N° 5 MAGGIO 2022 Euro 5.00

euromerci

IL MENSILE DELLA LOGISTICA

ILARIA PASTA EXECUTIVE & MARKETING COORDINATOR DI KONTRACTOR BY KOPRON:

"La sostenibilità ambientale è un tema molto importante per Kontractor. Il magazzino costruito a Udine e certificato BREEAM Very Good è un esempio di immobile green."

KONTRACTOR
KOPRON

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

Cargo ferroviario: porre al centro le esigenze dei clienti

EDITORIALE
ECONOMIA: I POSSIBILI PROSSIMI SCENARI

ENERGIA
TRANSIZIONE IN TEMPI RECORD: E' REALIZZABILE?

CHEP
I VANTAGGI DEL SISTEMA PALLET POOLING

HEADQUARTERS
Torino
info@mhwsrl.it
mhwsrl.it
+39 011 235 94 51

MHW

Logistics intelligence

Trasparenza

Ingegneria del lavoro

24/7

Flessibilità

ManHandWork

Scegli con attenzione il tuo partner logistico

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

UNA STORIA DI 70 ANNI NELLA LOGISTICA E NELL'OUTSOURCING

ECONOMIA: I POSSIBILI PROSSIMI SCENARI
Una stagione di guerra e di grande incertezza

LA CRESCITA DELL'ECONOMIA ITALIANA DEL 2021 HA PERMESSO, PROBABILMENTE, ALLA NOSTRA INDUSTRIA DI "REGGERE" IN QUALCHE MODO SIA L'IMPATTO DELLA GUERRA E DELLE SUE CONSEGUENZE SIA L'AUMENTO DEL PREZZO DELL'ENERGIA, UN PERCORSO INIZIATO BEN PRIMA CHE LA RUSSIA INVADESSE L'UCRAINA. INFATTI, LA PRODUZIONE INDUSTRIALE NEL PRIMO TRIMESTRE DI QUEST'ANNO HA APPUNTO "RETTO", PERDENDO SOLO LO 0,9% RISPETTO AI TRE MESI PRECEDENTI E GUADAGNANDO IL 3,0% SUL PRIMO TRIMESTRE 2021. IL PROSSIMO FUTURO SARÀ SEMPRE PIÙ CONDIZIONATO DA QUELLO CHE ACCADRÀ SUL FRONTE UCRAINO-RUSSO, DALL'EVOLVERSI DELLE SANZIONI, DAI COMPORTAMENTI INTERNAZIONALI SUL VERSANTE ENERGETICO, IN PRIMO LUOGO SU QUELLO DEL GAS. LA BANCA D'ITALIA HA IPOTIZZATO TRE SCENARI, TUTTI CONNESSI A DIVERSI STEP DI EVOLUZIONE DEL CONFLITTO. IN UN PRIMO SCENARIO, IL PIÙ FAVOREVOLE, SI IPOTIZZA CHE UNA RAPIDA RISOLUZIONE DEL CONFLITTO POSSA COMPORTARE UN SIGNIFICATIVO CALO DELLE TENSIONI SUI PREZZI DELLE MATERIE PRIME, CONTRIBUENDO A DISSIPARE L'INCERTEZZA E A SOSTENERE LA FIDUCIA. QUINDI, DALLA METÀ DEL 2022 I PREZZI DEL GAS E DEL PETROLIO TORNEREBBERO SUI LIVELLI ATTESI ALL'INIZIO DI GENNAIO. SI PRESUME ANCHE UN MIGLIORAMENTO DEL COMMERCIO MONDIALE. IN QUESTO SCENARIO IL NOSTRO PIL SI ESPANDEREBBE DEL 3,0% QUEST'ANNO E DEL 3,1% NEL 2023, CON UN'INFLAZIONE PARI NEL 2022 AL 4,0-4,5%. UN SECONDO SCENARIO, INTERMEDIO, È FORMULATO ASSUMENDO UN PROTRARSI DELLA GUERRA CON PREZZI DELLE MATERIE PRIME E DELL'ENERGIA CHE CONTINUERANNO A ESSERE ALTI ALMENO FINO ALLA METÀ DEL 2023, CON UN CALO DELLA FIDUCIA DI IMPRESE E CONSUMATORI E CON UNA FLESSIONE DELLA DOMANDA ESTERA DI SERVIZI E BENI STIMABILE ALL'1,0%. IN QUESTO SCENARIO LA CRESCITA DEL PIL IN ITALIA SAREBBE PARI AL 2,2% NEL 2022 E ALL'1,8% NEL 2023. L'INFLAZIONE SI PORTEREBBE AL 5,6% QUEST'ANNO E AL 2,2% NEL SUCCESSIVO. UN TERZO SCENARIO, PIÙ SEVERO, È FORMULATO IPOTIZZANDO CHE LE OSTILITÀ, OLTRE A PROLUNGARSI, SI AGGRAVINO, COMPORTANDO UNA MINORE DISPONIBILITÀ DI GAS PER L'ITALIA, A SEGUITO DI UN ARRESTO DELLE FORNITURE DALLA RUSSIA. I VINCOLI ALLA PRODUZIONE CHE NE DERIVEREBBERO RIDURREBBERO IL VALORE AGGIUNTO COMPLESSIVO DELL'ECONOMIA DELL'1,5% CON CONSEGUENZE NEGATIVE SU OCCUPAZIONE, REDDITI DELLE FAMIGLIE E CONSUMI INTERNI. LA DOMANDA ESTERA POTREBBE CALARE DEL 2,5%. IN QUESTO SCENARIO, IL PIL DIMINUIREBBE DI QUASI MEZZO PUNTO PERCENTUALE SIA QUEST'ANNO SIA IL PROSSIMO, MENTRE L'INFLAZIONE SI AVVICINEREBBE ALL'8,0% NEL 2022 E SCENDEREBBE AL 2,3% NEL 2023. COMUNQUE, LE CONSEGUENZE DEL CONFLITTO SULL'ECONOMIA ITALIANA DIPENDERANNO ANCHE IN MISURA RILEVANTE DALLE POLITICHE ECONOMICHE CHE POTRANNO ESSERE ADOTTATE PER CONTRASTARE LE SPINTE RECESSIVE.

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

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

Economia
LA BUROCRAZIA COSTA ALLE IMPRESE 57 MILIARDI L'ANNO 12

Attualità
RICAVI RECORD PER IL CANALE DI SUEZ 17

Cover
KONTRACTOR BY KOPRON: LA SOSTENIBILITA' E' UN TEMA IN PRIMO PIANO 36

Energia
E' REALIZZABILE UNA TRANSIZIONE IN TEMPI RECORD? 40

Formazione
PARTNERSHIP TRA ASSOLOGISTICA E L'ITS LOMBARDO MOBILITA' SOSTENIBILE 43

Cargo aereo
A MALPENSA CRESCE IL TRAFFICO, MA DEVE MIGLIORARE L'EFFICIENZA 46

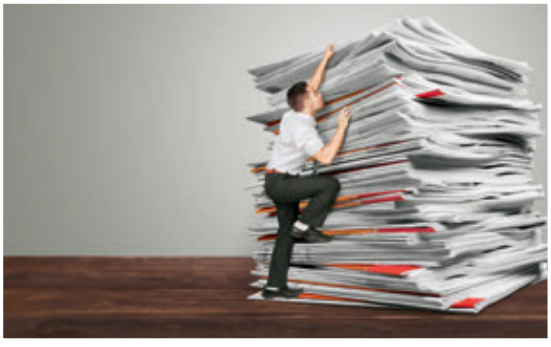
Trasporto cargo ferroviario
UN'UNICA SOLUZIONE PER LO SVILUPPO: GUARDARE ALLE ESIGENZE DEI CLIENTI 50

Primo Piano
CHEP E I VANTAGGI DEL SISTEMA PALLET POOLING 53

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA 4

NEWS 14

DALLE AZIENDE 18



Per la CGIA di Mestre, la farraginosità della burocrazia costa alle imprese 57 miliardi l'anno. Non per nulla il World Economic Forum pone l'Italia al 136° posto nel ranking mondiale per efficienza amministrativa (il servizio a pag. 12)

La commissione europea con l'assillante obiettivo di sviluppare il cargo ferroviario ha anche lanciato una larga consultazione che ha coinvolto tutte le parti interessate al problema: si cerca un'idea vincente? (il servizio a pag. 50)

PROLOGIS PARK **LODI**

La prima galleria d'arte in un parco logistico

prologis.it

PARK*life*

L'economia ancora "regge"

L'Istat stima che il Pil del primo trimestre dell'anno si sia chiuso con una leggera flessione (meno 0,2%) rispetto ai tre mesi precedenti e con una sostenuta crescita, pari al 5,8%, rispetto al primo trimestre dell'anno scorso. Un risultato

conseguito grazie a un aumento del valore aggiunto dell'agricoltura, di un andamento stazionario dell'industria e di un calo nel settore dei servizi. Sul versante della domanda si è registrato un contributo positivo della componente interna (al lordo delle scorte) e un apporto negativo della componente estera netta. La variazione acquisita per l'anno in corso è pari al più 2,2%. Considerando che l'invasione della Russia in Ucraina è scattata il 24 febbraio, il periodo preso in esame dall'Istat comprende l'intero marzo: un mese di guerra. Per questo motivo il dato dell'istituto era particolarmente atteso, anche con aspettative peggiori di quanto poi avvenuto. L'andamento di sostanziale tenuta dell'economia rispetto al primo shock della guerra è anche confortato dal dato sulla produzione industriale: nel primo trimestre di quest'anno, il livello della produzione cala dello 0,9% rispetto ai tre mesi precedenti, ma aumenta dell'1,9% in termini tendenziali. In particolare, nel mese di marzo, nonostante sia stato, come detto, il primo di guerra, l'indice

Prodotto interno lordo

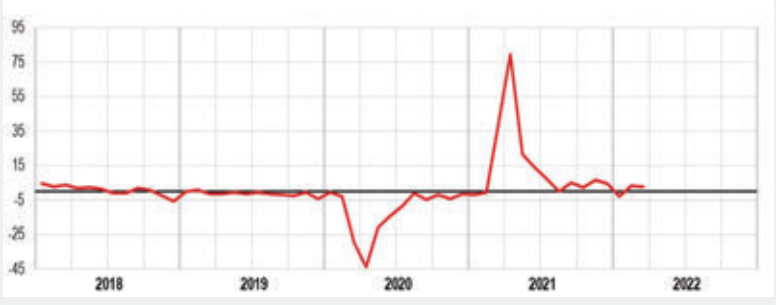
Fonte: ISTAT

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

Produzione industriale

Fonte: ISTAT

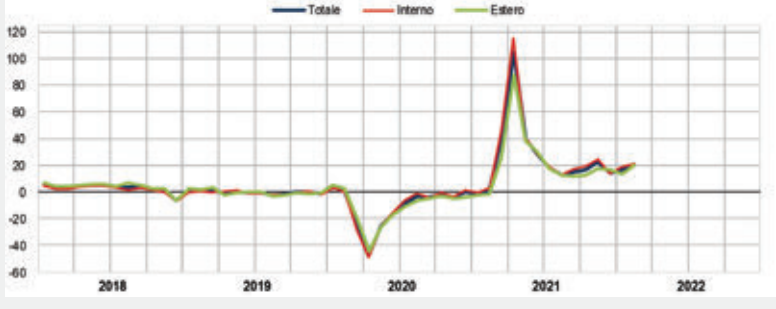
(genn. 2018-mar. 2022, variazione % tendenziale, base 2015=100)



Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

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



Fiducia delle imprese

Fonte: ISTAT

(genn. 2013-apr. 2022, indici destagionalizzati, base 2010=100)

Fiducia dei consumatori

Fonte: ISTAT

(clima economico e personale, genn. 2013-apr. 2022, indici destagionalizzati, base 2010=100)

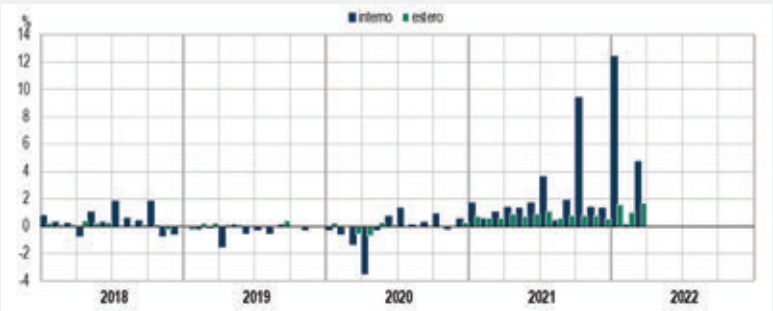
(clima corrente e futuro, genn. 2013-apr. 2022, indici destagionalizzati, base 2010=100)

della produzione industriale è rimasto invariato rispetto a febbraio, mese, quest'ultimo in cui la produzione industriale era salita del 4,0% su gennaio e del 3,3% in termini tendenziali. Inoltre, su marzo del 2021, l'aumento è stato del 3,0% (con una crescita dell'8,1% per i beni di consumo e incrementi del 15,0%, in particolare, per il settore tessile, dell'abbigliamento, pelli e accessori, fortemente penalizzato all'epoca della pandemia). Per quanto riguarda il fatturato dell'industria, si attende il dato Istat sul mese di marzo, anche sulla base del risultato registrato a febbraio quando l'indice è cresciuto rispetto a gennaio del 2,8% con un andamento positivo su entrambi i mercati (più 2,5% su quello interno e più 3,6% su quello estero) e su febbraio 2021 ha fatto segnare un aumento a due cifre: 20,9% (con incrementi del 21,4% sul mercato interno e del 20,2% su quello estero). Tutto ciò sta accadendo mentre l'industria sta facendo i conti con il costante, forte aumento dei prezzi alla produzione: a marzo, sono cresciuti del 4,0% su base mensile e del 36,9% su quella annua. In particolare, sul mercato interno, sono cresciuti del 4,7% su febbraio e del 46,5% in termini tendenziali. Aumenti che sono da ascrivere principalmente al costo dell'energia. Infatti, al netto di tale voce, l'incremento è nettamente inferiore su base ›

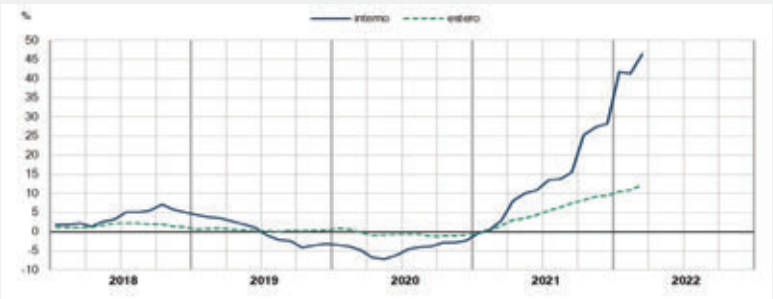
Prezzi alla produzione dell'industria

Fonte: ISTAT

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



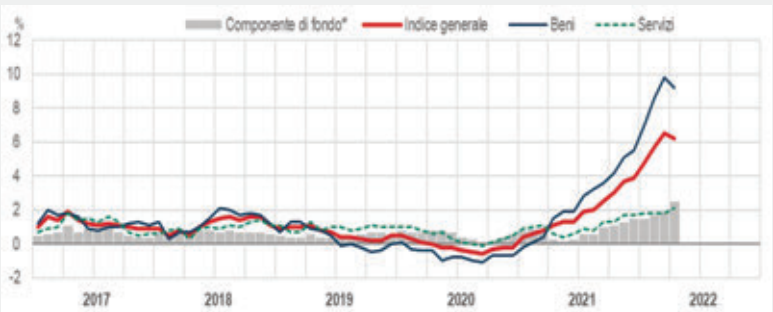
(genn. 2018-mar. 2022, variazioni % tendenziali base 2015=100)



Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

(genn. 2017-apr. 2022, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



*viene calcolata escludendo i beni alimentari non lavorati e i beni energetici

sia congiunturale (più 2,1%) sia tendenziale (più 13,2%). Nella manifattura, a marzo 2022, rispetto a marzo dell'anno scorso, sul mercato interno, i costi di produzione, secondo l'Istat, sono aumentati globalmente nel settore della metallurgia del 26,2%, in quello della chimica del 22,3% e nelle industrie del legno e carta del 17,7%. Molto inferiori sono stati gli incrementi nel settore delle costruzioni per edifici

residenziali e non residenziali: si sono attestati al 2,8% su base mensile e del 9,0% su base annua. Le difficoltà che stiamo attraversando in termini sia economici sia psicologici per effetto della guerra e della crescita dell'inflazione stanno incidendo, anche se in maniera diversa, sul clima di fiducia delle famiglie consumatrici e delle imprese. Per i consumatori l'indice, in aprile, è sceso per quanto riguarda sia il clima personale sia quello economico. Per le imprese arrivano segnali discordanti secondo i settori: nella manifattura l'indice resta stabile, nelle costruzioni aumenta, così come nel commercio al dettaglio, mentre nei servizi diminuisce. Nella manifattura, però, sempre ad aprile, aumenta la quota di imprese che segnala "ostacoli all'attività produttiva": la quota passa, infatti, dal 46,5 al 53,3%. ■

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.

LC Larizza Consulting
Insurance Broker

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

THE KOREA HERALD

La Corea del Sud rinforza l'alleanza con gli Usa

Le elezioni presidenziali appena svoltesi in Corea del Sud hanno portato al successo il leader della destra Yoon Suk-yeol, che ha battuto il candidato del partito democratico con un ristrettissimo vantaggio. Il nuovo presidente ha nominato ministro degli Esteri Park Jin, deputato, ex funzionario del ministero degli Esteri, profondo conoscitore e amico degli Stati Uniti e attuale presidente del forum per la democrazia Corea del Sud-Usa. Annunciando la nomina di Park, il presidente ha sottolineato che "grazie alla sua vasta esperienza, riuscirà a normalizzare la diplomazia sudcoreana che è oggi in una fase di stagnazione. Mi aspetto che contribuisca a trasformare il nostro paese in una nazione 'globale' che faccia fronte alle proprie responsabilità nel contesto della comunità internazionale". Dal canto suo, Park Jin ha presentato al parlamento un documento in cui ha sottolineato le differenze che caratterizzeranno la sua politica estera da quella del precedente governo, in primo luogo nei confronti della Cina: "Non dobbiamo più discutere con la Cina di questioni relative alla nostra sovranità e alla nostra sicurezza. E' invece necessario che il nostro paese affermi fermamente le proprie posizioni su tali problematiche e sui propri interessi nazionali, che deve difendere. Quanto è avvenuto nel 2017 con i 'Tre No' è un pessimo esempio di politica estera: allora, il nostro precedente governo promise alla Cina che non avremmo schierato nuovi missili difensivi - le batterie Thaad -, che non ci saremmo integrati nel sistema di difesa missilistica regionale guidato dagli Stati Uniti, che non avremmo partecipato alla cooperazione militare trilaterale tra Corea del Sud, Usa e Giappone".

Park Jin ha aggiunto: "Le questioni che limitano la sicurezza e la sovranità del paese non possono entrare in un'agenda di discussioni con la Cina, quindi il nuovo governo le toglierà dal tavolo delle trattative. Tutto ciò nulla toglie all'importanza che per la Corea del Sud riveste la Cina quale principale partner commerciale e uno dei principali attori nella risoluzione dei problemi nucleari con la Corea del Nord". Il ministro ha anche sottolineato che il nuovo governo sosterrà verso la Cina una politica basata "sul mutuo rispetto e sulla cooperazione e a questo fine rafforzerà la sua comunicazione strategica". Lo stesso nuovo presidente Yoon, in campagna elettorale, aveva preso le distanze dalla politica del suo predecessore, definita di "ambiguità strategica" di fronte alla crescente rivalità tra statunitensi e cinesi, e aveva sottolineato l'esigenza di rinforzare l'alleanza con gli Stati Uniti, ma contemporaneamente aveva riconosciuto l'esigenza di mantenere e sviluppare la cooperazione con la Cina alla luce dei reciproci, forti interessi commerciali e dell'influenza cinese sulla Corea del Nord.

Seul. Immagine del Palazzo reale, "il Palazzo della felicità splendente", costruito nel XIV secolo

In particolare, il ministro Park ha affermato nel suo documento che la Corea del Sud dovrà dare un maggiore contributo alla strategia indo-pacifica dell'amministrazione Biden per scoraggiare le sfide della Cina all'ordine internazionale basato su regole nel conteso Mar Cinese meridionale: "La Corea del Sud deve partecipare attivamente allo sforzo internazionale di mantenere la pace e la stabilità così come la libertà di navigazione nel Mar Cinese meridionale. Libertà messa in discussione da atti unilaterali della Cina, come la legge emanata dalla guardia costiera che consente alle autorità locali di utilizzare armi per 'fermare la violazione e eliminare il pericolo in mare da parte di entità straniere' o la nuova legge sulla sicurezza del traffico marittimo, entrata in vigore nel settembre del 2021, che richiede un 'preavviso' per sottomarini e navi che 'potrebbero mettere in pericolo la sicurezza del traffico marittimo cinese'. E' necessario che il nostro paese svolga un ruolo più attivo in linea con la visione del nuovo governo di diventare uno Stato cardine globale che contribuisca allo sviluppo del progresso, della pace e della libertà". ■

Italia: la condizione macrofinanziaria

I rischi sono elevati, aggravati dall'entità del debito pubblico.

La Banca d'Italia, nel suo recente rapporto sulla stabilità finanziaria, ha sottolineato i rischi che sta correndo il nostro paese su questo fronte, in primo luogo a causa delle tensioni generate dal conflitto russo-ucraino. L'indicatore delle condizioni finanziarie segnala negli ultimi due mesi un inasprimento, in connessione con il deterioramento della situazione sui mercati finanziari (in particolare su quello del debito pubblico) e con la volatilità del mercato dei cambi. L'incertezza sugli andamenti macroeconomici è aumentata e i rischi sono elevati. Le prospettive di crescita e le aspettative di inflazione sono condizionate dai forti rincari energetici, dalle persistenti strozzature nelle catene globali del valore e dalle conseguenze dell'invasione dell'Ucraina. Permangono inoltre criticità legate all'elevato debito pubblico e al rischio di un ritorno a una condizione strutturale di bassa crescita. Le previsioni sull'andamento del Pil per l'anno in corso sono in diminuzione di oltre 1,5 punti percentuali rispetto a quanto atteso prima dell'inizio del conflitto. Secondo la stima del Documento di economia e finanza 2022 approvato in aprile il prodotto si espanderebbe del 3,1% nel 2022 e del 2,4 nel 2023. Le proiezioni risultano più elevate di quelle diffuse di recente dal Fondo monetario internazionale (rispettivamente il 2,3 e l'1,7%) e da Consensus Economics (2,7% nel 2022).

In questo difficile momento, il governo ha scelto di disporre misure di sostegno a famiglie e imprese mantenendo comunque fermo l'orientamento volto al graduale consolidamento dei conti pubblici

La crisi pandemica si è tradotta in un incremento del debito pubblico italiano di oltre 20 punti percentuali. La stabilizzazione del debito sui livelli attuali (150,8% del Pil nel 2021) lascerebbe il paese esposto a rischi derivanti da tensioni sui mercati finanziari. Per ridurre il rapporto tra il debito e il Pil è in primo luogo necessario portare il prodotto potenziale su un sentiero di crescita sostenuta; da questo punto di vista, una piena ed efficace attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza risulterà cruciale. In futuro il differenziale tra aumento del Pil e onere del debito avrà effetti sempre meno favorevoli sulla finanza pubblica, anche per l'inevitabile normalizzazione dell'orientamento della politica monetaria; sarà pertanto fondamentale anche un graduale e strutturale miglioramento del saldo primario. Tanto maggiore sarà il ritmo di sviluppo, tanto minore sarà l'ampiezza della correzione dei conti pubblici necessaria. Nel quadro programmatico del Documento di economia e finanza, l'indebitamento netto scenderebbe nell'anno in corso dal 7,2 al 5,6% del prodotto (la stima incorpora gli effetti di misure espansive con un impatto sui conti di circa mezzo punto di Pil), il debito dal 150,8 al 147,0%. Nel successivo triennio il rapporto tra il debito e il prodotto si ridurrebbe ulteriormente; nel 2025 supererebbe ancora di oltre 7 punti percentuali il livello del 2019. In considerazione dell'elevata incertezza connessa con la crisi geopolitica in atto, il governo ha scelto di disporre nuove misure di sostegno mantenendo comunque fermo l'orientamento volto al graduale consolidamento dei conti pubblici. Sarà quindi necessario approntare interventi selettivi, concentrando le risorse sulle famiglie più vulnerabili e sui settori maggiormente colpiti dai rincari energetici e dalle limitazioni imposte al commercio con la Russia. Il contesto macroeconomico si riflette anche sulle condizioni del ciclo finanziario: le proiezioni della Banca d'Italia, coerenti con gli scenari più recenti, indicano che lo scostamento dal trend di lungo periodo del rapporto tra credito totale e prodotto (credit-to-GDP gap), già negativo nel quarto trimestre del 2021, rimarrà ampiamente negativo anche nel corso del 2022. ■

Le imprese si attendono un consistente peggioramento delle condizioni produttive

Le indagini della Banca d'Italia sottolineano che i giudizi sulle condizioni per investire sono decisamente peggiorati rispetto a tre mesi fa: il saldo tra valutazioni favorevoli e sfavorevoli è sceso da più 7 a meno 49 punti.

Tra il 23 febbraio e il 16 marzo la Banca d'Italia ha condotto la consueta indagine trimestrale sulle aspettative di inflazione e crescita presso un campione di circa 1.500 imprese con almeno 50 addetti attive nell'industria in senso stretto, nei servizi e nelle costruzioni. I giudizi delle aziende sulla situazione economica generale sono molto peggiorati rispetto a tre mesi prima, soprattutto in connessione con l'avvio del conflitto in Ucraina. Riguardo alle proprie condizioni operative, il saldo fra le attese di miglioramento e di peggioramento nei tre mesi successivi alla rilevazione è diventato negativo (a meno 33 punti percentuali da più 10 nel trimestre precedente). Secondo le imprese, sulla propria attività gravano, in misura molto più acuta rispetto all'inchiesta dello scorso dicembre, l'incertezza associata a fattori economici e politici, l'aumento del prezzo del petrolio e le tensioni sugli scambi internazionali, nonché un indebolimento della richiesta di propri prodotti o servizi. In linea con la precedente indagine, le difficoltà di approvvigionamento di materie prime e input intermedi sono riportate da circa due terzi delle aziende nella manifattura e da un terzo di quelle nel terziario; per oltre la metà di esse (dal 14%) queste restrizioni si prolungherebbero oltre il 2022. La quasi totalità delle imprese è inoltre colpita dai rincari energetici (86%, dal 70% nel trimestre precedente); poco meno dei tre quarti delle aziende interessate ritiene che l'incremento di tali costi si rifletterà almeno in parte sui prezzi di vendita.

L'indebolimento della domanda è minore nel settore delle costruzioni, soprattutto fra le aziende che operano in misura maggiore nel comparto residenziale

Anche le valutazioni sulla domanda nel primo trimestre si sono nettamente deteriorate. Il saldo fra i giudizi di miglioramento e di peggioramento resta positivo ma si è ridotto di 26 punti percentuali (a 9 punti), in misura simile per i principali settori di attività. Il valore del saldo rimane invece difforme tra i comparti: è ancora molto favorevole nelle costruzioni e nell'industria in senso stretto (31 e 19 punti), mentre si è pressoché azzerato nei servizi, sui quali plausibilmente pesa anche la decisa risalita dei contagi dalla fine dello scorso anno. Le attese per il trimestre in corso prefigurano un ulteriore rallentamento della domanda, sia per la componente interna sia per quella estera. L'indebolimento è minore nelle costruzioni, soprattutto fra le aziende che operano in misura maggiore nel comparto residenziale. I giudizi sulle condizioni per investire sono decisamente peggiorati rispetto a tre mesi prima: il saldo tra valutazioni favorevoli e sfavorevoli è sceso da più 7 a meno 49 punti percentuali, in misura omogenea fra manifattura e servizi e fra imprese di grande e medio-piccola dimensione. Ulteriori informazioni raccolte dalla rete territoriale della Banca d'Italia mediante contatti informali con le aziende evidenziano come le condizioni per investire registrino un deterioramento soprattutto nelle regioni del nord Italia. Ciononostante, l'indagine trimestrale indica che le imprese non abbiano per ora sostanzialmente rivisto i piani di investimento definiti per l'anno in corso: prefigurano infatti solo una modesta revisione al ribasso della spesa nel confronto con i programmi dichiarati in dicembre. Nel complesso, la quota di aziende che prevede di accrescere gli investimenti nel 2022 rispetto al 2021 si riduce dal 42 al 38%, quella di chi programma di diminuirli sale dal 15 al 18%. Anche le attese sulla spesa per beni capitali fra la seconda metà del 2021 e il semestre in corso si sono indebolite in misura contenuta. ■

SCOPRI SUBITO LE NOVITÀ PER LA TUA SALUTE

NEW

- **RIMBORSI PER LENTI OCCHIALI E A CONTATTO**
- **NUOVE PRESTAZIONI ODONTOIATRICHE**
- **MAGGIORI INDENNIZZI PER PATOLOGIE GRAVI**

Nuovo Piano Sanitario 2022
di **Sanilog**: la Sanità integrativa gratuita per i dipendenti della **logistica**, **trasporto merci** e **spedizione**.

Chiedi alla tua azienda se sei iscritto.
È un tuo diritto.

Scopri tutte le prestazioni
su **Sanilog.info**

SANILOG

Le prestazioni sono erogate da

UniSalute AIG ONHC

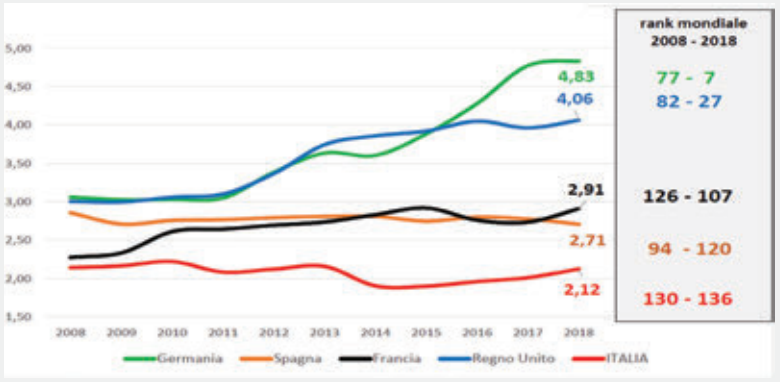
La burocrazia costa alle imprese del nostro paese 57 miliardi l'anno

La causa è l'eccessivo numero di adempimenti, di permessi e di pratiche: una farraginosità che frena lo sviluppo economico, specialmente al Sud.

Uno studio della Cgia di Mestre ha calcolato che a causa dell'eccessivo numero di adempimenti, di permessi e richieste di pratiche da parte della nostra pubblica amministrazione le imprese italiane subiscono un costo che ammonta a 57 miliardi di euro l'anno. "I tempi, i costi e la farraginosità della burocrazia italiana costituiscono un problema che caratterizza negativamente il nostro paese, all'interno del quale sono presenti forti differenziazioni tra Nord e Sud, nonché tra regioni a statuto ordinario e regioni a statuto speciale. Nel Mezzogiorno, dove la nostra pubblica amministrazione è meno efficiente, la situazione è maggiormente critica. Non è un caso, infatti, che molti investitori stranieri rifiutino a trasferirsi in Italia proprio per la difficoltà di approcciarsi con il nostro sistema burocratico che non ha eguali tra i nostri principali partner europei", sottolinea la Cgia. Inoltre, lo studio sottolinea che l'inefficienza del settore pubblico "produce" maggiori costi economici alle piccole che alle grandi imprese.

Italia: imprese e burocrazia — Fonte: CGIA Mestre

(grado di difficoltà per adempimenti amministrativi: 1 massima-7 minima)



Secondo il World Economic Forum, l'Italia si colloca al 136° posto nel ranking mondiale riguardo all'efficienza amministrativa

La nostra situazione diventa drammatica e insostenibile se si fa un confronto a livello internazionale: nella classifica mondiale, secondo i dati del World Economic Forum, la "qualità" della burocrazia italiana si colloca al 136° posto e continuiamo a peggiorare (negli ultimi dieci anni abbiamo perso sei posizioni). A lamentarsi della scarsa qualità dei servizi resi dalla nostra pubblica amministrazione non sono solo le imprese, ma anche i cittadini. Nota la Cgia a tale proposito: "Nell'ultima indagine effettuata dalla commissione europea su un campione di intervistati tra il 18 gennaio e il 14 febbraio di quest'anno, emerge che tra i 27 paesi dell'Unione, l'Italia si colloca desolatamente al 24° posto. Solo Romania, Bulgaria e Grecia registrano un livello di gradimento dell'offerta dei servizi pubblici inferiore al nostro. Se in Italia solo il 35% dei cittadini considera 'abbastanza buona e molto buona' l'offerta resa dalla nostra pubblica amministrazione, in Spagna la percentuale sale a 43, in Francia a 50, in Germania a 63 e nei Paesi Bassi addirittura a 89. La media dell'Unione europea è pari al 52%". La pesante negatività della situazione italiana emerge in maniera ancora più evidente in un confronto con il resto d'Europa a livello regionale: su 208 regioni monitorate nel 2021 dall'Università di Göteborg la migliore realtà territoriale italiana per qualità istituzionale, vale a dire la provincia Autonoma di Trento, si colloca solo al 100° posto. ■

Un'amministrazione che non paga

Lo stock dei debiti commerciali della nostra pubblica amministrazione ha toccato 55,6 miliardi di euro, pari al 3,1% del prodotto interno lordo. Nessun paese dell'Unione europea raggiunge una simile, spropositata cifra.

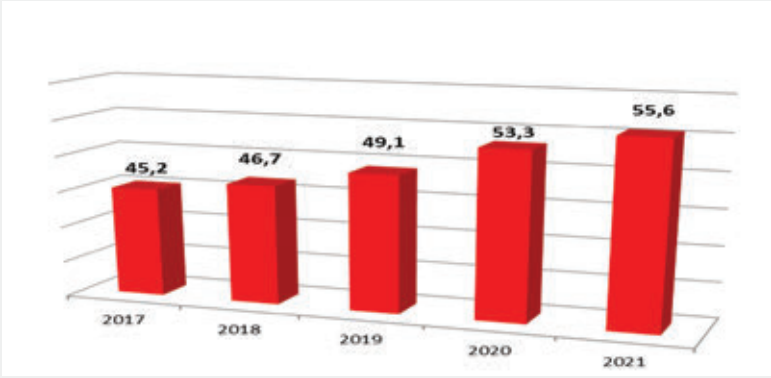
La nostra pubblica amministrazione non solo per un eccesso di burocrazia, come abbiamo visto nella pagina precedente, rende assai complicata la vita alle imprese, ma si segnala anche per non pagare i suoi debiti commerciali, che, secondo una rilevazione Eurostat, pubblicata il 22 aprile, continuano a crescere: nel 2021, hanno toccato il record di 55,6 miliardi di euro. Una cifra, sottolinea la Cgia di Mestre, che rapportata al nostro Pil nazionale è pari al 3,1%. Nessun altro paese dell'Unione europea registra un dato così negativo: i debiti di parte corrente sul Pil della Spagna sono pari allo 0,8%, nei Paesi Bassi all'1,2, in Francia all'1,4 e in Germania all'1,6. Persino la Grecia, che l'anno scorso aveva un rapporto debito pubblico/Pil che sfiorava il 203%, presenta un'incidenza dei debiti commerciali sul Pil quasi la metà della nostra: 1,7%. Una situazione che ha portato nel nostro paese al fallimento di non poche imprese non per aver contratto debiti, ma per non aver incassato i crediti che avevano nei confronti dello Stato. Una situazione paradossale. Ciò è avvenuto anche perché si sta registrando una tendenza da parte dell'amministrazione pubblica di pagare prima le fatture più alte, tralasciando quelle di minore importo che generalmente vengono emesse da aziende medio-piccole, che, spesso, quindi, vanno in difficoltà.

La Corte di giustizia dell'Unione europea, con una sentenza del 28 gennaio 2020, ha affermato che l'Italia ha violato l'articolo 4 della direttiva che stabilisce i tempi di pagamento tra PA e imprese private

Una situazione che è stata all'attenzione della Corte di giustizia europea, che, con la sentenza pubblicata il 28 gennaio 2020, ha affermato che l'Italia ha violato l'art. 4 della direttiva 2011/7 sui tempi di pagamento nelle transazioni commerciali tra amministrazioni pubbliche e imprese private. Inoltre, nel 2021, la commissione europea ha inviato al governo una lettera di messa in mora sul mancato rispetto delle disposizioni previste dalla stessa direttiva europea approvata 10 anni fa. Grave è poi il fatto, segnalato dalla Corte di giustizia, che la nostra pubblica amministrazione richieda spesso agli operatori di ritardare la presentazione degli stati di avanzamento dei lavori e di accettare tempi di pagamento superiori a quelli stabiliti per legge. ■

Debiti commerciali della nostra PA — Fonte: CGIA Mestre

(in miliardi di euro)

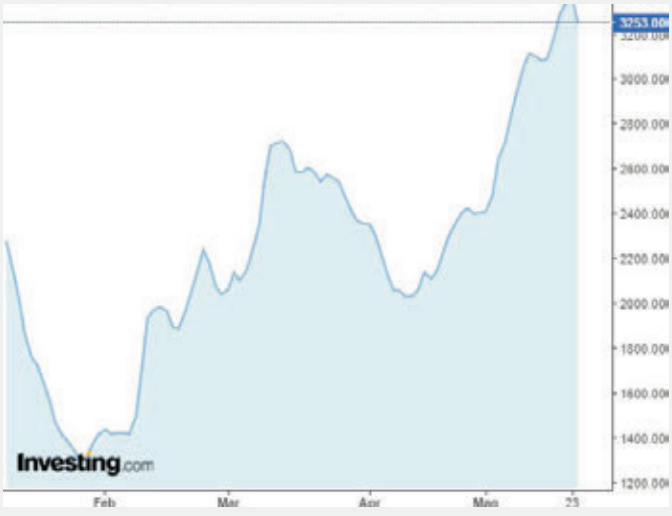


Le performance della Gdo verso una "normalizzazione"

Durante la pandemia, anche per le restrizioni alla mobilità, si sono registrate "turbolenze" sia nelle abitudini d'acquisto dei consumatori, con, ad esempio, una crescita esponenziale dell'eCommerce, sia nell'organizzazione e nelle vendite della grande distribuzione organizzata. GS1 Italia, in ambito ECR e in collaborazione con IRI, in un convegno, ha analizzato questi andamenti. Un'analisi che rientra nel progetto Optimal shelf availability-OSA che studia, misura e analizza il fenomeno dell'out-of-stock per "identificare soluzioni strategiche e collaborative condivise tra produttori e distributori che aiutino a migliorare il livello di disponibilità dei prodotti sugli scaffali e a soddisfare, quindi, il consumatore". Ilaria Archientini, E-CR project manager di GS1 Italia, ha sottolineato a proposito della Gdo: "Nel 2021 è ricominciato il trend verso la maggiore efficienza dell'out-of-stock, che si era interrotto bruscamente nel 2020 anche a causa delle difficoltà nella catena di approvvigionamento e degli acquisti dei beni di prima necessità a punto vendita, superiori rispetto alle vendite attese. Nell'arco di un anno il tasso di out-of-stock si è ridotto dello 0,4%, scendendo nel 2021 al 3,5%. Anche in termini di impatto economico, l'anno scorso è ripresa la tendenza migliorativa che si era registrata tra 2017 e 2019, e il dato delle vendite perse nel largo consumo confezionato si è attestato al 4,7% contro il 5,1% del 2020. Quindi, il rapporto tasso di out-of-stock e vendite perse è stato pari a 1,47". Marco Colombo, operations e product management director di IRI, ha esaminato i comportamenti di acquisto dei consumatori, mettendone a fuoco gli elementi di continuità e le novità. In particolare, ha sottolineato che "L'eCommerce è cresciuto ancora, ma ha subito una battuta d'arresto nell'ultimo trimestre 2021, confermata nei

Baltic Dry Index in forte ascesa

(ultimo dato riferito al 26 maggio 2022)



Il Baltic Dry Index, rilevato quotidianamente dal Baltic Exchange di Londra, è l'indice che indica sulle principali rotte marittime mondiali (facendo torto al suo nome che indicherebbe solo il Mar Baltico) il livello medio dei costi dei noli marittimi per il trasporto di materie prime "dry", quindi non liquide, come ad esempio il petrolio, e "bulk", ossia sfuse. E' considerato un importante indicatore economico a livello globale in quanto indirettamente mette in luce la domanda di materie prime. Dall'inizio dell'anno l'indice ha avuto un andamento molto variabile: in discesa in gennaio, in notevole salita a febbraio per poi scendere tra marzo e aprile, mentre in maggio è cresciuto in maniera forte e continua. Un altro brutto segnale per l'economia globale. Il valore dell'indice è passato da 1692 del 27 gennaio a 3127 del 26 maggio, quasi il doppio.

primi tre mesi del 2022. In particolare le vendite online scontano il confronto con i livelli eccezionali di fine 2020, epoca della seconda ondata del Covid, la lentezza nella diffusione territoriale, le strategie incerte della Gdo, l'aumento delle visite ai punti di vendita. Il baricentro degli acquisti, spostato nel 2020 verso i giorni infrasettimanali (71,5%), conferma la tendenza nel 2021 pur riducendosi di 2,7 punti".

L'esigenza di riformare il Codice della navigazione

In un recente convegno, il direttore generale di Confitarma, Luca Sisto, ha sottolineato l'urgenza che si giunga a misure di semplificazione normativa dell'ordinamento marittimo nazionale: "Non possiamo più consentire alle nostre navi di scontare un gap di competitività rispetto alle altre perché abbiamo un Codice della navigazione che risente dei suoi 80 anni di età. Serve una 'cura' di semplificazione e deburocratizzazione, accompagnata da una riforma della governance della naviga-

zione. E' assolutamente necessario riformare il Codice e le regole del navigare con il tricolore a poppa, per contrastare un inevitabile 'flagging out' e per poter competere con le altre bandiere più flessibili e più 'amiche' del settore marittimo. L'ammodernamento del Codice è fondamentale e interessa sia il nostro armamento sia la nostra amministrazione visto che tra poche settimane potrebbe sparire la flotta dedicata ai traffici internazionali, in considerazione dell'ormai imminente adeguamento dell'attuale sistema di regole a quanto disposto dalla commissione europea con la decisione del giugno 2020 sull'estensione dei benefici del Registro Internazionale alle bandiere comunitarie. I vantaggi costruiti negli anni da Confitarma andranno a favorire bandiere come Malta, Madeira, Cipro, che hanno un apparato amministrativo molto più snello rispetto al nostro. La necessità di riforma del Codice equivale alla necessità di rivendicare e rafforzare la marittimità del nostro paese". Sulla stessa linea anche il segretario generale di Assarmatori Alberto Rossi: "Esiste certamente la necessità di affrontare il tema della competitività della bandiera italiana, ma io direi del cluster marittimo del nostro paese nel suo insieme". ■

In memoria di Eugenio Muzio

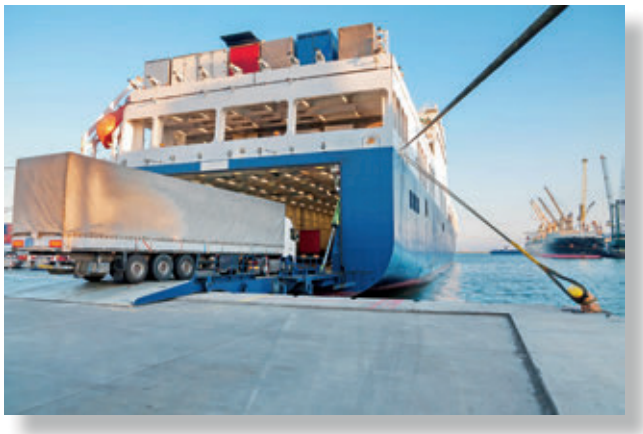
Il 5 maggio è venuto a mancare l'ingegner Eugenio Muzio, presidente della commissione Intermodalità di Assologistica. Una vita lavorativa quasi interamente spesa al servizio del trasporto merci ferroviario, in primo luogo dell'intermodalità strada-rotaia di cui era uno dei nostri maggiori esperti. Di intermodalità iniziò a occuparsene, in particolare, quando entrò nella Cemat, società delle Ferrovie dello Stato e il maggior operatore nazionale del settore. Della società diventò direttore generale e amministratore delegato nel 1979. Lo conobbi agli inizi degli anni '90, quando, come giornalista, avevo appena iniziato a occuparmi di logistica e di ferrovia, provenendo da tutt'altre esperienze, essendo stato chiamato da Giuseppe Pinna a interessarmi della rivista Fermerci, house organ della divisione merci delle FS. Gli avevo chiesto un'intervista sulla liberalizzazione, che era stata appena varata dalla Comunità europea. Si accorse subito di quanto fossi a digiuno dell'argomento. Come era solito fare - questo lo scoprii nei trent'anni che seguirono quell'intervista - con molta simpatia e cortesia mi impartì una vera e propria lezione "ferroviaria". Da allora, ci siamo incontrati o ci siamo sentiti innumerevoli volte, spesso gli chiedevo chiarimenti o una sua valutazione su qualche avvenimento collegato alla ferrovia anche in una prospettiva europea, che era quella che gli stava più a cuore, anche perché era fortemente critico su come nel nostro paese veniva portata avanti la politica logistica e in particolare quella ferroviaria. Non a caso, quindi, fu presidente dell'Unione internazionale del trasporto combinato strada-rotaia dal 2003 al 2009. L'ultima volta che l'ho sentito mi parlò di un'accelerazione sulla realizzazione della linea Torino-Lione e me ne spiegò i vantaggi, posso dire per l'ennesima volta, ma portare avanti con insistenza, decisione, chiarezza e garbo le sue convinzioni era il suo modo di essere. La sua mancanza è una perdita importante per il settore dell'intermodalità ferroviaria, del quale è stato un indiscusso protagonista. A me, non solo mancherà un punto di riferimento nel lavoro, ma soprattutto mancherà un amico. (*Paolo Giordano*)

Trasporto: andamento positivo nel 2021 e tante incognite per il 2022

Il centro studi Confetra ha dato i risultati per l'anno scorso. Il presidente Guido Nicolini considera che l'impatto della guerra "divorerà, purtroppo, una parte importante della ripresa registrata l'anno scorso".

La fotografia che emerge dall'Almanacco della logistica 2022 elaborato dal centro studi della Confetra mostra un settore che, seppur duramente colpito dall'impatto della pandemia, ha saputo reagire con forza recuperando i volumi movimentati in quasi tutti i comparti. Il notevole rimbalzo della produzione industriale italiana nel 2021 (più 11,8%) ha portato a una consistente ripresa degli scambi con l'estero sia in import sia in export e, conseguentemente, a una buona ripresa della logistica in tutte le modalità di movimentazione delle merci, con alcune differenze. Infatti, il prodotto interno lordo del 2021 ha fatto registrare una crescita del più 6,6% non sufficiente a recuperare la forte contrazione dell'anno pandemico (meno 3,0% rispetto al 2019) e le componenti che hanno trainato questa ripresa sono continuate a essere, ma del resto lo sono da oltre dieci anni, le esportazioni e in misura minore le importazioni. In particolare, l'Almanacco sottolinea le performance 2021 delle singole modalità.

Il traffico stradale e autostradale dei veicoli pesanti ha recuperato il dato pre-pandemico e, anche in questo caso, il traffico ai valichi alpini ha fatto da traino (più 6,8% rispetto al 2019). Anche le merci movimentate per via aerea hanno fatto registrare una forte espansione che ha consentito il recupero integrale dei volumi del 2019. Si è registrata, inoltre, una forte polarizzazione del traffico nello scalo di Milano Malpensa che è arrivato a gestire quasi il 73% dell'intero traffico nazionale. Il traffico ferroviario, dopo aver mostrato la sua resilienza durante la pandemia, non ha interrotto il suo trend di crescita in termini sia di treni-km (più 13,5%) sia di tonnellate di merce trasportata (più 16,6%), un andamento indice di treni sempre più pesanti. Molto più variegato è stato l'andamento del settore marittimo dove a un sostanziale recupero del traffico contenitori gateway dei volumi pre-pandemici si è affiancata una consistente crescita di quello di transhipment (legato alle performance di Gioia Tauro) e una consistente contrazione delle rinfuse liquide (meno 10,4%). Bene il traffico Ro-Ro che ha recuperato e abbondantemente superato i volumi del 2019, così come le rinfuse solide che grazie al forte rimbalzo si sono portate a meno 4,8% dai volumi pre-pandemici.



Nel 2021 il traffico ro-ro ha superato i dati del 2019

"Pensavamo di intravedere la luce in fondo al tunnel dopo due difficili anni - ha commentato questi dati il presidente dell'associazione Guido Nicolini - ma dobbiamo, purtroppo, affrontare questa ulteriore terribile crisi legata al conflitto russo-ucraino. Anzitutto auspichiamo si trovi il prima possibile una soluzione pacifica che ponga fine al drammatico esodo dei profughi e alla perdita di vite umane. Ma anche dal punto di vista economico lo scenario è di grande incertezza. Sappiamo che ci sono effetti psicologici che impattano sulle vicende economiche quanto e forse ancor di più di fattori oggettivi. In una fase come questa, quindi, è difficile sostenere una ripresa degli investimenti e una capacità del tessuto industriale privato di agganciare le sfide della transizione digitale e ambientale. Tutte le materie prime hanno subito fortissimi rialzi, da quelle legate all'energia a quelle dell'ambito alimentare. Tutto ciò non può che avere un impatto pesante, tutti gli analisti convergono nel dire che questi rincari divoreranno, purtroppo, una parte importante della ripresa". ■

Ricavi record per il canale di Suez

Cresce costantemente la centralità del Mediterraneo: ad aprile, rispetto allo stesso mese del 2021, attraverso Suez, il traffico delle navi è aumentato del 6% e i ricavi, pari a 629 milioni di dollari, sono saliti del 13,9%.

L'ammiraglio Ossama Rabei, capo dell'Autorità del canale di Suez, ha reso noto che nel mese di aprile sono transitate attraverso il canale 1.929 navi, con un aumento di oltre il 6% rispetto a quelle transitate nello stesso mese dell'anno scorso. Rispetto al 2021, sono saliti del 13,9% anche i ricavi, che hanno segnato, sempre in aprile 2022, la cifra record di 629 milioni di dollari. Ciò è avvenuto anche per l'aumento dei diritti di transito che l'Autorità ha recentemente stabilito, con un aumento del 6%, che ha riguardato tutte le navi tranne quelle crocieristiche e quelle che trasportano gas naturale liquefatto. Nonostante la crisi pandemica e il conflitto russo-ucraino, il canale conferma la sua fondamentale importanza. Ossama ha, infatti, ricordato che nel 2021 sono transitate attraverso Suez 20.649 navi, contro le 18.830 del 2020, e che circa il 10% del commercio marittimo globale passa per Suez, compreso il 7% del petrolio.

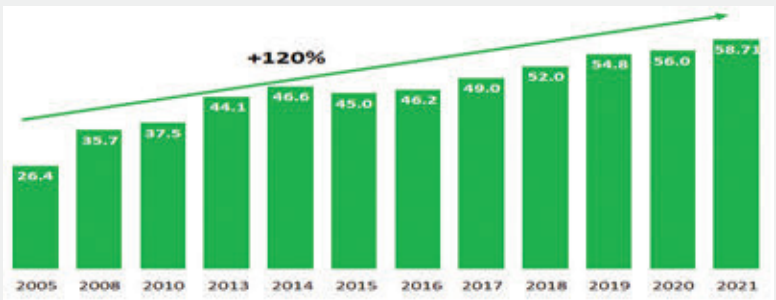
Nonostante le criticità internazionali del trasporto marittimo, nel 2021, Suez ha visto un incremento del traffico, sul 2020, del 10%

I risultati di traffico del canale di Suez testimoniano la crescente centralità del Mediterraneo, specialmente nei collegamenti con il Far East. Il trend della crescita dei traffici, come testimonia il grafico che pubblichiamo, presentato in un recente convegno da Alessandro Panaro, head of maritime&energy department di SRM, è pressoché costante: nei 25 principali porti mediterranei il traffico container è cresciuto dal 2005 al 2021 del 120%, arrivando l'anno scorso a 58,71 milioni di teu dai 26,4 milioni registrati nel 2005. Un incremento che ha avuto una flessione solo nel 2015. Le previsioni, fatti salvi i contraccolpi sull'economia e sul commercio globali che potrebbero sorgere in un aggravarsi e nel prolungarsi della guerra in Ucraina, sono positive, con una crescita dei traffici dell'area mediterranea nei prossimi anni del 4,3%. Un dato che è superiore a quello previsto per i traffici del nord Europa e del nord America. Ciò rappresenta un'opportunità per la nostra portualità e per la nostra economia. Opportunità quelle offerte dal mare e dall'area mediterranea che non siamo riusciti a cogliere nell'ultimo decennio, come dimostra il fatto che il traffico dei nostri porti, parlando di container, è rimasto, più o meno, fermo sulla cifra di 10 milioni di teu. La nostra politica deve iniziare a guardare con molta più attenzione alla blue economy. (*P.G.*) ■

Mediterraneo: crescita costante

Fonte: SRM

(2005-2021, trend del traffico, in milioni di teu, nei principali 25 porti mediterranei)



DKV Mobility accelera sulla fornitura di Gnl

DKV Mobility, leader europeo nei servizi di mobilità, sta lavorando sempre più all'espansione della sua rete di fornitura di Gnl. Grazie a tale ampliamento, l'azienda è ora in grado di offrire ai clienti l'accesso a più di 300 stazioni in dieci paesi, in particolare in Germania, Austria, Belgio, Paesi Bassi, Italia, Francia, Spagna, Polonia, Svezia e Finlandia, e si conferma, inoltre, come la più grande rete di stazioni di rifornimento di gas liquido naturale indipendente dal marchio, coprendo più di due terzi di tutte le stazioni Gnl in Europa. "Con il raggiungimento di questo traguardo, poniamo un'altra importante pietra miliare per guidare ulteriormente la transizione energetica nel nostro settore", ha affermato Sven Mehringer, managing director energy&vehicle services dell'azienda. Per soddisfare la crescente domanda di carburanti alternativi, DKV Mobility collega 5 mila stazioni di rifornimento all'anno, concentrandosi su stazioni di servizio multi-energia che offrono anche carburanti alternativi come Gnl, Cng, Gpl o idrogeno. Promuovere attivamente il passaggio ai carburanti alternativi è in linea con la mission aziendale: guidare la transizione verso un futuro della mobilità efficiente e sostenibile. "In quanto azienda leader nella fornitura di servizi per la mobilità, noi di DKV siamo orgogliosi di poter dare il nostro contributo al cammino verso il raggiungimento degli obiettivi climatici del futuro. Mettendo a disposizione la nostra strategia per risolvere le sfide della mobilità sostenibile, abbiamo raggiunto un altro importante traguardo nella nostra mission di diventare azienda 'Lead in Green' e in un solo anno abbiamo raddoppiato la nostra rete di accettazione Gnl con un network che è passato da 150 a 300 stazioni a livello europeo", ha sottolineato Marco Berardelli, managing director di DKV Italia.

Nuova sede di Cortilia, realizzata da Prologis

Cortilia, food-tech company fondata nel 2011 da Marco Porcaro e leader nel mercato della spesa online sostenibile a filiera corta presente in Lombardia, Piemonte, Emilia Romagna, Liguria e Veneto ha inaugurato la nuova sede a Cassina de' Pecchi, nell'area metropolitana milanese. La sede è stata realizzata da Prologis. Per realizzare il nuovo edificio di Classe A con certificazione ambientale LEED® Gold, Prologis ha recuperato e riconvertito alla logistica sostenibile parte del sito industriale dismesso ex Nokia alle porte di Milano, abbandonato ormai da oltre un decennio, riqualificando completamente l'area e restituendola così al territorio. Il nuovo edificio build-to-suit occupa 17 mila mq, è situato all'interno di uno spazio multifunzionale di 50 mila mq ed è posizionato in maniera strategica per la distribuzione B2C sia verso la città di Milano, data la distanza di 17 km dal centro, sia verso l'area brianzola, grazie ai collegamenti stradali in prossimità della sede, che può beneficiare anche della fermata della linea metropolitana M2. Questo facilita l'accesso da parte dei dipendenti. Vengono così riunite in un unico luogo tutte le funzioni aziendali della società di eCommerce agro-alimentare a filiera corta. L'edificio multifunzionale ospita gli uffici e il magazzino dotato di differenti zone di stoccaggio a diverse temperature per la conservazione e la gestione ottimale di tutta la gamma merceologica agro-alimentare e non-alimentare distribuita dalla società di eCommerce. Si tratta di oltre 2.500 prodotti provenienti da oltre 300 produttori. La sostenibilità dell'edificio è assicurata dalla presenza di

un impianto fotovoltaico di ultima generazione e da un insieme di accorgimenti strutturali volti ad assicurare il massimo risparmio energetico. Completano l'edificio decine di baie di carico e gli ampi parcheggi di servizio per gli automezzi e per i dipendenti oltre alle colonnine per la ricarica elettrica dei veicoli. "Siamo sempre più impegnati nel recupero di aree abbandonate o ex industriali per assicurare ai nostri clienti siti di prossimità o di ultimo miglio per una logistica sostenibile sempre più vicina al consumatore. Questo ci permette di non consumare suolo e di avviare progetti di rigenerazione urbana che consentono di reintegrare nelle città zone completamente abbandonate dando così loro una nuova vita", ha dichiarato Sandro Innocenti, senior vice president e country manager di Prologis Italia.

TRIESTE: RECORD CONTENITORI

Il porto di Trieste continua a migliorare i suoi dati di traffico: in aprile, ha segnato il suo record storico mensile per quanto riguarda la movimentazione di container, sfiorando gli 80 mila teu. Un numero che supera del 45% il dato dell'aprile 2021 e del 27% quello fatto segnare dallo scalo nell'aprile del 2019, ossia l'anno precedente alla pandemia, quando erano stati movimentati 62.315 teu. Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità portuale, ha sottolineato: "Anche se il dato consolidato lo avremo a metà maggio, aprile è il mese più alto di sempre nella movimentazione dei container. La crisi mondiale e la pandemia non hanno fermato il nostro porto, che continua a crescere non solo per i numeri, ma come sistema integrato che unisce banchine, ferrovia, retroporti. Siamo diventati fortemente reattivi alle dinamiche di shock e la capacità di essere reattivi ci porta anche a essere sempre più competitivi".

Sunlight Group ha presentato le sue ultime novità

Sunlight Group Energy Storage, azienda tecnologica globale, produttrice di soluzioni integrate e innovative per l'energy storage, ha presentato, in occasione della fiera europea di Monaco, in Germania, dedicata alle batterie di riserva e ai sistemi di energy storage, le ultime novità della sua gamma di soluzioni con tecnologia EES: Sunlight Li.ON ESS e il sistema di energy storage agli ioni di litio. L'azienda sottolinea in un comunicato: "Sunlight Li.ON ESS è una delle soluzioni di energy storage più avanzate ed esclusive proposte sul mercato. La modularità e l'espandibilità del prodotto permettono di soddisfare una vasta gamma di applicazioni, tra cui anche le smart home, installazioni di energia solare ed eolica e strutture di ricarica per la mobilità elettrica. Inoltre, garantisce protezione, sicurezza e affidabilità dell'alimentazione contro potenziali disturbi nella rete elettrica. L'avanzata tecnologia agli ioni di litio consente un'elevata efficienza durante i processi di ricarica e scarica e una maggiore densità di energia". L'intera gamma di prodotti è dotata di un design innovativo che offre monitoraggio e manutenzione anche da remoto, tramite la piattaforma intelligente GLocal di Sunlight basata su cloud. Sunlight GLocal utilizza l'intelligenza artificiale per registrare, in tempo reale, i parametri chiave relativi alle pre-

stazioni della batteria, con un notevole risparmio di tempo e costi. Inoltre, la durata estesa della batteria e i requisiti minimi di manutenzione di Sunlight Li.ON ESS garantiscono performance affidabili anche in condizioni difficili. Dimitri Ottaviano, director of lithium engineering and product development del Gruppo, ha sottolineato a proposito dell'azienda: "Stiamo continuando a progettare nuove soluzioni da inserire all'interno della nostra gamma di prodotti con l'obiettivo di soddisfare al meglio i clienti e rafforzare la presenza globale di Sunlight Group. La nostra esperienza ultra trentennale nel mercato europeo delle batterie ci rende un partner affidabile da scegliere per contribuire alla crescita del settore dell'energy storage, supportando la transizione europea verso un futuro più sostenibile".

Nuovo polo logistico MD a Cortenuova, Bergamo

E' stato inaugurato il polo logistico MD di Cortenuova, Bergamo, che si estende su una superficie di 182 mila mq, di cui 112 mila coperti, ed è il più grande d'Italia nel canale discount. Il polo, che ha richiesto un investimento di 100 milioni di euro, serve 250 negozi dell'insegna nel nord-ovest

del paese e in Lombardia. Collocato in posizione strategica, allo snodo dei principali collegamenti autostradali, garantisce a ciascun negozio 2,5 rifornimenti di generi vari e 5 di fresco per settimana. Sosterrà la strategia di sviluppo della catena di discount terza per fatturato in Italia, seconda a capitale italiano, fondata nel 1994. Un'espansione ininterrotta in corso dal 2017 che non accenna ad arrestarsi: in occasione dell'inaugurazione, sono stati presentati infatti i risultati 2021. Nell'anno appena concluso, MD ha registrato ricavi in crescita del 5,6%, superando i tre miliardi di euro di fatturato e raggiungendo la quota di mercato del 15,7%. In aumento il valore anche degli altri principali indicatori. Di particolare rilevanza il patrimonio netto a 464 milioni di euro (più 14,60% rispetto al 2020) mentre l'Ebitda Margin si è attestato a 188,545 milioni di euro (6,28%) e l'utile netto a 70,5 milioni di euro (2,4%). Il 2021 è stato caratterizzato anche da importanti investimenti per complessivi 218 milioni di euro, destinati prevalentemente all'ampliamento e alla riqualificazione della rete vendite che ha portato oltre quota 800 il numero di negozi nella penisola. Numeri di una realtà solida, sostenuta da una visione imprenditoriale in grado di creare occupazione: nel solo 2021 i nuovi assunti sono stati ben 1.484, portando il numero dei collaboratori a 8.209 unità (più 22,06%).

I nuovi trattori elettrici P120-P350 e W20-W30 di Linde

Linde Material Handling ha rinnovato la gamma prodotti con i nuovi trattori elettrici P120-P350 e i nuovi trattori elettrici con pianale di carico W20 e W30. Compatti ed estremamente potenti, questi trattori sono molto indicati per quelle applicazioni dove è necessario trainare per lunghe distanze rimorchi che trasportano pesanti carichi, come ad esempio componenti per l'industria automotive, bagagli negli aeroporti o cassette di ortofrutta. Requisiti fondamentali di questa classe di carrelli sono l'elevato comfort di guida per gli operatori e la gestione rapida e sicura delle merci, parametri rispetto ai quali i nuovi trattori Linde garantiscono miglioramenti considerevoli rispetto alle precedenti versioni. I trattori elettrici serie P120-P350 sono progettati per soddisfare capacità di traino di 12, 18, 25, 30 e 35 tonnellate. Nel caso del modello P250 si può optare per la versione a passo corto o a passo lungo. I trattori con pianale di carico W20 e W30 invece sono in grado di trasportare sul pianale rispettivamente 2 e 3 tonnellate di peso utile o, in alternativa, rimorchiare fino a 6 tonnellate di traino. Anche per questi modelli è disponibile l'opzione della versione a passo corto o lungo. Sia i P120-P350 sia i W20-W30 sono facili e sicuri da guidare, e sono stati completamente aggiornati e migliorati rispetto ai modelli precedenti. La cabina spaziosa con ampio accesso antiscivolo al posto di guida, il display di grandi dimensioni, i sedili confortevoli, l'aria condizionata, il si-

stema di illuminazione e numerose altre dotazioni offrono un ottimo ambiente di lavoro. La cabina è montata su elementi dissipatori di vibrazioni ed è ben ammortizzata, in questo modo durante la guida l'operatore è protetto da eventuali vibrazioni provocate da pavimentazioni particolarmente sconnesse. L'ampio parabrezza e gli spaziosi finestrini delle portiere garantiscono la visibilità a 360°, inoltre le aperture sopra al tettuccio di protezione garantiscono il ricircolo dell'aria. La chiusura delle portiere monitorata elettronicamente assicura che la guida del carrello possa essere fatta solo con le portiere ben chiuse.

Still riorganizza e potenzia il service

Still ha tenuto a Lainate, Milano, il "Service Meeting". L'evento ha visto la partecipazione di oltre 150 partecipanti in rappresentanza di tutte le organizzazioni di assistenza dell'azienda sul territorio. La due-giorni di incontri è stata l'occasione per comunicare le ultime novità in termini di prodotti e servizi, condividere best practice ed esperienze sul campo e delineare obiettivi e strategie. Tra le molte novità spiccano la riorganizzazione della struttura del service, che è stato potenziato e che sarà guidato da Mirko Brambilla - manager con una lunga esperienza nel settore della logistica che è entrato a far parte della squadra di Still assumendo il ruolo di service manager per l'Italia - e l'introduzione di un nuovo portale interattivo per la formazione e l'aggiornamento dei tecnici. "La logistica ha assunto un ruolo strategico per moltissime aziende, motivo per cui l'efficienza e il corretto funzionamento dei carrelli è determinante. L'efficienza del service, insieme alla qualità delle macchine, è uno dei punti di forza di Still e vogliamo che continui a esserlo, per questo abbiamo definito una sua nuova struttura a livello nazionale, con un'impronta commerciale volta alla modernizzazione. Inoltre, abbiamo adottato nuovi strumenti tecnologici che ci consentiranno di aumentare la produttività e migliorare ulteriormente la qualità e l'efficacia del nostro servizio di assistenza", ha sottolineato Brambilla. L'azienda ha una solida e capillare rete di vendita e assistenza presente sul >

HANNIBAL A TRANSPOTEC 2022

Hannibal, l'operatore di trasporto multimodale del Gruppo Contship, ha partecipato alla manifestazione Transpotec 2022 svoltasi alla Fiera di Milano, presentando le sue soluzioni intermodali flessibili per il trasporto nazionale e internazionale. Combinando una flotta di 400 camion di ultima generazione con oltre 150 treni settimanali da e verso le principali destinazioni italiane ed europee, Hannibal offre ai clienti soluzioni di trasporto socialmente e ambientalmente sostenibili. L'azienda ha negli ultimi anni potenziato il suo ruolo sia sulle rotte nazionali sia su quelle con il nord Europa, in particolare con il porto di Rotterdam. Basti pensare che attualmente opera con 10 treni a settimana, che diventeranno 17 entro la fine del 2022, in partenza da Melzo, in provincia di Milano, con destinazione Rotterdam. Con Hannibal, a Transpotec, è stato rappresentato tutto il gruppo Contship che racchiude altre società impegnate nella logistica intermodale come RHM, Oceano Gate e la neonata driveMybox, una piattaforma innovativa digitale per prenotare e monitorare il trasporto su strada di container in Italia.

territorio, composta da 7 filiali dirette, oltre 60 strutture indirette tra concessionari e partner e 950 tecnici. Può inoltre fare affidamento sull'hub logistico di Rolo, dove è stato allestito un magazzino ricambi con oltre 15 mila referenze a stock in grado di spedire i ricambi entro le 24 ore in tutta Italia.

MotorK presente a Verona all'Automotive Dealer Day

MotorK, gruppo leader nell'area Emea specializzato in soluzioni SaaS per l'automotive retail, ha presentato all'Automotive Dealer Day di Verona una rinnovata piattaforma SaaS, progettata specificamente per il comparto della distribuzione automobilistica, che permette di rendere più efficace la propria presenza online, adattandola a un customer journey profondamente mutato e mutevole. Nella sua versione evoluta, SparK integra tutti gli strumenti digitali di cui un concessionario o una casa auto necessita per gestire in maniera efficace le proprie attività di vendita e marketing, in un contesto dove i confini tra spazio fisico e digitale sono sfumati e la dimensione online è sempre più protagonista, ma dove non c'è ancora un approccio uniforme e realmente integrato alla digitalizzazione. Alla base di SparK ci sono i concetti di integrazione e multicanalità a supporto dell'intera esperienza dell'utente: dalla ricerca di informazioni alla finalizzazione di un acquisto, includendo l'assistenza post vendita, le attività di cross-selling e il futuro riacquisto. La configurazione modulare di SparK consente di supportare a 360° gli attori della distribuzione automobilistica in tutti questi momenti. ■

2021: ANNO RECORD PER LUFTHANSA CARGO

Lufthansa Cargo ha chiuso il 2021 raggiungendo il miglior risultato nella storia della compagnia. Infatti, i ricavi sono saliti a 3,8 miliardi di euro, contro i 2,76 dell'anno scorso, mentre l'Ebitda è ammontata a 1,493 milioni (772 milioni nel 2020). Anche il fattore di carico è migliorato sul 2020 dell'1,7%, raggiungendo il 71%. La capacità di offerta di trasporto è salita dell'9,7% a 10,1 miliardi di tonn/chilometro (di cui ne sono state vendute 7,2 miliardi contro i 6,5 del 2020). "Dobbiamo questo risultato in particolare ai nostri dipendenti, ai clienti e ai partner. Tutti insieme siamo riusciti a gestire la nostra supply chain globale nonostante le criticità causate dalla pandemia. In aggiunta al brillante risultato dei ricavi, il nostro successo del 2021 è dipeso anche dal nostro programma di riduzione dei costi che ha giocato un ruolo chiave. Quest'anno, continueremo a investire tenendo presenti tre obiettivi: l'interesse dei clienti, la crescita dell'innovazione e il miglioramento della sostenibilità. Quest'ultimo obiettivo sarà centrale per Lufthansa Cargo sulla strada della decarbonizzazione della logistica aerea. Stiamo iniziando a equipaggiare i nostri aerei con la tecnologia Sharkskin che ci aiuterà nel risparmiare carburante", ha dichiarato Dorothea von Boxberg, presidente del board esecutivo e Ceo dell'azienda.

Dackser: il fatturato ha superato nel 2021 i sette miliardi di euro

L'azienda, con sede a Kempten, in Germania, presente in 42 paesi, con 31 mila dipendenti e 376 rappresentanze, l'anno scorso ha gestito 83,6 milioni di spedizioni attraverso le modalità stradale, aerea e marittima.

"Non c'è dubbio che il 2021 sia stato eccezionale - sottolinea Burkhard Eling, Ceo dell'azienda - sotto molti punti di vista, con alcune sfide estreme da superare. È stato segnato dalla Brexit, dalla pandemia e dalle catene di approvvigionamento globali spinte al punto di rottura, tutte cose che hanno causato grande incertezza tra i nostri clienti. Anche in questa situazione, siamo riusciti a offrire soluzioni logistiche mantenendo un alto livello di qualità e servizio. In questo modo, abbiamo rafforzato i legami con i clienti e perseguito un'espansione mirata del business, soprattutto con i nostri account principali. Si è trattato di un risultato straordinario, in cui le condizioni difficili hanno imposto ai nostri team di dare il massimo". Il risultato è stato ottimo: per la prima volta l'azienda, che opera a livello globale grazie alla sua presenza in 42 paesi, ha prodotto un fatturato superiore ai 7 miliardi di euro, gestendo un totale di 83,6 milioni di spedizioni, per via strada, aria e mare, per un peso di 42,8 milioni di tonnellate. In particolare, in Italia, dove l'azienda opera con due sedi e 221 dipendenti, i ricavi sono ammontati nel 2021 a 40,4 milioni di euro grazie a 316 mila spedizioni.

Il settore di attività Road Logistics dell'azienda, che comprende il trasporto e lo stoccaggio di beni industriali e di consumo (European Logistics) e di generi alimentari (Food Logistics), ha aumentato il suo fatturato del 12,3% a 4,99 miliardi di euro nel 2021. Dopo che i blocchi in tutta l'Europa meridionale nel 2020 hanno portato a un calo del 2,2% delle entrate, il risultato rappresenta un aumento significativo, anche rispetto all'anno pre-pandemia. La linea di business European Logistics ha aumentato le sue entrate di un impressionante 13,1% a 3,92 miliardi di euro. Dopo diversi anni di stagnazione, il numero di spedizioni è aumentato significativamente del 6,8% a 72 milioni; il tonnellaggio è salito ancora di più, 8,5% a 30 milioni. Tutte le unità commerciali in Germania, Europa centro-settentrionale, Francia, Maghreb e Iberia hanno registrato aumenti di fatturato a due cifre. Nonostante le restrizioni legate al Covid per ristoranti e hotel in Germania, l'acquisizione di nuovi clienti ha fatto sì che la linea di business Food Logistics abbia raggiunto una crescita di fatturato del 9,8%. Questa è la prima volta che tale linea di business ha superato il miliardo, raggiungendo un fatturato di 1,07 miliardi di euro. Nel 2021, l'attività di trasporto aereo e marittimo è stata caratterizzata da interruzioni della catena di approvvigionamento, da una carenza di capacità di trasporto e da tariffe corrispondentemente elevate. Come conseguenza di questo sviluppo, il campo di attività Air & Sea Logistics è stato in grado di raggiungere una crescita record dei ricavi del 78,3%. Le spedizioni gestite sono aumentate del 9,1% e il tonnellaggio è salito del 20,9%. Un successo particolare è stata l'ulteriore espansione dei charter di trasporto aereo, per un totale di 230 voli, in una rete di trasporti regolari tra Asia, Europa e Nord America. "Una capacità di trasporto disponibile in modo affidabile dà ai clienti la certezza della pianificazione e questa è stata la chiave del nostro successo nel 2021. Inoltre, siamo stati in grado di alimentare le merci in arrivo da oltreoceano direttamente nella nostra rete europea di trasporto via terra per la distribuzione e la consegna, il che si è rivelato molto vantaggioso", spiega Eling. Guardando al futuro, il Ceo di Dachser non nasconde le difficoltà: "Dobbiamo accettare che ci aspetta un altro anno in cui il mantenimento delle catene di approvvigionamento richiederà gestione delle crisi, flessibilità e resilienza". ■

Il settore Air&Sea Logistics di Dachser, nel 2021, è stato in grado di raggiungere una crescita record dei ricavi del 78,3%

Accesso autotrasporto: nuove regole

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

Con il regolamento comunitario 1055/2020, entrato in vigore lo scorso 21 febbraio, che ha modificato il regolamento 1071/2009 sull'accesso alla professione di autotrasportatore, sono state introdotte rilevanti novità in merito ai requisiti che l'operatore deve soddisfare per poter accedere alla professione. Il ministero delle Infrastrutture, con il decreto n. 145 dell'8 aprile 2022 ha dato attuazione a tali modifiche, e con la circolare n. 3738 del 13 maggio 2022 ha fornito alcuni chiarimenti operativi. La prima e più significativa novità introdotta dal decreto 145 è la certificazione della disapplicazione delle norme relative all'accesso al mercato contenute nell'art. 2, comma 227, della L. 244/2007. Tale disposizione imponeva alle imprese che intendevano esercitare la professione di autotrasportatore l'obbligo di effettuare il cosiddetto "accesso al mercato", dimostrando di aver acquisito, per cessione di azienda, altra impresa di autotrasporto, o il suo intero parco veicolare, purché composto da veicoli di categoria non inferiore a Euro 5, di altra impresa che avesse cessato l'attività, ovvero di aver acquistato e immatricolato veicoli adibiti al trasporto di cose sempre di categoria non inferiore a Euro 5 e aventi massa complessiva a pieno carico non inferiore a 80 tonnellate. La disapplicazione di tale disposizione nazionale scaturisce dall'art. 1 par. 2 del regolamento 1055/2020, che ha modificato l'art. 3 del regolamento 1071/2009, ed ha abolito la facoltà degli Stati membri di imporre requisiti supplementari per l'accesso alla professione.

Il ministero, pertanto, si è dovuto adeguare alla norma comunitaria. Va dunque in pensione il requisito dell'accesso al mercato con la conseguenza che, da un punto di vista operativo, le imprese che hanno già avuto l'accesso al mercato, precedentemente all'entrata in vigore del decreto 145 e della circolare n. 3738, potranno ora immatricolare veicoli di qualsiasi categoria ambientale; le imprese che intendono intraprendere l'esercizio della professione di autotrasportatore, dovranno dimostrare il possesso dei requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e stabilimento, ma, a questo fine, potranno disporre di veicoli di qualsiasi categoria ambientale sia a titolo di proprietà, leasing, o vendita con patto di riservato dominio, sia anche sulla base di contratti di noleggio o altri titoli consentiti dalla disciplina nazionale. La circolare, a questo riguardo, chiarisce che, nell'attesa dell'entrata in vigore della nuova direttiva europea sul noleggio dei veicoli senza conducente nel settore del trasporto di merci su strada, i contratti di noleggio dovranno avere durata superiore a sei mesi e dovranno essere registrati nelle forme previste dall'agenzia delle entrate, mentre

per i contratti di comodato rimangono ferme le disposizioni della circolare n. 4/2011. Ai fini del soddisfacimento del requisito di stabilimento, il regolamento 1055/2020 ha introdotto alcune condizioni (ulteriori rispetto all'iscrizione nel registro delle imprese e all'apertura della posizione Iva, nonché al possesso dei locali ove si esercita l'attività e della flotta, come sopra descritta) che sono oggetto di impegno da parte delle imprese di autotrasporto e, come anche chiarito dai provvedimenti ministeriali in esame, riguardano: l'impegno di far ritornare, al più tardi entro 8 settimane dalla partenza, ciascun veicolo a disposizione a qualsiasi titolo (quindi anche quelli a noleggio o in comodato) presso una delle sedi dell'attività; l'impegno a che il volume delle operazioni di trasporto (svolte dall'impresa come vettore materiale del servizio) sia proporzionato alla struttura dell'impresa stessa, intessa come numero dei veicoli a disposizione e numero dei conducenti utilizzati. Il ministero fa presente nella circolare in esame che il valore di tale proporzione deve essere oggetto di apposita previsione normativa (in assenza della quale, tale previsione risulta ancora non applicabile), anche ai fini della determinazione della violazione e dell'applicazione delle eventuali sanzioni, ma che tale proporzione è comunque rispettata se l'impresa possiede anche l'autorizzazione generale allo svolgimento di servizi postali, a norma dell'art. 6 d.lgs. 261/1999. Il ministero, infine, chiarisce che l'eventuale accertamento delle violazioni delle disposizioni, può portare alla sospensione e financo al ritiro della licenza. Le novità introdotte in materia di requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e professionale saranno oggetto di ulteriori approfondimenti nelle prossime rubriche. ■

* Studio legale Mordiglia
20121 Milano – via Agnello 6/1
Tel. 02 36576390
16121 Genova – Via XX Settembre, 14/17
Tel. 010586841 – mail: mail@mordiglia.it www.mordiglia.it

UN BUON SERVIZIO LO RICONOSCI ANCHE AL BUIO.

CONTAINERS FIDENZA, BENVENUTI NEL FUTURO DEL TRASPORTO

Containers Fidenza
Via Piemonte, 11 - 29122 Piacenza (IT)
Tel. 0523.571123 - Fax 0523.606169

containersfidenza.it

Cultura della sicurezza nei porti

di **Federica Catani**
Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Venerdì 6 maggio si è tenuto presso l'Auditorium dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale l'evento di presentazione degli esiti aggiornati della ricerca in materia di "sicurezza nelle operazioni portuali". La ricerca e l'evento sono stati promossi dall'Ente Bilaterale Nazionale (EBN) Porti, con la collaborazione organizzativa e scientifica di Scuola Nazionale Trasporti e Logistica. Nel 2018, la Scuola ha curato infatti, su commissione di EBN Porti e in stretta connessione con i risultati di seminari tematici organizzati a livello nazionale, una prima ricerca specifica in materia di "sicurezza nelle operazioni portuali", con lo scopo di facilitare una visione sistemica sul tema, favorendo il confronto tra diverse realtà nazionali e stimolando la condivisione di problematiche e progettualità. A partire dai significativi risultati della ricerca 2018, la Scuola ha avviato nel 2021, sempre su impulso di EBN Porti, un aggiornamento dello studio, prendendo a riferimento un nuovo arco temporale (triennio 2018-2020) e riproponendo un modello di analisi analogo a quello già utilizzato, caratterizzato da duplice approccio: quantitativo e qualitativo. L'evento di presentazione degli esiti aggiornati della ricerca ha ottenuto un grande riscontro di partecipazione. L'evento ha riscosso un notevole interesse e registrato un significativo numero di adesioni (oltre 100 persone), tra persone intervenute in presenza e persone collegate da remoto. Sono intervenuti in apertura: Mario Sommariva, presidente Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale e Patrizia Scarchilli, dirigente ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili. Sono seguiti interventi di Luigi Robba e di Maurizio Colombai, rispettivamente presidente e vicepresidente EBN Porti. I risultati della ricerca sono stati presentati dalla Scuola con interventi del presidente Pier Gino Scardigli, del direttore Federica Catani e del vicepresidente, nonché curatore scientifico della ricerca, Renato Goretta. I lavori della giornata sono stati moderati da Davide Maresca.

La Scuola Nazionale Trasporti e Logistica sta operando "per giungere a una visione sistemica" sulla sicurezza dei porti

Come sottolineato da Sommariva: "Le Autorità di sistema sono organismi fondamentali ai fini della promozione del sistema di prevenzione degli infortuni sul lavoro utilizzando una forma 'appassionata' di burocrazia. Con coraggio e impegno lavorano costantemente promuovendo la formazione; investendo risorse; vigilando sull'osservanza delle norme attraverso il proprio corpo ispettivo; facendo funzionare il Comitato di igiene e sicurezza e promuovendo l'attività delle RLSS di sito. Il sistema portuale, insomma, rappresenta un modello di riferimento, e l'esperienza dell'EBN Porti è qui oggi a dimostrarlo". Le dichiarazioni di Robba si sono poste sulla stessa linea: "I suggerimenti che sono scaturiti dall'evento si sostanziano in: intensificare la prevenzione, continuare a far lavorare in termini propositivi i Comitati di igiene e sicurezza di cui al d. lgs. 272, somministrare buona informazione e formazione ai lavoratori, collaborare tra le parti sociali nazionali e territoriali per perseguire quanto sopra, anche attraverso l'utilizzazione dell'EBN quale strumento di indagine e di consultazione. Si tenga altresì conto che un buon aiuto per la prevenzione e per tenere sotto controllo i vari rischi sul lavoro viene fornito dall'adozione di sistemi di gestione salute e sicurezza di cui all'art. 30 del d. lgs. 81/2008, adottati da parecchi terminalisti". Scardigli ha così commentato: "Lo studio che ci ha affidato EBN e iniziative come l'evento della sua presentazione permettono di riportare continuamente la formazione e la ricerca a un livello di sistema, favorendo il confronto tra realtà diverse. Permettono inoltre di porre le competenze della Scuola al servizio di obiettivi molto importanti, come la cultura della sicurezza nei porti". ■

catani@scuolatrasporti.com

CULTURA e FORMAZIONE
Assologistica

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

PROGRAMMA VIDEOCORSI GIUGNO 2022

GIUGNO 2022

1 GIUGNO
GESTIONE DELL'INNOVAZIONE - MODULO 1
A cura di Tack&Tmi

3 GIUGNO *
IL CODICE DOGANALE DELL'UNIONE, CON PARTICOLARE ANALISI DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO (AEO); CONNESSIONI CON GLI ALTRI ISTITUTI DOGANALI

7 GIUGNO *
IL CODICE DOGANALE DELL'UNIONE, CON PARTICOLARE ANALISI DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO (AEO); SICUREZZA DEI LUOGHI E DELLE INFRASTRUTTURE (AEOS-F)

8 GIUGNO
CONTRATTI DI RETE DI IMPRESE: MODELLI ED ESPERIENZE PER COSTITUZIONE, AVVIAMENTO E ORGANIZZAZIONE DI SERVIZI LOGISTICI

8 GIUGNO
GESTIONE DELL'INNOVAZIONE - MODULO 2
A cura di Tack&Tmi

10 GIUGNO *
IL CODICE DOGANALE DELL'UNIONE, CON PARTICOLARE ANALISI DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO (AEO); PROCEDURA DI AUDIT E ITER AUTORIZZATIVO

14 GIUGNO *
IL CODICE DOGANALE DELL'UNIONE, CON PARTICOLARE ANALISI DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO (AEO); MANTENIMENTO DEI REQUISITI DELL'AUTORIZZAZIONE: OBBLIGO DI AUTOMONITORAGGIO E NOTIFICA DEI FATTI AZIENDALI

14 GIUGNO
COME PREDISPORRE CORRETTAMENTE LA DOCUMENTAZIONE DEL TRASPORTO
A cura di SC Sviluppo Chimica

15 GIUGNO
COSTI DI TRASPORTO, PERCHÉ PIANIFICARLI E COME OTTIMIZZARLI?
In collaborazione con SC Sviluppo Chimica e Certiquality

15 GIUGNO
ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DEL MAGAZZINO - MODULO 1
A cura di Tack&Tmi

16 GIUGNO - WEBINAR GRATUITO
DALLA LOGISTICA "CLASSICA" A QUELLA DELL'E-COMMERCE: COSA CAMBIA E COME "ATTREZZARSI" PER LE NUOVE SFIDE

17 GIUGNO *
LA NORMATIVA DOGANALE NAZIONALE

21 GIUGNO *
ORIGINE, CLASSIFICA E VALORE DELLE MERCI. REGIMI E PROCEDURE DOGANALI. CLASSIFICAZIONE DELLE MERCI E ITV

22 GIUGNO
GESTIONE RIFIUTI: VERIFICA DELLA CONFORMITÀ LEGISLATIVA
A cura di Certiquality

22 GIUGNO
ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DEL MAGAZZINO - MODULO 2
A cura di Tack&Tmi

23 GIUGNO
INFORMATIZZAZIONE LOGISTICA: WMS, TMS, BI E STRUMENTI NECESSARI AL PROVIDER DI SERVIZI ODIERNO
In collaborazione con Certiquality

24 E 28/06 AEO *
ORIGINE, CLASSIFICA E VALORE DELLE MERCI.
REGIMI E PROCEDURE DOGANALI. ORIGINE DELLE MERCI E IVO

28 GIUGNO
CARBON FOOTPRINT: METODOLOGIE DI CALCOLO
A cura di Certiquality

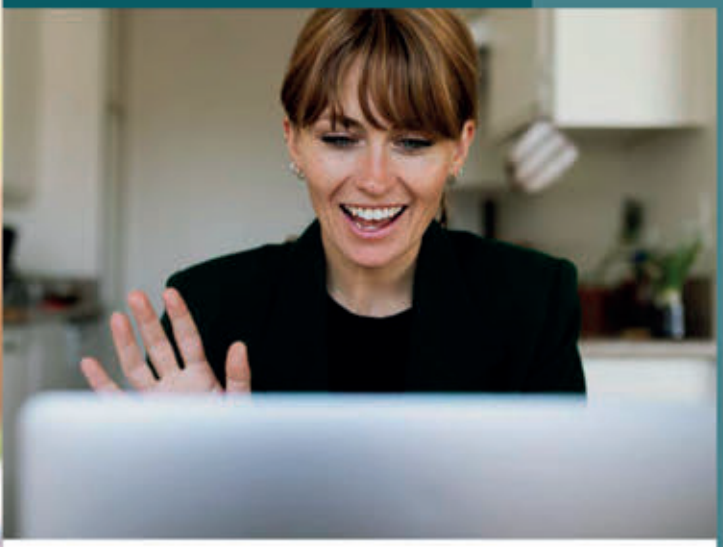
29 GIUGNO
LA LOGISTICA DI MAGAZZINO:
PRINCIPI BASE DI PROGETTAZIONE, ORGANIZZAZIONE E GESTIONE; LE EVOLUZIONI FUTURE
In collaborazione con Certiquality

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

Assologistica Cultura e Formazione | DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA" CON CORSI, WORKSHOP, SEMINARI E CONVEGNI
Via E. Cornalia,19 - 20124 Milano - Tel. 02.6691567 - e-mail: culturaformazione@assologistica.it
www.assologisticaculturaeformazione.com

ONHC
ODONTONETWORK

Sede Legale Via U. Visconti di Modrone 28, 20122 Milano · Sede Operativa Via XXII Ottobre 2,



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.

16121 Genova · odontonetwork@pec.it · Tel: +39 010 55 02 620 · www.0nhc.it/odontonetwork

Unione Europea: nuova frontiera a

di **Stefano Morelli**
Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Sono a oggi ben 22 gli Stati membri che hanno usufruito della procedura di cooperazione rafforzata (cui è dedicato l'art. 20 del TUE e l'intero titolo III del TFUE) al fine di irrobustire gli strumenti sovranazionali per contrastare e reprimere la frode transnazionale, nella cornice di una tutela rafforzata delle entrate unionali. La cosiddetta "Europa a più velocità" - espressione sovente associata alla procedura in argomento - consente infatti agli Stati membri (almeno 9) di "auto" vincolarsi in relazione a uno o più obiettivi previsti dai trattati (con l'esclusione dei paesi che non vi aderiscono), nella misura in cui l'Unione europea, nel suo insieme, non riesca a raggiungere l'obiettivo previsto dalla cooperazione entro un termine ragionevole.
L'esigenza di prevedere un organo sovranazionale con poteri investigativi e di esercizio dell'azione penale nasce, in buona sostanza, dall'allarmante crescita delle frodi di carattere transnazionale che, secondo una stima del 2018, ha provocato un danno, in termini di mancata riscossione Iva, pari a 140 miliardi di euro (stima da riconsiderare in peius considerati gli impatti deleteri sul piano economico derivanti dalla pandemia). Oltre a tale fenomeno, peraltro, v'è da considerare l'utilizzo improprio dei gettiti provenienti dai fondi strutturali dell'Unione (si è stimato che, solo nel 2015, 638 milioni di euro sono stati utilizzati impropriamente). Del resto, nonostante la riscossione di dazi, prelievi e altre entrate destinate al rimpinguamento delle casse dell'Unione sia demandata ai singoli Stati membri, onerati del versamento all'Unione delle somme percepite, il fenomeno delle frodi transnazionali che ledono gli interessi finanziari dell'Unione non costituisce di certo una novità recente, se si considera che già nel 1988 venne costituita l'Ucla (Unità di coordinamento della lotta anti-frode), quando per la prima volta l'agenda politica dell'Unione poneva l'attenzione sulla tutela dei suoi interessi finanziari alla luce delle riscontrate prassi criminose orbitanti intorno al modello delle cosiddette "frodi carosello".

L'esigenza di proteggere le entrate dell'Unione europea dalle frodi transnazionali nasce dall'allarmante loro crescita: nel 2018, solo in termini di Iva, sono ammontate a 140 miliardi di euro

Successivamente, data la recrudescenza del fenomeno, l'impianto normativo europeo a tutela del bilancio dell'Unione si è progressivamente irrobustito (nel 1999 l'Uclaf è stato sostituito dall'Olaf, organismo interno alla commissione, deputato, fra l'altro, a effettuare indagini amministrative sui casi di frode ai danni del bilancio dell'Unione), sino all'approvazione della cosiddetta "direttiva PIF" del 2017 (n. 1371), che sostituisce la convenzione del 1995 sulla tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee. Tale direttiva, che si propone di dare concreta attuazione all'obiettivo unionale cristallizzato dall'art. 325 TFUE (sia nella forma del "principio di assimilazione", che sancisce il principio di pari tutela degli interessi finanziari dell'Unione rispetto a quelli nazionali, sia nella forma della "leale collaborazione"), oltre a contenere una definizione di "frode che lede gli interessi finanziari dell'Unione" (art. 3) estremamente lata, obbliga gli Stati membri a introdurre nei rispettivi ordinamenti nazionali norme penali efficaci per la lotta ai reati che mettono a repentaglio le entrate e le uscite finanziarie dell'Unione, tra cui i delitti di corruzione, riciclaggio, appropriazione indebita e ogni condotta che in qualche modo agevola la realizzazione di tali reati (già nel nostro ordinamento tale tutela è garantita dall'art. 110 cod. pen.), ovvero che integra gli estremi del favoreggiamento (personale o reale) che ha, come reato presupposto, uno di questi reati.

presidio del bilancio

Sono sempre più presenti le cosiddette "frodi carosello" poste in essere con passaggi di beni fra società fittizie di diversi Stati per evadere l'Iva

Nondimeno, secondo la direttiva in argomento, le frodi fiscali "rilevanti" ai fini unionali sono quelle che arrecano un danno complessivo pari ad almeno dieci milioni di euro, se commessi in connessione territoriale con almeno due Stati membri.

È in questo contesto normativo che va letto il regolamento n. 1939 del 2017, con cui l'Unione europea ha istituito il cosiddetto "EPPO" (European Public Prosecutor's Office), organismo indipendente deputato alla investigazione e all'esercizio dell'azione penale nei confronti degli autori dei reati che ledono gli interessi finanziari dell'Unione europea. Tale procura sovranazionale, con sede in Lussemburgo, pienamente operativa a decorrere dal primo giugno 2021, consente di perseguire penalmente dinanzi agli organi giurisdizionali nazionali dei 22 Stati membri aderenti, con le regole processuali di questi ultimi, reati a carattere transnazionale che minacciano gli interessi finanziari unionali, sarà destinata a operare su un duplice livello, centralizzato e decentrato. Il primo, in particolare, composto dal procuratore capo europeo, dal collegio, dalle camere permanenti, dai procuratori europei e dal direttore amministrativo (secondo un modello collegiale); il secondo, invece, prevede l'istituzione dei cosiddetti PED (Procuratori europei delegati, in seno agli Stati membri), che operano in totale autonomia rispetto agli interessi degli Stati nazionali secondo il modello del doppio incarico (nel senso che, pur potendo continuare a svolgere le funzioni di pubblico ministero a livello nazionale, nella misura in cui agiscono in nome e per conto del pubblico ministero europeo, solo nei loro confronti risponderanno del loro operato).

Quanto all'individuazione della competenza (per materia e per territorio), il regolamento rinvia essenzialmente in toto a quanto stabilito sul punto dalla direttiva "PIF", specificando all'art. 22 una particolare forma di collegamento, ritenendo competente il procuratore europeo per ogni altro reato "indissolubilmente connesso" a un reato previsto dalla direttiva. L'art. 23, invece, prevede, quanto alla competenza per territorio, il criterio della transnazionalità del reato (la procura è competente se il reato ex art. 22 è commesso in tutto o in parte nel territorio di uno o più Stati membri; se i reati sono commessi da un cittadino di uno Stato membro, a condizione che lo Stato sia competente per tali reati quando commessi fuori dal suo territorio; quando i reati sono stati commessi al di fuori dei territori nazionali degli Stati membri a condizione che siano stati commessi da persona che al momento del fatto era soggetta allo statuto o al regime applicabile, a condizione che uno Stato membro sia competente per tali reati quando sono commessi fuori dal suo territorio). Premessa la rilevanza, nel settore doganale, dei reati previsti e puniti dal TULD, in tema di contrabbando, che, ai sensi della normativa PIF, rientrano pacificamente nella competenza della nuova procura europea, appare singolare la scelta del legislatore europeo di adottare un modello di "azione senza giurisdizione", consentendo l'esercizio dell'azione penale da parte di un organismo unionale secondo, tuttavia, le regole processuali e sostanziali previste da ogni singolo Stato membro (i casi di conflitto di giurisdizione saranno risolti dalla camera permanente). Il principale punto dolente di tale scelta sembra essere, in definitiva, l'assenza di un comune codice di procedura penale europeo e delle corrispondenti fattispecie incriminatrici comuni a tutti gli Stati membri, il che subordina, in sostanza, l'efficacia della repressione del fenomeno ai noti limiti del diritto positivo (sostanziale e processuale) nazionale, anche e soprattutto in tema di acquisizione di elementi di prova, che rischia di essere sottoposto al farraginoso meccanismo della rogatoria se non risulta applicabile, nel caso concreto, il più snello strumento di cooperazione giudiziaria dell'Ordine Europeo di Indagine (o del più favorevole regime previsto dall'art. 37). ■

Greenwashing: non è tutto verde

di **Davide Magnolia e Gianluca De Cristofaro***

ASSOCIAZIONE PER LA LOGISTICA SOSTENIBILE
partner of Assologistica
sito: www.sos-logistica.org email: segreteria@sos-logistica.org

La sostenibilità, la riciclabilità e le altre virtù ecologiche rappresentano al giorno d'oggi veri e propri driver nelle scelte di acquisto e consumo di ognuno di noi. La crescente attenzione e sensibilità da parte dei consumatori alle tematiche ambientali non è di certo passata inosservata alle imprese, che sempre più spesso "tingono di verde" la propria attività, lanciando linee di prodotti "eco-friendly", "sostenibili", "naturali" o "riciclati" con tanto di packaging e segni distintivi in verde per l'occasione. Così, i green claim - ossia quei messaggi pubblicitari che dichiarano o evocano benefici di carattere ambientale o ecologico - hanno iniziato a imperversare nella comunicazione commerciale di molte imprese nei settori più disparati. Con il diffondersi a macchia d'olio del green marketing si è diffuso, però, anche il greenwashing. Tale fenomeno (traducibile come ecologismo o ambientalismo "di facciata") non è altro che una strategia di comunicazione finalizzata a costruire un'immagine di brand ingannevolmente positiva sotto il profilo dell'impatto ambientale, allo scopo di distogliere l'attenzione dell'opinione pubblica dagli effetti negativi per l'ambiente dovuti alle proprie attività o ai propri prodotti. Si tratta di un fenomeno diffusissimo e che non sembra accennare a battute d'arresto, anzi.

Un fenomeno ormai molto diffuso è la pubblicazione da parte di industrie e di agenzie pubblicitarie di messaggi commerciali che sfruttano in modo ingannevole il tema della sostenibilità

Nel 2021 la commissione europea ha condotto un'indagine a tappeto (o "sweep") su migliaia di siti web rilevando che oltre la metà delle affermazioni ecologiche diffuse dai brand online è falsa, priva di fondamento o non adeguatamente provata; in altre parole, è ingannevole. Del resto, la normativa applicabile alla pubblicità ingannevole nel settore della comunicazione "verde" - e, in particolare, la direttiva 2005/29/Ce relativa alle pratiche commerciali sleali tra imprese e consumatori e il Codice di autodisciplina della comunicazione commerciale - detta parametri particolarmente stringenti per valutare l'ingannevolezza dei green claim. Secondo gli orientamenti della commissione europea del 25 maggio 2016 (attuativi della direttiva 2005/29/Ce) un'asserzione ambientale è ritenuta ingannevole non solo qualora contenga informazioni false (e sia pertanto non veritiera), ma anche quando inganni o possa ingannare il consumatore medio, nonostante sia, di fatto, corretta. Di conseguenza, qualsiasi comunicazione commerciale che evochi benefici ambientali deve necessariamente essere basata su dati veritieri, pertinenti e scientificamente verificabili (art. 12 Codice di autodisciplina della comunicazione commerciale). Non solo. In ambito di green marketing non sono ammesse neppure asserzioni che si basino sull'indicazione di benefici ambientali vaghi e generici. I green claim generici - quali "rispettoso dell'ambiente", "verde", "amico della natura", "ecologico", "sostenibile", ecc. - sono ingannevoli al pari dei claim falsi o non dimostrati da idonee prove tecnico-scientifiche, in quanto sono ritenuti in grado di ingannare il consumatore medio e indurlo ad assumere una decisione di natura commerciale che non avrebbe altrimenti preso. In sostanza, ogni claim ambientale deve consentire di comprendere chiaramente a quale aspetto del prodotto o dell'attività pubblicizzata i benefici vantati si riferiscono (art. 12 co. 2 Codice di autodisciplina della comunicazione commerciale). La necessità di

quello che luccica

La commissione europea ha svolto un'indagine a tappeto sulla comunicazione "verde" rilevando che oltre la metà delle affermazioni erano false o non adeguatamente provate

presentare i green claim in modo chiaro, veritiero, accurato, e verificabile sotto un profilo tecnico-scientifico, e di evitare messaggi vaghi e generici, impone agli inserzionisti di disporre e mettere a disposizione del pubblico precise prove a sostegno delle loro dichiarazioni ambientali. Si tratta di un onere probatorio particolarmente rigoroso, non essendo ammesse prove costituende o postume rispetto alla diffusione dei claim. Sulla scorta di questo quadro normativo, sia l'Autorità garante della concorrenza e del mercato sia l'Istituto di autodisciplina pubblicitaria sono intervenuti numerose volte "bloccando" campagne pubblicitarie incentrate sui benefici ambientali, tutelando il consumatore da pratiche ingannevoli in ambito green. Di recente, però, il fenomeno del greenwashing è giunto anche (e per la prima volta in Italia) di fronte alla magistratura ordinaria. Dopo aver ribadito l'esigenza di chiarezza, veridicità e accuratezza nella comunicazione green, il tribunale di Gorizia - con ordinanza cautelare del 26 novembre 2021 - ha affermato che alcuni green claim diffusi da una società attiva nel settore tessile (quali ad esempio "amica dell'ambiente" e "scelta naturale") erano troppo generici e creavano nel consumatore un'immagine green dell'azienda senza dar conto delle politiche aziendali in grado di garantire un maggior rispetto dell'ambiente e una riduzione dell'impatto ambientale derivante dalla produzione e commercializzazione di un tessuto di derivazione petrolifera. Anche all'estero le Autorità sono particolarmente attive. In Gran Bretagna, ad esempio, il 20 settembre scorso la Competiton Market Autohority (qualcosa di molto simile alla nostra Autorità garante per la concorrenza e il mercato) ha pubblicato il "Green Claims Code", un vero e proprio codice che stabilisce i principi fondamentali e le regole di condotta applicabili al green marketing sia nelle relazioni B2B sia B2C. In Francia, invece, un emendamento al Codice del consumo del 1° aprile 2021 ha inasprito il sistema sanzionatorio introducendo una sanzione pecuniaria specifica per le pratiche di greenwashing di importo pari fino all'80% del costo totale della campagna pubblicitaria green ritenuta ingannevole.

A dir la verità anche la commissione europea aveva "promesso" l'emanazione - nell'ambito del pacchetto "Green Deal" - di una direttiva volta a rafforzare il ruolo dei consumatori nella transizione verde e scongiurare il rischio di greenwashing. Chiusa la fase di consultazione pubblica, l'adozione del testo normativo era prevista per il secondo trimestre del 2021, ma allo stato attuale non risulta ancora essere stata calendarizzata. Anche oltreoceano, l'attenzione è alta. Negli Stati Uniti, ad esempio, la SEC (la Consob statunitense) ha costituito una task force "anti-greenwashing", formata da ispettori specializzati in tematiche ESG ("enviromental, social and governance") con l'obiettivo di scovare le aziende che millantano vantaggi ambientali derivanti dalla propria attività senza darne effettivamente corso. Infine, è bene ricordare che l'Unione europea si è impegnata a diventare a impatto climatico zero entro il 2050 e che le emissioni dovranno, comunque, essere ridotte del 55% entro il 2030. A tal proposito, il settore dei trasporti dovrà subire una trasformazione che richiederà una riduzione del 90% delle emissioni di gas a effetto serra, garantendo comunque soluzioni a prezzi abbordabili. Gli investimenti del PNRR giocheranno un ruolo fondamentale nella trasformazione del settore. In questo contesto, si dovrà rimanere vigili e attenti sui possibili fenomeni di greenwashing. Nell'attesa, davanti al prossimo claim ambientale non resta che chiedersi: è green o è greenwashing? ■

**Studio legale ICA*

Nell'Alessandrino, lo spazio logistico dei porti liguri

"Sul territorio va realizzato un sistema logistico complessivo aperto a tutti gli operatori che metta finalmente in grado gli scali liguri di svolgere un ruolo decisivo anche sul fronte europeo", dice Cesare Rossini, presidente Slala.

L'area logistica dell'Alessandrino è da tempo immemorabile giudicata di grande rilievo per divenire il primo supporto ai porti liguri, scali che, come Genova e Savona, hanno l'handicap di mancanza di spazi retroportuali. Sul tema è intervenuto Cesare Rossini, presidente della Fondazione Slala, Sistema logistico del nord ovest d'Italia: "Per il progetto retroportuale del basso Piemonte, è indispensabile in tempi brevi fornire risposte ai veri interrogativi che non sono e non possono essere ancora quelli di gestione specifica di ogni singolo impianto, ma che riguardano la progettazione complessiva di un sistema logistico che deve essere aperto a tutti gli operatori, in primis quelli terminalisti, e che deve trovare nelle economie di scala connesse al decongestionamento di terminal, varchi portuali, autostrade la quadratura economica per diventare il polmone dei porti, ma specialmente parte integrante di quel sistema di connessioni fra porti liguri e hinterland industriale e produttivo del nord ovest, che sino a oggi è clamorosamente mancato". Secondo Rossini, proprio la Fondazione, che ha tra i suoi soci enti locali, dalla Regione Piemonte a province e comuni dell'area, banche, associazioni di categoria, è "oggi in grado di agevolare i compiti del commissario straordinario al Terzo Valico, Calogero Maugeri, nominato per accelerare lo sviluppo di questo progetto, fornendogli tutto il back-up storico, compresi gli errori commessi, e le soluzioni già elaborate per centrare il risultato".

Slala chiede che siano stabilite date certe per la realizzazione delle infrastrutture ferroviarie nel nord ovest, in primo luogo la chiusura del Terzo Valico, slittata al 2026

A questo fine, ha aggiunto Rossini, "sono importanti le collaborazioni con quei soggetti privati che si stanno occupando sia dell'ipotesi di un collegamento di camion shuttle nelle ore notturne sia dell'utilizzo funzionale di linee come quelle di Ovada, che non rappresentano certo il top dei convogli da 750 metri, ma che sono in grado di contribuire fattivamente al raggiungimento di un risultato strategicamente determinante: decongestionare i porti, consentire loro di diventare efficienti spostando merci e container in aree che consentano di operare a condizioni logisticamente convenienti e di servire un'area sempre più estesa incluse quelle oltre confine, che ormai da anni sono off limits per Genova e Savona". Secondo Rossini, è quindi il momento di tracciare un piano di priorità basato su fatti concreti e previsioni realistiche relative ai tempi di completamento del centro smistamento di Alessandria, allo sviluppo delle zone logistiche semplificate, alle connessioni fra le differenti aree retroportuali. "Su questi punti, la Fondazione Slala - ha sottolineato Rossini - può mettere in campo da subito quel bagaglio di expertise in grado anche di attrarre interessi diversificati alla gestione, nel momento in cui saranno chiari, tempi, costi e funzionamento di queste strutture". Secondo il presidente di Slala, è il momento di fissare i tempi certi di realizzazione delle opere, di delineare le soluzioni operative, e, a seguire, di realizzare strutture pubbliche in grado di operare come private nell'interesse di tutta la comunità logistica e produttiva della seconda area industriale più importante d'Europa. "Sapendo che questa è davvero l'ultima occasione per porre a regime tutte le forze attive ottenendo anche risposte sulle reali tempistiche del Terzo Valico e delle linee per Milano. Terzo Valico che scopriamo dai media essere slittato in un assordante silenzio al 2026", ha concluso Rossini. ■

AL PORTO DI RAVENNA IL PERCORSO COERENTE DI SAPIR PER UNA LOGISTICA SEMPRE PIÙ SOSTENIBILE

Costituita nel 1957 per realizzare il porto di Ravenna, la Società Sapir rappresenta oggi il principale terminal operator dell'unico scalo commerciale dell'Emilia-Romagna.

La sua storia è stata segnata da una rilevante partecipazione pubblica, connaturata alla peculiarità delle sue origini, e questo ha certamente contribuito a responsabilizzarla nell'adozione delle migliori pratiche che garantiscono un rapporto virtuoso con la comunità, ben oltre il doveroso rispetto delle norme.

Già nel 2004, primo fra tutti i terminal portuali italiani, Sapir conseguì la Certificazione di Sicurezza, mantenuta poi con il passaggio alla norma UNI ISO 45001:2018, a dimostrazione di un percorso che pone al centro della politica aziendale il fattore umano.

Sapir è un terminal multipurpose e ciò significa, sicuramente, una maggiore opportunità di diversificare i mercati. Nel contempo, tale pluralità di merci ed attività, comporta l'adozione di accurate procedure di governo dei processi, della logistica ed un'attenta valutazione dell'impatto sull'organizzazione del lavoro e sull'ambiente per il quale, nella definizione delle strategie aziendali, è sempre stata posta grandissima attenzione. Sapir ha accettato questa sfida investendo risorse cospicue per garantire il massimo rispetto dell'ambiente circostante in ogni settore in cui opera.

Il Centro direzionale portuale, che accoglie anche gli uffici amministrativi di Sapir, è stato realizzato con la massima cura al risparmio energetico; oggi Sapir autoproduce in un anno, coi propri impianti fotovoltaici, circa un milione e mezzo di kWh ora di energia elettrica, circa la metà del proprio fabbisogno.

Allo stesso tempo sono stati pianificati rilevanti investimenti in innovazione tecnologica e digitalizzazione della catena logistica, riconosciuti tra l'altro con l'assegnazione, sia nel 2019 che nel 2021, del Premio "Il logistico dell'anno".

Esclusivamente a preoccupazioni di sostenibilità risponde poi l'impegno a trasferire quote di traffico dalla gomma alla rotaia, considerato che la ferrovia assicura margini di profitto ad oggi non competitivi.

Particolarmente interessanti sono i risultati raggiunti sui materiali ceramici diretti al comprensorio di Sassuolo: nel 2021 circa 550.000 tonnellate di argille ed altri inerti sono stati avviati in treno alla stazione di Dinazzano Po. Significa oltre 18.000 camion in meno in strada; considerato che un camion emette mediamente 175 grammi di CO_2 al kilometro, si può stimare che siano state evitate emissioni in atmosfera per circa 480.000 kilogrammi.

Vi è dunque una lunga tradizione di vocazione alla sostenibilità di Sapir e dell'intero Gruppo; un paio di anni fa il CdA ritenne che fosse il momento di riordinare in un documento organico i risultati di tale impegno.

Lo fece, a garanzia della scientificità dell'approccio, assumendo come guida i principi di rendicontazione più diffusi e accreditati, i GRI Standards, sulla base dei quali sono stati redatti i Bilanci di sostenibilità 2019 e 2020 (consultabile sul sito del gruppo) ed è in preparazione quello relativo al 2021.

Un impegno di trasparenza che costituisce anche la piattaforma verso obiettivi sempre più ambiziosi.

GRUPPO SAPIR

www.grupposapir.it

Kontractor by Kopron: la sostenibilità è un tema in primo piano

"La salvaguardia dell'ambiente, una maggiore vivibilità degli spazi e vantaggi economici per il risparmio energetico sono alla base di edifici logistici eco-friendly", dice Ilaria Pasta, Executive&Marketing coordinator dell'azienda.

a cura di **Ornella Giola**

ILARIA PASTA

Il tema della sostenibilità ambientale e sociale in ambito immobiliare logistico è di quelli molto cari a Kontractor by Kopron, divisione del gruppo Kopron specializzata nell'engineering e construction e con funzioni di general contractor che si occupa della costruzione chiavi in mano di progetti immobiliari logistici, commerciali e direzionali offrendo garanzia di costi, tempi e qualità dell'opera. Di recente la società ha organizzato un evento - in collaborazione anche con Assologistica - dal titolo "La logistica come valore aggiunto per il territorio: costruire immobili funzionali nel rispetto dell'ecosistema e della realtà urbana. Opinioni e strategie a confronto". Uno dei messaggi emersi dall'evento è che essendo la logistica elemento imprescindibile dell'economia moderna, non se ne può negare l'esistenza ma occorre gestirla nel migliore dei modi, trovando soluzioni ecosostenibili che impattino il meno possibile sull'ambiente circostante. Su questi temi ci siamo confrontati con Ilaria Pasta, executive e marketing coordinator di Kontracton by Kopron.

DA MOLTE PARTI SI DICE CHE I MOMENTI DI CRISI (E NON C'È DUBBIO CHE GLI ATTUALI SIANO MOMENTI DI CRISI, ANCHE PROFONDA) SONO ANCHE QUELLI IN CUI METTERSI IN GIOCO PER TRASFORMARE LE DIFFICOLTÀ IN OPPORTUNITÀ. UNA PROPOSTA STIMOLANTE, MA COME DECLINARLA IN PRATICA DAL PUNTO DI VISTA DI UNA REALTÀ COME LA VOSTRA?

Si dice che la "necessità aguzza l'ingegno". Ed è proprio così. Di fronte alle difficoltà è importante assumere un atteggiamento resiliente, rinnovarsi ed esplorare strade nuove. Nel nostro settore, la scarsa disponibilità delle materie prime e, di conseguenza, l'aumento dei prezzi, legato anche ai trasporti, ci spingono a fare ricerca e a utilizzare nuovi materiali di costruzione più facilmente reperibili nel nostro paese, a favore dell'economia locale e nazionale e anche in un'ottica green. Allo stesso modo, l'impennata dei costi del gas e del petrolio, dovuta al conflitto geopolitico attualmente in atto, è uno stimolo in più per promuovere l'utilizzo delle energie rinnovabili che sono a impatto ambientale zero, sempre disponibili e portano con sé dei vantaggi anche da un punto di vista economico. I costi iniziali di investimento vengono, infatti, ammortizzati nel medio/lungo periodo fino ad azzerarsi e a generare guadagno.

QUALI SCELTE CONCRETE UN COSTRUTTORE COME KONTRACTOR PUÒ EFFETTUARE PER DAR VITA A IMMOBILI LOGISTICI RISPONDENTI ALLE NECESSITÀ DEL MERCATO ATTUALE?

Oggigiorno sono imprescindibili tutti gli accorgimenti legati all'utilizzo delle energie rinnovabili e al contenimento del consumo dell'acqua. In un momento di crisi economica ed ener-

La piattaforma logistica last mile realizzata a Udine da Kontractor per Goodman Italy: un esempio di immobile "green"

getica come quello che stiamo vivendo è importante ottimizzare al massimo l'utilizzo di tutte le risorse a nostra disposizione. Gli impianti fotovoltaici, ad esempio, vengono installati non solo perché imposti dalla normativa ma perché sul lungo periodo portano reali vantaggi economici. E' questo peraltro il motivo per cui si tende ad installare più pannelli fotovoltaici possibili, anche oltre misura di legge. Lo stesso discorso vale per l'acqua, un bene prezioso che va tutelato. Impianti per il recupero delle acque piovane in copertura utilizzate poi per irrigare le aree verdi sono soluzioni adottate sugli immobili di nuova costruzione. Altre scelte sono legate allo studio e all'impiego di nuovi materiali e tecnologie che possano in qualche modo andare a compensare la scarsa reperibilità di materie prime.

IN UN RECENTE CONVEGNO LEI HA SOSTENUTO CHE OGNI IMMOBILE È UNICO E SU MISURA: CI SPIEGA COSA INTENDE ESATTAMENTE?

▌In qualità di general contractor, unico responsabile della commessa, Kontractor by Kopron studia ogni immobile focalizzandosi sulla sua destinazione d'uso e sull'attività che l'utilizzatore finale dovrà svolgere al suo interno: ecco perché parliamo di build to suit. Tutti i progetti vengono analizzati nel dettaglio, ognuno nelle sue specificità. Oltre al rispetto della normativa locale, è importante confrontarsi con il cliente e capire bene cosa desidera e quali sono le peculiarità della sua attività che meritano più attenzione di altre. Per fare un esempio pratico, quando è stato realizzato il magazzino per il cliente Dimo/Euronics a Vercelli, oltre ad avere analizzato in maniera puntuale e meticolosa le interazioni con il magazzino esistente in cui l'attività non si è mai fermata durante i lavori, abbiamo approfondito la tematica dell'antincendio perché legata alla modalità di stoccaggio delle merci. Con uno studio di fire engineering, che ha un approccio di tipo prestazionale, siamo riusciti a raggiungere il risultato auspicato. Ogni studio segue, quindi, un proprio percorso legato: alla normativa locale, alla destinazione d'uso, alla location, alla forma del sito, ai tempi di costruzione, al budget e ai desideri del cliente. L'immobile è su misura come il servizio che offriamo.

COME CONIUGARE L'ASPETTO ESTETICO-FORMALE DI UN IMMOBILE PER LA LOGISTICA CON L'ASPETTO TECNICO-FUNZIONALE? E' OPERAZIONE POSSIBILE E SE SÌ, IN CHE MISURA E COME?

▌L'aspetto estetico-formale è normalmente frutto di uno studio architettonico progettuale preliminare alla costruzione e rappresenta l'immobile come immaginato dal cliente. Affinché il design intent e il budget di commessa vengano rispettati anche in fase di realizzazione, è importante che il general contractor venga coinvolto sin dalla fase di studio, accanto all'architetto/progettista, in una forma di project partnering. Questo permette di ingegnerizzare il progetto e di fare scelte tecnico-funzionali chiare sin dall'inizio e necessarie per il rispetto di tempi e costi di costruzione. Ci sono strumenti che aiutano a conciliare questi due concetti. Il BIM ne è un esempio perché la progettazione 3D ci permette di avere una visione anticipata di quello che sarà l'immobile e il suo funzionamento permettendoci di scegliere le tecnologie e i metodi di costruzione più opportuni.

QUANTO CONTANO LE CERTIFICAZIONI AMBIENTALI NELLA REALIZZAZIONE DI UN IMMOBILE? VOGLIAMO RICORDARE QUALI SONO QUESTE CERTIFICAZIONI E PERCHÉ È IMPORTANTE OTTENERLE?

▌Le certificazioni ambientali, quali LEED e BREEAM, rappresentano una sorta di carta di identità dell'immobile costruito. La certificazione da parte di un ente terzo è garanzia di rispetto delle prestazioni che rendono "green" un immobile. Parliamo inoltre di certificazioni internazionali che sono, quindi, riconosciute anche all'estero. Un aspetto importante che favorisce la compravendita degli immobili anche da parte di aziende o fondi stranieri. E' bene, però, ricordare che queste certificazioni non sono obbligatorie, ma facoltative. E' per questo motivo che un imprenditore italiano, che vuole costruire un immobile di proprietà, potrebbe non essere interessato a sostenere i costi per questo tipo di certificazione, pur, magari, avendo tutte le carte in regola per poterla ottenere.

QUANDO È IL MOMENTO GIUSTO PER DECIDERE LE CERTIFICAZIONI PIÙ IDONEE PER UN IMMOBILE?

E' importante che chi sceglie di certificare un immobile lo faccia sin dalle primissime fasi si progettazione. Anche il livello di certificazione deve essere definito preliminarmente. Questo permette, infatti, al progettista e/o al general contractor di vagliare sin dall'inizio le tecnologie e le materie idonee per la costruzione. Se queste decisioni dovessero essere prese nelle fasi successive, si correrebbe il rischio di allungare i tempi di costruzione e di incorrere in varianti economiche importanti.

QUALI SONO I REALI VANTAGGI DI CHI COSTRUISCE IMMOBILI CON SOLUZIONI GREEN?

Al primo posto ci metterei la salvaguardia dell'ambiente, dal momento che riguarda tutti noi in prima persona. La stessa Unione europea attraverso il green deal ci sta sensibilizzando verso scelte eticamente corrette nei confronti dell'ambiente. Conformarsi a tali richieste è quindi un dovere non solo morale ma anche civico. In aggiunta a questo, gli ambienti degli immobili green sono maggiormente vivibili, migliorando notevolmente la qualità della vita di chi, quegli spazi, li vive quotidianamente (pensiamo ad esempio al confort termico, acustico, visivo...). Da non dimenticare anche che le energie rinnovabili di cui l'immobile green è dotato permettono di recuperare gli investimenti economici iniziali fino ad arrivare ad avere notevoli risparmi sui consumi energetici che hanno, normalmente, un impatto costo rilevante per i conduttori. Le aziende che fanno scelte "eco-friendly", inoltre, spiccano in modo positivo sul mercato e godono di un importante vantaggio competitivo rispetto alla concorrenza.

COSA OBIETTATE A CHI DICE CHE COSTRUIRE "GREEN" È COSTOSO?

Il green è indubbiamente più costoso rispetto all'immobile tradizionale. Tuttavia, i vantaggi di cui ho parlato poco fa sono indiscutibili e già di per sé una buona motivazione a fare questo investimento. Aggiungerei, inoltre, che a breve, costruire green non sarà più una scelta. Il green deal chiede ai paesi dell'Unione di raggiungere una decarbonizzazione del 55% entro il 2030 e del 100% entro il 2050 e tutti dovremo allinearci a queste direttive. A supporto di questi investimenti economici, cospicui finanziamenti verranno concessi anche attraverso il Pnrr.

Il tavolo della presidenza del recente convegno organizzato da Kontractor in collaborazione con Assologistica

TRA LE VOSTRE REFERENZE, QUAL È L'IMMOBILE CHE MEGLIO RISPONDE ALLE CARATTERISTICHE DI UN GREEN BUILDING?

Un immobile green per eccellenza è quello che abbiamo realizzato per Goodman a Udine e destinato a un big player dell'eCommerce. Si tratta di una piattaforma logistica last mile certificata Breeam Very Good, con un'importante coibentazione termica, tanto da rientrare in una classificazione energetica A3. L'immobile è dotato di un impianto fotovoltaico da 90 Kw, un sistema di domotica integrato con gli impianti di raffrescamento e riscaldamento, un impianto di raccolta di acqua piovana in copertura a servizio delle aree verdi, quattro punti di ricarica per veicoli elettrici installati e predisposizione per ulteriori 56. Queste sono solo alcune delle caratteristiche peculiari ma ve ne sono molte altre che rendono questo edificio altamente performante da un punto di vista energetico e funzionale, non solo perché imposto da una certificazione ambientale ma anche per le richieste della committenza che, essendo un importante sviluppatore internazionale, impone standard qualitativi molto alti.

QUALI SONO - A PARER SUO - GLI INTERVENTI CHE I DECISORI POLITICI ITALIANI DOVREBBERO ATTUARE PER FAVORIRE LA LOGISTICA IMMOBILIARE NEL NOSTRO PAESE?

Bisogna lavorare per creare una normativa chiara e omogenea su tutto il territorio nazionale. La realtà oggi è molto frastagliata: città/regione che vai, normativa che trovi. E' anche importante pensare a organismi sovracomunali per una gestione più mirata della logistica sul territorio. Non è raro, infatti, vedere comuni che non hanno piattaforme logistiche all'interno dei loro confini ma "subiscono" la logistica dei paesi limitrofi che godono anche di benefici economici. Essendo il territorio e l'ambiente di proprietà di tutti, è bene che anche la logistica venga costruita e gestita con la stessa ottica, a beneficio di tutta la popolazione locale, regionale e nazionale. Logistica come bene comune e non comunale. ■

Go green, go vertical

Sacma sta realizzando in serie scaffalature per un magazzino automatico dedicato alle coltivazioni agricole della Planet Farms.

Era il 2019 quando siamo stati contattati dalla società di ingegneria 255 Handling Engineering & Controls per supportarli nella progettazione e costruzione di una scaffalatura per un magazzino automatico dedicato al vertical farming. In seguito abbiamo conosciuto Luca Travaglini, Co-founder di Planet Farms, che ci ha illustrato il suo progetto e ci ha travolti con il suo entusiasmo. "Da subito abbiamo capito le potenzialità e l'ambizione del progetto, che stravolge il mondo dell'agricoltura guardando al futuro con ottica green", ci confida l'ingegner Riccardo Paganoni Direttore Generale di SACMA.

Questo mese Sacma festeggia i 70 anni di attività e si conferma la più vecchia azienda di scaffalature italiana, con un fatturato in costante crescita grazie alla sua specializzazione in scaffalature per magazzini automatici ed autoportanti che esporta in tutto il mondo.

La tecnologia di Planet Farms permette di coltivare 365 giorni l'anno con qualsivoglia condizione climatica esterna in quanto le piante vengono coltivate in ambienti protetti, a temperatura e umidità controllata, grazie a compartimentazioni, sistemi di climatizzazione e purificazioni dell'aria, che isolano completamente le colture dall'ambiente esterno in modo che non sia necessario alcun pesticida, erbicida, o altri agro- farmaci. A ogni pianta viene somministrata l'acqua, la luce e gli elementi nutrizionali strettamente necessari alla sua crescita ottimale, e sono tutte monitorate costantemente da un sistema studiato appositamente per la crescita degli ortaggi che ne migliora la produzione ciclo dopo ciclo. Questo complesso sistema porta a una serie di benefici e risparmi in ottica green; l'utilizzo di acqua viene ridotto del 95% rispetto a una coltura tradizionale, il risparmio di suolo grazie alla coltivazione a più livelli arriva al 90% e posizionando i centri produttivi vicino ai luoghi di consumo come le grandi città vengono ridotti i costi di trasporto e il relativo impatto ambientale. Grazie a uno studio approfondito e a una collaborazione intensa con i tecnici di Planet Farms si è passati alla prototipazione di una frazione dell'impianto in scala reale su cui sono stati effettuati diversi test presso lo stabilimento di Cavenago, al termine dei quali si è potuti passare alla produzione in serie.

Sacma, che è molto sensibile all'impatto ambientale del suo business e che è riuscita a far raggiungere lo stato di carbon positive ai suoi stabilimenti produttivi grazie a investimenti mirati fatti negli ultimi anni, persegue politiche green affini a quelle di Planet Farms, sposa appieno il suo motto "go vertical" ed è pronta a supportarli nelle loro nuove sfide, offrendo un miglioramento continuo del prodotto. ■

255, quale società di ingegneria, si è occupata dello studio e della progettazione dei flussi e dell'automazione elettromeccanica del coordinamento delle robotizzazioni e del relativo software di automazione

https://www.planetfarms.ag.it
https://www.255.it
https://www.sacmaspa.com

E' possibile una transizione energetica in tempi record?

Agici Accenture ha presentato uno scenario per velocizzare al massimo l'uscita dalla dipendenza dal gas russo e l'obiettivo della decarbonizzazione, puntando sulle rinnovabili, ma i problemi, anche di risorse, non sono pochi.

di **Valerio di Velo**

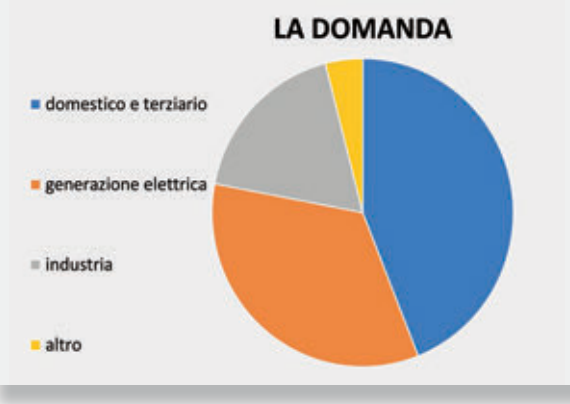
L'osservatorio utilities Agici Accenture, in un workshop, ha presentato uno studio sull'energia in Italia e sulla possibilità del paese di uscire dal suo stato di dipendenza dall'estero e, come ben abbiamo imparato a conoscere in questi drammatici ultimi eventi, in primo luogo dall'importazione del gas russo. Uno stato di dipendenza per i rifornimenti di energia che è cresciuto in maniera molto forte negli ultimi venti anni, nei quali i nostri governi non hanno mai prestato molta attenzione alle problematiche geopolitiche legate all'energia. Oggi, all'interno del paese, produciamo solo il 4,3% del nostro fabbisogno, con un calo, appunto, negli ultimi venti anni del 78%. Il primo problema, quindi, è quello, come sta facendo giocoforza l'attuale governo, di uscire dall'immobilità che ha caratterizzato la governance del settore per imboccare la strada "del fare" e "del fare velocemente". In questo contesto, come è stato unanimemente sottolineato da tutti gli intervenuti al workshop, è indispensabile cambiare radicalmente i processi autorizzativi, ad esempio, per gli impianti di energia alternativa, eolico e solare in testa. Lo si sta facendo, come sostengono il premier Draghi e il ministro della Transizione ecologica Roberto Cingolani, ma occorre verificare i risultati pratici, sul "campo" di tali cambiamenti. E' quanto ha sostenuto, aprendo il workshop, l'amministratore delegato di Agici, Marco Carta: "La trasformazione del mercato energetico globale impone grandi sfide a tutto il nostro sistema paese. L'Italia, per troppo tempo paralizzata da veti incrociati, deve tornare rapidamente a investire in infrastrutture per la sicurezza energetica e la decarbonizzazione. Le istituzioni nazionali e locali hanno il compito di dare impulso a questa trasformazione con fermezza e lungimiranza. L'obiettivo è cambiare radicalmente l'approccio, passando finalmente da una politica del Non Fare a una del Fare".

La principale produzione di energia da fonti rinnovabili, come eolico e solare, in Italia, è possibile nel Mezzogiorno, poi occorrerà trasportarla al centro nord con enormi costi sulle reti

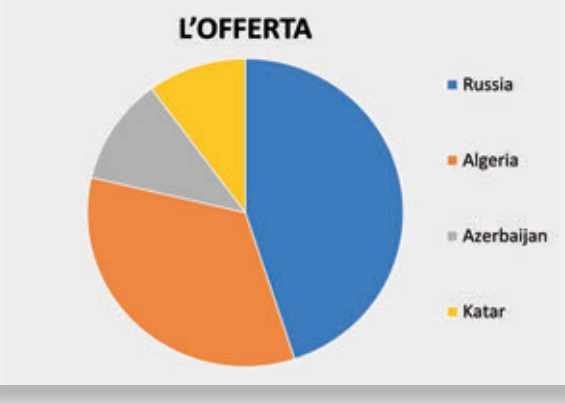
Lo studio ha elaborato due scenari per arrivare non solo al traguardo dell'uscita dalla nostra dipendenza energetica dall'estero, ma anche alla decarbonizzazione al 2030, così come stabilito dal Piano energetico nazionale. Due scenari, presentati da Carlo Bacan, Accenture innovation lead per l'Italia, di cui uno con un cammino più lento e l'altro, denominato "Green Acceleration", molto più "spinto" sugli obiettivi intermedi. In particolare, questo secondo scenario, che Bacan ha definito "possibile e raggiungibile", prevede l'installazione di 20 gigawatt/anno nei prossimi tre anni; l'incremento della produzione di biometano fino a 8 miliardi di metri cubi al 2030; una crescita dell'efficienza energetica dell'1,5% annuo; per quanto riguarda le fonti di approvvigionamento del gas, al 2030, l'Italia dovrebbe basarsi sulla sua produzione interna e sull'import di LNG. Lo scenario "Green Acceleration"

Il gas in Italia

(consumi di gas per settore in % sul totale)



(i nostri principali fornitori in %)



permetterebbe una riduzione di domanda di gas di 190 miliardi di metri cubi e di 68 milioni di tonnellate di CO2 nel periodo 2022-2030 e garantirebbe il raggiungimento della decarbonizzazione ben prima del 2030 e il "disimpegno" dal gas russo nel 2023. Un programma, a dir poco, molto ambizioso, ma, come abbiamo detto, "realizzabile" secondo Bacan, che ha anche aggiunto: "Per farlo occorre operare su quattro leve fondamentali: incrementare le installazioni di fonti rinnovabili, principalmente eolico e fotovoltaico, sia offshore sia onshore; incrementare la produzione di gas verde da rifiuti solidi urbani e da biomasse agricole/agroindustriali; aumentare l'efficienza energetica potenziando gli interventi, ad esempio, sul teleriscaldamento, sull'elettrificazione nel trasporto, sulla riqualificazione edilizia, sull'installazione di pompe di calore; uscire dalla dipendenza russa tramite nuovi accordi con altri paesi, l'estensione della capacità dei rigassificatori, l'aumento della produzione nazionale di gas". Quattro leve la cui applicazione deve essere sostenuta con interventi di carattere normativo, commerciale e di innovazione tecnologica. Su quest'ultimo punto, Bacan si è soffermato: "E' fondamentale che il percorso di accelerazione verso le rinnovabili sia accompagnato da un adeguamento delle infrastrutture di rete, facendo leva sui dati per ottimizzare gli investimenti e l'accuratezza delle previsioni sulla producibilità degli impianti, in modo da massimizzare l'utilizzo delle rinnovabili".

Abbiamo definito questo scenario di accelerazione "ambizioso", ma in realtà appare come un'impervia montagna da scalare. Per farlo servirebbe un grande "balzo in avanti" nella gestione del sistema paese, dovrebbero, da un lato, diventare "veloci" processi che fino a oggi sono sempre avanzati molto lentamente in ogni settore e in ogni ambito, da quello dei decision makers a quello della burocrazia e, dall'altro, occorrerebbero investimenti enormi. Su questi aspetti si è soffermato nel workshop il presidente del Gruppo A2A Marco Patuano: "Quando si è discusso di transizione energetica nell'ambito dei cambiamenti climatici si sono posti obiettivi al 2050, perché si parlava di cambiamenti profondi che comportavano anche tante variabili. Oggi, a seguito del conflitto in Ucraina, si vogliono fare in Italia le stesse cose, ma in tempi molto più ridotti. Pensare di sostituire il gas russo con energie rinnovabili nell'arco di due anni è 'ai confini della realtà'. Esiste anche un problema di costi, questo è stata la ragione, ad esempio, oltre a una sottovalutazione delle tematiche geopolitiche, del perché il paese non abbia fatto i rigassificatori, ma ha preferito importare il gas russo: perché costava di meno. Il tema costi per un paese come il nostro che vive di manifattura è di vitale importanza. E' vero che dobbiamo lavorare sulle rinnovabili, ma servono tempi più lunghi e enormi risorse. Infatti, la principale produzione dal fotovoltaico e dall'eolico è pensabile nel Mezzogiorno, ma poi l'energia va trasportata al centro nord. Per farlo servono reti e tanti investimenti. E' possibile in tempi così brevi, come quelli previsti dallo scenario che è stato presentato?". Patuano ha aggiunto: "Credo che si debba lavorare molto nel nostro paese sul tema di migliorare l'efficienza energetica, che porrei al primo punto nelle cose da fare. Occorre ridurre i consumi e lo si può fare lavorando sui trasporti, che sono forti consumatori, favorendo l'elettrico che è più efficiente, e sull'edilizia, ad esempio, sostituendo le caldaie a gas con metodologie più efficaci sul piano del risparmio energetico". In conclusione, la crisi che si è aperta con la guerra in Ucraina sta ponendo al nostro paese sul fronte del rifornimento energetico problemi enormi che, probabilmente, andrebbero risolti, se fosse possibile, a livello europeo. ■

Aree urbane ed eCommerce

Una logistica sostenibile è centrale per ridurre emissioni e congestione.

Furgoni elettrici di Amazon durante la ricarica

Nell'ambito delle tre giornate, dal 3 al 6 maggio, in cui si è svolta a Milano la Fiera Intralogistica, si è svolto un convegno, organizzato dal B2C Logistics Center del Politecnico di Milano, dal titolo "Ecommerce e sostenibilità ambientale: la chiave è la logistica". Un tema che assume sempre più rilievo, considerando, come ha detto Angela Tumino, co-founder del B2C Logistics Center, che le vendite online stanno crescendo a due cifre: in termini di valore, infatti, sono salite dai 20,3 miliardi di euro del 2016 ai 32,5 del 2020 e ai 39,4 del 2021, con una crescita quasi raddoppiata in cinque anni. Stessa forte crescita ha caratterizzato le spedizioni, passate negli ultimi tre anni da 337 milioni del 2019 a 491 del 2020 (più 43%) a 578 milioni del 2021 (più 20% sul 2020). Inoltre, nel nostro paese, assume anche rilievo la suddivisione territoriale del fenomeno: l'eCommerce è fortemente concentrato nell'Italia settentrionale, dove si realizza il 57% delle vendite, mentre nel centro Italia si attesta al 23% per scendere al 20% nel Mezzogiorno. Questa crescita dell'eCommerce, specie in prospettiva, avrà sempre più impatti sulla logistica e, di conseguenza, sulla sostenibilità ambientale. Infatti, le vendite online hanno particolari e più "complicate" caratteristiche rispetto alle vendite tradizionali: le esigenze del servizio rispetto ai tempi di consegna, sempre più ristretti; trasporti sempre più numerosi e per volumi piccoli; in molti casi singole consegne a domicilio. Per affrontare questo "pacchetto" di condizioni è fondamentale ricorrere alle innovazioni tecnologiche in un'ottica di abbassare costi, ridurre gli sprechi e semplificare i processi. Nel convegno, ad esempio, Marco Lazzerotti, country logistic BtoC leader di Decathlon Italia, ha sottolineato come l'azienda abbia puntato sull'eliminazione negli imballaggi dei nastri adesivi e della plastica, sostituita con la carta. Altra iniziativa è stata quella di utilizzare una macchina che sagoma l'imballaggio in cartone sulle dimensioni del prodotto, in maniera da ridurre il trasporto di "aria", così come si è deciso di non imballare i prodotti che venduti online sono spediti ai negozi dove i clienti andranno a ritirarli. "Spesso accadeva che il cliente una volta ottenuto il prodotto poi lasciava l'imballaggio in negozio", ha detto Lazzerotti. Gabriele Sigismondi, country director Amazon Logistics Italy, dopo aver sottolineato l'impegno che l'azienda sta ponendo sul tema della sostenibilità ambientale, in considerazione del fatto che ha l'obiettivo di arrivare entro il 2040 a emissioni zero in tutto il ciclo del proprio lavoro, si è soffermato sulle difficoltà che si incontrano, ad esempio, sul versante del trasporto: "A proposito della sostenibilità si parla molto dell'elettrico, ossia di una tecnologia che molto probabilmente in breve tempo potrebbe avere una forte evoluzione, rendendo obsolete le attuali soluzioni. Nonostante questo reale problema, Amazon, con coraggio, ha ordinato, con consegna entro il 2030, una flotta di centomila veicoli elettrici". Sigismondi ha anche detto che "non si fa molta attenzione a un altro aspetto di criticità: l'aumento degli investimenti necessari in termini di real estate quando si passa alla trazione elettrica. Infatti, in questo caso, servono aree di parcheggio molto più grandi e attrezzate, che prevedano colonnine di ricarica e la possibilità di rifornirle di energia. Aree che, parlando di ultimo miglio, sono vicine alle zone urbane e quindi con prezzi molto più elevati". Anche Andrea Sperati, product industries and eCommerce manager di DHL, ha illustrato gli impegni che l'azienda sta prendendo, con la riduzione delle emissioni, per il prossimo futuro. Specialmente nelle aree metropolitane, quindi, per raggiungere l'obiettivo di ridurre congestione e inquinamento, diventa sempre più fondamentale avviarsi verso una logistica sempre più sostenibile, in primo luogo nei confronti del canale di vendita eCommerce. ■

Partnership tra Assologistica e l'ITS Lombardo Mobilità Sostenibile

Nella nuova sede dell'istituto, si è tenuto un evento che ha fatto il punto sul determinante ruolo che ha la formazione nello sviluppo della logistica. E' stata anche inaugurata un'aula intitolata ad Alvaro Spizzica

di **Ornella Giola**

Tanta partecipazione al recente open day presso la nuova sede di via Amoretti a Milano dell'ITS (Istituto Tecnico Superiore) Lombardo Mobilità Sostenibile, la cui alta formazione post-diploma consente di accedere a professioni specialistiche particolarmente ricercate dalle aziende del nostro settore. Una giornata molto intensa che si è aperta con l'inaugurazione da parte del presidente di Assologistica Umberto Ruggerone di un'aula dedicata ad Alvaro Spizzica (vicepresidente dell'associazione scomparso prematuramente nel 2015) e proseguita con un incontro dal titolo "Quali opportunità formative per entrare nel mondo della logistica" moderato da Angelo Candiani, presidente della Fondazione ITS Mobilità Sostenibile, nel cui discorso introduttivo ha ricordato che "Gli ITS non sono più poco conosciuti: attualmente nel nostro Istituto sono 270 i ragazzi che seguono un percorso di logistica, 90 sono i diplomati e di questi 80 hanno già un contratto di lavoro firmato. Gli ITS sono una vera interazione tra lavoro e scuola".

Per l'assessore alla Formazione e Lavoro della Regione Lombardia Melania Rizzoli, "la Lombardia è cuore pulsante della logistica nazionale e gli imprenditori lamentano la carenza di professionalità: di qui la nostra spinta agli ITS, il cui punto di forza sta nel fatto che propongono non solo percorsi 'per' le aziende, ma 'con' le aziende. Gli ITS sono una valida alternativa all'università, con tassi di occupazione nel mondo del lavoro molto elevati: in Lombardia sono attive 25 Fondazioni (gestori dei vari Istituti, ndr) per un totale di 198 corsi e 5 mila studenti frequentanti". L'assessore ha ricordato due misure su cui il suo assessorato sta lavorando: la rivitalizzazione delle soluzioni di formazione continua (interessa oltre 30 mila lavoratori) e il confronto con il ministro del Lavoro Andrea Orlando sul progetto "gol"- garanzia occupabilità lavoratori (ha lo scopo di promuovere l'occupazione in Italia) con la realizzazione di misure ad hoc, in linea però coi principi - cui da sempre ci si ispira in Lombardia - di libertà di scelta, collaborazione pubblico-privato e orientamento al risultato. Non è vero che gli ITS sono concorrenti dell'università, ma tra i due istituti formativi ci può essere complementarietà: una riprova di ciò è la stretta collaborazione da sempre in atto tra L'ITS Lombardo Mobilità Soste- ›

L'INTERVENTO DI RUGGERONE

Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica, ha così commentato la nuova partnership dell'associazione: "Siamo felici e orgogliosi di entrare a far parte dei partner della fondazione ITS Lombardo Mobilità Sostenibile. Un traguardo importante per la nostra associazione che ha posto la formazione tra le proprie priorità: investire nella crescita professionale e umana dei ragazzi e quindi dei logistici di domani rappresenta un valore in termini di sostenibilità sociale per le nostre aziende. Ci rende ancora più orgogliosi poterlo fare destinando a questa iniziativa risorse e la borsa di studio in memoria di Alvaro Spizzica, un uomo e un logistico che ricordiamo sia per il suo esempio sia per i suoi insegnamenti. Trasferire ai giovani ciò che lui ha trasmesso a noi è il modo migliore per preservarne il ricordo".

Un momento dell'evento nella nuova sede dell'ITS Lombardo Mobilità Sostenibile

nibile e la Liuc-Università Cattaneo di Castellanza, rappresentata all'incontro dal suo magnifico rettore Federico Visconti, secondo il quale nella "cinghia di trasmissione" in atto tra scuola-università-impresa c'è tantissima retorica. "Una cinghia - ha detto Visconti - che invece va oliata con cura, tenendo presenti alcuni principi, come l'essere calati nel reale, il disporre di progettualità sostenute da adeguati investimenti, il puntare su un'execution dura quasi cinica (difficile da perseguire nel nostro paese), l'alleggerimento di certi vincoli burocratici che bloccano l'execution e il fare attenzione alla comunicazione, puntando su minori informazioni ma più di valore (ad esempio facendo parlare i ragazzi che hanno trovato posto di lavoro con diploma ITS)".

Per Francesco Baroni, country manager Italia, Gi Group Holding, quella degli ITS deve essere una prima scelta, fatta per crescere oltre che per formarsi. Baroni ha fatto poi riferimento al "training hub" presente nello stesso edificio che ospita l'ITS Lombardo Mobilità Sostenibile a Quarto Oggiaro, Milano, uno spazio di confronto e condivisione dove iniziare o proseguire il proprio percorso di inserimento o reinserimento nel mondo del lavoro tramite orientamento e formazione. "La logistica - ha aggiunto Baroni - è un settore ora considerato strategico: anche in questo ambito occorre puntare su percorsi formativi di qualità che orientino realmente al placement, capaci di trasferire competenze e di formare persone che abbiano il 'gusto' del lavoro". Baroni ha infine ricordato l'importanza del "digitale", fattore determinante per una formazione di qualità e strumento prezioso per ridurre i costi che questo tipo di formazione comporta. Un ultimo elemento interessante emerso dall'intervento di Baroni è il ruolo delle figure femminili in logistica, dove oltre il 53% delle mansioni è svolto da donne, il cui lavoro risulta essere preciso, affidabile e ordinato nella gestione del magazzino. Tra i nuovi partner della Fondazione ITS Lombardo, oltre ad Assologistica, si è aggiunta AIAFF, Accademia italiana alta formazione ferroviaria, rappresentata all'evento dal suo amministratore unico Nietta Novielli, secondo la quale: "Gli ITS forniscono una formazione completa e pubblica: il nostro scopo come AIAFF è di formare operatori polifunzionali di condotta e manovra, attivi anche in realtà quali gli interporti".

E' stata poi la volta della tavola rotonda in cui si sono confrontati manager di importanti operatori logistici, che hanno illustrato brevemente le loro imprese, anche con focus sugli aspetti occupazionali e fornendo indicazioni su che cosa il mondo della logistica si attende dai giovani che vi vogliono accedere. Stefano Meloni, chief Human Resource&QAS officer di Brivio e Viganò, ha ricordato ai giovani "quanto importante sia essere volenterosi nel mettersi in gioco, consapevoli che in logistica si lavora in squadra. E ancora importante è essere curiosi, farsi delle domande, tenendo assieme passione e professionalità". Per Alessandro Canese, consigliere Alsea, nella logistica il livello di entrata è ampio e con ulteriori trend di crescita negli anni a venire. "Ai giovani - ha detto il manager - ricordo l'importanza di portare rispetto verso l'opportunità loro fornita coniugandola con lo stesso senso di responsabilità che hanno nel fare le proprie cose. Importante è poi il rispetto verso il collega e verso il responsabile". Il settore richiede nuove competenze, specie di natura tecnologica, quindi con professionalità non sempre presenti sul mercato, come ha ricordato Andrea Dal Corso, HR e HSE director Italy&Switzerland di GXO Logistics, che ha poi richiamato l'importanza di saper cambiare: "in logistica - ha detto - si entra con un ruolo e poi se ne svolgono altri nel corso della propria crescita professionale". Ambizione e godimento del tempo devono andare di pari passo per Paolo Guidi, country head business development di Ceva Italy, senza bruciare le tappe. "E importante - ha aggiunto Guidi - è saper comunicare, evitando freddezza, mostrando disponibilità a inserirsi in team eterogenei". Chiudendo i lavori, Michele Savani, division manager Logistics di Gi Group, ha detto: "Senza competenze le aziende falliscono. La logistica è settore essenziale, ma manca il personale specie quello con competenze tecnologiche, che negli ultimi anni sono salite pure di livello. Senza contare il fatto generale che il 70% dei lavori richiesti in futuro al momento neanche esistono". Savani ha infine ricordato come ogni giorno per chi lavora in logistica ci sono problemi da risolvere, ma questo è anche il bello della professione. ■

ITS e Pnrr

L'argomento ITS è stato affrontato dal Pnrr nell'ambito della riforma degli istituti tecnici e professionali. Riforma che deve mirare ad allineare queste forme di istruzione e formazione alla "domanda di competenze che proviene dal tessuto produttivo del paese". In particolare, tale "allineamento" deve tener conto dell'innovazione introdotta dall'industria 4.0 e deve essere adeguato al nuovo contesto delineato dall'innovazione digitale. La riforma, sottolinea il Pnrr, rafforzerà "il sistema degli ITS attraverso il potenziamento del modello organizzativo e didattico (integrazione offerta formativa, introduzione di premialità e ampliamento dei percorsi per lo sviluppo di competenze tecnologiche abilitanti), e lo consoliderà nell'ambito dell'istruzione terziaria professionalizzante, rafforzandone la presenza attiva nel tessuto imprenditoriale dei singoli territori". La riforma prevede inoltre un'integrazione dei percorsi ITS con il sistema universitario delle lauree professionalizzanti. Il Pnrr prevede a favore degli ITS anche uno stanziamento di 1,5 miliardi di euro, che sarà investito per incrementare il numero degli istituti sul territorio nazionale; per potenziare i laboratori con tecnologie 4.0; per formare i docenti affinché siano in grado di adattare i programmi formativi ai fabbisogni delle aziende; per lo sviluppo di una piattaforma digitale nazionale per le offerte di lavoro rivolte agli studenti in possesso di qualifiche professionali. L'obiettivo è arrivare ad aumentare il numero degli attuali iscritti a percorsi ITS (18.750 frequentanti e 5.250 diplomati all'anno) almeno del 100%.

La società Larizza Consulting, Insurence Broker

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

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

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

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

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

La convenzione assicurativa "Merci Spot" Assologistica

LC Larizza Consulting
Insurance Broker

A Malpensa cresce il traffico, ma deve migliorare l'efficienza

Le merci italiane che viaggiano per via aerea si stanno concentrando sempre più sull'aeroporto milanese, che deve essere messo in condizione sia per infrastrutture sia per governance di rispondere adeguatamente.

di **Carlotta Valeri**

"Esiste un ampio spazio per la crescita del trasporto cargo aereo nel nostro paese: nell'Unione europea la Germania trasporta il 32% delle merci che vengono movimentate con questa modalità, la Francia il 13%, mentre noi, che rappresentiamo la seconda manifattura europea, siamo fermi al 7%. Questo è un gap importante che possiamo e dobbiamo ridimensionare, anche perché nel nostro export il cargo aereo è modalità molto importante per i beni ad alto valore, tanto è vero che le merci che lo usano, pur rappresentando solo il 2% in volume, arrivano al 25% in valore. Un dato rilevante e strategico per un'economia e un'esportazione come la nostra che punta sulla qualità", ha sottolineato il presidente di Assaeroporti Carlo Borromeo, intervenendo a un convegno dedicato al settore nell'ambito delle giornate milanesi dell'evento "Shipping, forwarding&logistics meet industry". "Siamo di fronte a un problema datato, sulla cui soluzione abbiamo ritardi storici, tipicamente 'italiani'. E' principalmente mancata nel nostro paese una visione complessiva della logistica e una comprensione dell'importanza che andava via via assumendo nell'economia globale. In questo 'vuoto', prodotto anche da una sottovalutazione politica del ruolo fondamentale che per la nostra economia svolgono export e import, non è stato affrontato mai in maniera organica il tema del trasporto aereo: non si è mai fatto un 'progetto' per il suo sviluppo", ha aggiunto Borromeo.

Nel funzionamento degli aeroporti un ruolo crescente deve assumere, come avviene in tanti scali europei, la digitalizzazione dei processi

L'anno scorso, il nostro trasporto merci aereo ha recuperato volumi, riportandosi quasi ai livelli dell'anno 2019, pre-pandemico, sfiorando il milione e centomila tonnellate. Inoltre, fatto positivo, le merci si sono sempre più concentrate sull'aeroporto di Milano Malpensa che è giunto a gestire il 70% dell'intero nostro traffico, sottolineando come sia centrale per un paese, come accade in tutte le più avanzate economie europee, avere un principale, unico hub aereo. Accade in Germania con Francoforte sul Meno, in Olanda con Amsterdam Schiphol, in Francia con Parigi Charles de Gaulle, in Belgio con Bruxelles Zaventem. Quindi, su Malpensa va posta la massima attenzione per adeguarlo a svolgere un ruolo trainante per il settore. Anche su questo aspetto siamo in ritardo. "In realtà la Sea, che gestisce l'aeroporto, nella sua lunga storia, non ha mai visto il cargo come una reale opportunità. L'importanza che può avere questo settore è stata sottolineata dall'esperienza della pandemia,

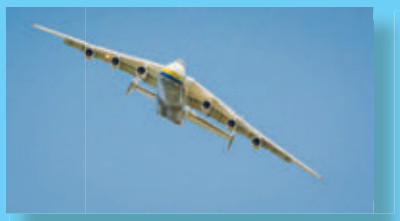
Un Airbus A319 atterra a Malpensa. Il 70% del traffico merci aereo italiano, nel 2021, si è concentrato sull'aeroporto milanese

nella quale il trasporto aereo ha giocato un ruolo di primo piano. Quanto accaduto in occasione delle esigenze poste alla movimentazione delle apparecchiature e dei vaccini dal Covid-19, deve essere interpretato come una svolta sia per la società di gestione di Malpensa sia per la politica sia per la pubblica amministrazione. C'è un programma per Malpensa traguardato al 2035, ma le attuali carenze vanno affrontate e risolte ben prima, specialmente per quanto riguarda Cargo City", ha detto Alessandro Albertini, presidente di Anama, nella stessa occasione del convegno milanese.

Un aspetto rilevante per adeguare il trasporto cargo aereo alle attuali esigenze, come ha sostenuto Fabrizio Iacobacci, presidente di PharmacomItalia, è quello "di contribuire a cambiare, nell'ambito della nostra economia e del nostro sistema nazionale produttivo-logistico, l'approccio a questa modalità. Occorre fare sistema in maniera che l'aeroporto possa esprimere tutta la sua capacità. In questo senso è fondamentale lo sviluppo digitale, come hanno fatto da anni, ad esempio, Bruxelles e Francoforte con BRUcloud, la piattaforma di condivisione dei dati basata su cloud nelle comunità cargo dei due aeroporti, dalla quale sono scaturiti ottimi risultati. Abbiamo operatori bravi, ma che lavorano frammentati: serve a un punto di sintesi, che deve essere rappresentato dal sistema aeroportuale". ■

DISTRUTTO A KIEV L'ANTONOV AN-225

In Ucraina, nell'aeroporto di Kiev Gostomel, conteso tra le forze ucraine e quelle russe, proprio nelle prime ore del conflitto, e sottoposto a fitti bombardamenti da parte dei russi, è andato distrutto l'unico esemplare del più grande aereo da trasporto mai costruito: l'esamotore Antonov An-225 "Mriya", ossia in italiano "Sogno". Un aereo eccezionale (nella foto, durante un'esibizione nel 2018 nel cielo di Berlino) per dimensioni e capacità di carico costruito tra il 1984 e il 1988 negli stabilimenti aeronautici di Kiev, allora parte dell'Unione Sovietica. Nella sua storia il "Mriya" ha stabilito un'infinita serie di record mondiali per peso al decollo e carico, detiene inoltre il record assoluto di capacità di carico pari a 253,8 tonnellate. La distruzione dell'Antonov An-225 può essere considerata come una forte perdita tecnologica e la fine di un "Sogno", la fine di un'epoca che era andata, anche con le avventure spaziali (l'Antonov An-25 era stato messo in cantiere per il trasporto dei componenti del veicolo di lancio sovietico super pesante Energiya e della navicella Buran), sempre più alla ricerca dell'"impossibile".



LE DIFFICOLTÀ DEL MERCATO

Dopo febbraio, che aveva dato segnali importanti per uno sviluppo del mercato globale del trasporto aereo, secondo i dati riportati da Air Cargo News, sia in marzo sia in aprile questa ripresa ha segnato il passo, con un calo dei volumi trasportati rispetto sia al 2019, anno pre-pandemia, sia al 2021. Le motivazioni a livello internazionale sono articolate: la guerra in Ucraina, le sanzioni alla Russia, i lockdown in Cina, la cui economia è in rallentamento. In particolare, in marzo, la flessione dei volumi è stata del 4,5% sullo stesso mese del 2021 e del 6,5% su quello del 2019, mentre il load factor è sceso del 6%; in aprile, i volumi sono diminuiti dell'8% sul 2021, del 5% sul 2019 e il load factor è calato del 9%. Tutto ciò è avvenuto con il contemporaneo forte aumento delle tariffe: aumentate a marzo del 141% sullo stesso mese del 2019 e del 26% su marzo dell'anno scorso. Una dinamica che è proseguita con la stessa entità in aprile. Niall van de Wouw, responsabile del trasporto aereo della compagnia norvegese Xeneta, ha sottolineato che "il mercato è in condizioni precarie per la volatilità e l'instabilità che lo sta caratterizzando: la mancanza di prodotti negli store è compensata dalle vendite online, alcuni prodotti hanno tempi di consegna molto più lunghi, i costi dello shipping sono molto alti, nel trasporto aereo si registrano ritardi e cancellazioni". Inoltre, le difficoltà del trasporto aereo globale sono acuite dal fatto che le sanzioni occidentali alla Russia hanno colpito direttamente il settore, mettendo a terra importanti compagnie russe come le due società AirBridge Cargo e Atran, del Gruppo Volga-Dnepr, che, a sua volta, a fine febbraio ha subito il sequestro di un Antonov An-124, che trasportava kit medicinali anti Covid, all'aeroporto di Toronto, Canada.

Interporti al centro

Un convegno a Padova ha messo in evidenza che gli interporti, un unicum italiano, devono avere un nuovo ruolo nel sistema logistico nazionale, che deve crescere in efficienza e sostenibilità ambientale.

di **Paolo Sartor**

Sono stati oltre 400 gli addetti ai lavori tra operatori del settore della logistica e rappresentanti delle istituzioni che hanno partecipato all'evento "Interporti al centro", organizzato nella città patavina dall'interporto di Padova, in collaborazione con l'Unione Interporti Riuniti-Uir nel nuovo centro congressi della Fiera di Padova. Il convegno è stata l'occasione per approfondire e analizzare il nuovo ruolo degli interporti come nodo imprescindibile per connettere i mercati produttivi e di consumo, adottando gli strumenti più innovativi per rispondere ai requisiti di sostenibilità e di sviluppo dell'intermodalità. Gli interporti italiani formano una rete composta da 26 infrastrutture, con 1.200 aziende insediate, 32 milioni di mq di aree destinate a servizi logistici, tre milioni di mq di terminal intermodali e cinque milioni di mq di magazzini. A livello di movimentazione di merci nel 2020 sono stati movimentati oltre 50 mila treni intermodali, per oltre 1,3 milioni di Uti, pari a oltre 70 milioni di tonnellate e con transito medio di 25 mila automezzi pesanti al giorno.

Immagine aerea dell'interporto di Bologna

Nel corso del convegno, è emerso chiaramente che, evitando invidie e gelosie, gli interporti devono fare sistema, promuovendo azioni coordinate di sviluppo con le istituzioni nazionali ed europee. Al contempo gli interporti devono incentivare e sviluppare il decollo di nuovi servizi intermodali nei collegamenti con la portualità e i principali bacini di traffico terrestri nazionali ed esteri. Infine, queste infrastrutture logistiche, che sono un unicum a livello europeo, devono rappresentare uno strumento di dialogo e integrazione con il tessuto industriale e come soggetto promotore di una cultura logistica a livello manageriale e nelle relazioni con il mondo della scuola e della formazione. Eloquenti da questo punto di vista le parole del presidente di Confetra Guido Nicolini: "Nel nostro paese dobbiamo mettere a sistema porti, interporti e industrie. Non sono sufficienti gli investimenti infrastrutturali. Esiste già un caso virtuoso rappresentato da Trieste. Bisogna far capire all'industria l'importanza della logistica e fare in modo che lavori assieme agli altri soggetti. Da questo punto di vista gli interporti sono un agente culturale di sensibilizzazione nei confronti dell'industria". Nel suo intervento di saluto Matteo Gasparato, presidente di Uir, ha spiegato che gli interporti italiani non chiedono soldi, ma uno svecchiamento dell'impianto normativo della legge 240/1990 che li ha istituiti e in parte finanziati e che oggi ha la necessità di una riforma complessiva sul piano legislativo, fiscale, commerciale e operativo. Gli interporti devono rappresentare uno strumento di miglioramento e supporto alla competitività delle imprese italiane, in un quadro generale di mercato che è completamente differente ed estremamente più competitivo. "È in atto da tempo - ha puntualizzato Gasparato - un'interlocuzione tra la nostra Unione, il governo e il parlamento, in merito alla necessità di una riforma legislativa degli interporti per svecchiare l'impianto normativo della legge 240/90. Questo deve essere il punto di partenza di un percorso che coinvolga non solo la pubblica amministrazione, ma anche l'intero settore ferroviario, portuale e dell'autotrasporto, con l'obiettivo di fare squadra per raggiungere gli obiettivi di una crescita

Porto di Trieste. Il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha sottolineato che "lo scalo triestino è un esempio virtuoso della messa a sistema di porti, interporti e industrie"

economica sostenibile del trasporto delle merci prodotte dalle aziende italiane".

Gli interporti al centro del sistema logistico. Il conflitto in Ucraina, i cui effetti si faranno sentire per molto tempo, ha accelerato un cambiamento epocale negli equilibri commerciali globali, che era già stato messo in discussione dalla pandemia. La globalizzazione e internazionalizzazione dei mercati - così come l'abbiamo conosciuta fino a oggi - è terminata e si delineeranno nuovi equilibri, che comporteranno anche cambiamenti nei flussi delle materie prime e dei prodotti finiti. Il cosiddetto reshoring delle aziende occidentali farà sì che gli scambi all'interno dell'Europa cresceranno di volume e importanza e non è immaginabile che tale crescita sia affidata solo al trasporto stradale, ma può essere risolta in parte dalla ferrovia con l'intermodalità. Di conseguenza, mai come in questo periodo gli interporti devono essere al centro del sistema logistico nazionale. Oggi di fronte al problema energetico, alla crescita dei prezzi e alla scarsa disponibilità di materie prime e componenti, esiste la tentazione di accantonare il tema ambientale, dove gli interporti possono invece rappresentare un modello per garantire sostenibilità ed efficacia/efficienza delle catene logistiche. A livello infrastrutturale sono necessari una serie di interventi coordinati per eliminare i colli di bottiglia presenti in particolare sulla rete ferroviaria, nei raccordi e nei terminal e altresì fare in modo che gli interporti diventino la "banchina lunga" dei nostri porti, che non hanno più spazio, anche con lo sviluppo dei corridoi doganali e l'integrazione di una solida collaborazione con gli altri attori della catena del trasporto come Assoporti, i terminalisti e gli operatori logistici e del trasporto. ■

INTERPORTI E TRANSIZIONE ENERGETICA

Durante il convegno, è stato presentato uno studio dall'amministratore delegato di Nomisma Energia Alessandro Bianchi, una ricerca appositamente commissionata da Uir dal titolo "La transizione energetica e la rete degli interporti italiani" che focalizza l'attenzione sul ruolo degli interporti quali sicuri canali prioritari per la transizione ecologica e digitale. Nel documento sono stati definiti otto ambiti d'azione e precisamente: interporti protagonisti dell'intermodalità; interporti hub energetici; interporti efficienti; interporti resilienti; interporti frontiera tecnologica del trasporto merci; interporti comunità energetiche e di decarbonizzazione; interporti cittadelle della formazione tecnico-scientifica e interporti sicuri. Nel position paper di Uir, vengono analizzate le strategie, gli obiettivi, gli interventi e le misure che gli interporti italiani stanno o prospettano di conseguire per soddisfare i target europei e nazionali sulla decarbonizzazione, la transizione energetica e la sostenibilità economica, sociale e ambientale. Sempre dal report curato da Nomisma Energia si evidenzia come 15 interporti dispongono di impianti fotovoltaici di media-grande taglia per una superficie di circa un milione di metri quadrati, 16 interporti sono interessati da iniziative per migliorare l'efficienza energetica dei magazzini, tre interporti, precisamente quelli di Padova, Verona e Bologna già dispongono di un distributore di Lng per l'alimentazione di automezzi e diversi interporti hanno installato punti di ricarica per veicoli elettrici. La Uir - si legge nello studio - stima che l'aumento di interventi di decarbonizzazione negli interporti italiani possa generare riduzioni di emissioni pari a circa 400 mila tonnellate l'anno di CO2 per le sole attività svolte nei rispettivi ambiti operativi, mentre la crescita di efficienza delle collegate filiere logistiche estese quindi all'intero perimetro nazionale, consentirebbe minori emissioni tra i due e i quattro milioni di CO2 al 2050.

Un'unica soluzione per lo sviluppo: guardare alle esigenze dei clienti

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

di **Paolo Giordano**

Jacques Delors, esponente di spicco della politica francese e presidente molto autorevole della commissione europea dal gennaio 1985 al gennaio 1995, il 29 luglio del 1991 varò la direttiva comunitaria 440, ossia la direttiva che mirava a "liberalizzare" le ferrovie. Delors era allora convinto che con questo provvedimento si sarebbe decisamente avviato un nuovo sviluppo del trasporto ferroviario, anche delle merci. La direttiva, in realtà, aveva contenuti decisamente innovativi, per non dire "rivoluzionari", in uno scenario ferroviario europeo composto da imprese graniticamente monopolistiche e legate a doppio filo con lo Stato. Infatti, disponeva principalmente, in sintesi, in tutti i paesi dell'allora Comunità europea (sarebbe diventata Unione pochi mesi dopo), l'adozione di misure per rendere le imprese ferroviarie "indipendenti e autonome" dallo Stato; il libero accesso per le imprese ferroviarie a tutte le infrastrutture europee; la separazione della gestione dell'infrastruttura da quella delle attività di trasporto, specificando che tali attività dovevano avere bilanci, conti profitti e perdite nettamente divisi.

Stanno calano i trasporti a storica "vocazione" ferroviaria, mentre stanno crescendo quelli di prodotti come alimentari e altri beni di consumo che hanno scarsa affinità con la strada ferrata

Sono passati oltre trent'anni dal varo di quella iniziativa comunitaria, ma le aspettative di Delors non sono state ancora pienamente raggiunte, nonostante l'Unione europea abbia adottato numerose altre misure per lo sviluppo del trasporto ferroviario, ad esempio i quattro "pacchetti" destinati al settore presi rispettivamente nel 2001, 2004, 2007 e 2016. Certamente, passi avanti nella liberalizzazione, anche notevoli, sono stati fatti, basti pensare che oggi in Italia la maggioranza del cargo su rotaia è appannaggio delle imprese aderenti a Fercargo, ossia l'organizzazione che riunisce le imprese private italiane e le filiali delle ferrovie estere. Il problema è che, contemporaneamente, l'Unione europea ha alzato il livello delle aspettative, chiedendo che entro il 2030 il 30% del trasporto merci, oltre i 300 chilometri, debba essere trasferito sulla ferrovia, quota che dovrebbe salire addirittura al 50% nel 2050. Obiettivi lontani e molto complicati da raggiungere se si valuta che nel decennio 2009-2019 nel settore del trasporto merci la quota appannaggio della ferrovia, complessivamente, nell'Unione europea è oscillata tra il 16 e il 18%, mentre la modalità stradale è cresciuta del 75%. E' evidente che senza ulteriori provvedimenti e cambiamenti di scenario i risultati attesi dall'Unione non potranno essere raggiunti.

Il cargo ferroviario è anche "vittima" dei cambiamenti dell'economia e della movimentazione delle merci che, nel tempo, si sono verificati sul territorio europeo. Ad esempio, sono calati in media del 12% - secondo un report di valutazione sull'efficienza dei corridoi

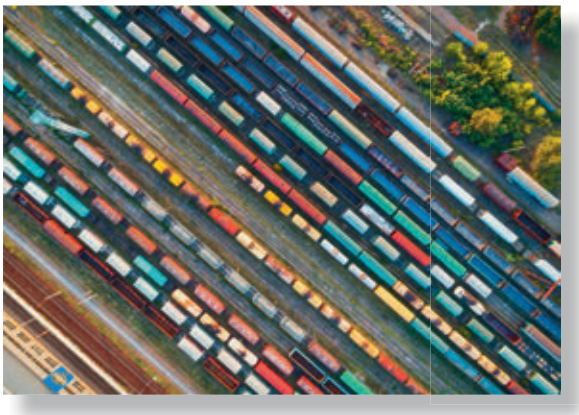
ferroviari svolta l'anno scorso dalla direzione generale per la mobilità e il trasporto della commissione europea - i trasporti di materie prime pesanti, come, ad esempio, il carbone e il petrolio raffinato, prodotti che sono sempre stati tradizionalmente affidati alla ferrovia, mentre, contemporaneamente sono aumentati i volumi trasportati di prodotti come alimentari e altri beni di consumo, macchinari, che hanno una scarsa affinità con la strada ferrata. Ciò ha significato che i vantaggi specifici del trasporto ferroviario, come la capacità di trasportare carichi pesanti e offrire maggiore sicurezza nel trasferire merci pericolose, sono diventati meno rilevanti e la ferrovia si è dovuta sempre più confrontare in un mercato complessivo con altre modalità, in primo luogo la strada, in termini di qualità e costo del trasporto. Un confronto che, per l'attuale scarsa flessibilità della ferrovia, è stato ed è tutto "in salita". C'è inoltre da aggiungere che le normative, molto più rigide nella ferrovia rispetto alla strada, non hanno certo aiutato la schift modale, così come i sostegni pubblici, assai diversi tra le due modalità. Uno scarso contributo allo sviluppo delle ferrovie hanno anche portato le normative varate sul funzionamento dei "corridoi europei". Normative, articolate su dettagliate regole e su precisi strumenti, introdotte con la finalità di garantire a livello europeo capacità sufficienti e tracce orarie predefinite ai treni merci, con la creazione dei one-stop shop, ossia di sportelli che offrono la possibilità di prenotare tracce orarie internazionali di elevata qualità per i treni merci grazie al coordinamento e alle sinergie delle singole reti nazionali. Come dicevamo, tutto ciò con risultati modesti: secondo la valutazione della commissione europea, solo il 10% del traffico ferroviario merci internazionale nei paesi interessati dai corridoi ha usato capacità assegnate dall'one-stop shop. Quindi, le misure esistenti non sono sufficienti per far crescere il traffico ferroviario merci internazionale e aiutare il trasferimento delle merci dalla strada alla rotaia. In particolare, la citata valutazione sottolinea che "La cooperazione tra gli Stati membri e i manager delle infrastrutture ferroviarie nella gestione dei traffici merci è ancora inefficace da una prospettiva transfrontaliera. Inoltre, persistono altre 'barriere' per lo sviluppo del settore: alti costi per la mancanza di una interoperabilità nel superamento dei confini e una persistente frammentazione risultato di un approccio ancora fortemente nazionale".

Secondo il Cese, è necessario porre in primo piano il collegamento efficiente delle infrastrutture logistiche "strategiche", ad esempio i porti, con le soluzioni ferroviarie

Frédéric de Kemmeter, attento os- ›

RALLENTA LA CRESCITA DEL TRASPORTO COMBINATO

Nel primo trimestre di quest'anno, il trasporto combinato in Europa è cresciuto del 5,14%, quindi, come ha sottolineato l'Unione internazionale per il trasporto combinato strada-rotaia-Uirr, "l'incremento è inferiore alla tendenza al rialzo verificatasi nel 2021". Ralph-Charley Schultze, presidente dell'Unione, in una nota, ha sottolineato che "le sanzioni imposte alla Russia e quelle indirizzate alla Bielorussia, dovute all'invasione dell'Ucraina, hanno rappresentato la principale causa del rallentamento della crescita dell'intermodalità. Un servizio che è stato anche penalizzato dall'improvviso ritorno del Covid-19 in Cina. Anche la sospensione dell'inaugurazione del megaterminal al confine tra Ucraina e Ungheria ha avuto effetti negativi. Infine, il trasporto intermodale continua a pagare, specialmente in termini di puntualità, le conseguenze dei lavori sulle reti ferroviarie e l'insufficienza di tracce orarie dedicate ai treni merci". Shultze ha aggiunto: "Le negative conseguenze della guerra sull'economia europea che stanno rallentando il trasporto intermodale potrebbero essere parzialmente controbilanciate da una crescita del trasferimento delle merci dall'autotrasporto alla ferrovia dovuto alla maggiore efficienza energetica del trasporto intermodale".



La liberalizzazione in generale non ha aumentato il traffico ferroviario, ma, ad esempio, in Italia, ha ridotto quello dell'impresa nazionale a favore di quelle private o estere

servatore delle politiche ferroviarie, in una nota su RailTech.com, ha recentemente sottolineato che "molti politici, così come le imprese ferroviarie statali, ancora guardano alle ferrovie come fossero un 'monumento' nazionale alla stregua dell'esercito". Questo crediamo sia ancora un punto nevralgico da superare sulla via dello sviluppo del traffico su rotaia. E', del resto, quanto sottolinea il Comitato economico e sociale europeo-Cese quando chiede "un cambiamento culturale e un approccio molto più incentrato sulle esigenze dei clienti". Per il trasporto merci, il Cese raccomanda di adottare una serie di misure specifiche: la cooperazione tra le imprese e i modi di trasporto per realizzare meglio la sostenibilità ambientale e sociale e l'efficienza, il rilancio di un sistema europeo a carro singolo, il collegamento delle infrastrutture strategiche (ad esempio i porti) alle soluzioni ferroviarie, gli investimenti in binari secondari industriali, il coinvolgimento delle grandi imprese di logistica in un riorientamento modale dei loro flussi e l'assicurazione che tutti i modi di trasporto offrano prestazioni esemplari sul piano ambientale e sociale. Le proposte del Cese sono a largo raggio, coinvolgendo tutto il sistema logistico e suggeriscono di fatto un diverso modo e un diverso approccio per affrontare il problema dello sviluppo ferroviario. Queste proposte pongono al centro dell'attenzione, appunto, le esigenze dei clienti, degli operatori, dei logistici. Se gli Stati e i governi membri dell'Unione, le imprese ferroviarie, specie quelle ex-monopolistiche, i manager delle singole infrastrutture non imboccano questa strada, sviluppare il cargo su rotaia sarà un'impresa assai ardua. ■

La commissione europea ha aperto anche una larga consultazione tra tutte le parti interessate al traffico ferroviario alla ricerca di suggerimenti per migliorare le attuali condizioni operative

QUALE FUTURO?

La commissione europea sta prendendo in esame tre opzioni per migliorare il traffico ferroviario europeo e in particolare le condizioni transfrontaliere per entrambi i settori, passeggeri e merci. La prima opzione è quella di rivedere l'attuale "cornice" dei regolamenti, che possono rimanere come "base", ma che devono puntare a inserire elementi "guida" che possano realmente aiutare il raggiungimento degli obiettivi fissati dall'Unione europea in primo luogo nel settore merci. Una possibilità presa in esame, ad esempio, è rendere obbligatorio l'uso dello one-stop shop per i trasporti internazionali. La seconda opzione è di "modernizzare e armonizzare norme, processi e strumenti per il traffico passeggeri e merci". Un'opzione che lascia intendere un nuovo approccio al problema e che mirerà in particolare a valorizzare il lavoro in corso per gestire meglio le capacità delle linee e punterà anche a una ridefinizione degli orari e delle tracce a disposizione delle merci. Questa opzione si basa principalmente su una cooperazione tra le imprese ferroviarie e gli utenti della ferrovia con poteri decisionali e funzioni operative che rimangono essenzialmente a livello nazionale. La terza opzione è "una maggiore centralizzazione delle decisioni e delle funzioni operative a livello europeo". Ciò potrebbe condurre alla creazione di "entità dedicate" a livello europeo con poteri decisionali sulla gestione delle capacità. La commissione è quindi al lavoro rendendosi conto che gli obiettivi fisati, ad esempio per le merci, al 2030 e al 2050 non sono raggiungibili se restasse immutato l'attuale contesto normativo e operativo. Ha anche aperto una larga consultazione, attualmente in corso, alla quale ha invitato a partecipare non solo tutte le imprese ferroviarie, i gestori delle infrastrutture, le autorità nazionali per la sicurezza ferroviaria e gli organismi di regolamentazione, ma anche le associazioni ambientaliste e degli utenti. Le tre opzioni che abbiamo citato saranno anche sviluppate sulla base dei risultati di tale consultazione.

Chep e i vantaggi del sistema pallet pooling

"Riteniamo il nostro servizio una sorta di spina dorsale essenziale per l'efficienza del sistema distributivo nel suo complesso. Specie oggi con le criticità che stiamo vivendo e con la crescente esigenza di sostenibilità", dice Marco Geremia, country general manager Chep Italia.

di **Tiziano Marelli**

MARCO GEREMIA

Chep è società multinazionale di origine australiana (è quotata alla Borsa di Sidney) per la produzione di pallet, casse e contenitori riutilizzabili - presente in 60 paesi, in modo particolare in nord America ed Europa occidentale - attiva principalmente nel comparto dei beni di largo consumo: alimenti secchi, generi ortofrutticoli, di drogheria, bevande, articoli sanitari, per la cura personale, beni provenienti da industria manifatturiera. L'azienda svolge il ruolo di "pioniere della sharing economy", avendo creato uno dei gruppi logistici più sostenibili al mondo grazie alla condivisione e al riuso delle sue piattaforme secondo un modello noto come "pooling", sistema che segue i principi dell'economia circolare e crea catene di approvvigionamento più efficienti e sostenibili riducendo i costi operativi e la domanda di risorse naturali. Punto di forza del sistema è dato dal fatto che i pallet e le piattaforme dopo l'uso vengono ritirate per essere ispezionate, ricondizionate nei centri assistenza e rispedite nuovamente nella catena di fornitura. A livello planetario Chep conta circa 11.500 dipendenti, è dotata di circa 345 milioni di pallet, casse e container di proprietà all'interno di una rete di oltre 750 centri di assistenza, supportando più di 500 mila punti di contatto. Policy aziendale perseguita è quella di "credere fermamente nel potere dell'intelligenza collettiva attraverso la diversità, l'inclusione e il lavoro di squadra". L'ultimo bilancio a livello mondiale ha superato i 5 miliardi di dollari. In Italia, è attiva da circa trent'anni, è società leader di mercato con sede centrale a Milano, disponendo anche di centri di magazzino e deposito in varie parti del paese. Alla chiusura dell'anno fiscale il fatturato realizzato toccherà circa 130 milioni di dollari, con una crescita rispetto ai 12 mesi precedenti stimabile fra il 5 e il 10%. Gli addetti diretti nel nostro paese sono 75, oltre a quelli che riguardano l'indotto per le attività di rimessaggio. Marco Geremia, in azienda da un decennio, circa un anno fa è stato nominato Country General Manager di Chep Italia. A Geremia - 46 anni, laureato in economia politica e con un master in innovazione presso l'Università di Bologna, con esperienze in Nomisma e in aziende nazionali operanti in diversi settori, dallo sviluppo industriale alla logistica - abbiamo rivolto alcune domande.

Il pallet pooling, rispetto al sistema interscambio, permette alle aziende di ridurre costi e complicazioni gestionali e amministrative

PARLIAMO ANZITUTTO DI CHEP, DELLA SUA STORIA E DEL SUO SVILUPPO, DALLA NASCITA IN POI... >

"Il nostro compito principale è di 'fare sinergia' con i clienti", sottolinea Geremia

L'azienda ha una storia che si sviluppa sulle grandi distanze e che parte da l'Australia durante la seconda guerra mondiale, quando l'esercito americano ha spostato milioni di tonnellate di rifornimenti imballati su pallet di legno. Nessuno sapeva cosa fare con loro. Il governo australiano decise di trasformali in una risorsa creando un corpo chiamato Commonwealth Handling Equipment Pool, o Chep in breve. Le aziende non dovevano più gestire i propri pallet; venivano condivisi e riutilizzati attraverso il pool più ampio di Chep. Poi ha incontrato grande attenzione in Europa e in America negli ultimi 40 anni, e da allora la crescita è sempre stata costante. Forniamo un servizio che trova riscontro sul mercato e comporta efficienza sulle attività produttive grazie all'adozione di standard di sempre maggiore sicurezza. Dopo aver attratto le grandi aziende italiane del settore del grande consumo ci siamo allargati nel servizio anche ad aziende medie e piccole. Nostro compito principale è quello di sostenere al meglio la clientela in un sistema sempre più complesso per "fare sinergia" insieme: un tema molto sentito, dati i trend economici attuali.

SI PARLA MOLTO DI "RIDISEGNO" DEL CONCETTO DI GLOBALIZZAZIONE ALLA LUCE DI QUANTO MESSO A NUDO DALLA PANDEMIA, E QUESTA È UNA DELLE GRANDI SFIDE CHE STA TOCCANDO IL SETTORE DELLA LOGISTICA. COME AFFRONTATE PROBLEMATICHE COSÌ COMPLESSE?

Lo facciamo cercando di anticipare i fabbisogni e le scelte dei clienti per essere pronti a sostenerli e a essere proattivi rispetto alle sfide, attuali e future. Dopo lo shock della pandemia la globalizzazione ha assunto una connotazione diversa rispetto agli ultimi decenni, anzi si parla proprio di un suo superamento così come era stata intesa finora. Ci siamo resi conto che delocalizzare può essere antieconomico perché i costi di trasporto sono saliti vertiginosamente. La crescita dell'economia mondiale con la traduzione di pratiche di allontanamento dai centri di consumo non funziona più. La pandemia ha dimostrato che il ricorso a magazzini centralizzati non è più la soluzione ottimale, quindi bisogna rivedere il sistema puntando a una flessibilità maggiore. È per questo che Chep propone ai suoi partner la possibilità di raggiungere i loro clienti adottando un sistema monodirezionale grazie a un supporto per la movimentazione avanzata e automatizzata, e siamo noi a occuparci di quella parte del business. È per questo che riteniamo il nostro servizio una sorta di spina dorsale essenziale del sistema distributivo nel suo complesso. Poi è arrivata la pandemia che ha colto tutti di sorpresa. È successo anche a noi, ma posso affermare che Chep ha affrontato al meglio la situazione perché siamo stati in grado di sostenere il sistema Italia fornendo un servizio per la catena di alimentazione

"Abbiamo raggiunto la 'deforestazione', usando solo legno proveniente da foreste certificate sostenibili, ora siamo impegnati per la riforestazione", dice Geremia

IL SISTEMA PALLET POOLING

In Italia oggi i beni di largo consumo viaggiano per la maggior parte in modalità interscambio, ma anno dopo anno il pooling sta acquisendo un'importanza sempre maggiore grazie al crescente interesse di imprese di ogni dimensione attratte dai pregi di questo sistema: flessibilità, qualità, convenienza e semplificazione, tutti fattori che favoriscono efficienza ed economie di scala. Il pooling permette, infatti, alle aziende di esternalizzare il servizio di fornitura, gestione e ritiro dei pallet garantendo vantaggi che vanno dalla riduzione dei costi di trasporto per il recupero dei bancali alle semplificazioni di carattere burocratico e contabile. Senza contare che questo sistema pone sistematicamente fine a tutte le vertenze tra produttori, trasportatori e distributori in merito alle quantità di pallet scambiati. Il sistema di pallet in interscambio prevede, invece, che un'azienda acquisti un proprio parco pallet, invii la propria merce ottenendo, a valle, uno scambio di bancali immediato o differito. Tale sistema non garantisce, però, che i pallet scambiati siano della stessa qualità e nel numero necessario per trasportare la merce, né dà certezze, inoltre, sui tempi di consegna dei prodotti. In sintesi, secondo Chep, sono quattro i principali vantaggi del pallet pooling rispetto al modello interscambio:
1) nessun costo nascosto. Il modello interscambio impone alle aziende di acquistare i pallet, curarne le scorte, i viaggi di ritorno, la riparazione e lo smaltimento. Con il pooling, invece, le imprese pagano solo per i pallet che vengono effettivamente utilizzati e possono concentrarsi sul proprio core business;
2) flessibilità. Più è esteso il network di aziende che adottano il sistema, maggiore è l'efficienza e la velocità di risposta alle mutevoli esigenze di distribuzione, anche nei periodi di picchi o in caso di crescite improvvise della domanda;
3) qualità. Nel sistema di pallet pooling di Chep i bancali vengono ispezionati e, se necessario, ricondizionati per garantire che soddisfino gli standard di qualità. In questo modo le aziende hanno la certezza di avere pallet di dimensioni standard, adatti anche per processi automatizzati;
4) sostenibilità. Il ricorso al sistema circolare di Chep consente di centrare diversi obiettivi: diminuisce, innanzitutto, l'emissione dei quantitativi di CO2 legati al trasporto merci; evita, inoltre, il disboscamento di alberi destinati alla produzione di pallet e riduce, infine, la produzione di rifiuti.
Oggi il pooling rappresenta, quindi, una delle principali leve per sviluppare la logistica sostenibile in Italia e per ridurre l'impatto ambientale del trasporto merci, attività destinata a crescere globalmente entro il 2050 di 2,6 volte rispetto al 2015 secondo l'Outlook 2021 dell'International Transport Forum. Promuovendo l'uso condiviso dei pallet e il loro riutilizzo, il pooling è infatti una concreta rappresentazione di economia circolare che favorisce la creazione di supply chain più efficienti con meno costi operativi e meno sfruttamento di risorse naturali.

dei beni primari e sui beni di consumi, soprattutto nel 2020 quando lo shock procurato dal Covid si è rivelato del tutto inatteso. Noi abbiamo saputo aiutare le situazioni industriali che hanno a che fare con i nostri servizi, sostenendo al meglio i cambiamenti di volumi distributivi che ne sono seguiti, rendendo possibile questa difficile fase di transizione.

RECENTEMENTE, UN ALTRO MOTIVO DI CRISI È DATO DALLO SCOPPIO DELLA GUERRA...

I fattori di criticità dovuti al conflitto in Ucraina si sono moltiplicati. Nel 2021 l'economia planetaria si è mossa fra chiusure e riaperture, e noi abbiamo dovuto saperci adattare. Ora la situazione di guerra tocca alcune materie prime. Pensiamo ai costi dell'energia, oppure ai problemi del mondo conserviero fra costi d'imballaggio, di trasporti e di carburante. Siamo costretti ad agire in un contesto connotato da un aumento dei consumi assolutamente altalenante. Una situazione molto più complessa, in movimento e ancora da comprendere fino in fondo. Non smettiamo di "calibrarci" continuamente per non farci trovare impreparati.

IN TUTTO QUESTO IL PROBLEMA CONNESSO AL BISOGNO DI SOSTENIBILITÀ È SEMPRE PIÙ MARCATO E SENTITO. VOI COME LO STATE AFFRONTANDO?

Anzitutto ci basiamo sul riutilizzo di un parco attrezzature all'interno di una collettività di soggetti in grado di garantire il riutilizzo delle nostre piattaforme. Questo modello è quindi intrinsecamente sostenibile, perché ancor meglio del riciclo tutto questo garantisce il pieno utilizzo delle risorse. Si tratta quindi di un modello di economia circolare, al quale aggiungiamo il tema di accorpare volumi, quindi ottenere tratte di trasporto efficienti e a carico completo. In questo modo semplifichiamo il rapporto fra domanda e offerta di beni gestendo il parco pallet a livello territoriale. Per esempio, se abbiamo

un cliente che spedisce un carico di acqua minerale o carta igienica a sud del nostro paese, facciamo in modo che le piattaforme vengano poi riutilizzate nello stesso territorio per un cliente che deve effettuare una spedizione al nord Italia. La stessa cosa vale anche per i trasporti di più lunga distanza, e così facendo possiamo ridurre i chilometri a vuoto e le emissioni di CO2. In più, abbiamo un programma di sostenibilità molto ambizioso, volto a creare catene di approvvigionamento rigenerative. In sostanza vogliamo passare da un approccio orientato a ridurre l'impatto negativo delle attività a un modello che punta a creare un impatto positivo sul pianeta e sulla società. Le tre aree principali dei nostri obiettivi di sostenibilità per il 2025 si concentrano su:

- Planet: abbiamo già raggiunto l'obiettivo di diventare carbon neutral nelle nostre operazioni e ora miriamo a ridurre anche le emissioni dei nostri clienti e fornitori. Dopo aver raggiunto la deforestazione zero (il 100% del nostro legno proviene da foreste certificate sostenibili) ora ci impegniamo per la riforestazione. Promuoveremo la crescita sostenibile di due alberi per ogni albero che utilizziamo per produrre i nostri pallet;
- Business: espanderemo il nostro modello circolare e le nostre collaborazioni verso più clienti in più regioni, e lavoreremo per diventare un luogo di lavoro più inclusivo;
- Comunità: continueremo a collaborare con i banchi alimentari per servire cibo recuperato a milioni di persone. Inoltre, sosterremo e formeremo circa un milione di persone affinché diventino responsabili del cambiamento dell'economia circolare.

ALLA LUCE DI TUTTO QUESTO, COME VI IMMAGINATE IL FUTURO PROSSIMO PER IL VOSTRO AMBITO D'INTERESSE ECONOMICO?

Il pallet pooling è uno strumento che aiuta a ridurre l'impatto ambientale della logistica

Stiamo studiando i possibili scenari che verranno, guardiamo con molta attenzione il panorama che si sta prefigurando e siamo molto affascianti da diversi trend che stanno prendendo piede, anche se non sappiamo quali saranno quelli prevalenti. Ci aspettiamo però una forte trasformazione tecnologica in tutti i sistemi economici, e vogliamo assolutamente farne parte, anzi: esserne uno dei principali soggetti guida. Questo significa favorire una digitalizzazione più estesa, "spinta" grazie a numerosissimi processi in divenire. Si tratta di un'eventualità che possiamo sostenere grazie al fatto che possiamo vantare una gestione dati estremamente importante attualmente già in fase avanzata perché legata ai nostri molteplici scambi economici, grazie anche al fatto che possiamo vantare una grandissima visibilità nel mondo del largo consumo, potendoci considerare società leader nel nostro settore. In particolare, nel panorama del consumo ci aspettiamo che l'e-Commerce compia un ulteriore salto quantitativo e significativo, fra l'altro in un contesto molto più sviluppato, e quindi in parte tutto ancora da scoprire. Il consumatore tipo subirà una decisa trasformazione nei prossimi dieci anni, facendo del consumo fuori casa parte del proprio stile di vita, e questo cambierà molto in tema di abitudini food (in un rapporto realizzato recentemente per conto di Coop, Nomisma definisce questa situazione come "food revolution" prossima ventura), soprattutto per quanto riguarda l'abbattimento degli sprechi anche in termini di packaging. Credo che i nostri sistemi operativi potranno permettere alle aziende di accedere a forme nuove di collaborazione volte ad abbattere il superfluo in termini di spazi e strutture di movimentazione perché sarà sempre più evidente che in un mercato di quel tipo mantenere piattaforme esclusive per la distribuzione capillare brandizzate diventerà ridondante e sarà necessario operare in termine di sistema. Ancora, le flotte camion dovranno essere utilizzate come soglie di carico accessibili per essere sempre concepite a pieno carico. Questi sono solo degli esempi, ma quello che ci immaginiamo è il raggiungimento di una totale collaborazione fra i diversi interpreti della filiera logistica: un obbligo imprescindibile, direi, per quello che ci aspetterà in un domani non troppo lontano. Noi vogliamo essere pronti per ascriverci fra i protagonisti di quelli che senz'altro si riveleranno come i nuovi (e obbligati) scenari economici, e faremo di tutto per raggiungere questi obiettivi. ■

€uromerci
il mensile della logistica

Home | Notizie | Focus magazzini | Material handling | In primo piano | Dal mercato | Eventi | Immobiliare | Directory | Contatti | Annunci

Assologistica
Associazione nazionale delle imprese logistiche, dei magazzini generali e frigoriferi, dei terminalisti portuali, interportuali e aeroportuali
LA REALE RISPOSTA A TUTTE LE VOSTRE ESIGENZE DI LOGISTICA
T. 02 6691567
www.assologistica.it

CULTURA FORMAZIONE Assologistica
LA DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA" con corsi, seminari, workshop e convegni
T. 02 66989866
www.assologisticaculturaeformazione.com

I nostri partner

www.easydent.com
800 200 510
CliniicheEasyDent

Linde Material Handling
Linde

Via Forlanini 42 - Arcore (MB)
Tel 03962705.1 r.a.
Fax 0396270550
meregalli@mere.it
www.meregallisrl.it

Ultimissime

Voucher digitalizzazione, via alle domande dal 30/1/2018
06/01/2018
Già dal 15 gennaio sarà però possibile accedere alla procedura informatica e compilare la domanda direttamente dal sito del ministero dello Sviluppo

...rante se ne va
...o '18
non potranno più

La rivista

2018

AEROME...
...uto

NOTIZIE, INTERVISTE, APPROFONDIMENTI E INCHIESTE

Le trovate qui

www.euromerci.it

Indispensabile per tutti gli operatori della supply chain

We shape the future of intermodal transport

HUPAC ERS Railways INTERMODAL EXPRESS

www.hupac.com