciale e finanziario. ■

L'impegno di Sace per lo sviluppo delle nostre esportazioni

La società, controllata dal ministero dell'Economia, è specializzata nel settore assicurativo-finanziario ed è molto attiva nei crediti all'esportazione.

di **Gioia Valenti**

La società per azioni Sace, controllata dal ministero dell'Economia e delle Finanze, è specializzata nel settore assicurativo-finanziario ed è attiva nell'export credit, nell'assicurazione dei crediti, nella protezione degli investimenti, nelle garanzie finanziarie, nelle cauzioni e nel factoring. Recen-

stra economia. Un punto di forza che si sta confrontando con un "contesto globale sempre più mutevole e complesso". Una realtà che sta rendendo più costosa e rischiosa ogni attività d'impresa, a partire dall'export. "E' proprio in questo contesto di drammatica discontinuità - aggiunge il Rapporto

plessità geopolitiche non devono quindi portare a un ripensamento della nostra presenza internazionale ma a un riposizionamento, a una maggior diversificazione geografica e a una maggior consapevolezza e ricorso a strumenti assicurativo-finanziari per crescere in sicurezza e in chiave sostenibile".



Veduta del Brooklyn Bridge, New York, Usa. Nell'anno in corso, l'andamento dell'export italiano dipenderà molto da come evolveranno sia la crisi geopolitica sia l'inflazione sia i prezzi delle materie prime e dell'energia

temente, ha pubblicato il Rapporto Export 2022 (giunto alla sua XVI edizione), nel quale sottolinea le sue attività in favore delle imprese che già operano sui mercati internazionali o vogliono iniziare a intraprendere questa nuova attività. Il Rapporto ricorda che l'export è un decisivo punto di forza della no-

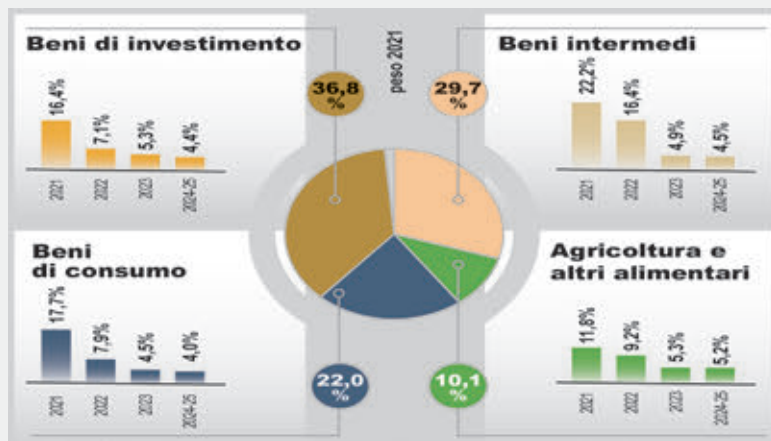
- che è fondamentale tenere la rotta, restare ben ancorati alle nostre migliori energie e punti di forza. L'export, tratto distintivo dell'economia italiana, è senz'altro uno di questi. Il mercato globale esprime ancora oggi grandi opportunità capaci di compensare quelle che mancano sul mercato interno. Le com-

In questa direzione, il Gruppo Sace mette a disposizione delle aziende un'offerta tra le più complete nel panorama mondiale delle Export Credit Agency, recentemente rafforzata anche da nuovi strumenti per sostenere la liquidità, gli investimenti per la competitività e la transizione verso una economia più pulita, circolare e sostenibile nell'ambito del Green New Deal, a partire dal mercato domestico. Si tratta di una vera e propria "cassetta degli attrezzi" a cui le imprese possono attingere per prepararsi e affrontare ogni fase dei propri progetti di sviluppo internazionale: conoscere e valutare le controparti; gestire i rischi con l'assicurazione dei crediti e la protezione degli investimenti (quest'ultima particolarmente utile oggi per fronteggiare i rischi di esproprio, confisca, nazionalizzazione e violenza politica); acquisire le garanzie necessarie per partecipare ai bandi e alle gare; ottenere le garanzie finanziarie per accedere alla liquidità e per investire in sostenibilità; ricorrere al factoring e persino a servizi di ultima istanza quali il recupero crediti. La società dà alle aziende anche un importante supporto nella ricerca di nuovi

L'export italiano

Fonte: Sace

(2021-2025, per settori, variazioni %, 2024-25 stima)



del contesto globale in cui ci muoviamo. Ma è un esercizio in cui Sace, con la collaborazione di Oxford Economics, s'impegna con la massima dedizione e con spirito di servizio".

Il Rapporto, ad esempio, descrive un quadro, in termini geografici, dove esiste l'opportunità di accrescere le nostre esportazioni pur in un contesto di instabilità geopolitica. Ne citiamo alcuni passaggi. "Vi sono alcuni mercati dove, anche per una molteplicità di specifici fattori, il nostro export può registrare una dinamica particolarmente vivace. In tal senso, l'eredità positiva di Expo Dubai e il piano d'investimenti pubblici negli Emirati Arabi Uniti, così come il progetto 'Vision 2030' in Arabia Saudita, potranno costituire un volano per le nostre vendite, in particolare di beni di investimento. In Messico e in Colombia le imprese italiane potranno cogliere opportunità di fornitura integrandosi sempre più nelle catene di approvvigionamento di player nazionali, in settori che spaziano dagli apparecchi elettrici ai mezzi di trasporto, dalla chimica all'agroalimentare. Se in Asia le potenzialità di mercato della Cina si mantengono elevate nonostante un contesto attualmente meno favorevole, le esportazioni italiane potranno beneficiare di un'impronta decisamente trasformatrice del tessuto industriale del Vietnam, in particolare dell'industria tessile e della lavorazione di cuoio e pelli. Inoltre in India, oltre ai settori interessati dai piani di sviluppo infrastrutturale, le nostre vendite di beni intermedi, come la chimica e la farmaceutica, godranno anche del rapido sviluppo di alcune industrie indiane nel food processing e nella cura della persona".

Dove va il nostro export

Fonte: Sace

(2021-2023, valori 2021 per 68 paesi, variazioni %, 2023 stima)



mercati, di nuovi acquirenti o fornitori, temi oggi di particolare rilievo data la complessa situazione geopolitica. "Su questi temi - nota il Rapporto - la società dà la massima collaborazione: con iniziative di business-matching, con l'hub formativo gratuito Sace Education e con le sue indagini di mercato, a

partire proprio dal Rapporto Export che rappresenta senz'altro la bussola per orientarsi sui mercati esteri e comprendere le dinamiche dell'export italiano. Effettuare previsioni sull'andamento economico, oggi più che mai, è un lavoro estremamente complesso e di grande responsabilità, vista la fluidità

Gli impegni del governo

Alla Farnesina si è riunita la Cabina di regia per l'internazionalizzazione.

Il 16 febbraio si è tenuta presso la Farnesina l'XI riunione della Cabina di regia per l'internazionalizzazione, sotto la co-presidenza del ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione internazionale e del ministero delle Imprese e del Made in Italy. Alla riunione, che ha avuto inizio con gli interventi di indirizzo dei ministri Antonio Tajani e Adolfo Urso, hanno partecipato i ministri dell'Economia e delle Finanze, dell'Agricoltura e della Sovranità alimentare e delle Foreste, della Salute, il vice ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica. Presenti anche il presidente della Conferenza delle Regioni, Massimiliano Fedriga, oltre i presidenti e gli amministratori delegati degli enti pubblici che sostengono l'export del paese. Quindi, una partecipazione molto allargata e di notevole "peso" politico. Una partecipazione, del resto, adeguata al ruolo che deve svolgere istituzionalmente la Cabina di regia, che rappresenta l'impegno concreto del governo, delle istituzioni territoriali, degli enti pubblici impegnati nel settore dell'export per coordinare al meglio le politiche e le strategie di internazionalizzazione del paese, mettendo a sistema iniziative, strumenti di analisi e di promozione sui mercati esteri e concentrando l'uso delle risorse finanziarie verso specifici obiettivi. Inoltre, in tema di gestione delle risorse, elabora le linee guida sulle quali si fonda anche il programma di sostegno del Made in Italy, che comprende le attività promozionali dell'agenzia Ice. E' altresì responsabile del coordinamento delle "missioni per la crescita" nei mercati esteri, che si inseriscono nella prospettiva di una promozione integrata volta a rafforzare la presenza del "sistema Italia" all'estero.



Il governo mira a potenziare l'eCommerce delle nostre aziende a livello internazionale

Al termine dell'incontro del 16 febbraio la Cabina di regia ha adottato un "documento conclusivo" che puntualizza le linee strategiche per lo sviluppo del nostro export per l'anno in corso, incluse le modalità di promozione del Made in Italy e le priorità geografiche da tenere presenti. In particolare, il governo ha espresso l'intenzione di sviluppare l'eCommerce delle imprese italiane sui mercati globali attraverso un aumento della loro presenza sulle principali piattaforme internazionali, utilizzando nuovi strumenti e nuove strategie. A questo fine, è stato anche deciso di rilanciare il fondo 394/81, gestito dalla Simest, società che con Sace costituisce il "polo" dell'internazionalizzazione e dell'export del Gruppo Cassa depositi e prestiti, destinato al finanziamento agevolato per gli interventi eCommerce a livello internazionale in primo luogo per le piccole e medie aziende. Un'altra iniziativa rivolta a potenziare le capacità delle imprese

di rivolgersi ai mercati esteri è il sostegno all'assunzione non solo di "Temporary export manager", ma anche di "Temporary manager" con competenze trasversali in diverse materie, come digitale, marketing, innovazione tecnologica e sostenibilità. Sulla rilevanza delle decisioni adottate dalla Cabina di regia, il ministro Tajani ha sottolineato l'importanza di riunire alla Farnesina tutti gli attori, pubblici e privati, protagonisti dell'internazionalizzazione delle imprese italiane: "Il sostegno delle istituzioni alla crescita delle nostre imprese sui mercati esteri è un obiettivo centrale della politica estera dell'Italia, che intendiamo perseguire attraverso un lavoro di squadra, mettendo a sistema le competenze del pubblico e del privato. Gli obiettivi che ci siamo dati sono certamente ambiziosi ma sappiamo di poter contare sullo straordinario dinamismo delle nostre imprese, sulla loro capacità di innovare e di adattarsi con rapidità alle sfide". ■

ORGANIZZA IL WEBINAR GRATUITO

L'EVOLUZIONE NORMATIVA IN TEMA DI LOCALIZZAZIONE DI NUOVI INSEDIAMENTI LOGISTICI



8 Giugno 2023 - ore 15,00 - 16,00

Relatore: Avv. RICCARDO MARLETTA

L'incontro verterà sul ruolo di sempre crescente importanza che Regioni, Città Metropolitane, Province e Comuni stanno assumendo nella pianificazione degli insediamenti di attività logistiche, anche alla luce della giurisprudenza in materia

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

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

Avere più export significa elevare la "qualità" del "sistema paese"

"E' necessario ragionare a livelli più alti, in termini di obiettivi e non solo di prezzi", sottolinea Massimiliano Montalti, vicepresidente di Assologistica.



MASSIMILIANO MONTALTI

L'anno scorso, le nostre esportazioni sono cresciute, in valore, in maniera sensibile, pur restando quasi ferme a livello di volumi e si sono confermate come una vitale risorsa per il nostro paese, specie in un'epoca che vede difficoltà per i consumi interni dati i tassi di inflazione. Una risorsa vitale alla quale può dare un importante contributo anche la logistica. Su questi particolari aspetti abbiamo intervistato Massimiliano Montalti, vicepresidente di Assologistica, con la responsabilità dell'internazionalizzazione, e responsabile business development della società Montalti Worldwide Moving-MWM di Cesena.

COME VALUTA IL LIVELLO DELLE NOSTRE ESPORTAZIONI?

Penso che potremmo e dovremmo fare meglio per sfruttare le enormi potenzialità che ci offre il nostro paese. Il brand "Made in Italy" non ha rivali nel mondo per ciò che significa l'Italia in termini di

storia, cultura, arte e anche di prodotti riconosciuti da sempre leader a livello globale, basti pensare alla moda o alla Ferrari. Ad esempio, nella classifica dell'export del settore agroalimentare, in Europa, siamo dietro all'Olanda, alla Germania, alla Francia e in competizione con la Spagna, pur avendo un numero di prodotti di qualità DOP molto più alto, più di venti volte, ad esempio, rispetto all'Olanda che guida nettamente la classifica europea dei paesi esportatori in questo settore con un fatturato doppio del nostro.

QUALI POSSONO ESSERE LE MOTIVAZIONI PER TALE SITUAZIONE, IN REALTÀ UN PO' PARADOSSALE?

Credo che un punto centrale sia quello della difficoltà che ha sempre avuto l'Italia a presentarsi come "sistema paese", promuovendo in toto il "marchio Italia", preferendo presentare prodotti singoli, spesso in maniera molto frammentata. Questo è spesso accaduto anche nelle Fiere, dove le Regioni si presentano singolarmente. E' evidente che la risonanza del brand "Made in Italy" è molto più ampia ed efficace di quella di una singola regione, che molti all'estero magari neppure conoscono. In questo senso occorre un cambio di mentalità. Altre motivazioni stanno nella caratteristica struttura del nostro sistema produttivo, fondato su piccole e medie imprese, che non hanno la dimensione, la capacità e le competenze per affrontare i mercati esteri, specialmente quelli extra Unione europea. La frammentazione della produzione causa un gap di competitività tra l'Italia

e altri nostri competitor che possono contare su imprese molto più strutturate e più capaci di affrontare i mercati internazionali.

CIÒ NON RICHIEDEREBBE UN AIUTO, UN'INCENTIVAZIONE DA PARTE PUBBLICA?

Faccio una premessa. Da parte governativa ci sono impegni, progetti, finanziamenti. Da poco si è riunita la Cabina di Regia per l'internazionalizzazione a cui ha partecipato si può dire mezzo governo, con lo scopo facilitare le nostre esportazioni, sul fronte dei finanziamenti e delle agevolazioni opera la Sace, società per azioni controllata dal ministero dell'Economia e delle Finanze. Gli strumenti ci sono, ma manca un'informazione adeguata agli obiettivi. Dalle intenzioni bisogna passare ad azioni concrete di promozione, di formazione e di informazione sulla strada dell'export. In altri paesi, diversi governi sponsorizzano l'export con filmati pubblicitari, con una forte presenza sui media. Va detto che lo fanno anche per promuovere la logistica, cosa che da noi sarebbe importante, ma impensabile.

...LEI HA TOCCATO IL TEMA LOGISTICA. SOFFERMIAMOCI SU QUESTO ARGOMENTO. COSA PUÒ FARE LA LOGISTICA PER PROMUOVERE IL NOSTRO EXPORT?

Possiamo fare molto, senza dubbio, ma dipende dalle imprese produttive. Noi siamo in grado di fornire non solo consulenze su tutte le problematiche che presenta la decisione di affrontare i mercati esteri, ma anche contributi

nell'elaborare strategie. Ricordo che le problematiche sono tante: scelta dei trasporti, pratiche doganali, scelta degli incoterms, vincoli fitosanitari, singole disposizioni che caratterizzano i vari mercati internazionali, ecc. Ovviamente non possiamo "inseguire" le imprese una per una. Quindi, quello che possiamo fare è di essere preparati e disponibili a fiancheggiare, come partner, le aziende nell'"avventura" export. Tutto ciò dipende dalla volontà delle aziende e dal loro coraggio ...

PERCHÉ PARLA DI CORAGGIO?

Stiamo entrando, o meglio siamo già entrati, in un'epoca che non ha e non dà certezze sul domani. Lo dimostrano gli avvenimenti imprevedibili di questi ultimi due anni: la pandemia, prezzi di materie prime e dell'energia alle stelle, la guerra. Una condizione che mette le imprese che vogliono crescere in condizione di dover modificare il loro concetto di rischio e di accettarne di più elevati: occorre avere fiducia e, appunto, coraggio. Se le imprese accettano l'"ordinarietà" difficilmente potranno fare progetti, guardare a mercati lontani, scegliere una partnership con la logistica.

LEI HA ACCENNATO A UN ARGOMENTO CHE RITENGO RILEVANTE: LA SCELTA DEGLI INCOTERMS. IN ITALIA, UNICO PAESE IN EUROPA, VA PER LA MAGGIORE LA SCELTA ALL'ESPORTAZIONE DELL'EX WORKS, OSSIA DELLA VENDITA "FRANCO FABBRICA", SENZA ALCUNA IMPLICAZIONE LOGISTICA. COME LA VALUTA?

E' un aspetto che va di pari passo con la storica sottovalutazione del nostro sistema sia politico sia produttivo riguardo alla logistica, che viene vista, in primo luogo a livello industriale, generalmente, escludendo le grandi aziende e le multinazionali, come un "problema", un "costo" e non come un'opportunità



Nell'export del settore agroalimentare, in Europa, siamo dietro a Olanda, Germania e Francia con un fatturato che è la metà di quello olandese

di allargare il business. Gioca anche in questo campo un ruolo rilevante la frammentazione delle nostre imprese. Da qui il "franco fabbrica" che è un triplice errore: non è vero che scarichi completamente di responsabilità il venditore della merce; fa correre il rischio che l'azienda venditrice diventi dipendente dal compratore e dal suo logistico, generalmente estero; limita lo sviluppo della logistica nazionale. Mi ricordo che la presidente di Confindustria Emma Marcegaglia, sensibile ai temi logistici, fece tanti anni fa un'assemblea a Roma sulla logistica, sottolineandone l'importanza anche nell'ottica industriale. Le cose, però, non sono di molto cambiate.

LA LOGISTICA COSA PUÒ FARE?

In generale, credo che un passo in avanti nel rapporto industria-logistica si possa fare se riusciamo tutti insieme a far evolvere quello che chiamiamo il "sistema paese" su un modello più evoluto, che non abbia alle sue fondamenta principalmente la "guerra del prezzo". Dovremmo tutti ragionare a livelli più alti, in termini di risultati, di obiettivi di qualità, considerando anche l'opportunità di collaborare invece di competere. Questo anche nei rapporti tra i logistici e con la commercializzazione e la produzione. In particolare, la logistica deve impegnarsi ed essere pienamente disponibile nell'assistere il cliente, garantendo un

servizio completo lungo tutta la filiera. Ciò anche sul fronte dell'import di materie prime, fornendo magazzini di prossimità, garantendo la capacità di stoccaggio. Se il nostro sistema produttivo e distributivo entra e agisce secondo questo tipo di logica, come dicevo "più evoluta" e "più qualitativa", probabilmente riusciremo anche a ridurre il ricorso all'incoterms Ex Works. Ad esempio, sarebbe un segnale importante se le imprese assumessero un "export manager".

PIÙ IN PARTICOLARE...

L'Italia, in Europa, è stato il paese che ha reagito peggio e più lentamente alla crisi finanziaria del 2008-2009. Una lezione che dobbiamo tenere a mente. La situazione attuale è peggiore, perché sta modificando l'"ordine" globale. Abbiamo da affrontare problemi enormi: i cambiamenti climatici, la transizione energetica, la sostenibilità ambientale e sociale, i nuovi assetti geopolitici che si stanno delineando. Affrontare tutto ciò significa, appunto, come dicevo in precedenza, migliorare il "nostro modo di stare in campo", anche in termini logistici. Serve più tecnologia, più informatica, servono più competenze specifiche, in un'ultima analisi, serve più "qualità". Se riusciamo a tenere il passo in questa necessaria evoluzione, potremmo migliorare le nostre performance sia logistiche sia a livello paese. ■

Il settore e il suo “valore” nell’economia del paese

Il cargo ferroviario ha resistito negli anni alle tante difficoltà, anche grazie al sostegno pubblico, ma può crescere significativamente solo se entra definitivamente nelle logiche complessive alla base dello sviluppo nazionale.

di **Carlotta Valeri**

L’associazione Fermerci, di recente costituzione, che raggruppa tutte le espressioni del “sistema ferrovia”, ha pubblicato, in collaborazione con l’Isfort, il primo rapporto annuale sul “Trasporto ferroviario merci italiano”. Un impegno che ha voluto analizzare la situazione attuale del

namiche del sistema ferroviario nazionale sono sostanzialmente coerenti con quelle dei principali competitor europei e in alcuni casi addirittura migliori”. Il problema è come affrontare il futuro. L’obiettivo chiaro, in linea con l’Europa, è di far fare al settore un deciso balzo in avanti. Un ambizioso disegno, che,

quanto è stato fatto finora, che, come ricordavamo, ha permesso al settore di “difendersi”, ma certamente non di erodere in maniera significativa traffico alla strada. Una considerazione sulla quale la politica, se vuole un reale, incisivo sviluppo del settore, in linea con gli obiettivi europei, deve interrogarsi e riflettere.



L’incentivo “ferrobonus” ha una dotazione 2021-2026 di 22 milioni di euro annui, quindi con una flessione rispetto al passato.

E’ stato importante per frenare il calo del settore, ma non è stato certo sufficiente per “erodere” traffico alla strada

A causa degli interventi programmati sulla rete ferroviaria italiana, il traffico merci subirà deviazioni, interruzioni e cancellazioni. Le imprese del settore chiedono un indennizzo per fronteggiare queste criticità

settore, andando al di là delle semplici statistiche. Un significativo risultato di tale analisi, in estrema sintesi, è che nonostante le diverse criticità vissute negli ultimi 15 anni, dalla crisi economica del 2008 - con una conseguenza flessione della produzione industriale, ossia del settore che è alla base del trasporto merci - alla pandemia, all’invasione russa dell’Ucraina, il trasporto ferroviario merci in Italia ha “retto”, oltretutto riuscendo anche a crescere dal 2015 al 2021 del 20%. Ciò sta a dimostrare, come sottolinea il rapporto, che “le di-

sottolinea il rapporto, “si scontra però con la difficoltà di coniugare l’intenzione di rafforzare le modalità di trasporto più sostenibili con le dinamiche di una domanda di trasporto volatile e ‘stressata’ da mercati internazionali sempre più competitivi, senza poter ancora contare su apparati tecnologici e mezzi in grado di offrire soluzioni di trasporto oltre che sostenibili anche efficaci, efficienti e soprattutto compatibili con le ‘fibrillazioni’ della committenza”. Sviluppare il settore significa fare di più “a livello paese”, e quindi anche a livello governativo, di

Gli incentivi. Il rapporto dedica particolare attenzione al capitolo degli incentivi al trasporto ferroviario: una forma di sostegno al settore che, in primo luogo, ha contribuito ad arrestarne la flessione e sul quale occorrerà lavorare in prospettiva, aumentandone la portata e l’incisività. Tra tali incentivi, importanti sono stati sia il “ferrobonus”, introdotto a partire dal 2009 e reso stabile dal 2015, sia la misura di sostegno alle imprese ferroviarie merci introdotta per legge dal 2014. Entrambi i contributi sono stati giudicati dalla commissione

europea come aiuti di Stato è di conseguenza autorizzati ai sensi delle linee guida per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie. Il “ferrobonus” rappresenta un incentivo destinato alle imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario che commissionano servizi di trasporto intermodale o trasbordato con treni completi sul territorio nazionale e agli operatori di trasporto multimodale che concludono un contratto di trasporto multimodale per proprio conto assumendo la responsabilità dell'esecuzione del contratto. L'ammontare dell'incentivo per ciascun beneficiario, che varia in funzione delle risorse complessive messe a disposizione nell'annualità e del totale dei chilometri rendicontati, è stabilito in un massimo di 2,50 euro per ogni treno/km calcolato in base alla percorrenza sul territorio italiano. La dotazione della misura (e di conseguenza il coefficiente di contribuzione unitario) è fortemente variata nel tempo, passando dai 18,8 milioni della

prima annualità (2017/2018) ai 39 milioni della seconda e ai 34 milioni della terza, fino ai 50 milioni del 2020/2021 e ai 38 dello scorso anno. Attualmente, la dotazione prevista ai sensi della legge di bilancio 2021 è pari a 22 milioni di euro annui fino al 2026. Quindi, le risorse messe a disposizione dal 2021 al 2026 sono inferiori rispetto al passato. Come accennato, un secondo rilevante incentivo pilastro è la misura di sostegno alle imprese ferroviarie. Il contributo, di 100 milioni di euro per anno, viene erogato tramite il gestore della rete e gestito in parallelo alle attività di riscossione pedaggio per l'uso dell'infrastruttura. La misura prevede due coefficienti chilometrici: fisso per l'utilizzo dell'infrastruttura da/per il sud con un contributo pari a 1,30 euro per treno/km (elevato a 1,83 euro per traghettoamento); variabile per il risparmio ambientale sull'intero territorio nazionale (fino a un massimo di 2,50 euro per treno/km). Tale misura

è attualmente autorizzata sino al 2027 con una dotazione finanziaria di 100 milioni di euro. Questi due provvedimenti sono stati affiancati da altre misure: il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, ha introdotto un incentivo agli investimenti pari a 200 milioni di euro poi articolato dal ministero delle Infrastrutture in un contributo di 55 milioni di euro a sostegno degli investimenti degli operatori terminalistici (già autorizzato dalla commissione europea e in fase di attuazione), in un contributo di 115 milioni di euro per l'acquisto di locomotori e carri, ancora in corso di autorizzazione a livello europeo e, infine, un contributo di 30 milioni di euro a sostegno dell'elettificazione dei raccordi, anche questo ancora in discussione con Bruxelles. A queste forme di incentivazione a livello nazionale, in diverse regioni si sono aggiunti altri incentivi. Un “pacchetto” globale di sostegni importante, ma probabilmente, guardando alle esigenze future, insufficiente. ■

AUDIZIONE IN PARLAMENTO

Nell'ambito dell'esame dei Contratti di programma tra il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana per il periodo 2022-2026, l'associazione Fermerci è stata consultata in parlamento, su invito del presidente della IX commissione Trasporti della camera Salvatore Deidda, per quanto riguarda sia la parte investimenti sia la parte servizi. Nell'incontro, il direttore generale dell'associazione, Giuseppe Rizzi, ha in primo luogo messo in evidenza che in Italia il settore del trasporto ferroviario delle merci registra ancora una quota modale più bassa della media europea e presenta ancora uno sviluppo insufficiente nell'integrazione intermodale con i sistemi portuali e i sistemi terminalistici a livello terrestre. Su questi due fondamentali aspetti e tenendo presente l'obiettivo europeo di un forte sviluppo della ferrovia merci entro il 2030, occorre “un cambio di marcia”, anche a livello politico e governativo. “L'obiettivo di realizzare uno shift modale capace di far crescere la quota del trasporto ferroviario valorizzando l'intermodalità deve diventare un obiettivo del Sistema Paese”, ha sottolineato Rizzi. C'è quindi bisogno di sostegni che accompagnino gli ingenti interventi infrastrutturali e tecnologici, previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza e dal regolamento europeo sui corridoi ferroviari merci della rete Ten-T, con misure in grado di sostenere gli investimenti delle imprese ferroviarie e delle imprese detentrici di locomotive e vagoni. In particolare, ha posto in evidenza il presidente di Fermerci, l'adeguamento della rete ferroviaria pianificata dal gestore dell'infrastruttura consentirà una maggiore efficienza, permettendo la circolazione di treni rispondenti a parametri europei, ma fino al termine dei lavori previsti dal Pnrr occorrerà istituire un indennizzo a favore delle imprese ferroviarie per compensare le mancate prestazioni di esercizio derivanti da deviazioni, cancellazioni e interruzione della rete. Fra gli altri temi trattati durante l'audizione, l'associazione ferroviaria ha sottolineato l'importanza sia di aumentare sia di rendere strutturali gli incentivi al settore come il ferrobonus, evitando le complicazioni burocratiche che allungano i tempi di pagamento.

Il “miraggio” europeo

Gli obiettivi fissati dalla commissione al 2030 per il modal shift tra trasporto via strada e trasporto via ferrovia appaiono, oggi, estremamente complicati.

di Ivana Rossetti

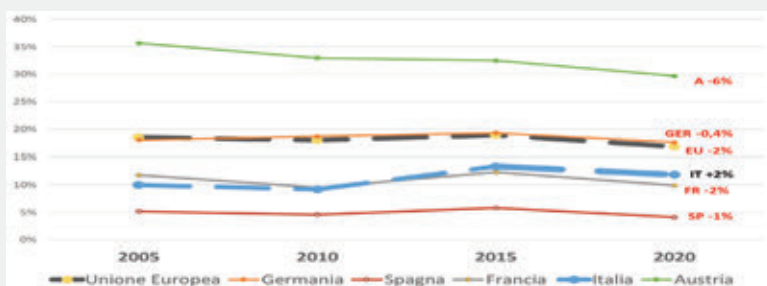
Come abbiamo sottolineato nelle pagine precedenti, il trasporto ferroviario merci nel nostro paese si è “difeso”. Negli ultimi vent'anni, infatti, ha sostanzialmente mantenuto inalterata la propria quota di trasporto, perdendo solamente l'1% dal 2000 al 2022 in tonn/km, e migliorando contemporaneamente la sua efficienza in maniera da trasportare la stessa quantità di volumi impiegando meno treni (dal 2000 al 2022 si è registrato un calo dei treni/km del 18%). Ciò è avvenuto, inoltre, come sottolinea Andrea Appetecchia, project manager dell'Isfort, che ha collaborato con l'associazione Fermerci nella stesura del primo Rapporto annuale sul cargo ferroviario, nonostante una condizione sfavorevole determinata sia dal calo della produzione industriale (specialmente in settori merceologici ad “alta vocazione ferroviaria”) sia dai mutamenti dell'attività logistica, sempre più centrata sulla flessibilità e sul just in time, caratteristiche non favorevoli per il trasporto su ferro. Oggi, il trasporto cargo su rotaia è posto davanti a obiettivi molto impegnativi: l'Unione europea chiede, come è noto, di trasferire entro il 2030 il 30% del traffico merci superiore ai 300 chilometri dalla strada alla rotaia. Quindi, nei sette anni che ci restano per raggiungere questo traguardo dovremmo, noi italiani, più che raddoppiare la quota merci ferroviaria, essendo attualmente fermi, più o meno, al 13%.

“Se si intende accettare seriamente questa sfida del riequilibrio modale è necessario definire una road map che indichi il percorso di avvicinamento

Cargo ferroviario in Europa

Fonte: Isfort

(quota modale, andamento 2005-2022)



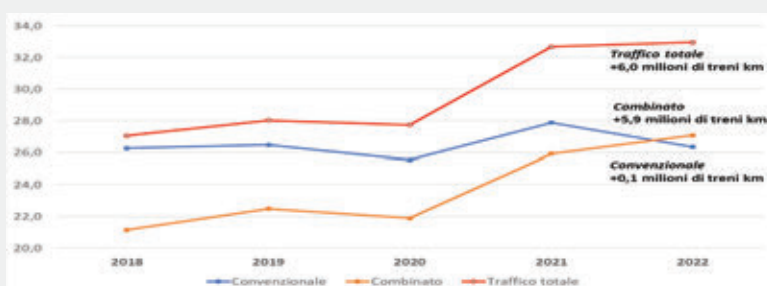
alla meta”, osserva Appetecchia. In primo luogo, va messo a punto “un sistema che tenga insieme: la definizione, l'aggiornamento e la promulgazione di misure di supporto ai vettori più sostenibili che, come abbiamo visto sono fondamentali e per questo dovrebbero essere strutturali (per offrire certezze agli operatori) e progressive (per adeguarsi all'evoluzione della domanda) e gli strumenti

di misurazione in grado di monitorare costantemente la presa sul mercato di tali misure”. In questo senso, il rapporto di Fermerci rappresenta un primo rilevante contributo, che mette anche in luce quanto siamo lontani dall'obiettivo che ci ha posto davanti l'Europa. Se prendiamo il tema degli incentivi, in Italia, il ferrobonus è stato varato dal 2021 al 2026 con una dotazione annua di 22 milioni di euro.

Cargo ferroviario in Italia

Fonte: Isfort

(andamento 2018-2020, milioni di treni/km)



Quindi, non si è tenuto minimamente conto che se il nostro impegno, e la nostra necessità di fronte all'Europa, è quello di far crescere il settore non ha alcuna logica lasciare gli incentivi fermi senza farli dipendere dall'andamento della domanda: se quest'ultima cresce è evidente che debba crescere anche l'ammontare totale dell'incentivo.

Per quanto riguarda la rete, gli interventi previsti dal Pnrr, colmeranno una grave lacuna del nostro network ferroviario: gli insufficienti raccordi con i porti e gli interporti. Il discorso è diverso per l'aspetto mezzi tecnici e risorse umane. Oggi, occorrerebbe fare il punto su cosa serva sotto questo aspetto per incamminarci "seriamente" verso l'obiettivo europeo: per i mezzi tecnici, sottolinea il rapporto Fermerci, dal 2000 ad oggi sono state acquistate 458 locomotive, di cui 67% elettriche e 33% diesel e l'intera

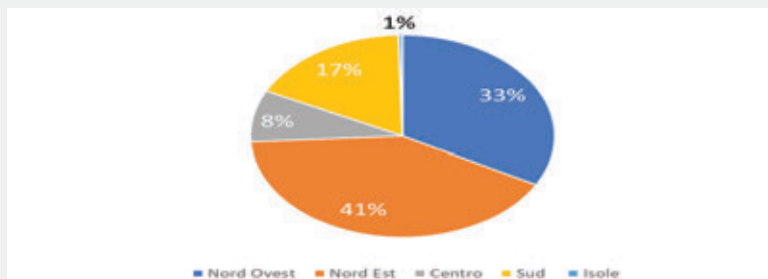
Alle imprese ferroviarie manca personale specializzato, solo a livello macchinisti ne servono già oggi tremila



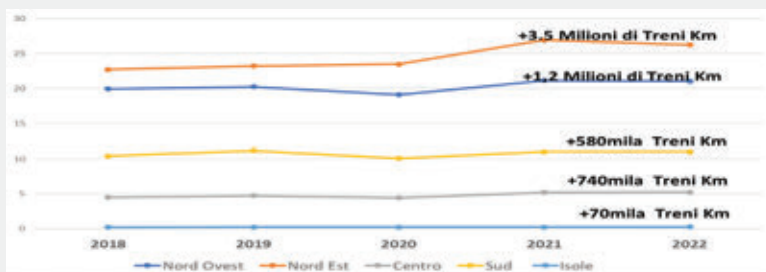
Offerta di treni merci in Italia

Fonte: Isfort

(andamento 2018-2022, ripartizione territoriale)



(2022, 1uota per macroaree)



flotta di locomotive circolanti in Italia, compresi i mezzi acquistati precedentemente al 2000, è suddivisa in 56% elettriche e 44% diesel. E' una dotazione sufficiente? Per aumentare il traffico servirà ovviamente un numero di treni assolutamente maggiore, come rimediare, con quali mezzi finanziari? Anche sul versante risorse umane non mancano serie problematiche, ad esempio già a oggi servirebbero almeno tremila macchinisti. Appare evidente che senza un deciso sostegno pubblico e, come sottolinea Appetecchia, "senza un'assunzione di responsabilità meno formale e più sostanziale di tutti (vettori, gestori dell'infrastruttura, organizzatori del trasporto e committenza) la road map verso l'obiettivo europeo rischia di essere un vicolo cieco, o meglio, per rimanere in tema, un binario morto". ■

Francia e Cina investono sulla rete

Un duplice obiettivo: meno emissioni e maggiore sviluppo economico.

La Francia e la Cina stanno investendo molto sulle infrastrutture ferroviarie. Investimenti tesi sia alla riduzione delle emissioni nocive del sistema trasporti, in particolare per quanto riguarda i francesi, sia allo sviluppo economico, che deve contare su una mobilità delle merci e dei cittadini sempre più efficiente. In particolare, il governo francese ha deciso di investire 100 miliardi di euro per espandere e modernizzare la rete ferroviaria. L'annuncio è stato dato recentemente dal primo ministro Elisabeth Borne: "Dobbiamo investire sui trasporti facendo scelte coraggiose nell'ottica di cambiare anche il loro utilizzo. Investendo 100 miliardi di euro sulla rete ferroviaria entro il 2040, ci muoveremo verso un trasporto quotidiano più efficiente e a basse emissioni di carbonio". Questo importante investimento sulla ferrovia fa parte del vasto piano "France Nation verte" varato sia per raggiungere gli obiettivi climatici fissati dal governo e dal Green Deal europeo: ridurre le emissioni del 55% entro il 2030. Il primo ministro, che è anche responsabile della pianificazione ecologica, ha sottolineato che esiste "una doppia ambizione per i trasporti: da un lato, decarbonizzare con successo questo settore che è uno dei maggiori emettitori di gas serra, essendo responsabile di un terzo delle emissioni totali della Francia, e, dall'altro, sviluppare il trasporto quotidiano per ridurre le divisioni territoriali e migliorare la vita dei cittadini francesi. In questo disegno il ruolo del trasporto ferroviario è fondamentale, in quanto deve divenire la spina dorsale del sistema trasporti nazionale". Il primo ministro Borne ha aggiunto: "Oltre alla continuazione dei progetti

per realizzare nuovi collegamenti, specialmente tra le aree metropolitane, e al rilancio dei treni notturni, dobbiamo assolutamente investire nello sviluppo della rete per porre fine al suo invecchiamento e, quindi, per modernizzarla. Per i nostri concittadini, modernizzare la rete significherà più treni, migliore puntualità e tempi di percorrenza più

trasporto e stimolare la crescita economica. Gli investimenti nei trasporti aiutano a creare posti di lavoro, aumentare la spesa dei consumatori e stimolare la domanda in settori correlati come l'edilizia e la produzione". Da parte sua, la China Railways, l'operatore ferroviario nazionale di passeggeri e merci, entro quest'anno, dovrebbe mettere in funzione oltre 3.000



Cina. Due treni ad alta velocità nella Hongqiao Station di Shanghai

brevi. È in queste condizioni, e solo in queste condizioni, che il treno sarà pienamente un'alternativa attraente e credibile all'automobile".

Anche la Cina ha in corso importanti progetti ferroviari. Wang Dongwei, direttore della Zhongtai Securities, importante società cinese che opera nel settore finanziario, ha recentemente dichiarato al Global Times, il quotidiano in lingua inglese rivolto alle questioni internazionali edito dal Partito Comunista: "Gli investimenti nei trasporti svolgono un ruolo importante nel guidare l'economia cinese. Lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto può migliorare la connettività, ridurre i costi di

chilometri di nuove linee, di cui 2.500 chilometri ad alta velocità. La volontà è quella di accelerare la costruzione di nuove linee ad alta qualità: in primo luogo di grandi progetti, come la ferrovia Sichuan-Tibet che collega la provincia del Sichuan, nella Cina sud-occidentale, e la regione autonoma di Xizang (Tibet), nella Cina sudoccidentale. Per avere un'idea dell'attuale impegno cinese sulla ferrovia, basta considerare quanto sta facendo la provincia di Guangdong, nella Cina meridionale, una delle aree più ricche del paese e delle più importanti sotto l'aspetto economico-commerciale: ha il progetto di investire, a partire da quest'anno, 16 miliardi di dollari nella costruzione di ferrovie. (V.d.V.) ■



6.6.2023
Ore 9.30-13.00

CONVEGNO IN VERSIONE IBRIDA (online e in presenza)

FUSIONI E ACQUISIZIONI (M&A) NELLA LOGISTICA E NEI TRASPORTI

Le potenzialità di uno strumento
di aggregazione e crescita del settore



Gli ultimi anni hanno visto una crescita significativa delle operazioni di fusione e acquisizione nel mondo della logistica e dei trasporti, ed è ormai diffusa la consapevolezza che la crescita di dimensioni e la creazione di sinergie sono essenziali per far fronte a esigenze sempre più complesse.

Palazzo Turati
Via Meravigli 7
Milano

L'incontro è l'occasione per un'analisi dei trend di mercato e la valutazione degli strumenti contrattuali più adeguati.



ISCRIZIONI

<https://culturaeformazione.assologistica.it/iscrizioni-convegni.html>

SEGUE PROGRAMMA

Per informazioni:

Segreteria di Assologistica Cultura e Formazione
Tel. +39 026619567
email: culturaformazione@assologistica.it

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