

KONTRACTOR BY KOPRON, GENERAL CONTRACTOR IMMOBILIARE, PRESENTA AL MERCATO IL SUO MANIFESTO DI SOSTENIBILITÀ.

Gli immobili diventano sempre più Green e Human.

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



Mario Vergani
CEO Kopron Spa

Ilaria Pasta
Marketing Manager
Kontractor

Camillo Mastrolorenzo
Direttore Kontractor



WE BUILD UP YOUR VALUE
#GreenHumanBuilding

Europa: per l'intermodalità una richiesta troppo "alta"?

EDITORIALE
LE INFRASTRUTTURE
NON BASTANO

ECONOMIA
L'ONDA LUNGA
DEI COSTI

PARLAMENTO
LA LEGGE DI RIFORMA
DEGLI INTERPORTI

6.6.2023
Ore 9.30-13.00

CONVEGNO IN PRESENZA

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

Le potenzialità di uno strumento di aggregazione e crescita del settore

PROGRAMMA

Palazzo Turati - Via Meravigli 9B - Milano

		ORE 9,00 Welcome Coffee
	Umberto Ruggerone Presidente Assologistica	> Saluto di benvenuto
	Riccardo Rossotto Fondatore di RP Legal&Tax Studio Associato	> Introduzione lavori
 	Andrea Fossa Responsabile scientifico dell'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet"	> Lo scenario delle società nella logistica italiana
	Francesco Bollazzi Responsabile Osservatorio Private equity Monitor - PEM	> Le aggregazioni come leva operativa e commerciale > Introduzione dei dati del mercato (fusioni e acquisizioni: principali operazioni)
	Massimo Insalaco Partner di Vitale&Co	> Valutazioni d'azienda: principali metodologie ed applicazione alle società di trasporto e logistica > Andamento dei multipli di borsa e di transazione nel settore di riferimento > Il ruolo dei fondi di private equity
	Claudio Perrella Alessio Totaro Partners di RP Legal&Tax Studio Associato	> La tecnica contrattuale nelle operazioni di M&A > Profili di responsabilità: fiscale, penale, societaria > Due diligence e idoneità delle informazioni fornite dal seller
	Claudio Barberis Investment Director di R&Co Wealth Management Italy SIM	> La gestione del patrimonio in seguito ad un evento di liquidità: una nuova sfida per l'imprenditore e la sua famiglia, tra le nuove opportunità e le complessità operative, finanziarie e umane della transizione
	Andrea Foti Managing Director - Chief Commercial Officer EMEA of M&A and Transaction Solutions	> Le polizze W&I nel trasferimento di partecipazioni societarie
	Franco Larizza Presidente di LC Larizza Consulting	> I rischi assicurabili presenti nell'attività di logistica
	Alessandro Lega Managing Director Legal Southern Europe at FedEx Express	> Acquisizione ed integrazione di un corriere espresso internazionale
	Matteo Arcese Executive President Gruppo Arcese	> Esperienza operativa
	Francesco Cacciapuoti Direttore Strategie di MERCITALIA LOGISTICS SpA	> L'importanza delle Operazioni Straordinarie per la creazione di valore all'interno della supply chain della logistica integrata
		ORE 13.00 Lunch

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

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

Economia

**L'ONDA LUNGA
DEI COSTI**

9

Economia Usa

**IL BOOM
DELL'ECOMMERCE**

13

Cover Kontractor by Kopron

**"LA SOSTENIBILITA' E' IL VALORE": IL MANIFESTO
DI SOSTENIBILITA' DI KONTRACTOR BY KOPRON**

36

Focus Intermodalità

**UN OBIETTIVO
TROPPO "ALTO"?**

40

Focus Intermodalità

**IN PARLAMENTO,
LA RIFORMA DEGLI INTERPORTI**

42

Focus Intermodalità

**QUADRANTE EUROPA,
PRIMO INTERPORTO NAZIONALE**

44

Portualità

**SUEZ STA ANCORA FACENDO RECORD,
MA IL SUO FUTURO E' IN BILICO?**

46

Piano di Ripresa e Resilienza

**PNRR: REGIONE
PER REGIONE**

53

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

18

DALLE AZIENDE

22



Il canale di Suez ha registrato nel 2022 ottime performance, segnando anche il record di transiti e di incassi, ma la sua stabilità dipenderà molto da quando e come si risolverà la guerra in Ucraina (servizio a pag. 46)



Anche la Cina sta delocalizzando, molte imprese di diversi settori, sia per l'aumento dei salari sia per le recenti problematiche geopolitiche, si stanno dirigendo verso il Vietnam, la Thailandia, la Malesia (servizio a pag. 52)

PNRR: LE INFRASTRUTTURE NON BASTANO

Al paese servono politiche radicalmente nuove

di **Paolo Giordano**

Massimiliano Fedriga, presidente della Conferenza delle Regioni e recentemente rieletto presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, illustrando il nuovo programma politico regionale, ha fatto alcune dichiarazioni sul Pnrr, sottolineando che il Piano deve essere corretto sia perché è nato in un contesto economico e internazionale molto diverso da quello attuale sia perché contiene “scelte, in alcuni casi discutibili, compiute nella sua stesura”. Per quanto riguarda il Piano, è ovvio che occorre intervenire sulla rimodulazione di alcuni progetti, specie infrastrutturali, alla luce del sopraggiunto forte aumento dei prezzi delle materie prime, mentre un discorso diverso si apre sulle “scelte” fatte dal Pnrr e che sono alla base di tutto il suo impianto. Fedriga ha detto, inoltre, che bisogna lavorare su “qualcosa che serva davvero al paese” e ha fatto un esempio concreto: “Sembra normale mettere a disposizione nel Pnrr 500 milioni di euro per Cinecittà e non finanziare il completamento, visto che i tempi non ci sono, della tratta ferroviaria Venezia-Trieste? Così si rischia che vengano finanziate cose poco utili”.

Il problema è tutto sulla definizione di “cosa serva, oggi, realmente al paese”. Un discorso che va sviluppato a fondo e che non può essere liquidato in termini superficiali, o peggior banali, come, ad esempio, mettere a confronto sic e simpliciter, come ha fatto Fedriga, i finanziamenti per Cinecittà con quelli per un’infrastruttura come la linea ferroviaria Venezia-Trieste. Premesso che riteniamo ovviamente fondamentali i fondi destinati alle opere infrastrutturali, altrimenti non ci occuperemo di logistica, riteniamo che quello fatto da Fedriga sia un paragone senza senso fuori dal contesto generale del Piano. I finanziamenti per il “progetto Cinecittà” (che, oltretutto, non prevede 500 milioni di euro, ma 300) sono previsti nel Pnrr all’interno della “Missione 1: digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo” e, in particolare, al punto C3.3 “Industria culturale e creativa”. La motivazione dell’investimento è molto semplice: “Il rilancio di un polo europeo strategico e celebrato in tutto il mondo per la produzione cinematografica e televisiva a Roma (Cinecittà) è



Il Pnrr stanza 300 milioni di euro per il rilancio dell’attività televisiva e cinematografica nella storica Cinecittà di Roma

essenziale per l’esistenza stessa della produzione cinematografica in Italia e per aumentare la sua attrattiva per le produzioni cinematografiche e televisive europee e internazionali”. Se guardiamo all’importante storia della nostra industria cinematografica, oggi in declino, è facilmente comprensibile la finalità e il rilievo di questa motivazione. Tale finanziamento, del resto, rientra nelle logiche che hanno ispirato tutta la stesura del Pnrr: in termini produttivi, rafforzare la competitività della nostra industria e rigenerarla in quei settori (come la cinematografia, appunto) dove nel tempo si è andata dissolvendo e, in termini socio-economici, intervenire nell’impegno di correggere nel paese le distorsioni che si sono create negli ultimi decenni a livello di territorialità e delle disuguaglianze sociali. Distorsioni molto pesanti che sono state, nella loro combinazione, alla base di fenomeni strutturali devastanti come la denatalità, l’abbandono scolastico, la disoccupazione giovanile, l’esodo di cervelli, la desertificazione di intere aree, il crescere della povertà. Va tenuto sempre presente che il nostro paese presenta aspetti molto articolati: ha un’industria che esporta, con importanti aree di eccellenza, ha validissimi distretti produttivi, ha vaste zone con un tenore di vita a livello di quelle più sviluppate in Europa, ma queste “punte”, sebbene di grande rilievo, non possono far passare

in secondo piano una situazione generale preoccupante, con lo storico divario nord-centro-Mezzogiorno che va sempre più aggravandosi specialmente in particolari, vaste aree del Sud e non solo, e, soprattutto, una curva demografica che non ha uguali e che vista in prospettiva è più che drammatica. Le scelte del Pnrr sono entrate in queste profonde “pieghe” negative del nostro paese.

Ne è la dimostrazione l'analisi sull'Italia e sulla sua economia che fa il Pnrr a sostegno dei sei “pilastri”, o meglio delle sei “missioni” in cui si articola: “La crisi Covid-19 si è abbattuta su un paese già fragile dal punto di vista economico, sociale e ambientale. Tra il 1999 e il 2019, il Pil in Italia è cresciuto in totale del 7,9%. Nello stesso periodo in Germania, Francia e Spagna, l'aumento è stato rispettivamente del 30,2, del 32,4 e del 43,6%. Tra il 2005 e il 2019, il numero di persone sotto la soglia di povertà assoluta è salito dal 3,3 al 7,7% della popolazione, prima di aumentare ulteriormente nel 2020 fino al 9,4%. Ad essere particolarmente colpiti sono stati donne e giovani. L'Italia è il paese dell'Unione europea con il più alto tasso di ragazzi tra i 15 e i 29 anni non impegnati nello studio, nel lavoro o nella formazione. Il tasso di partecipazione delle donne al lavoro è solo il 53,8%, molto al di sotto del 67,3% della media europea. Questi problemi sono ancora più accentuati nel Mezzogiorno, dove il processo di convergenza con le aree più ricche del paese è ormai fermo ... Tutti problemi che rischiano di condannare l'Italia a un futuro di bassa crescita da cui sarà sempre più difficile uscire”. Gli investimenti del Pnrr, sottolinea lo stesso Piano, “avranno un impatto importante sulle principali variabili macroeconomiche nazionali. Nel 2026, l'anno della sua conclusione, il Pil nazionale sarà del 3,6% più alto rispetto all'andamento tendenziale. Nell'ultimo triennio dell'orizzonte temporale (2024-2026), l'occupazione sarà più alta del 3,2%. Gli investimenti previsti porteranno inoltre a miglioramenti marcati negli indicatori che misurano i divari regionali, l'occupazione femminile e l'occupazione giovanile. Il programma di riforme potrà ulteriormente accrescere questi impatti”.

Tornando alle affermazioni del presidente Fedriga, riteniamo che possano essere comprensibili se legate strettamente al suo punto di osservazione: la regione Friuli Venezia Giulia, una regione che è settima in Italia per reddito pro capite (31 mila euro annui, contro i 17 mila della Calabria, i 17.400 della Sicilia e i 18.200 della Campania) ed è la sesta, ad e-

sempio, per numero di posti in asili nido per bambini da zero a due anni che raggiunge il 34% del totale dei bambini in questa fascia di età contro il circa 10% della Campania e della Calabria (dove, oltretutto, più del 70% di questo 10% è a offerta privata, quindi a pagamento) e il 12,5% della Sicilia. Alla luce delle condizioni economiche del Friuli Venezia

Nel Piano nazionale di ripresa e resilienza sono previsti investimenti per facilitare l'ingresso delle donne nel mondo del lavoro



Giulia, possono essere sottovalutate le gravi conseguenze sul paese dei fenomeni di disuguaglianza sociale, gli enormi squilibri territoriali o gli investimenti di “nicchia”, ma con un forte collegamento con la realtà, fatti dal Piano come nel caso del progetto Cinecittà. Occorre però guardare alla realtà del paese in modo finalmente diverso: da decenni l'Italia impegna tutte le sue energie “correndo” dietro alle emergenze dell'oggi, senza pianificare, senza programmare, senza guardare al domani, senza fare scelte, come si usa dire oggi, “strategiche” con il risultato, ad esempio, di ritrovarsi con una drammatica situazione demografica, nonostante da anni l'Istat abbia lanciato l'allarme. Nell'editoriale del numero di giugno/luglio 2019, Euromercati commentando un'audizione in parlamento del presidente Gian Carlo Blangiardo ne sottolineava la gravità: una piccola voce in un totale silenzio. Il Pnrr è stato “costruito” guardando al di là dell'oggi, al futuro (non a caso il suo sottotitolo è “L'Italia domani”). In una logica di tale genere anche un investimento come quello su Cinecittà ha la sua piena validità. L'impianto del Piano che mira a una “trasformazione complessiva” del paese che coinvolga ogni sua componente deve essere assolutamente difeso, altrimenti sarebbe un'occasione, molto probabilmente l'ultima, colpevolmente persa. ■

L'industria cala a marzo

La Germania ha segnato due trimestri consecutivi con un segno negativo, ciò significa che è in "recessione tecnica". Un dato che lascia capire facilmente quale sia la situazione economica dell'Unione europea. La Germania sta vivendo una situazione difficile, che non riesce a superare l'inflazione, che non riesce a superare le condizioni che sta imponendo al paese la guerra in Ucraina. L'Italia, dai dati che ha pubblicato l'Istat, all'inizio del mese, specialmente quelli riferiti alla produzione industriale, non sta molto meglio: nei primi tre mesi dell'anno in

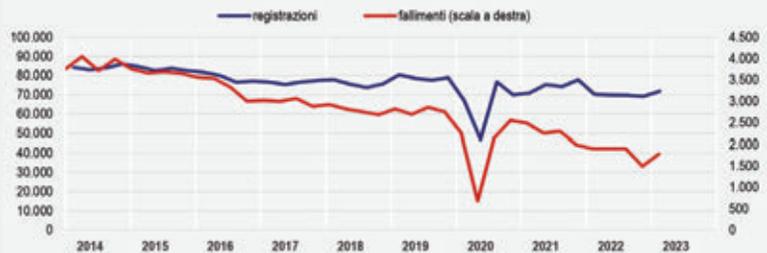


corso, la produzione industriale è calata dell'0,1%, ma a marzo è calata dello 0,6% su febbraio, quindi ha subito una perdita di competitività nell'ultimo periodo. Inoltre, l'indice, corretto per gli effetti del calendario, a marzo del 2023 è diminuito rispetto a marzo 2022 del 3,2%, perdendo terreno sui beni di consumo (meno 4,7%) e sui beni intermedi (meno 6,0%). Anche i prezzi alla produzione, che sono diminuiti a marzo 2023 dell'1,5% rispetto a febbraio (mentre sono cresciuti del 3,8% su base annua, ma a febbraio erano saliti del 9,6%), non hanno migliorato molto la situazione: sul mercato interno i prezzi diminuiscono del 2,0% rispetto a febbraio e aumentano del 3,0% su base annua (da più 10,0% del mese precedente). Al netto del com-

Nuove imprese

Fonte: ISTAT

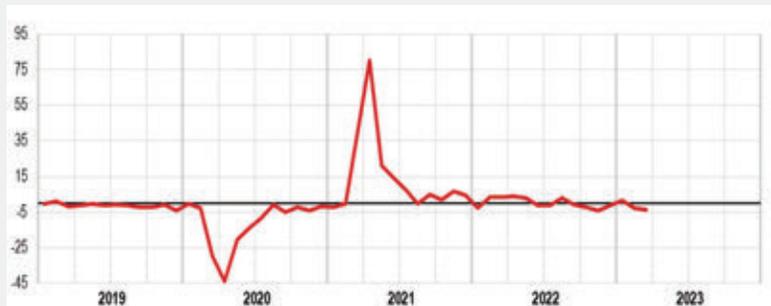
(I trim. 2014-I trim. 2023, registrazioni e fallimenti delle imprese)



Produzione industriale

Fonte: ISTAT

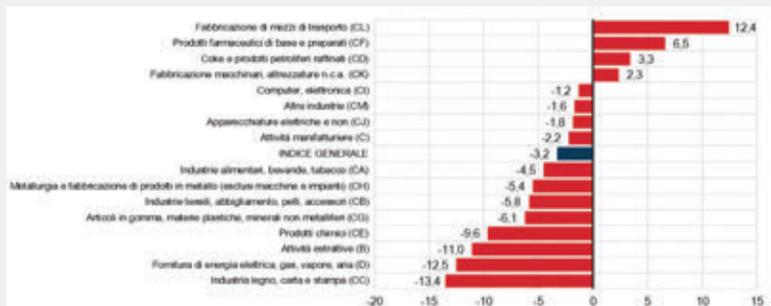
(genn. 2019-mar. 2023, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Variazioni per settori

Fonte: ISTAT

(marzo 2023, produzione industriale: variazioni %, base 2015= 100)



PROLOGIS PARK **LODI** E **ROMENTINO**

PARK*life*

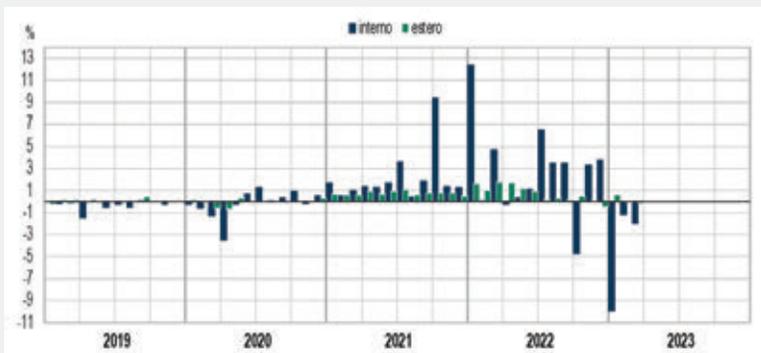
ALLA SCOPERTA DI PROLOGIS URBAN ART



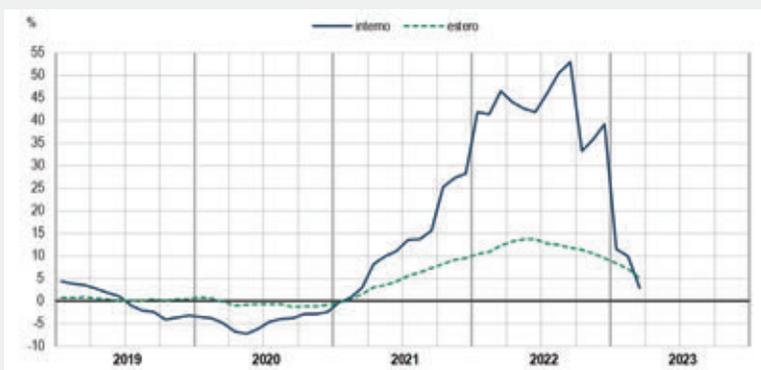
Prezzi alla produzione dell'industria

Fonte: ISTAT

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



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



parto energetico, i prezzi non variano in termini congiunturali e registrano una crescita tendenziale in rallentamento (più 6,5%, da più 8,8% di febbraio). Sul mercato estero i prezzi diminuiscono su base mensile dello 0,2% (meno 0,1% area euro, meno 0,2% area non euro) e crescono su base annua del 5,1% (più 4,8% area euro, più 5,4% area non euro). Nel primo trimestre 2023, rispetto al trimestre precedente, i prezzi alla produzione dell'industria diminuiscono del 6,0% (meno 8,0% mercato interno, più 0,2% mercato estero). A marzo 2023, si rilevano incrementi su base annua per quasi tutti i settori manifatturieri: i più marcati ri-



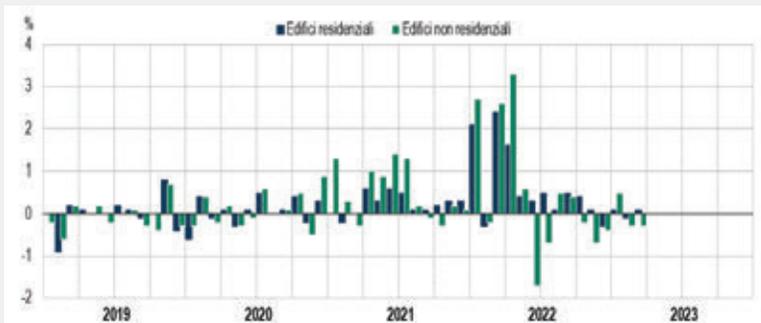
guardano articoli in gomma e materie plastiche (più 12,1% mercato interno, più 10,6% area euro, più 6,7% area non euro), industrie alimentari, bevande e tabacco (più 11,7% mercato interno, più 10,5% area euro, più 10,4% area non euro) e prodotti chimici (più 7,4% mercato interno, più 10,5% area euro, più 9,5% area non euro). I prezzi alla produzione delle costruzioni, sempre a marzo 2023, per "Edifici residenziali e non residenziali" sono invece diminuiti dello 0,2% su base mensile e crescono del 2,5% su base annua (da più 5,2% di febbraio).

Sempre a marzo 2023, anche i consumi sono in calo, rispetto al mese precedente, per quanto riguarda i volumi: meno 0,3%, mentre in valore si stima

Prezzi alla produzione delle costruzioni

Fonte: ISTAT

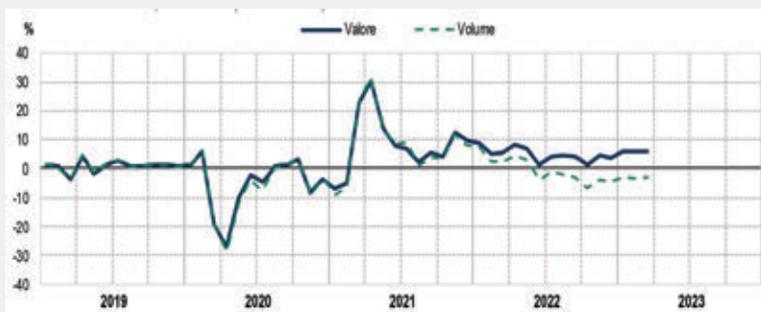
(genn. 2019-mar. 2023, edifici residenziali e non, variazioni % congiunturali, base 2015=100)



Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

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



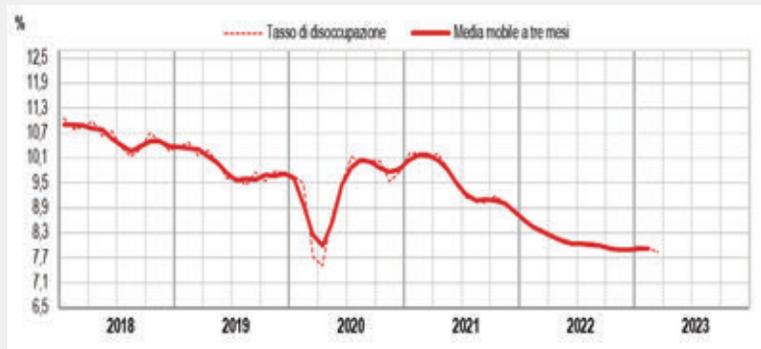
una variazione congiunturale nulla. Le vendite in valore sono stazionarie sia per i beni alimentari sia per i beni non alimentari mentre le vendite in volume sono in diminuzione per entrambi i settori (rispettivamente meno 0,7% e meno 0,1%). Nel primo trimestre 2023, in termini congiunturali, le vendite al dettaglio crescono in valore (più 1,9%) e calano in volume (meno 0,1%). Le vendite dei beni alimentari sono in aumento in valore (più 2,3%) e non subiscono variazioni in volume, quelle dei beni non alimentari crescono in valore (più 1,5%) e diminuiscono leggermente in volume (meno 0,1%). Su base tendenziale, a marzo 2023, le vendite al dettaglio aumentano del 5,8% in valore e registrano un calo in volume del 2,9%. Si registrano andamenti di segno analogo sia per le vendite dei beni alimentari sia per quelle dei beni non alimentari.



Tasso di disoccupazione

Fonte: ISTAT

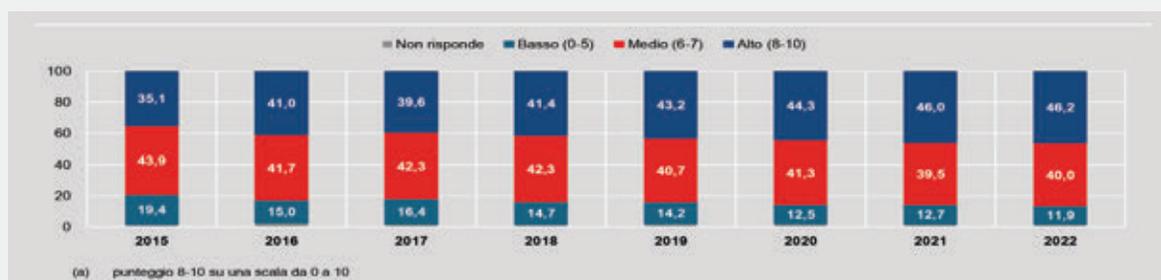
(genn. 2018-mar. 2023, valori % e dati destagionalizzati)



Soddisfazione per la vita

Fonte: ISTAT

(anni 2015-2022, per 100 persone di 14 anni e oltre, punteggio 8-10 su una scala da 0 a 10)



Nel prossimo futuro, quanti posti di lavoro senza copertura?

Tra quest'anno e il 2027, in Italia, secondo una stima, serviranno circa 3,8 milioni di nuovi lavoratori per sostituire chi va in pensione e venire incontro alle nuove esigenze in base alle previsioni di crescita economica.

Secundo una stima della Cgia di Mestre, tra il 2023 e il 2027, il mercato del lavoro italiano richiederà 3,8 milioni di nuovi addetti: di cui 2,7 milioni (pari al 71,7%) in sostituzione delle persone destinate ad andare in pensione e più di un milione di nuovi ingressi (il 28,3%) legati alla crescita economica prevista nel prossimo quinquennio. Se non cambierà la legislazione sulle regole per andare in pensione, pertanto, nei prossimi 5 anni quasi il 12% degli italiani lascerà definitivamente il posto di lavoro per aver raggiunto il limite di età. Di questi 2,7 milioni di prossimi pensionati la metà, poco meno di 1,4 milioni, interesserà i dipendenti privati e oltre 670 mila ciascuno il pubblico impiego e il mondo del lavoro autonomo. Tuttavia, calcolando l'incidenza della domanda sostitutiva sul totale del nuovo fabbisogno occupazionale in ciascuna delle tre posizioni professionali analizzate (dipendenti privati, dipendenti pubbli-



Il settore agroalimentare è tra quelli maggiormente coinvolti nella ricerca di nuovi lavoratori

ci e indipendenti), il valore più elevato, pari al 91,6% del totale, riguarderà il pubblico impiego. Quindi, l'amministrazione pubblica, già in forte difficoltà, dato che non assume da tempo, si troverà in ulteriori criticità. A livello dei settori produttivi, tra quelli che avran-

no le maggiori necessità di ricercare lavoratori che dovranno sostituire chi va in pensione la Cgia colloca i settori dell'agroalimentare, della moda, del legnoarredo, ossia settori che interessano fortemente il Made in Italy. A livello regionale, nel prossimo quinquennio, l'incidenza percentuale della domanda sostitutiva sul fabbisogno occupazionale totale interesserà, in particolare, il Veneto (73,4%), il Molise (78,5%), il Piemonte/Valle d'Aosta (82%), l'Abruzzo (82,5%) e la Liguria (85,5%). La regione d'Italia più investita da questo fenomeno sarà la Basilicata (88,3%). Siamo, quindi, di fronte al sorgere sul mercato del lavoro di nuove difficoltà, che richiedono interventi urgenti per rendere efficiente, una volta per tutte, l'incrocio tra domanda e offerta di lavoro.

Fabbisogni occupazionali

Fonte: Cgia

(2023-2027, stima per macroaree, dati in migliaia)

	Sostitutiva* (a)	Aggiuntiva (b)	Totale (a+b)	Incidenza % sul totale domanda sost.
Nord-Ovest	828	254	1.082	76,5
Nord-Est	623	249	872	71,4
Centro	570	235	805	70,8
Mezzogiorno	703	334	1.037	67,8

*In sostituzione delle persone destinate ad andare in pensione

L'onda lunga dei costi

L'inflazione, specialmente nel nostro paese, tarda a calare, indebolendo la crescita per il 2023 anche perché le imprese manifatturiere tendono, in gran parte, a recuperare l'incremento dei costi energetici e dei beni intermedi aumentando i prezzi di vendita dei prodotti finali.

di **Valerio di Velo**

Sul piano macroeconomico, i dati internazionali mettono in evidenza un generalizzato indebolimento della crescita economica: tra il 2021 e il 2022 i tassi di crescita del Pil e del commercio mondiali si sono di fatto dimezzati. Questo tuttavia ha finito per alleviare le pressioni sui prezzi delle materie prime, risultate anch'esse in decelerazione tra la fine del 2022 e l'inizio del 2023. L'indebolimento ciclico ha riguardato anche l'Italia, praticamente nella stessa misura: nel 2022 la crescita del Pil reale è stata poco più della metà rispetto a quella del 2021. Tale andamento, che ha comunque portato a un pieno recupero dei livelli pre-pandemici, è stato sostenuto in larga misura dai consumi delle famiglie e dagli investimenti, mentre la domanda estera netta e le scorte hanno fornito un contributo negativo. In particolare, la dinamica degli investimenti lordi in volume, che hanno superato i livelli del 2019, è stata trainata dalla spesa in macchinari e, sotto la spinta del cosiddetto Superbonus 110%, anche da quella in costruzioni, sia residenziali sia non residenziali. Il ritorno dell'inflazione rappresenta l'aspetto che con maggiore forza si è imposto sullo scenario economico nel corso del 2022. I sensibili rialzi dei prezzi hanno condizionato in modo evidente gli scambi internazionali dell'Italia, divaricando i flussi di import ed export e le dinamiche del commercio in valore e in volume. Il valore delle importazioni di beni ha registrato l'incremento medio

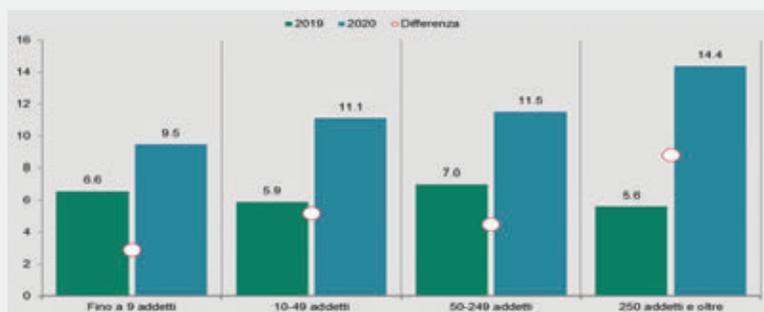


Nei settori dell'abbigliamento e della farmaceutica, il 46,5% delle imprese, per riequilibrare l'aumento dei costi, ha preferito ridurre i margini di profitto e puntare sul risparmio energetico piuttosto che aumentare i prezzi di vendita

Imprese a forte rischio

Fonte: ISTAT

(2019-2020, quota per classe di addetti, valori %)



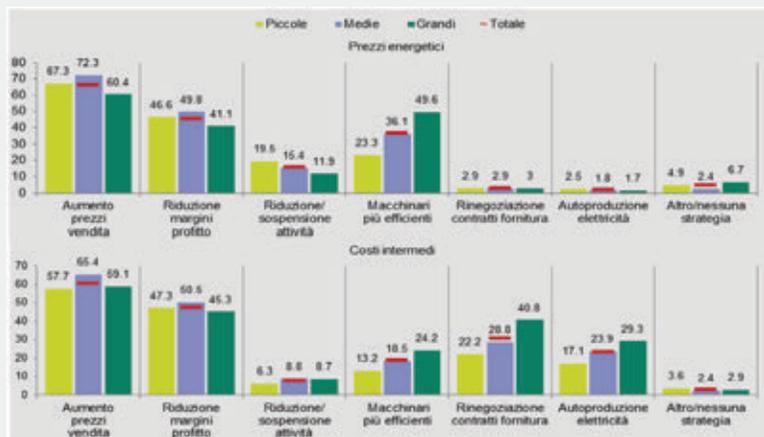
più elevato dal primo shock petrolifero degli anni Settanta, superando di una volta e mezza il tasso di crescita delle esportazioni, ma in volume entrambi gli aumenti appaiono sostanzialmen-

te nulli. Sul piano geografico, si osserva una (contenuta) diminuzione delle quantità di beni esportate verso Germania, Francia e Spagna, una flessione marcata dei volumi esportati in Cina

Aumento costi: la reazione delle imprese

Fonte: ISTAT

(dicembre 2022, manifattura, valori %)



Il mercato statunitense ha aumentato, dal 2019 al 2022, il peso nell'export di quasi tutti i settori manifatturieri italiani

e Russia, un aumento delle vendite verso gli Stati Uniti. Nel 2022 l'andamento dell'inflazione in Italia ha visto, al pari di altri paesi, una iniziale fase di accelerazione seguita da una attenuazione nei primi mesi del 2023, in corrispondenza della discesa dei prezzi dei beni energetici. Permangono, tuttavia, pressioni al rialzo in quasi tutte le

altre categorie di beni e nei servizi, di conseguenza la componente di fondo continua a rimanere in costante accelerazione, facendo registrare, a febbraio 2023, un valore più che doppio rispetto alla media del 2022.

L'entità della fiammata inflazionistica, l'irrigidimento della politica monetaria

e i timori relativi all'innescarsi di una possibile rincorsa salariale hanno spinto a valutare tali dinamiche anche alla luce degli scenari inflattivi del passato. Nella fase attuale, tuttavia, si riscontrano importanti differenze: una minore inflazione da domanda, una dinamica salariale più moderata (in particolare in Europa), una reazione delle banche centrali più rapida e incentrata su un'elevata trasparenza informativa per influire sulle aspettative degli operatori. In particolare, nelle ultime settimane, Federal Reserve e Bce sembrano orientate a perseguire strategie più caute, anche sotto l'emergere di gravi difficoltà patrimoniali e gestionali di alcuni istituti di credito, bilanciando l'obiettivo dell'attenuazione delle pressioni sui prezzi con i rischi di recessione legati al peggioramento delle condizioni finanziarie di famiglie e imprese. In Europa sembra inoltre emergere una nuova fase di disallineamento di importanti condizioni macroeconomiche nazionali, già presenti nel periodo precedente e nei primi anni della moneta unica, che tendono ad accentuare le divergenze tra paesi in merito alla conduzione della politica monetaria, chiamata a conciliare esigenze diverse in relazione al livello di indebitamento e alle tendenze dei prezzi.

Il clima di fiducia delle imprese testimonia il deterioramento del quadro economico: nel corso del 2022, sono peggiorate le attese circa l'accesso al credito, le prospettive cicliche, gli ordinativi, l'occupazione, le quantità esportate, la liquidità. Da un Rapporto dell'Istat sulla "competitività dei settori produttivi", si sono diffuse aspettative di incremento dei prezzi di vendita. Per il primo semestre 2023, nella manifattura emergono diffuse preoccupazioni per le conseguenze dei rincari energetici (70,3% delle imprese)



Nel 2022, alcune attività tipiche del Made in Italy hanno registrato una riduzione del margine operativo lordo superiore alla media nazionale, come l'alimentare, la filiera della moda, la metallurgia, i mobili

e per l'aumento dei prezzi dei beni intermedi (59,5%, con massimi intorno all'80% per farmaceutica e stampa). Meno accentuati i timori per interruzioni nelle catene di fornitura (28,7%, ma con quote superiori al 40% coke, elettronica e macchinari, e superiori al 75% per altri mezzi di trasporto) e per le difficoltà di vendita sul merca-

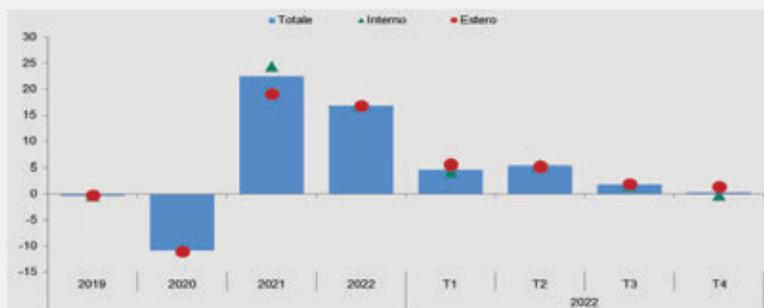
to italiano (26,7%, ma supera il 40% per bevande, carta, chimica, mobili). Nei settori dell'abbigliamento e della farmaceutica, il 46,5% delle imprese, per riequilibrare l'aumento dei costi, ha preferito ridurre i margini di profitto e puntare sul risparmio energetico piuttosto che aumentare i prezzi di vendita.

Anche nei servizi prevalgono attese di peggioramento del ciclo economico nel primo semestre 2023: preoccupano i rincari dei beni intermedi e di quelli energetici (dal Rapporto dell'Istat, in prevalenza nel trasporto e magazzinaggio e nei servizi turistici, con quote tra il 65 e il 74%) e il reperimento di forza lavoro adeguata (oltre il 60% nei servizi Ict, oltre il 40% nelle attività legate al turismo). Mentre nell'esportazione, la dinamica dell'export in valore è stata piuttosto eterogenea e meno brillante del 2020: in forte crescita coke e raffinazione (più 80%), carta (più 30,9%), elettronica (più 20,5%); in recupero la farmaceutica (più 42,8%). La dinamica in quantità è stata invece negativa in 12 settori su 23, ma con segnali di tenuta in alcuni comparti del Made in Italy: pelli (più 7,0%), tessile (più 2,2%), alimentari (più 2,1%), abbigliamento (più 1,5%). Tra il 2019 e il 2022 il mercato statunitense ha aumentato peso nell'export di quasi tutti i settori manifatturieri, soprattutto a scapito di Germania e Francia. La Germania, comunque, resta il principale fornitore per 11 comparti manifatturieri, in particolare farmaceutica (con una quota di circa il 50% dell'import totale in volume del settore, a causa dell'acquisto di vaccini e all'organizzazione geografica delle catene di fornitura di questi prodotti), macchinari (25,9%), autoveicoli (28,9%). La Cina continua invece a costituire il primo mercato di provenienza per tessile (26,9%), abbigliamento (14,0%), pelli (17,7%), elettronica (18,9%) e prodotti elettrici (23,0%). La quota cinese, inoltre, aumenta in 19 settori, soprattutto quelli di altri mezzi di trasporto (dal 5,6 all'11,6%), macchinari (dal 12,6 al 15,8%), chimica (dal 4,7 al 10,6%). ■

Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

(2019-2022, dati annui: variazioni % su dati grezzi; dati trimestrali: variazioni % congiunturali, anno base 2015=100)



Istruzione: l'Italia insegue l'Europa

Nel 2022, nel nostro paese, sono migliorati diversi indicatori dell'istruzione, ma siamo sempre lontani dai livelli europei, con forti differenze geografiche.

Nel corso del 2022, nel nostro paese gli indici sull'istruzione hanno dimostrato un miglioramento, riprendendo un cammino che era stato interrotto a causa della pandemia. Infatti, la quota di persone di 25-64 anni con almeno un titolo secondario superiore e la quota di persone di 30-34 anni che hanno conseguito un titolo universitario o altro titolo terziario sono cresciute l'anno scorso rispetto all'anno precedente, pur restando entrambe lontane dagli standard europei, specialmente per quanto riguarda gli uomini. Ad esempio, nel 2022 il 63,0% delle persone di 25-64 anni aveva almeno una qualifica o un diploma se-

sono meno del 60% in Sicilia (52,4%), Puglia (52,5%), Campania (53,8%), Sardegna (54,6%) e Calabria (56,6%). Nel 2022, i giovani di 30-34 anni in possesso di un titolo di studio terziario erano il 27,4% in Italia contro più del 42% tra i coetanei dei paesi dell'Unione



Nell'Unione europea l'indice dei laureati in materie scientifiche è pari al 21 per 1.000 mentre in Italia si ferma al 17 per 1.000

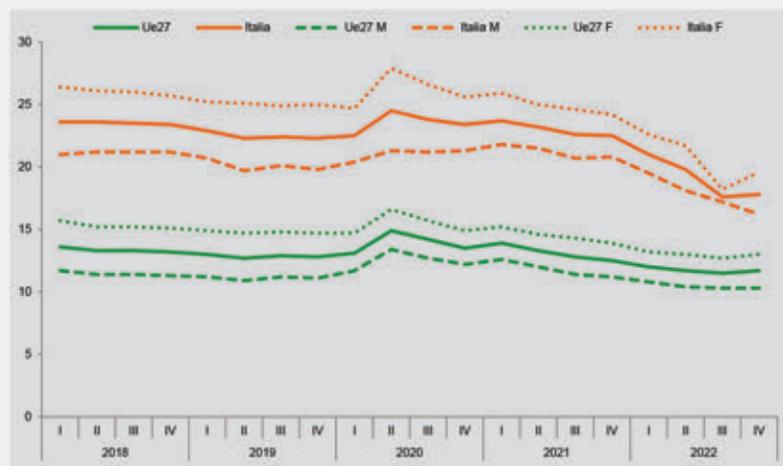
europeo. Resta però ancora alta nel nostro paese la quota di giovani che escono prematuramente dal sistema di istruzione e formazione dopo aver conseguito soltanto il titolo di scuola secondaria di primo grado

Un fenomeno positivo è l'aumento della quota di persone coinvolte nella formazione continua che sta superando i livelli degli anni pre-pandemia. Il recupero nella partecipazione alla formazione è presente in tutte le regioni, e la quota è maggiore di quanto avveniva nel 2019. La quota di persone che svolgono attività di formazione è massima tra le persone di 25-34 anni (17,6%) e poi decresce senza grandi differenze di genere. In linea con il miglioramento della quota di ragazzi che sono usciti dai percorsi formativi, migliora anche la percentuale di giovani non più inseriti in un percorso scolastico/formativo e non impegnati in un'attività lavorativa, i NEET. Sul totale dei 15-29enni la quota di NEET è pari al 19,0%, in calo rispetto al dato del 2020 (23,7%) e anche rispetto al 2021 (23,1%).

NEET* in Italia e nella UE

Fonte: Istat

(2018-2022, dati trimestrali divisi per sesso, valori %)



*Giovani tra 15 e 29 anni che non studiano, non lavorano e non partecipano a corsi di formazione

condario superiore (con una crescita dello 0,3% sul 2021) rispetto a una media europea di circa il 79,5%. Forti sono però le differenze territoriali: nel Friuli Venezia Giulia superano il 70%, mentre

europea. Negli ultimi due trimestri del 2022, la quota di coloro con un titolo terziario ha ripreso ad aumentare, soprattutto tra gli uomini, con un incremento più accentuato di quello medio

Il boom dell'eCommerce

Per rispondere alle tante e crescenti problematiche, le aziende del settore devono utilizzare nuove tecnologie, dalla digitalizzazione all'automazione.

di **Ingrid Woller**

Negli Stati Uniti, sabato 29 aprile è stata la "Giornata nazionale della catena di approvvigionamento", una "giornata" che ha sottolineato l'importanza che le supply chain stanno sempre più acquisendo nel paese che ha lungamente sofferto, e ancora oggi soffre di problematiche logistiche legate al congestionamento dei porti, alle difficoltà del trasporto terrestre e all'esigenza di introdurre sempre maggiore digitalizzazione nelle operazioni di magazzino e nelle spedizioni, anche sotto la spinta dell'aumento sempre più significativo dell'eCommerce. Un settore quest'ultimo che sta, infatti, crescendo in maniera che si può definire travolgente: nel 2022, le vendite online hanno superato il trilione di dollari, con un aumento del 13,5% sul 2021. E' evidente che tale

crescita, considerando anche il fatto che i prodotti maggiormente ordinati online consistono in beni di consumo come gli alimentari, i prodotti per bambini, il cibo per animali, l'abbigliamento (un gruppo di prodotti che da solo ha raggiunto l'anno scorso acquisti per quasi 400 miliardi di dollari) sta mettendo sotto pressione la distribuzione e la logistica.

Sull'onda della "giornata" nazio-

nale dedicata alla distribuzione, a Las Vegas, presso il Mandalay Bay Resort&Casino, si è svolta dal 2 al 5 maggio la conferenza Blue Yonder I-con 2023, uno dei principali eventi nazionali dedicati ai professionisti della supply chain e della vendita al dettaglio. Blue Yonder, la società che ha organizzato la conferenza, fondata nel 1985 con sede a Scottsdale, Arizona, con uffici in tutto il mondo, e acquisita

innovazioni proposte da Blue Yonder. Molto interesse hanno suscitato sia i riferimenti all'intelligenza artificiale e all'evoluzione della robotica sia alle possibilità per le aziende di applicare le tecnologie di automazione nelle loro catene di approvvigionamento. In particolare, forte interesse hanno suscitato le tecnologie presentate da Longbow Advantage, società leader del settore per la gestione della supply chain e leader globale nel software e nella consulenza per il magazzino. La società, in qualità di partner di Blue Yonder per le Warehouse Management Solutions (WMS) negli Stati Uniti, fornisce ai clienti servizi di consulenza per raggiungere un rapido sviluppo sia della catena di approvvigionamento esistente sia delle operazioni di distribuzione per raggiungere obiettivi avanzati nella distribuzione e in generale nella logistica. Che si



Nel 2022, negli Usa, c'è stato un aumento, sull'anno precedente, delle vendite online del 13,5%

nel 2021 dalla Panasonic, conta oltre 3.000 clienti, ed è riconosciuta come una delle organizzazioni leader nel mondo nella supply chain digitale e nella realizzazione del commercio omnicanale. La conferenza ha avuto per tema "Prepararsi per un nuovo domani" e si è articolata in oltre 200 sessioni tematiche, opportunità per i partecipanti (oltre 2.000) di fare "rete" incontrando società con la medesima attività, una dimostrazione delle soluzioni e delle

tratti di aiuto per la gestione del magazzino e dei trasporti, per il monitoraggio e la tracciabilità della distribuzione o per l'evasione degli ordini, i sistemi proposti nella conferenza di Las Vegas da Longbow Advantage, come accennavamo, hanno ricevuto particolare attenzione, a testimonianza che alla logistica Usa serve, per affrontare con successo, specie in prospettiva, le problematiche del settore, un'importante "iniezione" di tecnologia. ■

Un doppio “binario”?

La crisi delle banche, l'aumento dei tassi, un rischio default per il debito pubblico stanno mettendo in forse la solidità dell'economia, che è comunque forte, come dimostrano il tasso di disoccupazione e i nuovi posti di lavoro.

di **Stefano Pioli**

Gli Stati Uniti stanno vivendo un momento che è difficile classificare. E' vero che ci sono elementi negativi: la Fed ha aumentato del 0,25% il tasso d'interesse (portando a dieci consecutivi interventi di rialzo negli ultimi quattro anni, una “serie” che non si era mai vista), le banche, specialmente dopo il fallimento della First Republic Bank e quello ultimo della Signature Bank, la 21° banca americana per dimensioni, stanno vivendo una fase preoccupante, specialmente quelle “minori” che hanno finanziato le piccole e medie imprese che rappresentano comunque una fetta molto rilevante del Pil americano, e il debito pubblico è al massimo livello, minacciando un default, il livello dei consumi (probabilmente a causa della politica della Fed) è in fase calante. Dai sondaggi appare che gli Stati Uniti siano in grave difficoltà: la maggioranza degli americani è molto preoccupata e si aspetta un futuro critico. Quasi quattro quinti dicono ai sondaggisti che i loro figli staranno peggio di loro, il dato più alto dall'inizio del sondaggio, nel 1990, quando solo due quinti erano così negativi. L'ultima volta che un numero così alto di persone ha pensato che l'economia fosse in condizioni gravi, eravamo nel pieno della crisi finanziaria globale. Eppure, l'economia non pare risentire di tutte queste criticità: ad esempio, il tasso di disoccupazione è sceso al 3,4%, a livelli record, mai così basso da molti decenni, mentre gli analisti si aspettavano un peggioramento, e nei primi tre mesi del 2023 l'America ha creato oltre un milione di nuovi posti

di lavoro. E' evidente che davanti a numeri di tale genere è difficile immaginare un'economia in grave crisi.

Neanche i dati sul Pil danno un'idea che gli Stati Uniti siano sull'“orlo del baratro”: nel 1990, rispetto agli altri paesi del G7, erano al 40%, mentre oggi sono al 58%. Considerando il po-

tere d'acquisto, i cittadini Usa possono contare su un reddito pro capite che è il più alto del mondo: il reddito più basso, che si registra nel Mississippi, lo Stato che si considera il più povero del paese, si aggira sui 50 mila dollari, più alto che in Europa. Inoltre, le aziende americane hanno registrato più di un quinto dei brevetti registrati all'estero,

PMI manifattura

Fonte: ISM

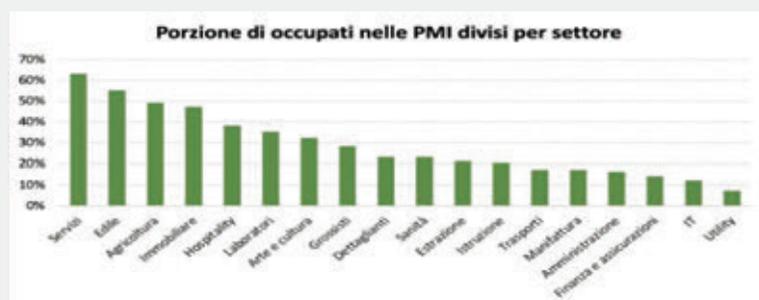
(risposte date a fine aprile)

	PMI APRILE	PMI MAGGIO	PUNTI (%)	DIREZIONE	TASSO DI VARIAZIONE
PMI manifatturiero	47,1	46,3	+0,8	contrazione	più lento
Nuovi ordini	45,7	44,3	+1,4	contrazione	più lento
Produzione	48,9	47,8	+1,1	contrazione	più lento
Occupati	50,2	46,9	+3,3	crescente	dalla contratt.
Consegne fornitori	44,6	44,8	-0,2	più veloce	più veloce
Inventari	46,3	47,5	-1,2	contrazione	più veloce
Inventari dei clienti	51,3	48,9	+2,4	troppo alto	troppo basso
Prezzi	53,2	49,2	+4,0	crescente	decrecente
Arretrati	43,1	43,9	-0,8	contrazione	più veloce
Nuovi ordini export	49,8	47,6	+2,2	contrazione	più lento
Importazione	49,9	47,9	+2,0	contrazione	più lento
			Economia complessiva	contrazione	più lento
			Settore manifatturiero	contrazione	più lento

Occupati nelle Pmi

Fonte: Econopoly

(2022, per settore)



GLI ASPETTI CONTRASTANTI

Delle sei maggiori industrie manifatturiere, due - Petroleum & Coal Products e Transportation Equipment - hanno registrato una crescita ad aprile. In generale, i nuovi numeri sono lenti poiché i membri del panel rimangono preoccupati per quando la crescita del settore manifatturiero riprenderà. I commenti dei relatori hanno registrato un rapporto 1 a 1 per quanto riguarda l'ottimismo per la crescita futura e il continuo calo della domanda a breve termine. Le catene di approvvigionamento sono preparate e desiderose di crescere, anche se i commenti dei relatori sostengono tempi di consegna ridotti per i loro acquisti più importanti. L'instabilità dei prezzi rimane e la domanda futura è incerta poiché le aziende continuano a ridurre le consegne. Il 73% del prodotto interno lordo manifatturiero si sta contraendo. "Tuttavia, un minor numero di industrie ha subito una forte contrazione", ha dichiarato Forte, responsabile ISM. Le cinque industrie manifatturiere che hanno registrato una crescita nel mese di aprile sono: stampa e attività di supporto correlate; abbigliamento, pelletteria e prodotti affini; prodotti petroliferi e carboniferi; prodotti in metallo fabbricati; attrezzature di trasporto. Gli undici settori che hanno riportato una contrazione nel mese di aprile, nel seguente ordine, sono: mobili e prodotti correlati; prodotti in legno; prodotti minerali non metallici; apparecchiature elettriche, elettrodomestici e componenti; prodotti in plastica e gomma; prodotti chimici; macchinari; metalli primari; computer e prodotti elettronici; prodotti alimentari, bevande e tabacco; e miscellaneous manufacturing.

un numero che è superiore a quello della Cina e della Germania messe insieme. I consumatori di ogni parte del mondo hanno goduto delle innovazioni americane, fino all'iPhone. Le cinque maggiori aziende di ricerca e sviluppo al mondo sono americane e nell'ultimo anno hanno speso in finanziamenti quasi 200 milioni di dollari. Non è un dato da "paese in gravi difficoltà".

Gli americani dovrebbero essere rassicurati dai dati che emergono dall'economia. Ad esempio, non si raggiunge un tasso di disoccupazione così basso se l'economia non "tiene". Quindi, è molto probabile che il tenore di vita continuerà a crescere anche per le prossime generazioni. E' vero che bisognerà fare i conti con le nuove condizioni che si presenteranno, in primo luogo quelle determinate dal cambiamento climatico e quelle dettate dal passaggio a una "società decarbonizzata". Quanto è accaduto recentemente in California ne è un segnale significativo: gli incendi che generalmente avvenivano solo nel pe-

riodo estivo si stanno sviluppando anche in inverno con una forza crescente, non era mai accaduto. Questo fatto, se mischiato a una situazione di insicurezza, anche psicologica, dettata dalle disuguaglianze in termini economici che si stanno generando negli Stati Uniti, potrebbe mettere in moto avvenimenti incontrollati, anche se non giustificati. Un problema sul reddito esiste: la classe media, ad oggi, ha visto crescere i propri introiti, al netto delle tasse, meno rispetto alle classi più ricche. Oltretutto, la classe media è molto diminuita, in termini numerici, rispetto al passato. Infatti, negli anni '70 sei americani su dieci erano rappresentati dalla classe media: guadagnavano poco meno di 60 mila dollari l'anno. Nel 2021, cinquant'anni dopo, la percentuale è scesa al 50%, anche se il reddito

è salito a quasi 90 mila dollari. Detto in altri termini, la classe media negli Stati Uniti si è "ristretta". Secondo l'ultimo rapporto del Pew Research Center, sui dati del dipartimento del Tesoro, il reddito medio delle famiglie della classe media è aumentato, ma non è stato "in linea" con gli aumenti delle classi più agiate, che, nello stesso periodo di tempo, hanno visto aumentare i loro guadagni a quasi 200 mila dollari, ossia con un aumento di quasi il 70%. Nel 2020, quindi, il reddito medio delle famiglie più ricche era 7,3 volte quello delle famiglie della classe media, nel 1970 era 6,3. Peggio è andata alle famiglie più povere, che sono passate da 20.604 dollari del 1970 a 29.963 del 2020, ovvero sono cresciute del 45%. Come detto, tutto ciò ha aumentato le



L'instabilità dei prezzi rimane e la domanda futura è incerta poiché le aziende continuano a ridurre le consegne

disuguaglianze. La politica dovrebbe facilitare la comprensione di quanto sta accadendo negli Stati Uniti: ma sia Donald Trump, troppo impegnato a fare la guerra alla Cina e a tenere lontani gli alleati europei, sia Joe Biden, preoccupato della fase di transizione verso un'America "verde", che ha stanziato una cifra enorme, senza precedenti, per garantire il futuro agli Stati Uniti, sono stati attenti a come l'America avrebbe gestito quanto stava accadendo. ■

THE KOREA HERALD

Come cambia la geopolitica nell'Indo-Pacifico

Yoon Suk-Yeol, leader del partito conservatore, è stato eletto presidente della Corea del Sud un anno fa con una ristrettissima maggioranza nei confronti del candidato del centro-sinistra Moon Jae-in. La sua vittoria è stata probabilmente dovuta a posizioni di politica estera più decisamente vicine agli Stati Uniti, rispetto al governo precedente dello stesso Moon Jae-in, più incline a non sbilanciarsi in una direzione ostile alla Cina che è il principale partner commerciale del paese. Una svolta decisa nelle relazioni tra Stati Uniti e la Corea del Sud si è avuta con la visita negli Usa del presidente coreano svoltasi dal 24 al 29 aprile. Visita che si è conclusa con un incontro con Biden (il presidente coreano è stato il secondo leader di un paese straniero ricevuto ufficialmente alla Casa Bianca dopo il presidente francese Emmanuel Macron) e un intervento al



Yoon Suk-Yeol, nuovo leader sud coreano



Gli Stati Uniti invieranno, a protezione della Corea del Sud, un sommergibile nucleare, armato con missili a lunga gittata

Congresso. In queste due occasioni, Yoon Suk-Yeol ha decisamente dimostrato di voler rafforzare l'alleanza con gli Usa, facendo notevoli passi avanti in questa direzione rispetto al governo precedente. Il primo punto rilevante di questa nuova strategia in politica estera della Corea è la totale inclusione del paese sotto l'"ombrello nucleare" americano. In questo senso è stata firmata una "dichiarazione" tra Biden e Yoon Suk-Yeol. Un punto che dovrebbe porre fine, in Corea, alle po-

lemiche sollevate da coloro che chiedono che il paese si doti di proprie armi nucleari per opporsi alla crescente retorica nucleare della Corea del Nord. Nella dichiarazione firmata a Washington, il presidente coreano ha infatti riaffermato che saranno rispettati gli obblighi presi da Seul nell'ambito del trattato di non proliferazione di armi nucleari. In cambio, per la prima volta, Biden ha assicurato l'invio in Corea del Sud di un sottomarino lanciamissili a propulsione nucleare classe Ohio, il più grande del suo genere in dotazione agli Stati Uniti e in grado di trasportare e lanciare fino a 24 missili Trident II dalla gittata di oltre 11 mila chilometri. Secondo l'interpretazione, data in un'intervista a un'agenzia di stampa coreana, di un alto funzionario dell'amministrazione americana "la dichiarazione di Washington è il più forte impegno di deterrenza esteso degli Stati Uniti fino a oggi con la Repubblica di Corea e dovrebbe essere vista come un passo storico che i due paesi stanno compiendo, e che ci consentirà di consultarci e perseguire ulteriori miglioramenti per rafforzare la deterrenza estesa, se necessario". Il presidente coreano negli Stati Uniti ha anche affrontato altri importanti temi di politica estera. Riguardo alla guerra in

Ucraina si è espresso in termini molto duri contro i russi, definendo l'invasione "una violazione del diritto internazionale", e aprendo anche alla possibilità di mandare armi agli ucraini, così come era stato richiesto dal presidente Zelensky. Intervenendo davanti al Congresso, ha anche sottolineato che la Corea del Sud è schierata con convinzione a fianco degli Stati Uniti nella difesa della libertà e della democrazia: "Assieme agli Stati Uniti la Corea del Sud assumerà un ruolo di

'bussola della libertà'. Lavorerò per tutelare e ampliare la libertà dei cittadini di tutto il mondo". Infine, ha ribadito, posizione che aveva già assunto in precedenza, che le rivendicazioni della Cina su Taiwan vanno considerate "come una questione globale" e che occorre opporsi "a qualsiasi tentativo unilaterale di cambiare lo status quo dell'isola con la forza".

Un altro capitolo, non di secondaria importanza, Yoon Suk-Yeol lo sta scrivendo, nell'area dell'Indo-Pacifico, nei rapporti con il Giappone. Il 7 maggio il primo ministro giapponese Fumio Kishida si è recato a Seul, il primo viaggio di un premier giapponese nella capitale coreana dopo oltre un decennio, restituendo la visita che il presidente coreano aveva fatto a Tokyo a metà marzo scorso. Questi due incontri hanno posto definitivamente fine alla crisi tra i due paesi, che, invece, era stata acuita dal precedente governo coreano con un peggioramento sia delle relazioni diplomatiche sia dei rapporti commerciali. Crisi storica riaperta da una condanna, emessa nel 2018, di un tribunale coreano nei confronti di aziende giapponesi per lo sfruttamento e il maltrattamento di manodopera coreana all'epoca della colonizzazione giapponese, terminata alla fine della seconda guerra mondiale. Il governo giapponese è intervenuto pagando il risarcimento al posto delle aziende. Kishida, sbarcando a Seul, ha espresso il suo "dolore" per le sofferenze vissute dai sudcoreani durante il dominio giapponese, sottolineando: "Il mio cuore soffre perché molte persone hanno vissuto un'esperienza molto difficile e triste in un ambiente difficile in quel momento". Il premier nipponico ha anche aggiunto: "Il Giappone e la Corea del Sud condividono una storia e uno sviluppo diversi e credo che sia mia responsabilità, in qualità di primo ministro giapponese, collaborare con il presidente Yoon e con la Corea del Sud per portare avanti gli sforzi dei nostri predecessori che hanno superato anche i momenti difficili". In risposta, Seul ha reinserito il Giappone nella lista dei paesi con cui avere rapporti commerciali privilegiati, da cui era stato in precedenza escluso. Tokyo dovrebbe assumere a breve una decisione analoga. Tutto ciò porterà alla eliminazione definitiva di ogni vincolo nei flussi commerciali fra i due paesi. Kishida ha confermato questa tendenza spiegando che "da marzo ci sono stati vari livelli di comunicazione fra i nostri due paesi che hanno interessato problematiche commerciali e aree particolari come la finan-



Taiwan produce a livello globale oltre il 60% di semiconduttori e quasi il 90% di quelli più avanzati

za e la difesa. Ho intenzione di proseguire ulteriormente lungo questa strada". In particolare, la Corea del Sud e il Giappone stanno già collaborando nell'ambito dell'alleanza "Chip 4" promossa dal presidente americano Biden e che riguarda il settore dei semiconduttori. La prima riunione dell'alleanza, che coinvolge Stati Uniti, Corea del Sud, Giappone e Taiwan, si è tenuta a febbraio scorso con a tema centrale il rafforzamento e il miglioramento delle catene di approvvigionamento globali nel settore. Non va dimenticato che i paesi membri del gruppo sono la sede nella regione indo-pacifica di alcuni dei più grandi produttori di chip del mondo, come nel caso della Taiwan Semiconductor Manufacturing, dei giganti sudcoreani Samsung Electronics e SK Hynix, con il Giappone che è fornitore di materiali e di attrezzature necessarie per produrre i semiconduttori. Con gli Stati Uniti, che sono i migliori progettisti di chip, e gli altri tre paesi che hanno le migliori capacità nella produzione di attrezzature e materiali critici, l'alleanza copre tutte le principali aree della catena del valore dei chip. Il presidente sudcoreano, commentando l'alleanza Chip 4, l'ha definita "necessaria per permettere ai quattro paesi coinvolti di collaborare a stretto contatto per lo sviluppo dell'industria dei semiconduttori, nonostante che tale collaborazione sia fortemente criticata dalla Cina". Tale affermazione affronta un altro tema delicato: i rapporti tra la Corea del Sud, il Giappone e il "colosso" cinese, che, come accennato, resta sempre il primo partner commerciale per i coreani. L'amministrazione di Yoon Suk-Yeol sta lavorando per organizzare, probabilmente entro fine anno, un incontro fra le tre nazioni proprio nel tentativo di migliorare le relazioni almeno sul fronte commerciale.

Aprile 2023: cresce l'export in Cina dell'8,5%

Secondo i dati del governo cinese, le esportazioni del paese sono aumentate dell'8,5% ad aprile, sul dato dell'anno scorso, segnando il secondo mese consecutivo di crescita, dopo il balzo a sorpresa registrato a marzo del 14,8%. Le im-



portazioni, invece, sono calate del 7,9% in aprile dopo aver registrato un leggero calo dell'1,4% il mese scorso. Così il surplus commerciale del paese è cresciuto ad aprile a 90,21 miliardi di dollari. Gli economisti di Goldman Sachs hanno interpretato, in una nota pubblicata prima dei dati resi noti dal governo cinese, che i "dati commerciali di quest'ultimo periodo riflettano la 'stagionalità residua' dopo il Capodanno cinese". Nella stessa nota, hanno segnalato che "il settore dell'export cinese è rimasto un punto positivo nonostante i dati deludenti delle fabbriche e la lettura dei dati dei responsabili degli acquisti manifatturieri del National Bureau of Statistics che ha mancato le aspettative ed è caduta in un territorio di contrazione, segnando 49,2 punti, con un calo rispetto a marzo, quando era stato di 51,9". In generale, gli economisti americani considerano che la fase più pessimistica sul futuro della Cina sia superata e hanno ribadito una crescita per l'economia intorno al 6% per l'intero anno 2023. In particolare, si aspettano che l'inflazione rallenti su base annua, secondo un sondaggio della Reuters, e che l'indice dei prezzi alla produzione dell'economia segnerà il suo settimo mese consecutivo di cali dopo che l'indice è sceso a marzo del 2,5%.

Portarinfuse: continuano a crescere gli ordini

Un considerevole aumento degli ordini di costruzione di navi portarinfuse è stato fatto nei mesi di marzo e aprile nei confronti dei cantieri cinesi, che si occuperanno della stragrande maggioranza di tali ordini. Gli ordini sono stati 61, rispetto ai soli 13 dello stesso periodo del 2022, con un incremento che sfiora il 370%. La maggior parte dei contratti è stata firmata da società cinesi, che hanno in mano il 71% dei nuovi ordini, a marzo, in coincidenza con un forte incremento dei noli. Dopo essere scese al minimo di due anni e mezzo, a circa 5.900 dollari al giorno a febbraio, le tariffe sono più che raddoppiate a 13.600 dollari al giorno, con un aumento del 131%. Come diretto risultato della maggiore domanda



di navi portarinfuse di nuova costruzione, i valori delle navi da 82.000 dwt sono aumentati del 6,7% da inizio anno a 36,38 milioni di dollari, sempre secondo i dati di VesselsValue. L'ottimismo per il mercato deriva soprattutto dalla Cina e dai suoi sforzi per tornare alla ripresa economica, dando così impulso al carico secco. Un momento particolarmente favorevole riguarda le navi per il trasporto di cellulosa

Deutsche Bahn ha "testato" il treno merci digitale

Deutsche Bahn ha completato il primo test pratico del treno merci digitale. Questo treno di prova era equipaggiato con vari prototipi di accoppiatori automatici digitali. Il convoglio



di prova ha attraversato l'Europa per diversi mesi per valutare la funzionalità in diverse condizioni per identificare possibili punti deboli. Il prossimo passo, come ha sottolineato DB, dovrebbe coinvolgere i produttori di accoppiatori automatici digitali per averlo pronto per la produzione in serie. Inoltre, il ministero tedesco per gli Affari digitali e i Trasporti ha sbloccato altri sette milioni di euro per un'ulteriore fase di test. Fino alla fine del 2022, il ministero tedesco ha investito circa 13 milioni di euro per la fase di test appena conclusa. Con la nuova "iniezione", l'investimento totale dello Stato nel progetto raggiunge i 20 milioni di euro. DB fa parte di un consorzio insieme alle aziende nazionali austriache e svizzere di trasporto ferroviario: Rail Cargo Group e FFS Cargo. Il consorzio è stato incaricato di testare e approvare il progetto nel giugno 2022. Recentemente anche le FFS hanno avviato i test per la cosiddetta tecnologia "DAC+". Il treno pilota allestito dall'azienda svizzera è dotato di un accoppiatore automatico con linea dati digitale. Il treno pilota è composto da sei vagoni container e un vagone coperto che fungerà da locomotiva. I test saranno effettuati in tutta la Svizzera fino alla fine del 2023. In Europa, i carri merci sono attualmente collegati manualmente all'accoppiamento a vite. Questa attività soggetta a incidenti deve essere svolta circa 300 volte per turno, indipendentemente dalle condizioni meteorologiche. DAC automatizza questo processo rendendolo più veloce e sicuro. Tuttavia, settori dell'industria europea del trasporto ferroviario di merci hanno espresso preoccupazione per i test insufficienti e le questioni finanziarie che renderebbero problematica l'attuazione del DAC entro il 2030, come prevede l'Unione europea. La Federazione degli operatori ferroviari indipendenti, un'associazione polacca del trasporto ferroviario di merci, ad esempio, ha sottolineato che il progetto lanciato dall'Unione sembra essere affrettato. Il calendario per il 2030 non sembra dare tempo sufficiente alle compagnie ferroviarie per valutare i loro prossimi passi e il business case "per l'intero settore è discutibile".

La nebbia influenzerà la navigazione nell'Artico?

L'Artico diventerà più facile da navigare man mano che il ghiaccio si ritira, ma avrà una condizione meteorologica che i marinai tendono a non gradire: la nebbia. Secondo un nuovo studio pubblicato su *Geophysical Research Letters*, il rapido ritiro del ghiaccio marino nell'Artico aprirà nuove rotte di navigazione - come già visto sulla rotta del Mare del Nord - ma gli operatori delle navi dovranno tenere conto di una maggiore incidenza della nebbia. Secondo lo studio, i rallentamenti



dovuti a tale fenomeno aggiungeranno fino a 1-4 giorni nel tempo di un viaggio. Le rotte marittime artiche creano nuove alternative ai tradizionali corridoi di transito est-ovest. La Northern Sea Route riduce drasticamente i tempi di transito tra il nord Europa e l'Asia orientale rispetto alla tipica rotta da Suez a Malacca, e il passaggio a nord-ovest - se commercializzato - potrebbe fornire un collegamento più veloce tra il nord Atlantico e il nord Pacifico. Secondo gli autori dello studio, le acque aperte che sono state recentemente coperte di ghiaccio sono particolarmente inclini alla nebbia, a causa dell'aumento dell'umidità dell'aria e dello scambio di calore tra l'aria fredda sotto lo zero e la superficie del mare più calda. Questi specchi d'acqua appena scongelati sono anche il luogo che avrà un interesse naturale nella navigazione. Utilizzando modelli computerizzati, il team di ricercatori ha esaminato quanta nebbia, e dove, si formerà in un Artico in riscaldamento. Hanno determinato che la nebbia sarà intensa lungo le zone costiere, che sono tipicamente utilizzate per la navigazione. La nebbia marina lungo il NWP è più frequente e persistente, il che aumenterà il tempo di navigazione di 2,5-3 giorni, circa il 23% -26% rispetto alle stime precedenti", hanno concluso gli autori. ■

Accordi con l'Osservatorio Gino Marchet e con la Fondazione Milano Cortina 2026

“Siamo certi che da tali interscambi possano generarsi percorsi e progettualità di cui l'articolata filiera della logistica possa beneficiare qualitativamente”, ha dichiarato il presidente di Assologistica Umberto Ruggerone.

In occasione del primo workshop dell'edizione 2023 dell'Osservatorio Contract Logistics “Gino Marchet” del Politecnico di Milano, è stato firmato un accordo di collaborazione scientifica tra l'Osservatorio e Assologistica, consolidando una collaborazione attiva sin dal 2011. L'obiettivo di fondo della collaborazione è sviluppare e diffondere insieme conoscenza su alcuni ambiti specifici della logistica, identificando di anno in anno i temi da approfondire secondo modalità da definire in accordo tra le parti, quali i trend di mercato per quanto riguarda l'outsourcing della logistica e le scelte di appalto (con l'obiettivo di favorire una competizione leale all'interno del mercato) e la sostenibilità del settore in termini economici, ambientali e sociali. Tra i prossimi passi concreti di collaborazione vi è anche l'organizzazione di un convegno pubblico in collaborazione con la Regione Veneto, che si terrà il 9 giugno presso la Fiera di Verona, in cui verranno pubblicati alcuni risultati delle ricerche dell'Osservatorio, commentati da alcuni manager di importanti aziende committenti del territorio. “La logistica è un settore chiave per il paese e si trova in un momento cruciale di transizione - ha affermato Marco Melacini, responsabile scientifico dell'Osservatorio Contract Logistics - Questo accordo formalizza l'impegno delle parti nel favorire l'evoluzione positiva del settore e la diffusione di buone pratiche di innovazione”. “Siamo molto soddisfatti di questo accordo - aggiunge Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica - che formalizza e struttura una collaborazione esistente da tempo tra la nostra associazione e l'Osservatorio; per questo ringrazio il vicepresidente Renzo Sartori che ha fattivamente contribuito a raggiungere questa intesa. Siamo certi che da tale interscambio possano generarsi percorsi e progettualità di cui l'articolata filiera della logistica possa beneficiare qualitativamente”. L'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano nasce nel 2011 con l'obiettivo di fare cultura sulla logistica e oggi è un punto di riferimento qualificato in Italia che integra atti-



Assologistica

vi di ricerca, comunicazione e aggiornamento continuo. La mission dell'Osservatorio è quella di rappresentare un tavolo permanente di analisi critica e discussione sul ruo-

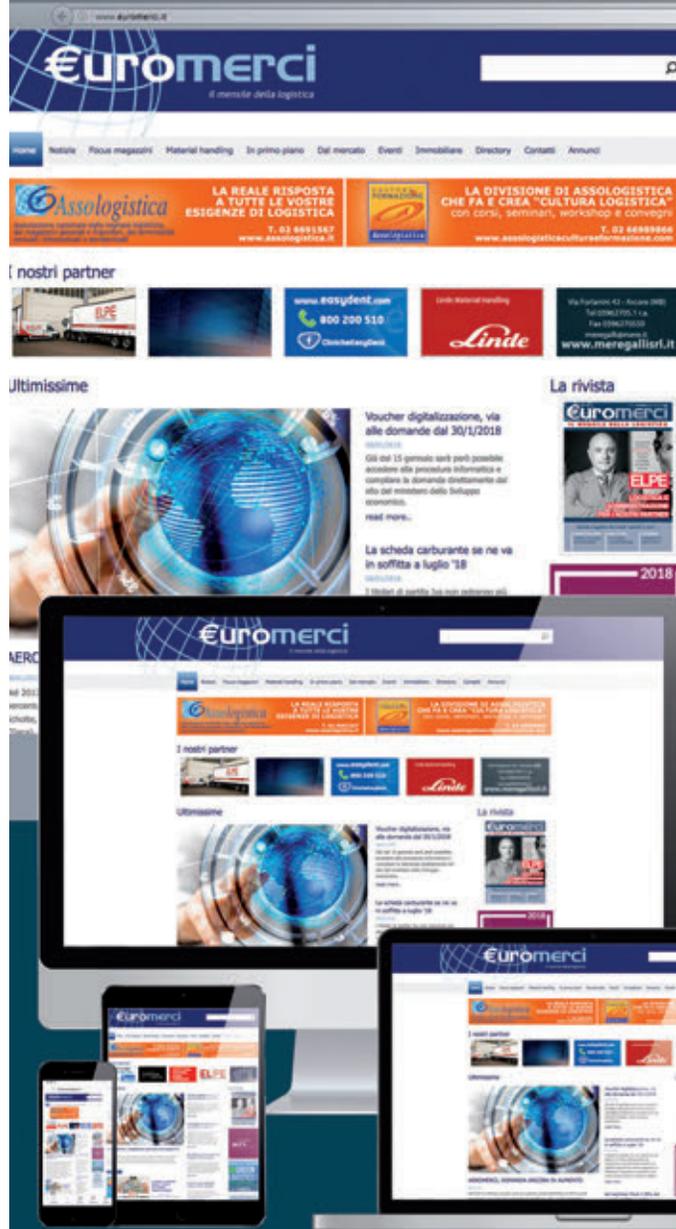
Andrea Varnier, a sinistra, con Umberto Ruggerone



lo di innovazione che l'ecosistema della Contract Logistics può costituire per la diffusione di pratiche di eccellenza nella gestione della logistica e della supply chain. L'Osser-

vatorio studia l'evoluzione del mercato della Contract Logistics - analizzando ambiti di attività, relativi player e tecnologie utilizzate - e approfondisce criticamente i principali fattori di evoluzione e innovazione del settore, attraverso un confronto con i manager appartenenti alla filiera dell'offerta, ad aziende utenti di servizi logistici, ad associazioni ed enti pubblici. Assologistica è l'associazione di settore oggi di riferimento per realtà aziendali specializzate in logistica in conto terzi (operatori logistici, magazzini generali e frigoriferi, terminalisti portuali, interportuali e aeroportuali). Rappresenta oltre 250 aziende che operano con 70 mila dipendenti diretti e indiretti, con una dotazione di 22 milioni di metri quadrati di aree coperte, 4,5 milioni di metri quadrati di celle frigorifere e 60 milioni di metri quadrati di terminal marittimi e inland terminal. Assologistica promuove e tutela, sia in Italia che all'estero, la qualità e l'efficacia delle imprese associate, nonché l'immagine del sistema logistico nazionale.

Assologistica ha firmato anche un memorandum d'intesa con la Fondazione Milano Cortina 2026 in vista dei Giochi Olimpici e Paraolimpici invernali. Al fine di supervisionare i flussi logistici legati al massimo evento sportivo, l'associazione di categoria mette a disposizione della Fondazione il proprio know-how attraverso figure professionali altamente qualificate. L'intesa, sottoscritta da Giovanni Malagò e Andrea Varnier, rispettivamente presidente e Ceo della Fondazione, e Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica, assume un valore strategico in vista dei Giochi su una superficie complessiva di 22 mila chilometri. A tal fine, Assologistica metterà a disposizione del comitato organizzatore le proprie competenze e la propria rete di servizi affinché possa procedere al meglio in tutte quelle fasi e quei processi particolari della logistica. Per Varnier: "Essere i precursori dei Giochi così diffusi ci pone davanti a una serie di sfide che vogliamo affrontare nel migliore dei modi. La firma del memorandum d'intesa con Assologistica pone le basi per lavorare in questa direzione con l'intenzione di fare del modello dei Giochi un simbolo di solidità e di efficienza anche dal punto di vista logistico". "Siamo felici di poter contribuire a questa impresa straordinaria - ha dichiarato Ruggerone - Ringraziamo la Federazione per l'importanza riconosciuta al settore logistico e alle sue competenze, quali driver per la riuscita di un evento di elevata complessità". ■



**NOTIZIE, INTERVISTE,
APPROFONDIMENTI E INCHIESTE**

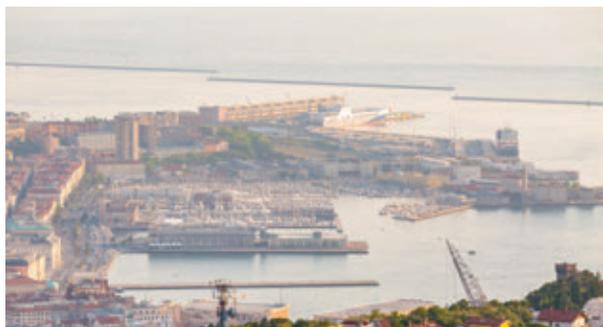
Le trovate qui

www.euromerci.it

*Indispensabile per tutti
gli operatori della supply chain*

Trieste: un sistema efficiente e complesso

Trieste, un porto sempre più al centro di un sistema che cresce non solo in termini di traffico e valori economici, ma anche rispetto alla struttura societaria e organizzativa. “La nostra visione muove dal ruolo da protagonista assunto dall’ente pubblico, che definisce ed esegue una strategia di sviluppo economico del sistema sia internamente al porto che esternamente”, rimarca il presidente dei porti di Trieste e Monfalcone, Zeno D’Agostino. “La scelta di protagonismo del pubblico porta un vantaggio sia al porto, con i propri operatori privati



italiani e internazionali, che ai bilanci dell’Autorità e delle sue società partecipate e così anche sull’occupazione”. I numeri indicano chiaramente la strada percorsa dal 2015 al 2022: in quest’arco di tempo, il valore della produzione dell’Authority che governa gli scali di Trieste e Monfalcone è passato da 41,3 a 58,3 milioni. In pari tempo, la patrimonializzazione dell’ente è cresciuta da 64,2 a 160 milioni: cifre che sintetizzano l’arricchimento del patrimonio, che ha contemplato grandi operazioni come, tra le altre, l’inclusione dell’azienda speciale del porto di Monfalcone con le sue aree, l’acquisto dei terreni della zona delle Noghère a Trieste e cospicui investimenti soprattutto di natura tecnologica. I dati sopra esposti rappresentano solo una parte del sistema, in cui rientra un gruppo di aziende tutte tra loro interconnesse e funzionali alla massima efficienza complessiva. L’Authority ha oggi in portafoglio il 100% di due società e partecipazioni rilevanti in altre cinque, ognuna con una diversa focalizzazione. La riuscita di questa strategia è testimoniata dal fatturato totale del gruppo, in costante crescita, così come lo sono i numeri fatti registrare dalle singole società. E così, dai servizi di multiutility (PTS 100%) alla gestione dei traffici intermodali (Alpe Adria 33,3%), alla manovra e trazione ferroviaria nelle aree

del network portuale (Adriafer 100%), alla logistica (Interporto di Trieste 20%) e alle crociere (Trieste Terminal Passeggeri 40%), all’organizzazione del lavoro in banchina (Alpt 35%), tanti sono i versanti sui quali l’Autorità di Sistema ha impegnato risorse e innescato sviluppo di lungo periodo. Uno fra tutti: aver creduto e investito in Alpe Adria e Adriafer ha permesso di rendere più economici, rapidi ed efficienti i servizi ferroviari, tanto da poter raggiungere il dato record di oltre 11 mila treni operati dagli scali di Trieste e Monfalcone lo scorso anno. Senza tale garanzia di efficienza, non sarebbero poi sopravvenute - per esempio - le partnership con l’interporto di Duisburg o con il porto di Amburgo. Non si sarebbero fondate le condizioni per una relazione duratura e stabile con alcune delle maggiori industrie manifatturiere italiane.

IdentiPack giunge alla terza edizione

Arriva alla terza edizione IdentiPack, il primo osservatorio nazionale sull’etichettatura ambientale del packaging per il largo consumo, realizzato da Conai e GS1 Italy, che ogni sei mesi analizza la presenza in etichetta di qualsiasi informazione destinata ai consumatori riguardante il packaging e le sue caratteristiche ambientali. A presentare la nuova edizione dello studio sono stati Luca Ruini, presidente di Conai, e Bruno Ace-



to, Ceo di GS1 Italy, che sono intervenuti al Green Med Symposium nell’incontro “Imballaggi, operazione trasparenza”. Per restituire una fotografia dettagliata di quanti prodotti, messi a scaffale e poi venduti, presentano in etichetta informazioni ambientali obbligatorie, indicazioni volontarie, suggerimenti per una raccolta differenziata di qualità e sistemi innovativi,

IdentiPack si avvale dell'ampia base statistica dell'Osservatorio Immagino di GS1 Italy, ovvero le informazioni riportate sulle etichette di quasi 133 mila prodotti di largo consumo digitalizzati dal servizio Immagino, che vengono poi incrociate con le elaborazioni NielsenIQ sul venduto in ipermercati e supermercati italiani. GS1 Italy, a partire dall'introduzione rivoluzionaria del codice a barre nel 1973, sviluppa gli standard più utilizzati al mondo per la comunicazione tra imprese. In Italia, riunisce 40 mila imprese dei settori largo consumo, sanitario, bancario, della pubblica amministrazione e della logistica. I sistemi standard GS1, i processi condivisi ECR, i servizi e gli osservatori di ricerca che GS1 Italy mette a disposizione semplificano e accelerano il processo della trasformazione digitale delle imprese e della supply chain, perché permettono alle aziende di creare esperienze gratificanti per il consumatore, aumentare la trasparenza, ridurre i costi e fare scelte sostenibili.

WORLD CAPITAL GROUP A MONACO



World Capital Group ha "esportato" il real estate dall'Italia alla Germania. E' stata presente alla fiera di Monaco di Baviera dal 9 al 12 maggio. Il Team Logistics & Industrial ha accolto i visitatori presso il proprio stand per raccontare il futuro della logistica in Italia e il proprio portfolio di immobili logistici: 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 seimila metri quadrati. Spazio ai Big Data, inoltre, con l'Atlante della Logistica, tool realizzato insieme alla Liuc Università Cattaneo che elabora oltre 113 mila dati, al fine di fornire in tempo reale una fotografia dinamica e aggiornata degli immobili logistici presenti su tutto il territorio italiano.

American Track Services acquista la canadese Universal Rail Systems

In qualità di fornitore leader di servizi di ispezione, manutenzione, riparazione e costruzione specializzata per infrastrutture ferroviarie negli Stati Uniti, American Track Services-ATS ha annunciato l'acquisizione di Universal Rail Systems-URS in Canada e la creazione di una nuova società madre, North American Rail Solutions. Con la creazione di questa nuova società, i due marchi esistenti opereranno sotto un ombrello consolidato, con ATS che serve i clienti negli Stati Uniti e URS che serve i clienti in Canada. Entrambe rimarranno focalizzate sulla qualità del servizio, continuando ad aumentare la loro portata geografica e combinando le loro capacità per fornire soluzioni e servizi in entrambi i paesi. I marchi North American Rail Solutions collaborano con organizzazioni di tutte le dimensioni e di tutti i settori per aiutarli a costruire e rafforzare la loro infrastruttura di trasporto ferroviario per sostenere la crescita operativa. "La creazione di North American Rail Solutions insieme al consolidamento di American Track Services e Universal Rail Systems creerà maggiori capacità che non hanno eguali nel settore. Come team con una grande esperienza, siamo in grado di fornire la piattaforma di servizi ferroviari più grande e affidabile del Nord America. Con questa acquisizione, possiamo ora sfruttare le nostre dimensioni combinate e la nostra suite di servizi per supportare i nostri partner e clienti quando e dove hanno bisogno di noi. Il team



URS ha costantemente fornito un servizio eccellente e si è dimostrato leader del settore in Canada. ATS e URS condividono una cultura comune incentrata sul servizio clienti, sulla qualità e sulla reattività sia internamente che esternamente", ha dichiarato Thomas Lucario, Ceo di American Track Servi- >

ces. Tim McMillan, presidente di URS ha aggiunto: “Siamo entusiasti di collaborare con il team ATS per creare la nuova North American Rail Solutions. La nostra esperienza, le risorse e le dimensioni combinate ci consentiranno di fornire ai nostri clienti il massimo livello di servizio in tutto il Nord America. Non vediamo l’ora di iniziare questo prossimo capitolo di crescita del nostro business”.

CLS iMation allarga il portfolio con Magazino

A corredo di un’offerta che punta all’innovazione costante dei processi logistici nell’industria 4.0, CLS iMation amplia ulteriormente il suo portfolio di servizi con le soluzioni di Magazino, azienda tedesca specializzata nello sviluppo di robot intelligenti in grado di sostenere l’operatività in modo autonomo e sicuro. Tra le soluzioni di punta spicca SOTO, il robot autonomo appositamente sviluppato per la supply chain, dotato di sensori, telecamere 3D e il sistema operativo all’avanguardia Acros.Ai, che analizza l’ambiente circostante, risponde tempestivamente alle esigenze del contesto produttivo e apprende le procedure più indicate per portare a termine i task nella maniera più efficiente possibile grazie all’apprendimento sul campo. SOTO si integra perfettamente nella fabbrica 4.0 grazie a una configurazione flessibile e veloce che gli consente di affiancare il personale e le altre soluzioni dell’architettura preesistente nell’operatività quotidiana in totale sicurezza. La soluzione è in grado di prelevare, movimentare e depositare nello stesso tempo più cassette all’interno della catena produttiva. Completamente autonomo e a navigazione naturale, è in grado di muoversi senza un’infrastruttura sottostante dedicata ed è capace di evitare ostacoli per portare a termine la missione di prelievo/deposito nelle varie isole della produzione. Grazie alla pinza rotante, consente di ruotare i supporti di 90° o 180° all’interno della macchina. In questo modo, i contenitori pieni possono essere depositati su uno scaffale mentre quelli vuoti possono essere prelevati dal lato corto. La soluzione è in grado di movimentare in maniera ottimale supporti carico di varie dimensioni fino a 20 kg di peso. Può gestire contemporaneamente più movimentazioni grazie a un sistema di pinze intelligenti in grado di spostare i contenitori disposti su posizioni e altezze differenti. “Analizzare accuratamente le esigenze di mercato precorrendone le necessità e valutando nuove frontiere per l’ottimizzazione dei processi è da sempre l’impegno di CLS iMation. I nostri automation specialist

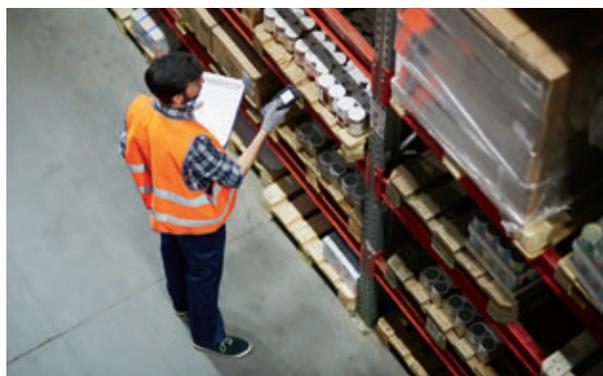


offrono ai clienti una consulenza all’altezza di qualsiasi necessità per garantire un ecosistema completo per la digitalizzazione dei flussi intralogistici. La partnership con Magazino nasce proprio dall’intento di ampliare ulteriormente la gamma di soluzioni CLS iMation a supporto di qualsiasi esigenza industriale. Grazie alla nostra consulenza e alle caratteristiche distintive di SOTO, la smart factory è una prospettiva reale per qualsiasi stabilimento e la potenzialità dell’integrazione che siamo in grado di offrire apre a scenari inediti di ottimizzazione dei flussi logistici”, ha commentato Rino Melone, marketing & product manager di CLS iMation.

CAB LOG: un’azienda logistica che è cresciuta

Noale, piccolo comune vicino a Venezia, è la sede del Gruppo CAB LOG, che dal primo dopoguerra è cresciuto fino a diventare un’azienda con oltre 150 milioni di fatturato nel 2022, più 11% rispetto al 2021. “Oggi l’azienda si è evoluta con una valida struttura manageriale: l’attività è rivolta alla progettazione della miglior soluzione tailor-made per ogni singolo cliente, in funzione delle esigenze specifiche dei settori che noi riteniamo strategici”, spiega l’amministratore delegato Renzo Bortolato. “Nasciamo con clienti legati al mondo del food&beverage, per poi ampliarci a settori limitrofi nel mondo del secco, e successivamente per specializzarci nella distribuzione dei prodotti del petfood e nella gestione della filiera degli alcolici. Questi due settori sono anche quelli nei quali avremo le sfide più importanti nel futuro, con l’obiettivo di diventare leader di mercato. Sono settori in cui la professionalità e la puntualità richieste sono alte. Nel primo la distribuzione è particolare perché tra i desti-

natari ci sono per esempio i veterinari e i negozi specializzati; nel secondo, servono competenze specifiche nella gestione delle accise e nella consegna nei locali, anche per piccolissime quantità, fino ad arrivare a rifornire i centri storici. Qui abbiamo ottenuto importanti riconoscimenti, come il recente premio consegnatoci da AB Inbev (il primo gruppo produttore e distributore di birra al mondo) come terzo miglior operatore logistico a livello europeo. Non dimentichiamoci poi del settore dell'automotive, dove CAB LOG rifornisce le linee di produzione delle moto dei campioni del mondo". I numeri aziendali sono imponenti: nel



corso di quest'anno storico per l'azienda anche l'occupazione è aumentata di una trentina di nuove risorse, passando da 350 dipendenti diretti agli attuali 380, oltre ai più di 1.000 indiretti nei magazzini in cui opera. La certificazione del successo aziendale deriva anche dalla clientela che ripone fiducia in CAB LOG con clienti del calibro di AB Inbev, Gruppo Nestlé, Pepsico, Ducati e molti altri. Gli spazi gestiti sono vasti: 360 mila metri quadri di magazzini in 20 siti italiani (a gestione diretta di CAB LOG in propri magazzini distributivi e presso magazzini dei clienti), una flotta di oltre 180 trattori stradali e più di 700 semirimorchi. La crescita aziendale non finisce qui: sono previste a breve aperture di nuovi spazi logistici nel Veronese (con focus sul mondo del vino) e a Vidigulfo, in provincia di Pavia.

Temera e Mermec Engineering lanciano t!Upcycling

Temera, leader nelle soluzioni tecnologiche web 3.0 per aziende, con particolare attenzione agli strumenti di artificial intelligence, annuncia una partnership strategica con Mermec Engi-

neering, che fa parte della holding Angel specializzata nello sviluppo di alta tecnologia per i settori del ferroviario, aerospaziale, aviazione e meccatronica digitale. Primo progetto a sancire la



collaborazione tecnologica tra le due società è t!Upcycling, la soluzione che si occuperà di riciclo creativo, ovvero quel processo di trasformazione di prodotti invenduti e materiali di scarto o indesiderati, in nuovi articoli di qualità superiore. Un'attività votata sia all'aumento della consapevolezza dei consumatori in termini di sostenibilità ambientale, sociale ed economica (anticipando quindi le leggi comunitarie che impediranno la distruzione dei prodotti in eccedenza), sia della percezione qualitativa del prodotto finale. Ad oggi, i brand in grado di fare upcycling del loro prodotto sono una minoranza e gli operatori specializzati nel riconoscimento dei prodotti da riciclare devono ricorrere a classificazioni "visive" dei prodotti, procedendo all'identificazione di un oggetto alla volta.

Una nuova filiale di Still in Lombardia

Una nuova casa per la filiale in Lombardia per Still: il leader nella progettazione e produzione di carrelli elevatori e nell'offerta dei più moderni sistemi per la logistica integrata ha inaugurato la sua nuova sede in Lombardia nell'area industriale di Pregnana Milanese, nella città metropolitana di Milano. La nuova sede si occuperà delle province di Milano, Monza e Brianza e della zona nord della provincia di Lodi. Il cambio di sede nasce per rispondere al meglio alle esigenze tecnico-organizzative del Gruppo e a quelle dei clienti a cui viene offerto un valore aggiunto nell'esperienza di vendita, noleggio e assistenza in una delle regioni più importanti per Still. Da sempre, infatti, la

Lombardia è una zona caratterizzata dalla presenza di importanti realtà aziendali attive in diversi settori che, grazie ad una vivacità industriale senza eguali, hanno fatto registrare una domanda crescente di servizi legati alla logistica e alla movimentazione delle merci. La sede di Pregnana Milanese - dove sono impiegati oltre 70 dipendenti, dagli addetti alle vendite ai tecnici esterni, dal service agli addetti all'usato e al noleggio - ospita una sala corsi, un deposito e un'officina molto più ampi, un locale per la ricarica delle batterie, oltre a 45 van e officine mobili, che permettono di evadere gli ordini in solo 24 ore su tutto il territorio di competenza. "L'inaugurazione della nostra nuova casa", racconta con orgoglio Paolo Taverna, branch director di Still della filiale lombarda, "dimostra un aspetto fondamentale: la volontà di Still di raggiungere obiettivi sempre più importanti e di assecondare al meglio l'espansione del marchio in un mercato e in un territorio che, negli ultimi anni, è cresciuto in maniera esponenziale sia in termini di volumi che di richieste dei clienti. L'apertura della nuova sede certifica il nostro percorso di crescita e prevede anche l'allargamento della nostra famiglia: nei prossimi mesi, infatti, è in programma anche un importante piano di assunzioni che porterà all'inserimento di nuove risorse professionali, sia commerciali sia tecniche, per far fronte alla crescente domanda dei nostri servizi".

Baoli festeggia i suoi venti anni

Il 2023 segna una data importante per Baoli, marchio di carrelli elevatori parte del Gruppo Kion, che quest'anno festeggia vent'anni. Fondata nel 2003 a Jingjiang, in Cina, l'azienda ha intrapreso in questi due decenni un importante e rapido percorso di crescita, diventando oggi un importante fornitore di carrelli elevatori, presente in 5 continenti e in 80 paesi, apprezzato e riconosciuto in particolare nell'offerta di controbilanciati e macchine da magazzino. Un'importante tappa di questo ventennio è certamente stata la costituzione della joint venture Kion Baoli Forklift Co., Ltd. nel 2009, che ha portato Baoli ad entrare ufficialmente nel Gruppo Kion, leader in Europa e secondo al mondo nella produzione di carrelli elevatori e macchine da magazzino; l'integrazione si è finalizzata l'anno successivo, nel 2010. A partire da quel momento, Baoli ha ampliato sempre di più il proprio portafoglio prodotti, consolidando inoltre la propria presenza internazionale: nel 2018 è stata infatti fondata Baoli Emea (Europa, Medio Oriente,



Africa) con sede a Milano, in Italia, mentre nel continente americano, i prodotti Baoli sono attualmente venduti attraverso Kion North America e Kion South America. "Festeggiamo oggi un appuntamento importante che non rappresenta certamente un punto di arrivo, ma una tappa che si inserisce in un cammino più a lungo termine, intrapreso vent'anni fa e il cui futuro è ancora tutto da scrivere", ha dichiarato Massimo Marchetti, director sales & service di Baoli Italia, che ha aggiunto: "Personalmente ricordo bene una delle più importanti tappe di questo straordinario percorso, ovvero l'ingresso di Baoli in Italia nel 2016, quando abbiamo iniziato a costruire una nuova rete composta da dealer selezionati, in grado di assicurare ai clienti gli stessi tempi e livelli di servizio assicurati sugli altri brand del Gruppo. A partire da quel momento abbiamo compiuto importanti passi, ma i principi su cui poggia la nostra realtà non sono cambiati: sicurezza, affidabilità ed efficienza, ma anche appartenenza ad un Gruppo leader in tutto il mondo. Grazie a questi elementi, continueremo a stupire i nostri clienti, anticipando le loro richieste e soddisfacendo sempre le loro aspettative". Oggi Baoli si distingue per la produzione di apparecchiature solide e sicure che garantiscono un funzionamento affidabile e semplice. In particolare, Baoli offre ai propri clienti una gamma completa di robusti carrelli industriali, tra cui carrelli elevatori elettrici a 3 e 4 ruote con capacità di carico da 1,5 a 3,5 tonnellate, carrelli elevatori diesel con capacità di carico da 1,5 a 10 tonnellate, nonché numerosi mezzi da magazzino come transpallet con altezza di sollevamento alta e bassa. Un altro elemento distintivo di Baoli è certamente la sua rete di vendita, che rappresenta uno dei punti di forza del marchio e che è in grado di offrire elevatissimi livelli di servizio e assistenza after-sales, potendo contare sul vastissimo magazzino ricambi di Rolo, Reggio Emilia, che si estende su un'area di 14 mila metri quadrati e conta oltre 4.600 referenze a stock. ■

				RESPONSABILITÀ FIDUCIA PASSIONE COMPETENZA APPARTENENZA
				
				
60 MLN di fatturato			1.600 lavoratori	

Noi siamo le nostre persone



70 anni di esperienza
 nella logistica e nell'outsourcing
 grazie ai nostri valori

ManHandWork



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.

Il vettore nella catena del freddo

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

La catena di fornitura del freddo, come noto, è fonte di particolari criticità per i soggetti coinvolti, ed è quindi importante capire entro quali confini si estenda la responsabilità del vettore. I soggetti impegnati in questa tipologia di trasporto possono infatti incappare in errori quali la scorretta impostazione del termostato, il mantenimento di merce deperibile al di fuori dalla cella frigorifera per un periodo di tempo eccessivo oppure un errato stivaggio che determini la mancata o difettosa circolazione dell'aria. In linea generale, al fine di prevenire profili di responsabilità

nel trasporto di merci deperibili, il vettore deve dotarsi di mezzi che siano anzitutto idonei al trasporto e assicurarsi circa l'idoneità e la funzionalità degli impianti di refrigerazione, nonché dei relativi sistemi di controllo. Il tema dell'idoneità del mezzo non si limita però all'ottenimento dei necessari certificati o alle revisioni del mezzo medesimo. Il vettore deve, infatti, poter altresì disporre di personale che sia capace di gestire adeguatamente il mezzo - e i relativi impianti - e di far fronte alle eventuali situazioni di emergenza che possano verificarsi a bordo. In termini pratici, ciò si traduce nella conformità del personale a requisiti di formazione e addestramento che il vettore è tenuto a garantire. Vi sono tuttavia ulteriori aspetti sostanziali, oltre alle precauzioni di natura tecnica, che il vettore deve adottare al fine di esimersi dalle responsabilità legate al trasporto di merci deperibili. Il riferimento è alle fasi di custodia, caricazione e stivaggio delle merci, che precedono (o seguono) il trasporto in sé e per sé considerato. A tal riguardo, la documentazione fotografica dello stato della merce, le registrazioni video delle operazioni e il monitoraggio dei relativi sistemi di refrigerazione in ogni fase del trasporto (compresi trasbordo e stoccaggio a terra) possono essere di supporto al vettore contro eventuali pretese risarcitorie.

In caso di danni alla merce, la responsabilità del vettore per inadempimento dell'obbligazione tipica di custodire le cose affidategli per il trasporto è disciplinata dall'art. 1693 c.c., secondo il quale "il vettore è responsabile della



La "catena del freddo" è fonte di particolari criticità per il vettore

perdita e dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve a quello in cui le riconsegna al destinatario, se non prova che la perdita o l'avaria è derivata da caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle cose stesse o dal loro imballaggio, o dal fatto del mittente o da quello del destinatario". Con riferimento al settore oggetto del presente approfondimento, esistono alcuni scenari dove il trasportatore di merce refrigerata potrebbe essere esentato da responsabilità. Ci si riferisce, ad esempio, ai casi in cui il mittente fornisca il container refrigerato in cui è contenuta la merce, la prerrefrigerazione del carico sia curata in modo scorretto prima della consegna al vettore, l'imballaggio non sia curato in modo adeguato, la merce sia affetta da vizio proprio o il mittente dia indicazioni errate circa la corretta tenuta del carico. Nel caso in cui il vettore possa dimostrare la sussistenza di una delle cause di esonero della responsabilità (meglio note come rischi particolari), si realizza una inversione dell'onere probatorio a favore del vettore. Una volta raggiunta la prova della circostanza costituente il rischio particolare, spetta all'avente diritto al carico provare che il danno non è stato causato, totalmente o parzialmente, dalla causa di esonero invocata dal vettore. ■

* 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



**+ 1.000
aziende**

- spazi inutilizzati



Consorzio ZAI ha visto un'occasione di sviluppo ulteriore per le aree industriali già esistenti che ha portato ad una crescita lavorativa per tutto il territorio veronese.

Professioni ferroviarie

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Si è svolto a La Spezia il 2 maggio scorso, presso l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, il primo appuntamento di "FerMerci in Formazione". L'iniziativa è stata promossa da FerMerci, l'associazione che rappresenta i principali operatori del trasporto ferroviario delle merci in Italia, ed è stata rivolta ad oltre 80 studenti frequentanti le quarte e quinte classi dell'Istituto Capellini-Sauro della Spezia, in ottica di orientamento rispetto alle importanti opportunità di formazione e lavoro disponibili in ambito ferroviario. Sono intervenuti all'evento in qualità di rappresentanti degli enti promotori e partner: Mario Sommariva, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale; Giuseppe Rizzi, direttore generale dell'associazione FerMerci; Gloria Rossi, referente per l'orientamento dell'USR Liguria; Antonio Fini, dirigente scolastico

Le imprese hanno avuto l'importante ruolo di illustrare ai giovani coinvolti nell'iniziativa le figure e le competenze ricercate nell'ambito dei propri piani di assunzione e dei processi di recruiting, sottolineando un grande fabbisogno esistente in termini di nuovi preparatori di treni e di nuovi macchinisti, ma anche operatori d'impianto, tecnici per la manutenzione, manovratori. E' stato inoltre dedicato un focus all'offerta formativa attualmente disponibile, attraverso l'intervento di Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, Centro di formazione logistica e ferroviaria associato a FerMerci. L'offerta formativa della Scuola è progettata in un'ottica di polifunzionalità e pone le condizioni per un efficace inserimento nel mondo del lavoro. Nell'ambito del focus dedicato alla formazione, sono stati chiamati ad intervenire alcuni ex-allievi provenienti da percorsi formativi realizzati dalla Scuola, che ricoprono oggi

con motivazione e soddisfazione posizioni lavorative presso imprese ferroviarie. Le imprese del settore dimostrano di aver pienamente valorizzato in ottica assunzionale la preparazione di questi giovani, completandola in azienda, attraverso la realizzazione di ulteriori periodi di affiancamento e attraverso il rilascio delle specifiche abilitazioni. La conclusione dei lavori è stata affidata all'assessore regionale con delega alle infrastrutture e terzo settore, Giacomo Giampedrone, che ha sottolineato l'importanza della formazione dei giovani in settori strategici quale quello ferroviario, al fine di ridurre sempre più il mismatch esistente tra domanda ed offerta. Al termine della presentazione, due classi dell'istituto coinvolto hanno proseguito la giornata di orientamento e studio con una visita guidata ai siti portuali e retroportuali di interesse ferroviario del territorio. Si è trattato dunque di un'occasione particolarmente importante per sviluppare, presso i più giovani, una più radicata "cultura logistica" ed una maggiore consapevolezza circa le opportunità a disposizione per il proprio futuro professionale. ■



A La Spezia, il primo appuntamento per la formazione ferroviaria alla presenza di oltre ottanta giovani

dell'istituto Capellini-Sauro. Sono seguiti interventi a cura dei responsabili di alcune tra le imprese ferroviarie più rappresentative a livello territoriale e settoriale: Livio Ravera, amministratore delegato Mercitalia Shunting & Terminal; Fabrizio Filippi, direttore generale Medway; Stefano Fioravanti, responsabile tecnico e di formazione Oceanogate Italia.

catani@scuolatrasporti.com



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

PROGRAMMA GIUGNO-LUGLIO 2023

GIUGNO 2023

6 GIUGNO | CONVEGNO

FUSIONI E ACQUISIZIONI (M&A) NELLA LOGISTICA E NEI TRASPORTI: STATO DELL'ARTE E CONSEGUENZE DI UNO STRUMENTO DI AGGREGAZIONE E CRESCITA AZIENDALE

7 GIUGNO

ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DEL MAGAZZINO: COME CONTRIBUIRE ALLA COMPETITIVITÀ AZIENDALE MIGLIORANDO LE PRESTAZIONI DEL MAGAZZINO
Dr. Fausto Benzi

8 GIUGNO | WEBINAR

L'EVOLUZIONE NORMATIVA IN TEMA DI LOCALIZZAZIONE DI NUOVI INSEDIAMENTI LOGISTICI
Relatore: Avv. Riccardo Marletta

14 GIUGNO

I CONFLITTI TRA COMMITTENTE E OPERATORE LOGISTICO: NECESSITÀ DI BUSINESS CONTINUITY E SOLUZIONE DELLE CONTROVERSIE
Avv.ti Alessio Totaro e Claudio Perrella
In collaborazione con Sc Sviluppo Chimica e Certiquality

22 GIUGNO

LA COMPLIANCE DOGANALE: COME GESTIRE KPI E GAP ANALYSIS
Dr. Marco Sella
In collaborazione con Sc Sviluppo Chimica

26 E 28 GIUGNO

L'ABC DELLE OPERAZIONI DOGANALI VIDEO-CORSO (LIVELLO BASE) DI DUE MEZZE GIORNATE DI DIRITTO E TECNICA DOGANALE
Avv. Ettore Sbandi
In collaborazione con Sc Sviluppo Chimica

28 GIUGNO

APPROVVIGIONAMENTO STRATEGICO E GESTIONE DEI FORNITORI (CON VARIE CASE HISTORY)
Dr. Michele Palumbo e Avv. Alessio Totaro
In collaborazione con Sc Sviluppo Chimica e Certiquality

LUGLIO 2023

5 LUGLIO

SUPPLY CHAIN RISK MANAGEMENT: APPROCCIO ALLA FILIERA AFFIDABILE E SICURA
Dr. Dario Favaretto

12 LUGLIO

LE RESPONSABILITÀ DELLO SPEDIZIONIERE ALLA LUCE DELLA RIFORMA DEL 2021, CON FOCUS SULLE RESPONSABILITÀ IN CASO DI MATURAZIONE DI COSTI DI DEMURRAGE E DETENTION DEI CONTENITORI E DI COSTI DI SOSTA
Avv.ti Marco Lenti e Filippo Pellerano
In collaborazione con Certiquality

14 LUGLIO

INTRODUZIONE AL PROJECT MANAGEMENT - GESTIRE UN PROGETTO
Dr. Enzo Carrubba
A cura di Certiquality

19 LUGLIO

AEO E ALTRE SEMPLIFICAZIONI IN DOGANA - LUOGHI APPROVATI, EXPORT SEMPLIFICATO, REX ED ESPORTATORE AUTORIZZATO
Avv. Ettore Sbandi

27 LUGLIO

DIGITALIZZAZIONE DELLA SUPPLY CHAIN: CONOSCERE E MIGLIORARE I PROCESSI AZIENDALI RIMUOVENDO LE BARRIERE CHE NE OSTACOLANO LA COLLABORAZIONE INTER-FUNZIONALE
Dr. Fausto Benzi
In collaborazione con Certiquality



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

Come rafforzare il capitale umano

di Virginia Sestieri

In Italia, le industrie si trovano di fronte a problemi di cercare manodopera. Questo è un dato acclarato, come confermato da molte richieste alle quali nessuno risponde. Ciò sta avvenendo a prescindere dal grado di qualificazione che i lavoratori dovrebbero avere. Come mai un paese che ha un alto tasso di disoccupazione giovanile, nel 2022 era il tasso tra i più alti in Europa, non risponde alla “chiamata” del lavoro? Un dato che assomiglia a un paradosso. Le ragioni sono diverse. Un primo dato, che è stato sommerso dalle vicissitudini politiche che il paese ha passato negli anni che vanno dal 2006 al 2019, anni che hanno visto alternarsi sette governi, è che il paese è notevolmente cambiato, peggiorando. Infatti, rispetto all'Europa, la situazione italiana negli anni che sono seguiti alla crisi finanziaria del 2008-2009 è stata negativa, con un grave, ritardato recupero, che si è andato a consolidarsi solo nel 2021, all'epoca del governo Draghi. Questo fatto è accaduto per una dolorosa chiusura di fabbriche che hanno perso il lavoro non riuscendo più a compensare i debiti. Un processo “naturale”, ma che non ha avuto alcun riscontro politico. I dati che pubblichiamo nella tabella “La deprivazione economica” (tratti da Eurostat) sono sotto questo aspetto indiscutibili. Nel 2006, l'Italia aveva una soglia di famiglie con “una forte deprivazione economica” che toccava il 6,4%, un dato che la collocava più o meno nella media dell'Europa (con la Francia e la Germania, rispettivamente al 5% e al 5,1% e con la media europea al 6,0%) per passare all'11,5% nel 2015, al 12,1% nel 2016 e al 10,1% nel 2017. Il “buco nero” è stato negli anni dal 2008 al 2016: quando il dato si è quasi raddoppiato. In Europa è stata tutta un'altra storia: perché la media è passata dal 6,0% del 2006 al 6,9% del 2015, al 6,6% del 2016 e al 5,9% del 2017. Vale la pena soffermarsi su questi numeri perché è significativo. In Portogallo, ad esempio, tra il 2006 e il 2017, la deprivazione economica è rimasta costante intorno al 9,6% della popolazione e nel 2017 è arrivata al 6,9%. Quindi è molto più bassa che in Italia. La Polonia è senza dubbio il paese che ha fatto i maggiori progressi: dal 27,6% di cittadini in forte deprivazione economica nel 2006 è scesa a solo il 5,9% nel 2017. Il dato più significativo è la media delle 19 principali nazioni europee: siamo passati



In Italia, i giovani hanno una competenza inferiore al resto d'Europa: occorre “rivedere” la scuola

dal 6% della popolazione europea in deprivazione economica e povertà nel 2006, al 5,9% nel 2017. Questo dato conferma che il forte aumento della povertà è un problema tipicamente italiano e che ha influito sulla situazione del paese e specialmente nelle zone del Mezzogiorno. L'Italia ha, quindi, “perso il contatto” con l'Europa. Per questo fatto, il paese ha dovuto pagare un prezzo elevato: ha dovuto impegnarsi per restare in piedi tra mille difficoltà. La prima conseguenza per le giovani generazioni è stata l'abbandono scolastico, la mancanza di formazione, l'incapacità di quest'ultima di intercettare i bisogni. Oggi, ci troviamo nella situazione di aver accettato di buon grado il “reddito di cittadinanza”, che non ha risolto il problema, ma semplicemente “rimandato” a momenti migliori.

Oggi, di conseguenza, ci troviamo con l'esigenza di dover riformulare “la formazione”. Quando si parla di mercato del lavoro o dell'incontro tra domanda e offerta, in Italia, si parla di un settore a compartimenti stagni, con scarsa comunicazione tra le parti, con una scadente percezione della realtà. Oltretutto, in mano a settori pubblici già per conto loro “obsoleti”. Il risultato è che, come viene denunciato ogni mese dal sistema informativo Excelsior, nonostante cresca il numero dei lavoratori ricercati dalle imprese, il numero di chi risponde è sempre minore. A dicembre 2022, la percentuale di assunzioni irrealizzabili principalmente per la mancanza di candidati e per l'inadeguatezza delle competenze era pari al

45,6%, mentre un anno prima era del 38,6%. Il dato cela peraltro una vertiginosa polarizzazione tra gli artigiani e operai specializzati addetti alle rifiniture delle costruzioni (70,3%) e le mansioni di segreteria, staff e servizi generali introvabili nel 21,9% dei casi. A ciò si aggiunge il fatto che i giovani escono dalle loro famiglie tardi, all'età di 29,9 anni. Questo fatto peggiora la situazione: infatti, in Francia e in Germania escono a 23,6 anni, in Europa mediamente a 26,0 anni mentre in Svezia addirittura a 19. E' da tener presente che più si ritarda l'uscita dalla famiglia più è complicato trovare la propria strada, organizzare indipendentemente la propria vita. Ciò emerge dai dati Eurostat.

Come scrive Alessandro Verbaro, "i limiti della formazione si traducono in difficoltà industriali, produttive ed economiche... La complessità della società di oggi ci dovrebbero spingere, invece, a guardare l'istituzione del mercato del lavoro in maniera organica, analizzando i diversi profili che interessano la domanda di lavoro e quelli che interessano l'offerta di lavoro". Per il primo problema c'è il fatto che i giovani italiani, anche dopo aver assolto l'obbligo scolastico, non hanno le



I laureati sono troppo pochi: siamo penultimi nella classifica dell'Unione europea a 27 con il 27,50% a fronte di una media superiore al 40%

competenze che dovrebbero avere dopo tredici anni di scuola: l'abbandono scolastico deve sommare quello che è 'implicito' e ciò che è 'esplicito'. Sommandoli insieme formano 'i dispersi' totali". Secondo l'istituto Invalsi "nel centro-nord la quota dei dispersi totali oscilla tra il quindici e il venti per cento ma in molte regioni del Mezzogiorno i dispersi totali sono più del venticinque per cento, fino a raggiungere il 31,9 per cento in Campania, il 33,1 per cento in Calabria, 37 per cento in Sicilia e 37,4 per cento in Sardegna". Il bacino di potenziali giovani lavoratori si riduce ancora di più se si guarda al tasso di laureati in Italia. Siamo penultimi nella classifica dell'Unione europea a 27 con il 27,50% a fronte di una media

superiore al 40%. Non bastano i titoli di studio spesso vuoti, che generano aspettative difficili da soddisfare e irrigidiscono l'offerta di lavoro. Occorre mettere al centro le competenze, investendo nella formazione mirata, ma per l'Italia le sfide sono maggiori. Quindi lotta all'abbandono scolastico, investimento sulla qualità dei docenti, sostegni alle famiglie che mandano i figli a scuola, rafforzamento degli ITS, aumento della percentuale dei laureati soprattutto in competenze Stem, responsabilizzazione dei corpi intermedi e dei datori di lavoro nella formazione continua e nei processi di upskilling e reskilling. Senza esagerare: una lotta senza frontiere per potenziare il capitale umano.

La "deprivazione economica" in Europa

(2006-2019, in % sulla popolazione totale)

	2006	2015	2016	2017
Italia	6,4	11,5	12,1	10,1
Francia	5,0	4,5	4,4	4,1
Spagna	4,1	6,4	5,8	5,1
Belgio	6,4	5,8	5,5	5,1
Estonia	7,0	4,5	4,7	4,1
Polonia	27,6	8,1	6,7	5,9
Germania	5,1	4,4	3,7	3,4
EU a 27	6,0	6,9	6,6	5,9

“La sostenibilità è il valore”: il manifesto di Sostenibilità di Kontractor by Kopron

In un convegno, presentati i principi e i valori della divisione che si ispirano all'Agenda di Parigi, “un programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità”, come ha ricordato il direttore generale Camillo Mastrolorenzo.

di **Tiziano Marelli**

“La sostenibilità è il valore. #GreenHumanBuilding” è il titolo del Manifesto di Sostenibilità che Kontractor by Kopron (divisione del gruppo Kopron specializzata nella gestione e realizzazione di progetti immobiliari chiavi in mano in qualità di General Contractor) ha redatto in partnership con Italia Circolare e che ha presentato pubblicamente in un Convegno patrocinato da Assologistica e Aism, l'Associazione Italiana Sviluppo Marketing, lo scorso 4 maggio nella propria sede aziendale. All'evento - oltre ai “padroni di casa” Camillo Mastrolorenzo e Ilaria Pasta, rispettivamente direttore e responsabile Marketing & Comunicazione di Kontractor - hanno preso parte il presidente di Aism Massimo Giordani (moderatore del dibattito), il presidente di Assologistica Umberto Ruggerone, il direttore di Italia Circolare Paolo Marcesini, il ceo di Zebre Rugby Parma Michele Dalai, l'architetto e fondatore di The Blossom Avenue Marco Facchinetti, il senior Lecturer della SDA Bocconi Michele Calcaterra Borri, il direttore generale di Habitech Distretto Tecnologico Trentino Francesco Gasperi e il direttore del Centro sull'Innovazione Tecnologica e Economia Circolare LIUC Business School Andrea Urbinati.

Il punto di partenza per la stesura del Manifesto, definito da Camillo Mastrolorenzo, direttore generale Kontrac-

tor, una “carta costituzionale” in cui si definiscono i principi e i valori della divisione, sono stati i 17 Sustainable Development Goals (SDGs) dell'Agenda 2030 di Parigi, un vero e proprio “programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità” per lo Sviluppo Sostenibile Mondiale. Kontractor by Kopron spiega, nel suo testo, come la “modalità d'azione” del proprio business aderisca a 6 dei 17 punti SDGs. In particolare:

SDG 7: Energia pulita e accessibile
- Progettare e costruire per impiegare sempre di più energia da fonti rinnovabili, puntando a edifici autonomi dal punto di vista energetico e carbon neutral. Dotare gli edifici di pannelli fotovoltaici, progettarli e realizzarli in modo da sfruttare la luce naturale, realizzare un involucro con performance elevate di isolamento termico rappresentano alcune delle tante scelte progettuali concrete che Kontractor realizza in ogni progetto.



SDG 8: Lavoro dignitoso e crescita economica - Un ambiente di lavoro bene organizzato, correttamente retribuito e svolto nel pieno rispetto di tutte le norme: Kontractor ritiene che ogni progetto sia uno spazio di condivisione di impegno, competenze e responsabilità per la realizzazione del progetto comune, capace di garantire soddisfazione economica e crescita professionale per tutti gli addetti grazie alle necessarie misure di sicurezza, di welfare, di inclusione, di contrasto alle discriminazioni di qualsiasi natura, di comunicazione interna, anche sui temi legati alla riduzione dell'impatto ambientale dell'intero settore.

SDG 11: Città e insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili - Contenere l'impatto sociale, ambientale e paesaggistico degli immobili nei contesti dove sono costruiti significa contribuire in modo concreto al miglioramento della qualità della vita delle comunità che vi abitano.

SDG 12: Consumo e produzione responsabile - Fare di più e meglio, con meno materia prima e meno energia. Consumare solo quello che serve, ottimizzare la gestione delle risorse naturali, porre l'innovazione tecnologica e dei materiali al servizio della riduzione dell'impatto ambientale, dare priorità all'impiego di risorse locali, contenendo così l'impatto della catena di approvvigionamento in tutte le fasi costruttive, scegliere materiali con un alto tasso di riciclo.

SDG 13: Azione per il clima - Con una concentrazione in atmosfera di CO2 superiore del 48% rispetto a quella dell'epoca preindustriale, contrastare attivamente il cambiamento climatico in atto deve costituire uno dei principali obiettivi del settore delle costruzioni. Soltanto investendo risorse a favore

della protezione dell'ambiente si può raggiungere il traguardo della riduzione effettiva delle emissioni climalteranti. Tutte le scelte progettuali e operative che Kontractor propone tendono a questo obiettivo.

SDG 17: Partnership per gli obiettivi - Per Kontractor è importante promuovere collaborazioni inclusive, costruite su principi e valori, su una visione comune e su obiettivi condivisi che mettano al centro le persone e il pianeta. La partnership intesa come gioco di squadra dove ognuno, nel proprio ruolo, attraverso la valorizzazione delle proprie qualità e competenze, può fare la differenza per il raggiungimento del risultato finale.

Come ha detto Massimo Giordani, introducendo i lavori dell'evento, "l'iniziativa di Kontractor è volta alla migliore riuscita di un tentativo: quello di sensibilizzare tutto il nostro comparto ad una tematica delicata ed essenziale come quello della sostenibilità, che deve essere vissuta da tutti noi come elemento primario di attenzione ed interesse. Per l'attualità che stiamo vivendo ma anche per il futuro. Si tratta di un codice di comportamento ineludibile rispetto al quale dovremo assolutamente far di conto, e attrezzarci per far sì che venga seguito e perseguito al meglio. Il tempo stringe, e non dobbiamo far altro che implementarlo perché il domani di tutti noi sia migliore in termini di qualità della vita: ne va della nostra credibilità". Per Umberto Ruggerone "il manifesto presentato in questa occasione rappresenta, di fatto, una mappa. E avere a disposizione una mappa significa sapersi orientare nella giusta direzione. Noi, 'facendo logistica', rendiamo un servizio,



Nella foto, Ilaria Pasta, responsabile Marketing e Comunicazione di Kontractor

rendiamo possibile il vivere quotidiano alle persone nella loro vita privata e lavorativa. Ne consegue che, per definizione, la nostra sia una realtà molto complessa ed eterogenea. È per questo che vorrei si parlasse piuttosto di logistiche: un mondo complesso che, come tale, può vivere solo attraverso un'attività di filiera". Per questo, secondo il presidente di Assologistica, "anche grazie alla straordinaria iniziativa promossa da Kontractor ci stiamo, forse, finalmente, avventurando in un percorso capace di provare a certificare la filiera logistica in tutti i suoi molteplici aspetti ed indubbe criticità, ma che senz'altro può avvicinare al concetto di sostenibilità sociale il nostro settore, un aspetto che la nostra associazione sta perseguendo ormai da qualche tempo".



Nella foto, i relatori al convegno

Ilaria Pasta, responsabile Marketing e Comunicazione Kontractor, per illustrare al meglio il senso del concetto di sostenibilità, ha citato la definizione che ne fornisce l'Enciclopedia Treccani: "Nelle scienze ambientali ed economiche, condizione di uno sviluppo in grado di assicurare il soddisfacimento dei bisogni della generazione presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di realizzare i propri". Ed è da questo preciso assunto che ha voluto sottolineare come "siano le persone ad essere alla base di tutte le dimensioni della sostenibilità. Quelle di oggi ma soprattutto le future generazioni. Per noi il valore autentico di quello che facciamo risiede nella sua sostenibilità ed è un valore che si crea solo attraverso l'esercizio continuo e consapevole della responsabilità, come principio etico e fondamento della nostra cultura d'impresa. Il rispetto per la persona e per l'ambiente sono al centro del nostro modo di pensare e di lavorare. Nel nostro settore abbiamo dei fondamenti che ci guidano nelle scelte, punti di riferimento precisi: le certificazioni nazionali ed internazionali ci indicano il percorso da seguire, così come le normative paesaggistiche ed urbanistiche di cui dobbiamo tene-

pendono molto dalle scelte aziendali. Ma se è la persona a essere alla base di tutto, lo è anche per il nostro business. Per la costruzione di un immobile, ci dobbiamo, infatti, relazionare con clienti, consulenti, professionisti, enti amministrativi, fornitori, e quindi tutto si basa appunto sulla relazione con una moltitudine di persone. In pratica, anche la costruzione di un immobile è frutto di un gioco di squadra. Abbiamo definito questo modus operandi come 'economia delle relazioni', di fatto associabile all'SDG 17. Quindi, tutti gli attori di una filiera di costruzione svolgono un ruolo fondamentale della stessa importanza per il giusto raggiungimento dell'obiettivo finale. Abbiamo paragonato questa economia delle relazioni ad un grande puzzle per la costruzione del quale tante mani riescono a trovare il tassello giusto per portare a termine la sua composizione: nel nostro caso specifico, la costruzione di un edificio in tutti i suoi passaggi, dandogli un'anima oltre che una struttura". In pratica, per Ilaria Pasta, "ogni volta che costruiamo un immobile lo viviamo come se fosse nostro e sappiamo che se viene costruito bene diventa esso stesso un manifesto di sostenibilità perché rappresenta al

re conto. Più difficile invece è misurare tutte le azioni sostenibili che ricadono nelle dimensioni social e di governance perché si tratta di elementi che di-

meglio il nostro biglietto da visita. Così posso affermare che Kontractor non costruisce solo immobili ma anche relazioni, e non soltanto con la business community ma anche con il territorio dove andiamo a edificare, laddove entra in gioco la dimensione più sociale della nostra attività in termini di sostenibilità nei confronti della popolazione di riferimento, favorendo al massimo, e per quanto possibile, una sintonia che porti a percepire come il nostro 'costruire' possa rappresentare un vantaggio per tutti. Anche per questo, dal 2021, abbiamo stretto rapporti con alcune organizzazioni del terzo settore; abbiamo iniziato durante la costruzione del magazzino Amazon di Udine per il cliente Goodman Italy e attualmente abbiamo avviato collaborazioni con associazioni locali che si occupano di disabilità anche a Colleferro e Anagni, nel Lazio, dove stiamo costruendo alcuni magazzini per il cliente GLP Italia. Da quando abbiamo intrapreso questa strada ci sentiamo più ricchi d'esperienza e di 'sentire' umano: un altro tassello in termini di sostenibilità e sensibilità sociale che ci rende molto orgogliosi".

E per dimostrare al meglio quanto sia sentito e costante questo impegno, l'incontro si è concluso con un pranzo a Cassina de' Pecchi da PizzAut, attività gestita da una squadra di 25 ragazzi autistici diventati celeberrimi in tutt'Italia per la qualità del servizio reso grazie alla loro diversità, e a cui il gruppo Kopron ha donato una copertura che ha permesso al locale di raddoppiare il numero dei coperti. Kontractor by Kopron, con il proprio Manifesto, ha voluto tracciare una strada verso la sostenibilità. Un cammino da percorrere insieme, in maniera sinergica con tutti gli stakeholder del settore, con l'obiettivo di costruire un futuro migliore e a misura d'uomo. ■

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

Un obiettivo troppo “alto”?

“E’ difficile raggiungere quanto è stato richiesto dall’Unione europea, ma noi, come Fermerci, ci stiamo adoperando per ottenere quanto è possibile. Sarebbe già un risultato importante”, ha dichiarato Giuseppe Rizzi, direttore generale della nuova associazione Fermerci.



GIUSEPPE RIZZI

L’Unione europea ha chiesto che il trasporto ferroviario faccia uno sforzo per raggiungere gli obiettivi che ha dato: al 2030, spostare le merci che viaggiano oltre i 300 chilometri per trasportare almeno il 30% del totale su ferrovia. Un impegno che lascia molti dubbi se si considerano le condizioni attuali. E’ vero che l’Unione europea deve dare degli obiettivi, altrimenti tutto resta “fermo”, com’era. Ciò è certamente valido per le ferrovie che, come abbiamo imparato a conoscere, sono molto restie a fare cambiamenti, a innovare. E’ altrettanto vero che l’obiettivo è oggi parecchio lontano per essere raggiunto. Ne parliamo con Giuseppe Rizzi, direttore generale dell’associazione Fermerci.

UN’OPERAZIONE, QUELLA DI TRASFERIRE DALLA STRADA ALLA FERROVIA IL 30% DELLE MERCI OLTRE I 300 CHILOMETRI, ENTRO IL 2030, MOLTO DIFFICILE DA RAGGIUNGERE, SE NON IMPOSSIBILE,

DATE LE CONDIZIONI ATTUALI. LEI COME LA PENSA?

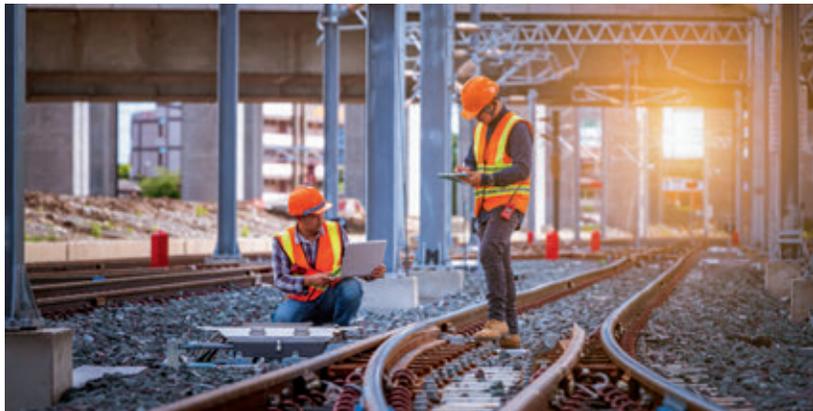
Abbiamo fatto il possibile, abbiamo costituito la Federazione che rappresenta tutte le componenti del sistema ferroviario. E stiamo lavorando. Certo che occorrerebbe che tutta l’industria ci seguisse, per sottolineare che il momento è particolarmente complicato. In realtà, non è così. Ad esempio, quando è stata completata, finalmente, la linea adriatica, anche con la galleria di Cattolica, che rappresenta un successo per la ferrovia, si sono levate voci preoccupate a Pesaro dagli ambienti del turismo. Sentire che la ferrovia “avrebbe potuto mettere in linea un treno merci ogni sei minuti” è stata una preoccupazione. Se manca un’unità di intenti è molto difficile poter arrivare all’obiettivo. Comunque noi ci proviamo...

IL PROBLEMA È DATO DALLA “DISTANZA” CHE CI SEPARA DALL’OBIETTIVO, PER AR-

RRIVARE A CENTRARLO OCCORREREBBE AUMENTARE DEL 17/18% IL DATO DELLA FERROVIA DI OGGI. MI PARE MOLTO DIFFICILE. MANCANO SOLO SETTE ANNI ...

E’ senza dubbio così. Noi abbiamo recentemente fatto un incontro dove abbiamo portato un rapporto sul trasporto ferroviario degli ultimi vent’anni, fatto in collaborazione con l’Isfort. Da questo rapporto abbiamo capito che la ferrovia ha ripreso “vita” nel 2015, evitando di crollare. Abbiamo evitato il peggio, riparando, anche se ci siamo fermati subito causa il Covid-19 e la pandemia. Tuttavia nell’ultimo anno c’è stato un nuovo aumento dei volumi di traffico in termini di treni/chilometro del 12%, anche lui fermato dall’aumento dei costi dell’energia e dalle tensioni geopolitiche. C’è stato però un aumento di traffico, su questo dobbiamo lavorare. Credo che ci sia un interesse crescente sul trasporto ferroviario, non dobbiamo farci sfuggire questa occasione.

“C’è anche un problema di mancanza di uomini. Fermerci sta cercando di fare una formazione ad hoc, destinandola alla sola ferrovia”, dice Rizzi





“A sud di Latina, c’è un impianto abbandonato. Stiamo cercando di riattivarlo. E’ un ‘rammendo’ del territorio”, sottolinea Rizzi

QUESTO È UN PROBLEMA CHE RIGUARDA DA VICINO LA CLIENTELA, OSSIA LA CON-FINDUSTRIA. NON SI GUADAGNA TANTO TERRENO SE NON SI CONVINCe L’INDUSTRIA, E COSÌ?

Con l’industria abbiamo un patto. Intanto sarebbe importante che quelle di Stato usassero più il trasporto ferroviario nei loro trasporti, penso alla Leonardo, all’ENI, alle Poste, all’Enel, ce ne sono tante. Potrebbero già rappresentare un bel volume. Sarebbe importante anche come “segnale”. Occorre poi intervenire sull’ultimo miglio per tante imprese che avevano i raccordi e poi li anno persi: occorre ricostruire tanti raccordi ferroviari. Lo stesso discorso va fatto con i porti, lo diciamo da anni, oggi con il Pnrr pare sia giunto il momento buono. Anche le Zes sono importantissime, perché rappresentano un “nodo” dove le imprese si focalizzano, e hanno bisogno di trasportare. Il discorso dei “punti di accesso” è fondamentale: se si vuole incrementare la ferrovia, occorre costruirli.

VENIAMO AL PUNTO IMPORTANTE: I RAPPORTI CON IL GOVERNO. QUI SI GIOCANO MOLTE DELLE POSSIBILITÀ CHE LA FERROVIA RIPARTA. COME STANNO ANDANDO?

Stiamo faticando, rivolgiamo richieste ma non vengono accolte. Ad esempio, il pagamento del ferrobonus non sta av-

venendo, non ci sarà, nel 2023, forse accadrà nel 2024. E’ la burocrazia che è ferma, non tanto il governo, che ha i suoi tempi. Il perché, non si sa. Oltretutto, i soldi sono anche meno del passato, perché sono stati ridotti a 22 milioni. Per parecchie aziende un milione che entra o non entra può fare la differenza. Assofer e Fercargo stanno aspettando, insistendo, ma non si ha alcuna risposta...

MA L’AUTOTRASPORTO, INVECE, LE HA. COME MAI?

L’autotrasporto ottiene quanto chiede per un semplice motivo: minaccia il blocco. E’ un sistema che non “quadra”, non si può ascoltare solo chi usa la sua forza per ottenere ciò che vuole. Oltretutto, data la condizione del trasporto su strada, non pare che abbia molta fortuna.

ALTRO PUNTO CHE CI METTE IN GRAVE DIFFICOLTÀ CON BRUXELLES, OSSIA LA FORMAZIONE. AD ESEMPIO, MANCANO I MACCHINISTI, ALMENO TREMILA. SI RISOLVE QUESTO PROBLEMA?

Un altro dato allarmante, riguarda l’esercizio: nei prossimi anni ci saranno almeno 10 mila persone che usciranno dal lavoro. Se escono dai viaggiatori, li vanno a prendere nelle merci. E’ sempre stato così. Sicuramente le merci avranno problemi. Noi stiamo cercando di fare una formazione molto mirata, abbiamo

tra i nostri soci anche la Scuola Nazionale Trasporti e Logistica di La Spezia che è specializzata nella formazione ferroviaria. Stiamo cercando di fare il meglio possibile. Ripeto: siamo partiti in ritardo, ma cerchiamo di recuperare il tempo perduto.

AD ESEMPIO, NON CI SONO LUOGHI DOVE È POSSIBILE INCENTIVARE LA FERROVIA, ANZICHÉ LA STRADA?

Le faccio un esempio per tutti. A sud di Pomezia, l’unico punto a Roma dove può partire un servizio ferroviario, anche se assolutamente insufficiente per una grande area metropolitana come quella romana - e questo è un vecchio, non risolto problema -, c’è nei pressi di Latina uno scalo abbandonato. Non è grande, ha solo due binari di 450 metri, ma è comunque una “cattedrale nel deserto”, per usare il treno bisogna andare fino a Nola, dopo Napoli. RFI lo ha abbandonato. Stiamo attivandoci per rimetterlo in moto. Come dice l’architetto Piano, stiamo cercando di “rammendare” il territorio.

LE FACCIU UN’ULTIMA DOMANDA. DA QUANTO MI STA DICENDO, MI PARE COMPLICATO SODDISFARE LE RICHIESTE DELL’UNIONE EUROPEA. C’È UNA POSSIBILITÀ DI RAGGIUNGERE QUESTO OBIETTIVO?

L’obiettivo, come diceva lei, è molto ambizioso, probabilmente fuori dalla portata delle nostre possibilità. Comunque il problema vero non è di raggiungerlo, ma di creare le condizioni per arrivarci. Bisogna che ci indirizziamo verso un maggior uso della ferrovia, questo deve diventare un impegno comune della nostra logistica. Inutile che continuiamo a parlare di “sostenibilità” per poi usare la strada nei trasporti, occorre un cambio di mentalità, da parte di tutti. E’ una condizione indispensabile. Se questo avverrà, sarà un fatto epocale, e avremo comunque raggiunto un obiettivo importante. ■

In parlamento, la riforma degli interporti

“Non è più procrastinabile una riforma legislativa con l’obiettivo di svecchiare l’impianto normativo della legge 240/90, che istituì gli interporti, vecchia di trent’anni che non consente di far decollare le nostre strutture”, ha dichiarato Matteo Gasparato, presidente della Unione Interporti Riuniti.

di **Carlotta Valeri**

Finalmente, dopo anni in cui la legge di riforma degli interporti non è stata portata avanti per l’interruzione della legislatura, oggi, è arrivato il momento di avere un confronto in parlamento sui temi più rilevanti di questa legge che, ormai, vecchia di oltre trent’anni, è stata superata dagli eventi. A questo proposito Matteo Gasparato, presidente dell’Unione Interporti Riuniti-Uir, ha dichiarato: “Non è più procrastinabile una riforma legislativa con l’obiettivo di svecchiare l’impianto normativo della legge 240/90, che istituì gli interporti, arrivando così alla soluzione anche di temi che sono delle inutili ‘zavorre’ e non consentono di far decollare le nostre strutture. I nostri associati sono fondamentali per lo sviluppo del trasporto ferroviario e in



Una panoramica dell’interporto di Padova

particolare dell’intermodalità. Mai come ora gli interporti sono davvero al centro del sistema logistico del nostro paese, naturalmente anche per il ruolo che svolgono nel collegamento con i porti. Non è

immaginabile che una crescita di volumi da e verso il centro Europa sia affidata al solo trasporto su gomma, sia per i noti problemi ambientali che riguardano lo spazio alpino sia per la cronica carenza

L’UNIONE INTERPORTI RIUNITI

“Con i recenti ingressi, non ultimo il rientro dell’interporto Cim di Novara, come associazione rappresentiamo pressoché la totalità degli interporti italiani. Questo fatto rafforza la nostra posizione e siamo al lavoro da diversi anni per un nuovo provvedimento normativo che dovrà andare oltre l’impianto della legge istitutiva per garantire un nuovo sviluppo della nostra logistica”, ha sottolineato Matteo Gasparato, presidente della Uir. Infatti, con il ritorno di Cim Novara che fa seguito a quelli nel corso del 2022 di Gorizia, del terminal di Marghera-Carboni Italia e di Civitavecchia, è salito a 25 il numero degli associati alla Uir. “Tale riavvicinamento dopo alcuni anni di distacco di alcune strutture interportuali è la testimonianza del valore associativo”, ha detto ancora Gasparato. Fanno oggi parte di Uir gli interporti di Bari, Bologna, Catania, Cervignano, Civitavecchia, Gorizia, Livorno, Marcianise, Mortara, Nola, Orte, Padova, Parma, Pordenone, Portogruaro, Porto Marghera, Prato, Rivalta Scrivia, Rovigo, Novara, Torino, Trento, Trieste, Vado Ligure e Verona. Con oltre 32 milioni di metri quadri di aree per la logistica e 5 milioni di metri quadri di magazzini, 50 mila treni arrivati/partiti e oltre 65 milioni di tonnellate di merci (più di due milioni di Teu) annui, il sistema interportuale è, quindi, un assoluto protagonista della logistica in Italia. Dal punto di vista della sostenibilità ambientale, gli interporti contribuiscono a evitare che una serie di costi esterni possano ricadere sulla comunità. Utilizzando i dati di traffico 2020, il mondo appartenente alla Uir, secondo stime, favorisce una riduzione di circa 1,5 tonnellate di CO2 (500 milioni di euro non ricaduti sulla collettività) derivanti dallo spostamento del traffico merci dalla gomma alla ferrovia.

di autisti". Secondo Gasparato, "oggi per l'esecutivo guidato da Giorgia Meloni c'è un'opportunità unica per modernizzare tutto il sistema logistico nazionale, anche in chiave sostenibile, puntando a una riforma dell'Interportualità che costituisce l'ossatura infrastrutturale per sostenere il sistema delle imprese".

"Lo scorso anno - ha aggiunto Gasparato - presentammo una ricerca appositamente commissionata da Uir dal titolo 'La transizione energetica e la rete degli interporti italiani'. Dallo studio, condotto da Nomisma, è merso con chiarezza che gli interporti italiani possono essere determinanti per garantire sostenibilità ambientale ed efficienza della catena logistica. Ad esempio, l'uso dei combustibili fossili per alimentare i motori dei veicoli adibiti al trasporto stradale, tra l'altro spesso di vecchia generazione, è ancora troppo alto per il nostro paese: il trasporto merci su gomma ha emesso nel 2020 in Italia circa 39,5 milioni di tonnellate di CO2. Nello stesso anno il consumo di gasolio ha superato i 23 milioni di tonnellate, di cui quasi 20 utilizzate per l'autotrazione. Tanto che il solo settore trasporti ha coperto una quota di oltre l'86% dei consumi nazionali di gasolio. Risiede in questi numeri la doppia importanza concreta di ottimizzare la gestione del trasporto merci su strada: per limitare al massimo le emissioni e, allo stesso tempo, preservare il flusso di ingenti risorse preziose". Il ruolo degli interporti in questo scenario appare più importante e strategico, considerando che il trasporto merci su strada è uno di quei settori di gran lunga più difficili da decarbonizzare. Ciò è verosimile, in quanto con la loro funzione caratteristica di servizi di trasporto merci possono accompagnare e gestire al meglio la transizione energetica nel trasporto stradale medio, leggero e pesante, anche attraverso una ricerca applicata di nuove soluzioni. A fianco di



La ferrovia è determinante per la decarbonizzazione del paese

queste considerazioni, c'è un'altra riflessione da fare, ha aggiunto Gasparato, "il governo sta rifinanziando il ferrobonus e il marebonus, e questo è certamente un segnale positivo, ma grazie agli interporti c'è oggi un'opportunità unica in questo nuovo scenario per modernizzare tutto il sistema logistico nazionale. Occorrerebbe immaginare un 'bonus', un'idea che ha lanciato recentemente il vice

presidente di Europlatform, Alberto Milotti. Accanto alle misure del ferrobonus e del marebonus, infatti, per completare efficacemente il sostegno al settore dell'intermodalità vi è la necessità di non trascurare l'ultimo miglio e prevedere misure analoghe in favore anche dei terminal ferroviari, ricomprendendo anche le manovre ferroviarie e la terminalizzazione".

L'INTERVENTO DI RUGGERONE

Nel corso del dibattito in parlamento sulla rivisitazione della legge istitutiva degli interporti, è intervenuto anche Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica e vicepresidente di Confetra con la delega all'interportualità e alla portualità. "Per garantire la rappresentanza di tutti gli operatori della catena logistica che operano nel settore, è necessario che nel Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, che la proposta di legge sugli interporti intende costituire, sia prevista la rappresentanza del mondo dei trasporti e della logistica, nonché dei committenti dell'industria e del commercio", ha detto Ruggerone. Valutazione nel complesso positiva, quella di Assologistica sulla nuova disciplina, che aggiorna una normativa vecchia di trent'anni e che non risponde più alle attuali esigenze industriali nazionali, del trasporto e della logistica. Secondo Ruggerone, infatti, "bisogna tener conto degli attuali scenari amministrativi e del mercato, della digitalizzazione dei processi, della sostenibilità ambientale e, quindi, del necessario trasferimento modale, dell'esigenza che i nodi intermodali siano strettamente interconnessi con le reti viarie nazionali ed europee, ma soprattutto far sì che le reti ferroviarie siano collegate con le reti Ten-T. E' inoltre necessario che la nuova disciplina consideri il complessivo mercato dell'intermodalità, oggi composto da molteplici realtà imprenditoriali di natura giuridica diversa, che si ispirano al pubblico e al privato. Questa compresenza di differenti realtà dovrebbe ricevere maggiore attenzione in una disciplina quadro che consideri e tuteli equilibri concorrenziali e competitivi e ricomprenda strumenti che incentivino le schiffi modale, a integrazione del ferrobonus e del marebonus".

Quadrante Europa, primo interporto nazionale

L'infrastruttura veronese si conferma nel 2022 come la struttura più rilevante tra quelle interportuali nazionali. Anche l'anno scorso si sono avuti risultati di traffico che ne confermano la stabilità e la "via dell'esportazione".

di **Gabriele Necci**

Quadrante Europa, l'interporto di Verona, è stato per diversi anni leader assoluto in Europa, avendo guidato la classifica redatta ogni cinque anni dalla Deutsche GVZ Gesellschaft, l'istituzione tedesca che ha curato l'analisi. Egemonia confermata anche nel 2020, ultimo anno che si è svolta la classifica, quando l'interporto veronese si è classificato al secondo posto, distaccato solo di un punto dall'interporto di Brema. Ciò sta a testimoniare l'importanza per l'Italia della struttura veronese, posta in una posizione strategica verso l'export, e la lungimiranza del management, sempre attento a cogliere i cambiamenti del panorama logistico e a investire per lo sviluppo e il costante aggiornamento dell'infrastruttura. "Questo è un momento molto importante per noi, perché stiamo aspettando

che il parlamento decida su come portare avanti la riforma della legge sugli interporti. Una legge che ha più di 30 anni e che ha dimostrato negli ultimi tempi tutta la sua insufficienza per affrontare temi e problematiche una volta molto lontane. E' un 'difetto' implicito nella sua data di nascita: il 1990. Oggi, stiamo aspettando con fiducia che il parlamento porti a termine questo compito non, comunque, facile", ha dichiarato Matteo Gasparato, presidente dell'interporto veronese e presidente della Unione Interporti Riuniti.

L'interporto veronese non ha smesso di lavorare negli ultimi due anni, acquisendo dati di alto livello che lo mantengono in linea con i risultati in precedenza ottenuti: nel 2022, ha lavorato oltre 15 mila treni, per un

totale di più di 436 mila unità di traffico intermodale, che tradotte in Teu ammontano a quasi 781 mila unità. Il 2022, dunque, è stato un anno importante, anche in considerazione delle difficoltà incontrate: la fine dell'emergenza del Covid-19 e lo scoppio della guerra in Ucraina. Quest'ultima ha portato con sé l'aumento delle materie prime, l'innalzamento dell'inflazione e l'incremento del costo dell'energia, e quindi un rallentamento significativo della domanda di beni. Da notare, inoltre, che anche l'economia tedesca si è trovata in difficoltà, che, aggiunti a problemi tecnici della linea ferroviaria, hanno ulteriormente rallentato il traffico merci sulla dorsale del Brennero. Ciononostante, il Quadrante Europa ha consolidato il proprio trend di traffico merce decennale, come dimostrato da ulteriori fattori. In

Nelle foto, immagini del Quadrante Europa



LE PROSPETTIVE DELL'INTERPORTO

Per i prossimi anni si profila un interporto impegnato ad aumentare la propria capacità infrastrutturale, per offrire un'adeguata risposta alla crescente domanda di trasporto combinato ferroviario, destinata ad aumentare con il completamento e l'entrata in esercizio della galleria di base del Brennero (a oggi prevista per il 2032), nonché con lo sviluppo dell'alta velocità verso l'Europa. Obiettivo finale è promuovere l'integrazione fra la rete ferroviaria, gli interporti e i porti, condizione necessaria per ottenere la massima sinergia nella logistica del trasporto delle merci in un'ottica di sostenibilità e in linea con gli obiettivi stabiliti dall'Unione europea. Non a caso, lo sviluppo della progettazione degli interventi - considerata la loro importanza strategica - è stato cofinanziato dall'Unione europea nell'ambito del progetto "Veneto Intermodal", iniziativa progettuale sviluppata da un consorzio guidato da Consorzio Zai interporto Quadrante Europa, con i partner Rete ferroviaria italiana, Regione Veneto e Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale. In sintesi, questi interventi consentiranno di aumentare la capacità complessiva del terminal intermodale di Verona. È quindi legittimo fin da ora attendersi che il Quadrante Europa sarà in futuro in grado di convogliare su di sé l'aumento di traffico previsto, con conseguenti benefici in termini di opportunità di investimenti e di sviluppo, di cui potrà beneficiarne - in ultima analisi - la collettività di Verona e delle zone limitrofe.

primis, la configurazione mensile, che vede riproposto una sorta di andamento ormai affermato, in cui il massimo volume di treni si concentra nel mese di marzo (1.434 treni), mentre un volume minimo nel mese di agosto (974 treni). Ancor più significativa è l'analisi delle diverse tipologie di traffico che concorrono a formare il dato complessivo. Si confermano, infatti, su numeri di minimo storico il settore del traffico automotive, con sole 395 coppie treno. Da notare, tuttavia, che la performance del settore auto risulta penalizzata per effetti di mercato e di cicli economici già in essere prima della crisi pandemica. A partire dall'anno 2016, infatti, l'automotive ha visto contrarre il volume dei propri convogli di oltre il 55%. Similmente, con 203 coppie totali anche il settore del cosiddetto "convenzionale" si conferma del tutto residuale rispetto al traffico complessivo. D'altro lato, il trasporto combinato ferro-gomma si

conferma il core business delle attività del Quadrante Europa, ovvero di convogli ferroviari che trasportano unità di carico intermodali, come semirimorchi, casse mobili, cisterne e container. Con 6.907 coppie annuali, pari a 13.814 treni, il settore del combinato rappresenta quindi più del 90% del traffico ferroviario dell'interporto di Verona, valorizzando così la dotazione di infrastrutture e servizi intermodali cui è dotato.

Per quanto riguarda le destinazioni ferroviarie servite dall'interporto veronese, anche il 2022 conferma come il Quadrante Europa rappresenti nei fatti e nelle dinamiche un nodo logistico con una lunga rete "nord europea". Infatti, le aree industriali servite da Verona raccolgono tutti i più importanti porti del cosiddetto "Northern Range" (Rotterdam, Anversa, Lubecca, Kiel e Rostock), i porti interni (Brema e Amburgo) e la grande totalità delle aree

produttive tedesche (tra cui, per citarne solo alcune, Monaco di Baviera, Colonia, Norimberga, Ludwigshafen e Hannover). Conseguentemente, non sorprenderà che - anche per l'anno da poco conclusosi - si conferma come oltre il 75% del traffico ferroviario con origine e destinazione da Verona Quadrante Europa transiti dal valico del Brennero. In sintesi, il 2022 ha quindi evidenziato ancora una volta la valenza strategica dell'interporto di Verona quale hub intermodale di riferimento per una vastissima area distribuita lungo il corridoio europeo Ten-T Scandinavo-Mediterraneo. Un ultimo aspetto è da considerare: i risvolti sul piano ambientale. La mobilità delle merci è causa di differenti tipologie di costi che ricadono sulla collettività nel suo complesso, i cosiddetti "costi esterni marginali". Questi costi, detti anche "costi sociali", sono prodotti dall'esercizio e dall'uso dei sistemi di trasporto e ricadono anche su chi non li utilizza. Tra le "esternalità" prodotte dal sistema di trasporto rientrano i costi esterni per incidenti, i costi per inquinamento acustico, i costi da congestione, e i costi per inquinamento atmosferico e di cambiamento climatico. Calando l'analisi nell'ambito del Quadrante Europa è possibile calcolare in termini economici i costi risparmiati nel corso dell'ultimo anno tramite l'utilizzo dell'intermodalità, che permette di spostare le merci dalla strada alla ferrovia, modalità di trasporto nettamente più sostenibile rispetto al trasporto su gomma. In questo caso, i servizi di trasporto intermodale del Quadrante Europa hanno prodotto nel 2022 un risparmio di costi esterni per la collettività pari a oltre 150 milioni di euro. L'analisi, quindi, conferma ancora una volta come l'opzione ferroviaria sia senza dubbio la modalità di trasporto più ecologica. ■

Suez sta ancora facendo record, ma il suo futuro è in bilico?

Il canale ha segnato il massimo dei transiti nel 2022, ma l'invasione della Russia in Ucraina sta complicando il commercio mondiale con possibili, imprevedibili conseguenze sull'attività marittima.

di **Ivana Rossetti**

Il canale di Suez è a oggi fondamentale per il commercio mondiale, specialmente per le rotte che collegano l'Asia e l'Europa. Il risparmio di tempo è evidente, si riduce il viaggio di quasi il 45%, e, inoltre, gli investimenti del governo egiziano su tutto l'asse che coinvolge il canale sta trasformando l'area in un centro globale logistico. Tutto ciò sta accadendo proprio mentre cresce l'esigenza globale di facilitare il movimento degli scambi e l'approvvigionamento delle materie prime, rese complicate dalle crisi successive a cui sono stati esposti tutti i paesi che maggiormente mantengono in piedi il commercio nel mondo. Per quanto riguarda l'importanza dell'Authority del canale di Suez, nel 2021, è stata classificata al secondo posto



Il canale è fondamentale per il rifornimento dell'energia per i paesi europei: oltre il 25% dei materiali passano per Suez

tra le prime 10 aziende logistiche in Medio Oriente e in Nord Africa. Circa il 12% del commercio globale e il 30% di quello in container passa attraverso

il canale. In particolare, circa il 5% del petrolio grezzo e, rispettivamente, il 10% e l'8% della benzina e del Lng, passano per il canale. In accordo con quanto riferisce l'US Energy Information Administration circa il 25% del gas necessario ai paesi europei attraversa il canale di Suez. Tutto ciò lascia intendere quanto siano importanti le "rottture" delle supply chain globali. È stato così, ad esempio, quando l'incidente della nave portacontainer Ever Given ha bloccato Suez per oltre una settimana. Questo pericolo sta ricomparendo dopo l'invasione della Russia in Ucraina.

La guerra è una tragedia umana per i cittadini che la vivono direttamente, ma le conseguenze economiche diventano globali. Va detto che la guerra

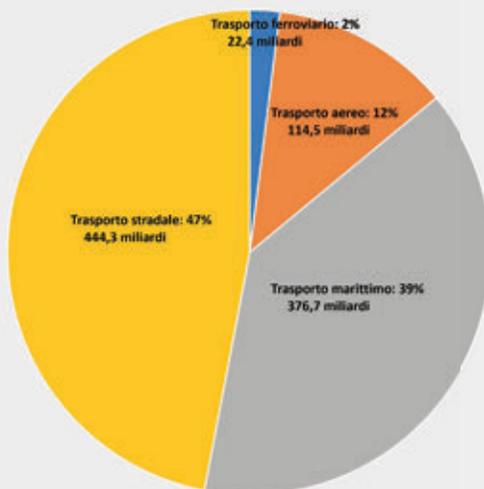


Particolare del porto di Suez

Export-import: trasporti

Fonte: SRM

(2022, valori %, Italia)



è esplosa in un momento di difficoltà per l'economia mondiale. A dispetto del pesante impatto che il Covid-19 ha gettato su tutta l'impalcatura dell'economia, il sistema internazionale è stato abile a mostrare un elevato livello di resilienza, ma la ripresa della recessione, con la guerra in Ucraina, può mettere a rischio quanto è avvenuto. Nei paesi occidentali, oggi, l'economia sta rallentando il suo sviluppo, anche per una maggiore difficoltà che hanno i consumatori a spendere. Per correggere tale situazione, e combattere l'inflazione, questi stessi paesi stanno aumentando i tassi d'interesse, come stanno facendo gli Stati Uniti. Di conseguenza si avranno, con molta probabilità, dato che i governi occidentali agiranno anche sui prezzi, perturbazioni sul commercio mondiale e sugli investimenti all'estero. Di tutto ciò pagheranno un prezzo i paesi in via di sviluppo. Oggi, ciò non è ancora avvenuto: questo fatto si spiega, come sostengono sia l'Unctad sia il World Trade Organization, con il fatto che la corsa dei prezzi, a seguito dell'invasione russa dell'Ucraina, non ha ancora raggiunto un apice, tuttavia il "domino" della catena di approvvigionamento ha cominciato a "ballare" ancora una volta, questa volta intrecciato con questioni che coinvolgono la sicurezza nazionale, le alleanze politiche, la disponibilità di energia, il cambiamento climatico, il nazionalismo e i limiti della globalizzazione. Contro una simile prospettiva, che può divenire realmente complicata, la politica deve trovare rimedi e ha bisogno di rafforzare al massimo il commercio marittimo e aumentare la sua resistenza. Suez, solo in questa maniera, potrà restare ancora una volta determinante. ■

Connettività dei porti

Fonte: SRM

(2022, numero indice, Mediterraneo)

	PAESE	INDICE
1° Valenza	Spagna	70,4
2° Tanger Med	Marocco	69,4
3° Algeciras	Spagna	68,5
4° Pireo	Grecia	61,3
5° Porto Said	Egitto	59,7
6° Gioia Tauro	Italia	57,5
7° Ambarli	Turchia	54,9
8° Genova	Italia	48,1
9° Fos	Francia	41,8
10° Mersin	Turchia	41,6

I porti cinesi sono cresciuti nel 2022, nonostante il trattamento “Zero Covid”

La classifica mondiale degli scali marittimi pubblicata da Alphaliner sottolinea una crescita globale del traffico container dell'1% rispetto al 2021.

Alphaliner ha pubblicato la sua statistica annuale sull'andamento del traffico portuale nel 2022. Complessivamente, nei primi trenta porti a livello globale, nel traffico contenitori, sono stati movimentati 454 milioni di Teu, con un aumento ridotto rispetto al 2021 pari all'1%. Nel 2021, l'anno post-pandemico, la crescita era stata del 6,1%. Se si tolgono dalla classifica le performance dei primi trenta porti il dato segna una flessione del 2%. Un risultato che comunque, nonostante la critica situazione del commercio mondiale, è incrementato. La guerra e le complicate situazioni geopolitiche non hanno fermato la crescita del traffico marittimo. Tra questi trenta porti, i primi quindici sono quasi tutti cinesi, o asiatici, ad eccezione del primo porto degli Stati Uniti, Los Angeles, al nono posto, e dei due principali porti europei, Rotterdam e Anversa, rispettivamente all'undicesimo e tredicesimo posto. I primi quattro porti sono gli stessi del 2021: Shanghai, Singapore, Ningbo-Zhoushan e Shenzhen. Limitando l'osservazione alla Cina, c'è da notare che nonostante le dure restrizioni anti-Covid che hanno interessato quasi tutte le aree portuali, i primi dieci porti cinesi hanno totalizzato un nuovo record storico, pari a 222 milioni di Teu, con un tasso di crescita del 4,1%, anche se più lento del 2021, quando era stato del 6,2%.

All'interno della classifica, ci sono alcuni aspetti interessanti: il primo che non c'è alcun porto europeo. Rotter-



Nella foto, lo “scenario” urbano di Shanghai

dam, che guida la classifica del nostro continente, è all'undicesimo posto, con un calo del meno 5,8% rispetto al 2021, Anversa-Bruges sta al tredicesimo posto con una flessione del 5,5% e Amburgo è ventesimo anch'esso con un calo del 5,4%. L'Europa è stato il continente che ha maggiormente pagato le conseguenze sia della pandemia sia della guerra in Ucraina rimanendo sotto le performance del 2021. Altro aspetto interessante riguarda gli Stati Uniti: nel 2022, c'è stato l'allargamento del canale di Panama, un fatto che ha portato il porto di New York a crescere del 5,3%, contrariamente a quanto è accaduto a Los Angeles che ha perso la stessa cifra. Tutti i principali scali marittimi della costa orientale, come Savannah, hanno guadagnato da tale allargamento. C'è da segnalare anche la crescita di Tanger Med, che

classificatosi al 22° posto, nel Mediterraneo, ha incrementato del 5,6% le sue performance nel traffico container, confermando il suo sviluppo. Infine, fuori classifica, è da segnalare il forte balzo in avanti di Manila, capitale delle Filippine, che arriva a 5,47 milioni di Teu grazie a una crescita del 9,1%, tra le più alte dell'intero anno. In generale, c'è da osservare che, tolti i porti cinesi, e i ricordati Tanger Med e New York, tutti gli altri scali hanno subito flessioni più o meno significative, ad eccezione di Singapore che, restando al secondo posto nella classifica, ha perso solo lo 0,5%: tra i cali più significativi vi sono stati Hong Kong che ha perso sul 2021 il 7%, Tanjung Pelepas, scalo malese, con una perdita del 6,5%, Colombo, nello Sri Lanka, con un meno 5,6% e Jakarta, Indonesia, che ha perso il 5,2%. ■



IN COLLABORAZIONE CON
STUDIO LEGALE BELVEDERE INZAGHI & PARTNERS

BIP Belvedere Inzaghi & Partners

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

La mancanza di pezzi di ricambio: un problema da risolvere

In prospettiva estate, sono aumentati i passeggeri, ma stanno calando i voli.

Il trasporto aereo sta incontrando notevoli difficoltà. Le compagnie, sospinte da una forte domanda passeggeri, hanno aumentato in maniera aggressiva i programmi per la stagione estiva, ma si stanno scontrando con una carenza di aerei. Infatti, i problemi della catena di approvvigionamento nel settore aerospaziale stanno ostacolando la produzione di aeromobili e costringendo i vettori a ricorrere a misure complicate per mantenere i loro aerei in volo. Ad esempio, la Boeing, che si sta destreggiando tra gli ordini crescenti dei suoi jet, ha dovuto sospendere la consegna degli aerei 737 Max a causa di un difetto alla parte posteriore della fusoliera. Una complicazione che si è andata ad aggiungere allo stop durato oltre un anno nella produzione del 787. Ma

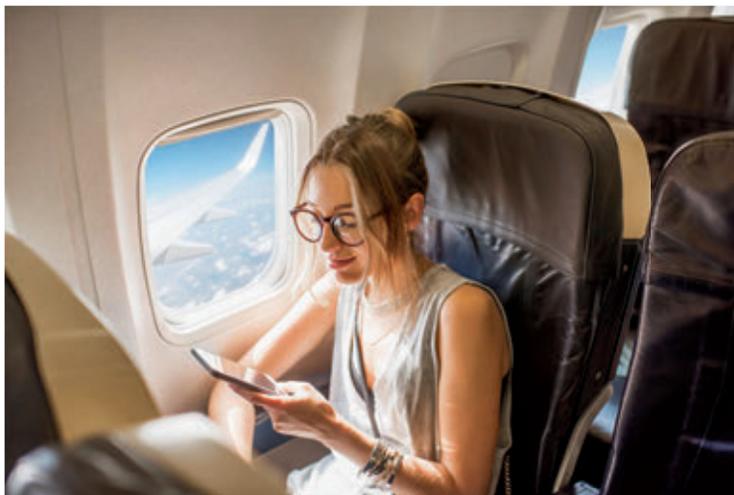
la Boeing non è la sola a trovarsi in difficoltà: la sua "rivale" Airbus è riuscita a produrre 127 aerei nel primo trimestre del 2023, con un calo del 9% rispetto all'anno precedente, a causa della mancanza di alcune parti. I costi più elevati, che si sono aggiunti alla mancanza di componenti, stanno anche ritardando la riparazione degli aeromobili. Secondo alcune fonti, i tempi del ciclo di riparazione sono raddoppiati, a causa dei lunghi

tempi di attesa per i pezzi riparati. La situazione è anche resa più complicata dalla carenza di ingegneri aeronautici.

Secondo un recente rapporto di Reuters, le compagnie aeree e le officine di riparazione di aeromobili si affidano sempre più a parti usate per ripor-

tellare due 787 Dreamliner dopo soli dieci anni di servizio. La carenza di parti ha avuto un impatto sui tempi di consegna. "Stiamo sicuramente assistendo a un aumento dei tempi di consegna per la mancanza di alcuni componenti, e questo è probabilmente dovuto al fatto che gli Original Equipment Manufacturer sono

in difficoltà. In molti casi i tempi di consegna sono raddoppiati", ha detto un dirigente della Boeing. Questo ha portato a un circolo vizioso. Per isolarsi dalle carenze, le compagnie hanno aumentato i livelli di inventario. Questo è un dato importante perché lascia intuire che la mancanza di componenti per riparare gli aerei durerà probabilmente ancora a lungo. Honeywell



La preoccupazione delle compagnie aeree è di non riuscire a soddisfare tutte le richieste che provengono dal settore passeggeri

tempi gli aerei in volo. Ciò ha stimolato una vivace attività di "sventramento" di vecchi modelli per recuperare. Secondo quanto riferito, il produttore di aerei Bombardier sta utilizzando un'impresa di demolizione per aumentare le sue scorte per lavori di manutenzione e riparazione. Anche aerei relativamente nuovi stanno attirando l'attenzione. Secondo quanto riferito, la società di asset aeronautici EirTrade ha in programma di sman-

Aerospace Trading prevede che questa situazione si prolungherà fino alla prima metà del 2024. La scorsa estate, una carenza di pezzi di ricambi ha costretto le compagnie aeree, tra cui Lufthansa e Qatar Airways, a mettere a terra gli aerei. Si prospetta una domanda: una compagnia aerea combinata sarebbe ora tentata di mettere a terra un aereo cargo per mantenere attivi i suoi voli passeggeri più redditizi? Il tempo lo dirà. ■

ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE

L'ACADEMY DI ASSOLOGISTICA

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



LA NOSTRA OFFERTA FORMATIVA?

CORSI,

SEMINARI,

WORKSHOP

E CONVEGNI

(anche in versione streaming online)

VENITE A SCOPRIRLA SU:

www.assologisticaculturaeformazione.com

Segreteria organizzativa: tel. 026691567

La Cina delocalizza

Dopo quarant'anni che è stata considerata la "fabbrica del mondo", il paese sta spostando le sue produzioni all'estero a causa, soprattutto, della geopolitica.

La Cina è stata considerata per circa quarant'anni come "la fabbrica del mondo". Questa è stata una verità, ma oggi è cambiata, perché le aziende cinesi stanno spostando fuori dal paese alcune importanti produzioni che sono state il loro "marchio di fabbrica". Ciò non è l'unica novità, perché stanno spostando, in buona parte, anche le loro catene di approvvigionamento. La "deglobalizzazione" sta producendo un nuovo effetto. A dire il

vero, a convincere i cinesi a esportare le loro produzioni fuori dal paese, in quelli vicini, come Vietnam, Thailandia, Malesia, Indonesia, era stato Donald Trump quando, vinte le elezioni, aveva lanciato una "guerra" commerciale contro la Cina. Ora, passati quasi sei anni dal momento della vittoria di Trump, i cinesi non hanno smesso di "guardare" all'estero. Hanno di fronte due problemi: l'aumento dei salari in Cina e le tensioni politiche che si stanno sviluppando con l'aggressione russa all'Ucraina. Il secondo caso lo stanno affrontando con circospezione, ma stanno già facendo in maniera che la Cina non venga "tagliata fuori", esportando le loro produzioni. Il primo caso è ormai endemico: è inevitabile che i salari prima o poi crescano in un'area che è stata per così tanto tempo in termini commerciali all'apice del mondo. Ad esempio, l'avvio della produzione in Bangladesh era già attraente anche prima della pandemia. La differenza di costo è si-



Le caratteristiche lampade cinesi. Oggi, la Cina sta guardando con molta attenzione all'estero

gnificativa: lo stipendio medio mensile di un lavoratore in Bangladesh è di circa 120 dollari, "meno di un quinto dei 670 dollari che un operaio porta a casa nel centro manifatturiero della Cina meridionale a Guangzhou", ha detto, nel dicembre 2022, Mostafiz Uddin, proprietario del produttore di abbigliamento Denim Expert.

Come seconda economia più grande del sud-est asiatico, anche la Thailandia ha risalito la catena del valore ed è un centro di produzione per parti di automobili, veicoli ed elettronica, con multinazionali come Sony e Sharp che vi hanno aperto centri di produzione. Anche la Cina ha fatto la stessa strada. Le aziende che producono pannelli solari, come JinkoSolar di Shanghai, "si stanno spostando nella nazione insulare per sfruttare i costi più bassi ed evitare tensioni geopolitiche", ha riferito il South China Morning Post. Anche i produttori di componenti per auto si stanno dirigendo

verso la Thailandia a causa della pressione dei loro clienti esteri che ora sono cauti nel fare troppo affidamento sulla Cina. Un fornitore di componenti di ricarica per veicoli elettrici, Wang ha detto a Bloomberg di essere stato spinto a creare una nuova fabbrica all'estero da un cliente europeo: "Sembra che non abbia scelta. Trasferisciti o perdi il business", ha detto ai me-

dia. Con la riapertura dell'economia cinese dopo tre anni di severe restrizioni anti Covid-19, c'è stata un'ondata di aziende cinesi che hanno aperto negozi in Vietnam, ha riferito Reuters il 16 marzo. "Le richieste da parte delle aziende cinesi sugli investimenti manifatturieri in Vietnam sono cresciute esponenzialmente nell'ultimo trimestre dello scorso anno", ha detto a Reuters Michael Chan, direttore senior del leasing presso lo specialista immobiliare industriale BW Industrial Development. Ad esempio, l'industria vietnamita dei pannelli solari - dominata da aziende cinesi - sta attirando fornitori di supporto dalla Cina come produttori di stampaggio di plastica, produttori di pressofusione e fornitori di stoccaggio di energia. Le aziende cinesi che si sono trasferite in Vietnam includono Growatt, una società di stoccaggio di energia con sede a Shenzhen, e Hangzhou First Applied Material, un produttore di componenti per pannelli solari. ■

Il Pnrr: regione per regione

Riassumiamo lo stato dei finanziamenti a fine aprile.

L'Unione europea ha varato un programma di emissioni di debito comune e meccanismi di trasferimento tra gli Stati membri. La quantità di risorse ammonta a 750 miliardi di euro, dei quali oltre la metà, 390 miliardi, è costituita da sovvenzioni. Il dispositivo per la "ripresa e resilienza" rappresenta la componente più rilevante del programma con 672,5 miliardi di euro, di cui 312,5 sono coperte da sovvenzioni. L'Italia è il paese che ha ricevuto più fondi rispetto a tutti gli altri componenti l'Unione. A fine aprile, vediamo, sull'analisi svolta da "Tink Tank Quotidiano. Riparte l'Italia",

la situazione sull'allocatione dei fondi regione per regione.

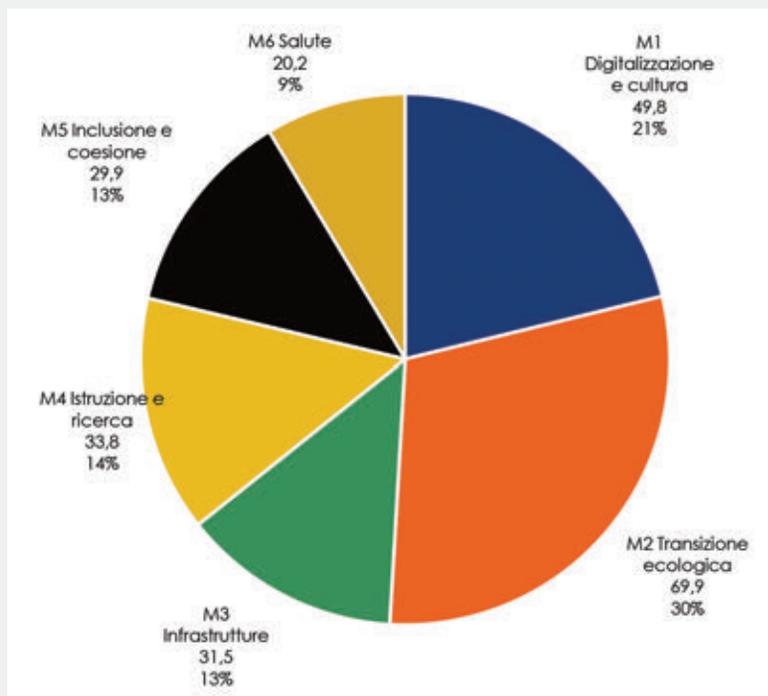
Valle d'Aosta: elettrificazione della linea ferroviaria, digitalizzazione, potenziamento della rete energetica e riqualificazione dei borghi. Questi i principali progetti per i 397 milioni disponibili. Il progetto bandiera è un investimento di 6 milioni per la digitalizzazione della pubblica amministrazione. **Piemonte:** il Pnrr porterà 6 miliardi di euro, di cui 4 già in cassa per progetti che spaziano dall'idrogeno verde alle scuole e al contrasto al dissesto idrogeologico. Per Torino la fetta è vicina ai 900 mi-

lioni di euro per attivare 300 cantieri. **Alessandria** prevede interventi per rendere più efficienti le reti idriche e opere compensative per il Terzo Valico. **Liguria:** i finanziamenti sono pari a oltre 7,2 miliardi di cui 4,9 per le infrastrutture. Spicca la diga foranea del porto di Genova che riceverà 500 milioni per la fase A con i lavori in partenza a maggio. Gli investimenti per la salute sono 189 milioni e riguardano soprattutto le case di comunità e i nuovi ospedali, mentre 100 milioni sono per progetti su robotica e intelligenza artificiale. **Lombardia:** sul territorio lombardo ricadranno oltre 11,5 miliardi tra Pnrr e Fondo complementare, il 12,6% dei fondi destinati all'Italia. Circa 4,5 miliardi andranno alla rivoluzione verde, 3 alla mobilità sostenibile. **Trentino-Alto Adige:** in provincia di Bolzano i fondi per i progetti ammontano complessivamente a quasi 900 milioni. In Trentino arriveranno 1,59 miliardi. Le Missioni più finanziate sono istruzione e ricerca, con 153 milioni, digitalizzazione, innovazione, cultura e turismo, con 188. Per il bypass ferroviario di Trento sono previsti 930 milioni. **Veneto:** l'alta velocità da Verona a Padova, il grande canale irriguo nel cuore della pianura, l'Arsenale di Venezia ma anche la mensa per i poveri di Padova sono alcuni dei principali progetti nella Regione. **Friuli:** le assegnazioni di fondi ammontano a 1,9 miliardi. Strategico il progetto bandiera sull'idrogeno che prevede una Hydrogen Valley, finanziata con 14 milioni. Trieste conta assegnazioni per 140 milioni euro e tra i progetti figura il più suggestivo e insieme più contestato: una cabinovia che dal Porto Vecchio si arrampica fin >

Le sei Missioni

Fonte: Intesa Sanpaolo

(allocazione delle risorse)



sul Carso. **Emilia-Romagna:** sono 7 i miliardi pronti per essere spesi. Nei prossimi giorni si apriranno i cantieri per la linea rossa del tram di Bologna che prevede un finanziamento di 151 milioni, che si sommano agli altri 222 per la seconda linea. **Marche:** le risorse ammontano a 1,9 miliardi di euro, per mettere a terra circa 5 mila progetti gestiti da Regione, comuni, università, scuole e aziende ospedaliere. La parte più corposa è per la digitalizzazione (circa il 33%). Il 2026 sembra però troppo ravvicinato per alcuni progetti, come il raddoppio ferroviario Orte-Falconara Marittima di cui è attuttore Rfi. **Toscana:** circa 450 milioni per il completamento del sistema tramviario di Firenze, oltre 470 milioni per la sanità regionale con 76 case di comunità e 24 ospedali di comunità sul territorio regionale, più di

170 milioni per migliorare il servizio idrico. Il Pnrr in Toscana, all'ultimo check-up effettuato, vede un contributo diretto di 5,6 miliardi su 6,6 miliardi di euro di investimenti attivati, per un totale di 5.920 interventi. **Umbria:** l'Umbria ha intercettato finora 2,1 miliardi di euro: 1,8 miliardi per 200 progetti di importo superiore a un milione di euro e 300 milioni per 1.931 progetti minori. Per i progetti di taglio superiore al milione, 795 milioni sono destinati alle infrastrutture, 110 ai mezzi di trasporto, 225 alle scuole, gli asili, lo sport e per gli edifici pubbli-

ci. **Lazio:** alla Regione sono destinati oltre 17 miliardi di euro per oltre 40 interventi. I progetti vanno dall'occupabilità, alle politiche attive del lavoro, fino alla valorizzazione dei luoghi storici. Predominante la sanità. **Abruzzo:** circa 216,5 milioni di fondi sono assegnati per progetti in ambito sanitario, 80 per le scuole, 620 per il potenziamento della tratta ferroviaria Roma-Pescara. Parte consistente delle risorse arriva dal Piano complementare che, per le aree colpite dai terremoti, ammonta complessivamente a 1,78

nolini. Ma la scadenza al 2026 per la spesa degli 11 miliardi totali per molti comuni è già un incubo. I progetti più a rischio riguardano l'edilizia scolastica e la rigenerazione urbana. **Basilicata:** tra Pnrr e Piano complementare affluiranno in totale 1,58 miliardi di euro. Le priorità sono le opere ferroviarie e stradali, che assorbono 700 milioni di euro: dall'ammodernamento della tratta Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto alla realizzazione della nuova linea Ferrandina-Matera La Martella (costo 365 milioni, 50 sul Pnrr). **Cal-**

abria: i finanziamenti sono pari a 4,3 miliardi. Priorità alla salute con il potenziamento delle case e degli ospedali di comunità. In materia di trasporti e mobilità, si prevede l'ammodernamento della linea Cosenza-Catanzaro con un appalto da 188,8 milioni di euro. **Sardegna:** il Pnrr servirà per ri-ammodernare infrastrutture di trasporto e servizi ai cittadini e per colmare il gap

col resto della penisola. Le risorse ammontano a 1 miliardo e 320 milioni di euro ma sia la Regione che i comuni non stanno ancora monitorando lo stato di avanzamento dei singoli lavori e è pertanto difficile, al momento, capire se ci saranno progetti a rischio. **Sicilia:** è sul fronte ferroviario la sfida più impegnativa. Sono cinque lotti lungo la tratta Palermo-Catania, per un totale di 1 miliardo e 440 mila euro, che rappresenta una quota parte di un investimento complessivo pari a 8 miliardi di euro (6 miliardi e mezzo coperti da altre fonti di finanziamento). ■



miliardi. **Molise:** la Regione punta su edilizia scolastica, sanità, ambiente, impiantistica sportiva, sociale. Approvato e pubblicato l'avviso finalizzato alla selezione e al successivo finanziamento di proposte progettuali per la produzione di idrogeno rinnovabile. I fondi a disposizione ammontano a 16 milioni di euro. **Campania:** si va dalla riqualificazione di interi quartieri, come Scampia e Taverna del Ferro alla rigenerazione di luoghi simbolo come l'Albergo dei Poveri, dalle linee 1 e 6 della metropolitana di Napoli fino ad un impianto per il recupero dei pan-

Fercam, un modello innovativo: la logistica dell'arte

“REcrate è nata dal desiderio di un approccio più responsabile al consumo dei materiali. I committenti del trasporto dell'arte hanno a disposizione un imballaggio che permette il riutilizzo della materia prima”, dice Chiara Prisco, responsabile Fine Art dell'azienda altoatesina.

di **Tiziano Marelli**

Quale può essere il trait d'union in grado di unire una manifestazione senza pari a livello planetario come la recente Design Week, che si è tenuta a Milano, e Fercam, marchio multinazionale della logistica affermato e conosciuto in tutto il pianeta? Diciamo: si tratta di un connubio assolutamente possibile grazie all'attivismo di Fercam Fine Art, unità aziendale dedicata al particolare ambito della logistica d'arte unitamente all'attività di Fercam Echo Labs, impresa senza fini di lucro fondata nel 2021 e rivolta allo sviluppo sostenibile che nell'occasione ha illustrato in un incontro dedicato il progetto REcrate, modello innovativo e “responsabile” riservato alla logistica dell'arte. L'evento ha avuto la sua cornice negli spazi de La Repubblica del Design, tempio milanese affermato e consolidato che ha fatto del riciclo creativo la sua ragion d'essere. Scendendo nei particolari è necessario sottolineare che REcrate si presenta come progetto “pensato” in ottica di economia circolare, volto a valorizzare competenze eterogenee con una finalità comune: realizzare un modello innovativo e più responsabile per la logistica dell'arte. L'obiettivo primario dell'iniziativa è il riutilizzo delle casse utilizzate per il trasporto delle opere d'arte realizzate su misura e in materiali di alto pregio che fino a poco tempo fa - cioè fino a quando non ha deciso di mettere a punto



Un'immagine dell'incontro Fercam al Fuorisalone di Milano

un loro riutilizzo - rischiavano di vedere esaurita la loro funzione una volta a conclusione della loro finalità originale. Nel dettaglio, “l'allungamento” del ciclo vitale di questi ingombranti - ancorché preziosissimi - imballi è stato illustrato da Chiara Prisco, responsabile Fine Art, che ha sottolineato in un incontro come l'unità da lei diretta “potrebbe essere definita un'agenzia viaggi ad altissimo livello per le opere d'arte. Il trasporto rappresenta indubbiamente una parte importante del servizio, ma viene completato da una serie di altre incombenze e servizi accessori, a partire dalla predisposizione dell'autorizzazione delle Sovrintendenze, allo sdoganamento, rispetto delle warranties assicurative

e altro. Nell'intento di garantire una maggiore sostenibilità del servizio, in molti aspetti siamo limitati da regolamentazioni giustamente molto severe. Generalmente una cassa di trasporto non può essere utilizzata per più di un viaggio per questioni di sicurezza, dunque l'intervento in termini di sostenibilità e riciclaggio deve partire a monte con la creazione di casse di trasporto che garantiscano il perfetto svolgimento del servizio, ma che contemporaneamente siano anche più facilmente riciclabili, così abbiamo già individuato una serie di accorgimenti atti a questo scopo. Inoltre offriamo ai Musei la possibilità di ritiro delle casse e degli imballaggi sostituendo il concetto di riciclo con >

L'allestimento dello stand Fercam



quello di riutilizzo, grazie alla collaborazione e simbiosi industriale con Fercam Echo Labs. Va da sé che, laddove sia possibile, gli automezzi utilizzati della nostra flotta per il servizio di trasporto sono alimentati a biocarburante”.

È proprio da questa consapevolezza e dal desiderio di un approccio più responsabile al consumo di materiali che è nata REcrate con l’obiettivo specifico di riutilizzare il legno: i committenti del trasporto d’arte e preziosi hanno a disposizione un’opzione di imballaggio che, pur mantenendo il rigore e le caratteristiche tradizionali orientate alla massima cura e sicurezza dei beni trasportati, dona seconda vita alla materia prima anziché impiegarne di nuova. Da sottolineare anche che nel processo di riciclo delle casse viene recuperato anche l’Ethafoam, polietilene espanso utilizzato nell’imballaggio per resistere a qualsiasi urto e proteggere le opere d’arte durante il trasporto. Grazie a tutto questo viene sviluppata la “ falegnameria sociale” sviluppando progetti di compensazione ambientale per neutralizzare gli impatti conseguenti all’esercizio delle attività aziendali. In pratica, Fercam Echo Labs è stato concepito come pratica sperimentale e innovativa di intervento e come strumento di riflessione sul tema dello sviluppo di un’economia virtuosa e circolare. A corollario dell’iniziativa Dino Menichetti,

regional manager di Fercam, ha dichiarato a Euromerci che “il progetto denota chiaramente la sensibilità dimostrata da Fercam verso la sostenibilità e nei confronti del sociale. Non è facile sostenere un’attività senza scopo di lucro per realizzare progetti che possono essere fruibili da tutta la comunità. In fondo si tratta di un altro tassello che si somma rispetto a quello che stiamo facendo in maniera più ampia nei confronti dell’ambiente e degli impatti che ne possono conseguire. Sono convinto che la vera sfida sia quella di promuovere un vero e proprio ‘cambiamento del pensiero’ perché oggi abbiamo il dovere di ridurre i disagi che la nostra attività comporta come l’inquinamento dovuto al traffico degli automezzi. Solo dopo viene l’impegno delle persone, e in questo senso vorrei sottolineare la sensibilità che ho riscontrato anche in altre realtà. Per esempio vorrei ricordare anche Regusto, realtà sostenibile che si occupa di recuperare i prodotti alimentari che altrimenti andrebbero sprecati e che ogni mese mette a disposizione delle situazioni bisognose circa 120 tonnellate di cibo che altrimenti andrebbero disperse; poi anche Prologis, grande azienda di costruzioni logistiche che ha fatto del ‘ridisegno’ degli spazi circostanti i capannoni di sua competenza autentiche oasi di relax e benessere a disposizione dei dipendenti, degli autisti e degli operatori

delle ditte-clienti e addirittura fruibili anche dai cittadini delle zone circostanti. Ecco, penso che l’unione di volontà del genere rappresenti l’autentica forza trainante per un vero cambiamento”.

Per tutto il periodo della Milano Design Week, nella cornice de La Repubblica del Design Fercam Echo Labs ha predisposto l’esposizione esplicativa di quello che l’attività ha già concretamente realizzato con il riutilizzo del legno - appunto - proveniente da pallet per il trasporto e imballi della filiera logistica dell’arte, ed è indubbio poter affermare che il prodotto finale sia da definire assolutamente all’altezza nel contesto complessivo della manifestazione milanese che attrae in occasione di ogni edizione centinaia di migliaia di operatori da tutto il mondo. L’arte espressa da questi oggetti d’arredo così riportati a nuova vita si inserisce alla perfezione nello spirito creativo che il Design Week milanese riesce sempre ad enfatizzare al meglio. Nelle sue molteplici attività professionali Fercam opera nei diversi settori del trasporto e della logistica con servizi specializzati: Fercam Special services che raggruppa la logistica dell’arte, Fairs & Events per le attività fieristiche, home delivery incluso il montaggio di attrezzature consegnate nonché il settore Traslochi e Relocation services e la Gestione Documentale Archivi con servizi altamente specialistici ad aziende e privati; Fercam Transport per i carichi su strada e rotaia; Fercam Logistics è dedicata alla gestione dell’intera supply chain dei propri clienti compresi i servizi a valore aggiunto; Fercam Distribution si occupa di spedizioni groupage e carichi parziali nazionali e internazionali con un unico standard di qualità e sistema informatico a livello europeo; Fercam Air & Ocean opera per le spedizioni aeree e marittimi in import ed export con una struttura propria per la gestione delle attività doganali. ■

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

intermodal4good

connected, smart, emission-free



1.1 million road consignments



21 million tonnes of goods



1.5 million tonnes



17 billion megajoules

We move

We save

We shape the future of intermodal transport



www.hupac.com