

IL MENSILE DELLA LOGISTICA

**UMBERTO RUGGERONE
NUOVO PRESIDENTE DI ASSOLOGISTICA:**



"I lavoratori e gli imprenditori, tramite le proprie rappresentanze, devono riconquistare la capacità di comprendersi e di fare sintesi. Occorre recuperare su questo terreno: con gli interessi particolari si fa ben poca strada, ancor meno nella logistica, che è un sistema"

Scenari produttivi: blue economy, distretti, catene del valore

EDITORIALE

**IL DEBITO "BUONO"
E IL DEBITO "CATTIVO"**

EXPORT-IMPORT

**SEMPRE MENO
VETTORI ITALIANI**

INTERMODALITA'

**DEV'ESSERE OBIETTIVO
DEL "SISTEMA PAESE"**

organizzano



17^a Edizione del Premio **IL LOGISTICO dell'ANNO**

SONO APERTE LE CANDIDATURE PER L'ISCRIZIONE AL PREMIO "IL LOGISTICO DELL'ANNO"

L'edizione 2021 prevede riconoscimenti a società e manager logistici che hanno effettuato innovazione in ambito:

- Corporate Social Responsibility
- Formativo
- Immobiliare
- Internazionalizzazione d'Impresa
- Ricerca e Sviluppo
- Sostenibilità ambientale
- Tecnologico e Logistica 4.0
- Trasportistico (mono o multimodale)
- Circular e Sharing Logistics

Il testo di presentazione può essere in formato PDF, PPT o WORD.

Dovrà esporre in modo chiaro il progetto che viene candidato.

È inoltre richiesto un sunto (abstract) del progetto di massimo una pagina dattiloscritta (2.000 caratteri spazi inclusi).

Il testo di presentazione della candidatura andrà spedito entro e non oltre il **27 Luglio 2021**.

Gli invii vanno effettuati via mail a **ogiola@euromerci.it**

oppure per via postale a **Euromerci - Candidatura al premio IL LOGISTICO DELL'ANNO**
Via Cornalia 19 - 20124 Milano.

UN NODO CRUCIALE PER IL RECOVERY FUND: la scelta di dove e come investire i fondi

IL PREMIER DRAGHI INSISTE MOLTO SPESSO SU UN CONCETTO: LA DIFFERENZA TRA DEBITO "BUONO" E DEBITO "CATTIVO". IL PRIMO, IN ESTREMA SINTESI, È QUELLO MIRATO A OTTENERE "RITORNI" IN TERMINI DI PRODUTTIVITÀ E DI EFFICIENZA, ED È QUINDI TESO, ANCHE A MEDIO TERMINE, A PRODURRE RISULTATI FINANZIARI, MENTRE IL SECONDO AGGRAVA SOLO IL DEBITO. TENER CONTO DI QUESTA DIFFERENZA È PER IL NOSTRO PAESE, PER IL GOVERNO E PER CHI GESTIRÀ I FONDI EUROPEI DETERMINANTE, PER NON DIRE DECISIVO SULLE SORTI FUTURE DEL NOSTRO PAESE. NON SARÀ SEMPLICE. INFATTI, NON C'È SETTORE DELLA NOSTRA ECONOMIA CHE, IN QUESTO MOMENTO, NON SI APPELLI AL RECOVERY FUND. FATTO COMPRENSIBILE IN UN PAESE CHE DA DECENNI NON PROGRAMMA I SUOI INVESTIMENTI E CHE QUANDO LI HA FATTI LI HA "SPARSI" GENERALMENTE "A PIOGGIA", QUASI SEMPRE SENZA TENER CONTO DEL RAPPORTO COSTI/BENEFICI. SENZA CONSIDERARE, INOLTRE, CHE DA NOI È DA TEMPO LATITANTE UNA "LINEA GUIDA" DI POLITICA INDUSTRIALE. LA SCELTA DI COME E DOVE INVESTIRE SARÀ DETERMINANTE ANCHE PERCHÉ, SE, DA UN LATO, L'UNIONE EUROPEA CI HA ASSEGNATO SENZA DUBBIO MOLTI FONDI, DALL'ALTRO, COME DIMOSTRANO LE DECISIONI ASSUNTE DALLA COMMISSIONE A INIZIO GIUGNO, INSISTE CON LE "RACCOMANDAZIONI" DI TENERE SOTTO CONTROLLO IL DEBITO. FRA UN PAIO D'ANNI DOVREMO NUOVAMENTE FARE I CONTI CON IL "PATTO DI STABILITÀ" CHE È STATO SOLO TEMPORANEAMENTE "SOSPESO" DALLA CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA, CAUSA COVID-19, DEL MARZO 2020. COSÌ TORNEREMO, PER QUANTO RIGUARDA IL RAPPORTO DEBITO/PIL ALLA SITUAZIONE PRE-COVID E, QUINDI, NELL'OCCHIO DEL CICLONE E CON I CONTINUI RICHIAMI EUROPEI ALL'AUSTERITÀ. E CI TORNEREMO CON UN DEBITO ANCORA PIÙ ALTO. FACILE INTUIRE CHE OGGI SIAMO COSTRETTI A SPENDERE OGNI EURO IN MANIERA PRODUTTIVA, PER AVERE, COME DICE DRAGHI, UN "DEBITO BUONO". OCCORRE FARE SCELTE MOLTO PRECISE E OCULATE IN OGNI SETTORE, ANCHE PER LA LOGISTICA, PER IL SETTORE MARITTIMO, PER LE INFRASTRUTTURE: VANNO FATTE CONSIDERANDO I "RITORNI" CHE POSSONO E DOVRANNO DARE, TENENDO CONTO ANCHE DEL "FATTORE TEMPO". QUEST'ULTIMO, IN UN PAESE, AD ESEMPIO, CHE STA LAVORANDO DA OLTRE UN DECENNIO SUI 250 CHILOMETRI DELL'ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA NAPOLI-BARI E CHE STA ASPETTANDO DA CIRCA QUATTRO ANNI I SEMPLICI PROVVEDIMENTI PER LA PIENA OPERATIVITÀ DELLE ZONE ECONOMICHE SPECIALI, VITALI PER IL MEZZOGIORNO, È UN ALTRO ASPETTO NON SOLO DETERMINANTE, MA ANCHE DECISAMENTE PREOCCUPANTE.

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

Trasporti internazionali

**SEMPRE MENO
VETTORI ITALIANI**

8

Cover

**UMBERTO RUGGERONE
NUOVO PRESIDENTE DI ASSOLOGISTICA**

12

Scenari produttivi nazionali

**L'ECONOMIA DEL MARE, I DISTRETTI INDUSTRIALI,
LE CATENE GLOBALI DEL VALORE**

38

Primo Piano

**CEVA LOGISTICS: SEMPRE PIU'
A SOSTEGNO DEI CLIENTI**

44

Logistica ospedaliera

**MANCA UN PROGETTO
PILOTA NAZIONALE**

46

Intermodalità

**GLI OBIETTIVI
DELL'UNIONE EUROPEA**

50

Intermodalità

**L'INTERPORTO DI BOLOGNA
AUMENTA I SUOI "NUMERI"**

53

Intermodalità

**LA CRESCITA DELLA FERROVIA DEV'ESSERE
UN OBIETTIVO DEL "SISTEMA PAESE"**

55

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

15

DALLE AZIENDE

20



Lo studio Armella&Associati mette in evidenza l'importanza della scelta degli Incoterms, sottolineando anche l'anomalia tutta italiana nello smodato uso del "franco fabbrica", che coinvolge il 70% dei nostri operatori (il servizio a pag. 35)



Tra i nostri primati c'è anche quello di essere il primo produttore di vino al mondo. L'agroalimentare è uno dei principali settori del nostro export. Sul vino lavorano diversi distretti industriali su tutto il territorio (il servizio a pag. 38)

PROLOGIS PARK **LODI**

La prima galleria d'arte a cielo aperto...
in un parco logistico!



Italia, fiducia in crescita

L'Istat stima che a giugno vi sia stato un marcato aumento sia dell'indice del clima di fiducia dei consumatori (da 110,6 a 115,1 punti) sia di quello delle imprese (da 107,3 a 112,8). Un aumento che conferma la tendenza al miglioramento,

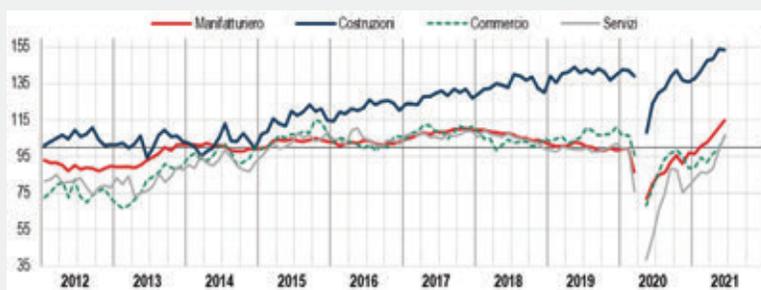


in atto per i consumatori da dicembre 2020 e per le imprese da tre mesi. Un incremento della fiducia che fa ben sperare per il futuro, infatti per quanto riguarda i consumatori, il dato sul giudizio che viene espresso sull'economia del paese (l'indice è cresciuto di oltre 10 punti, passando da 116,2 a 126,9) lascia intendere che si possa registrare un aumento dei consumi, fortemente

Fiducia delle imprese

Fonte: ISTAT

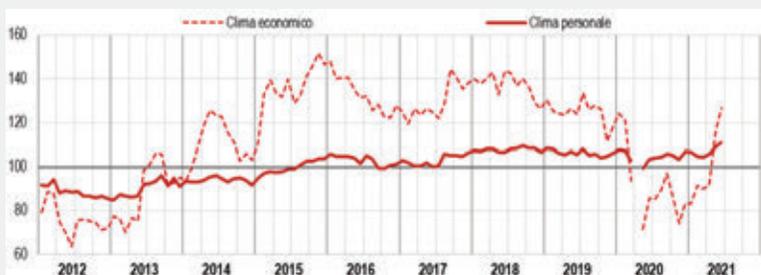
(genn. 2012-giug. 2021, indici destagionalizzati per settore di attività, base 2010=100)



Fiducia dei consumatori

Fonte: ISTAT

(genn. 2012-giug. 2021, clima economico e personale, indici destagionalizzati, base 2010=100)



Conti delle amministrazioni pubbliche

Fonte: ISTAT

(I trim. 2021, valori % e differenze in punti %, dati grezzi)

	I trim 2021	I trim 2020	I trim 2021 Meno I trim 2020
Entrate totali/Pil	41,6	41,6	0,0
Uscite totali/Pil	54,8	52,2	+2,6
Uscite totali al netto interessi/Pil	51,3	49,2	+2,1
Indebitamento (accreditamento)/Pil	-13,1	-10,6	-2,5
Saldo corrente/Pil	-8,6	-7,3	-1,3
Saldo primario/Pil	-9,7	-7,5	-2,2
Pressione fiscale	37,9	37,8	+0,1



Scopri il servizio di riduzione della **tassa sui rifiuti di 2A**

Tra i suoi numerosi servizi, 2A offre anche consulenza in merito alla **riduzione sulla tassa rifiuti**, con l'immediata conseguenza di un risparmio economico annuale.

COME FUNZIONA?

- ☺ **Check-up totalmente gratuito** per verificare se la tua attività ha i requisiti per richiedere al Comune la detassazione.
- ☺ **Nessun risparmio = nessun costo.** Il nostro servizio richiede una percentuale solo in caso di risparmio effettivo.
- ☺ Richiedi il **rimborso fino a 5 anni** in caso di imposte versate in eccesso rispetto al dovuto.

2A è in grado di offrire anche **consulenza di carattere tecnico legale** per qualsiasi necessità relativa al tributo, come la **denuncia in caso di nuovo insediamento**, o la consulenza in caso di **ricezione di avvisi di accertamento**.

UNA PROPOSTA COSÌ NON SI PUÒ "RIFIUTARE". → AFFIDATI A 2A.

2A GROUP
HSQE TRAINING ENERGY

↳ Sicurezza sul lavoro
↳ Qualità
↳ Ambiente
↳ Sostenibilità

↳ Energia
↳ Formazione
↳ Outsourcing
↳ management

2a-group.it

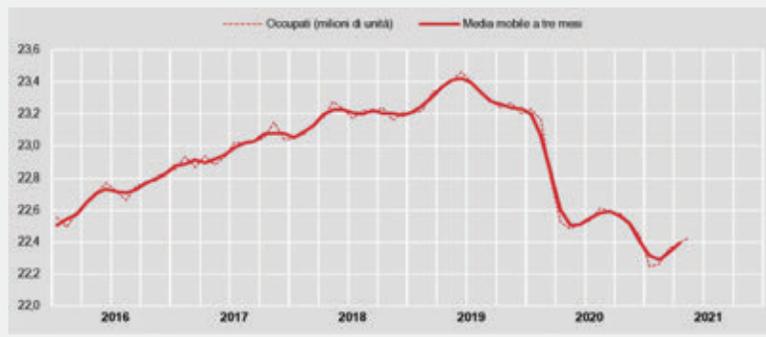


scopri di più

Occupazione

Fonte: ISTAT

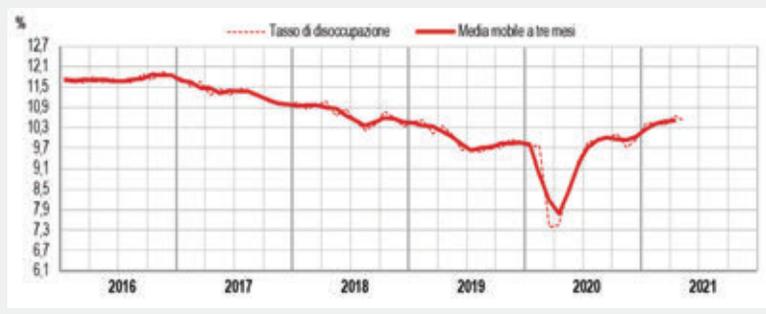
(genn. 2016-magg. 2021, valori assoluti in milioni, dati destagionalizzati)



Tasso di disoccupazione

Fonte: ISTAT

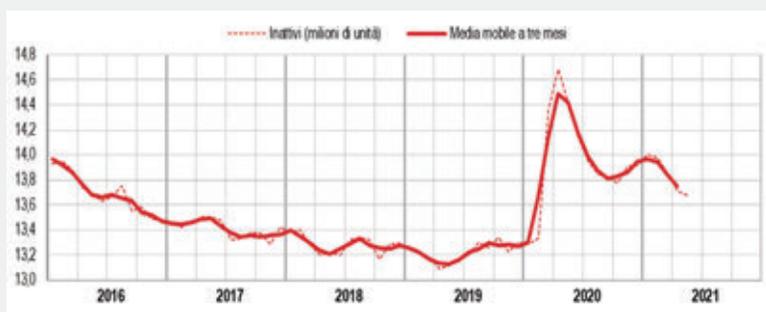
(genn. 2016-magg. 2021, valori %, dati destagionalizzati)



Inattivi 15-64 anni

Fonte: ISTAT

(genn. 2016- magg. 2021, valori assoluti in milioni, dati destagionalizzati)



penalizzati dalla forte tendenza al risparmio che si è registrata durante la pandemia. Per quel che riguarda le imprese, l'Istat stima un miglioramento della fiducia nella manifattura e, soprattutto, nei servizi. In particolare, nell'industria



manifatturiera l'indice sale da 110,9 a 114,8, nei servizi di mercato aumenta da 99,1 a 106,7 e nel commercio al dettaglio cresce da 99,9 a 106,7. Solo nelle costruzioni l'indice diminuisce lievemente, passando da 153,9 a 153,6. Nell'industria manifatturiera migliorano i giudizi sugli ordini e le aspettative sulla produzione; le scorte sono giudicate in leggero accumulo rispetto al mese precedente. Per quanto attiene alle costruzioni, i giudizi sul livello degli ordini sono in miglioramento mentre si registra un calo delle attese sull'occupazione presso l'azienda. Per quanto attiene ai servizi di mercato, i saldi di tutte le componenti dell'indice sono in decisa risalita. La fiducia migliora in tutti i settori salvo che nei servizi di informazione e comunicazione. Nel commercio al dettaglio, la risalita dell'indice è trainata dal miglioramento dei giudizi sia sulle vendite sia sulle scorte. In particolare, si segnala un forte miglioramento della fiducia nella distribuzione tradizionale (l'indice passa da 92,7 a 101,5).

THE ECONOMIST

La nuova geopolitica del business globale

Venti anni fa, negli Usa, anche per le difficoltà della Silicon Valley, c'era poca fiducia nella crescita economica, mentre la Cina era alle prese con il problema di



rafforzare le "scricchiolanti" imprese di Stato. In Europa, invece, le prospettive erano assai più brillanti anche per la possibilità di accelerare verso un grande mercato integrato. Nell'ultimo ventennio la situazione è totalmente cambiata:

la Cina e gli Usa sono giunte a rappresentare 76 delle 100 più grandi imprese mondiali, mentre l'Europa, dalle 41 che possedeva nel 2000, è scesa a 15. Tale percorso è stato segnato dal forte dinamismo dei due colossi economici mondiali, ma anche da un'attitudine europea più tesa verso il "compiacimento" che verso la crescita globale. Il risultato è che gli Usa, nel 2021, incidono per il 24% sul Pil mondiale, ma per il 48% sull'attività di business, la Cina conta per il 18% sul Pil globale e per il 20% sull'attività economica e il resto dei paesi, pur rappresentando il 77% della popolazione, resta ben al di sotto a tali livelli economici. Le ragioni di tale cambiamento hanno origini diverse. Negli Usa, un forte aiuto alle aziende è venuto dall'elevata domanda interna, dalla disponibilità di ingenti investimenti e, specie per le start up, da uno stretto legame con le principali università; in Cina, il "balzo" in avanti è stato costruito su due pilastri: la prassi di lavoro "996" (acronimo che indica lavorare dalle 9 di mattina alle 9 di sera, 6 giorni la settimana) e su una profonda ristrutturazione delle imprese di Stato e sulla crescita di imprese private. Questo scenario può essere messo in discussione, attualmente, dall'erosione del consenso politico che si registra sia negli Usa sia in Cina. Negli Usa, inoltre, vi è forte preoccupazione per lo sviluppo economico dovuta a stipendi troppo bassi e alla poca concorrenza, conseguenza della costante concentrazione industriale, mentre in Cina il presidente Xi Jinping vede le imprese private come una minaccia per gli obiettivi del partito comunista e per la stabilità sociale. Un'occasione affinché il quadro economico mondiale possa cambiare anche con una crescita degli altri paesi, Europa in testa. ■



- ANALISI PROCESSI AZIENDALI
- SOLUZIONI INFORMATICHE
- INNOVAZIONE 4.0 E TRASFORMAZIONE DIGITALE
- BUSINESS INTELLIGENCE

LE NOSTRE AREE DI COMPETENZA



LOGISTICA



INDUSTRIA



SANITÀ



FINANZA

www.opsi.it
+39 0362 364127

2021-2022: attesa una crescita sostenuta

L'Istat, all'inizio di giugno, ha migliorato, rispetto a dicembre 2020, le previsioni sull'andamento dell'economia italiana per l'anno in corso e per il 2022, con il Pil in aumento, rispettivamente, del 4,7 e del 4,4%.

di **Carlotta Valeri**

L'Istat ha recentemente migliorato le previsioni rispetto all'andamento della nostra economia. Un miglioramento dovuto ad alcuni dati. Nel primo trimestre, l'economia italiana ha segnato un marginale miglioramento (più 0,1% rispetto al trimestre precedente) e anche un aumento congiunturale del valore aggiunto (più 0,2%) che ha riflettuto gli ampi segnali di recupero nel settore delle costruzioni (più 5,0%), nell'industria in senso stretto (più 1,0%) e tra i servizi nelle attività professionali e di supporto (più 4,3%) mentre nel comparto del commercio all'ingrosso, trasporto, alloggio e ristorazione è proseguita la fase di flessione dei ritmi produttivi (meno 2,3%) seppure con intensità più contenute. L'Istat valuta che la ripresa dell'attività del settore manifatturiero, già avviata, congiuntamente a quella delle costruzioni, nei prossimi mesi avrà un'ulteriore accelerazione.

Un altro segnale positivo è dato dal miglioramento registrato a maggio del clima di fiducia di famiglie e imprese, rispettivamente di circa 8 e 9 punti rispetto al mese precedente, come sottolineiamo nel Barometro dell'economia (vedere pagg. 4/6). Gli indici hanno registrato un miglioramento di notevole intensità (rispettivamente circa 8 e 9 punti rispetto al mese precedente). Positivo è anche il recupero degli investimenti, che riflette sia la fase espansiva di quelli in abitazioni e fabbricati non residenziali, i cui livelli sono aumentati rispetto al periodo pre-crisi, sia i più recenti progressi di quelli in macchinari, attrezzature e armamenti. In



Secondo l'Istat, il processo di accumulazione del capitale è previsto in marcata accelerazione nel 2021 con un più 10,9%

particolare, nel primo trimestre dell'anno in corso, si è registrata una crescita congiunturale degli investimenti fissi lordi (più 3,6%), che ha, appunto, coinvolto tutte le tipologie: abitazioni (più 4,8%), fabbricati non residenziali (più 5,2%), costruzioni impianti, macchinari e armamenti (più 3,5%) e proprietà intellettuale (più 0,4%). Le previsioni di crescita per gli anni 2021 e 2022 sono fortemente legate alle ingenti misure di sostegno agli investimenti pubblici e privati collegati al Recovery Fund. Secondo l'Istat, il processo di accumulazione del capitale è previsto in marcata accelerazione nel 2021 (più 10,9%), spinto sia dal proseguimento della fase espansiva delle costruzioni sia dalla ripresa di quelli in macchinari e in proprietà intellettuale, per poi restare vivace nel 2022 (più 8,7%). L'evoluzione attesa per gli investimenti permetterebbe anche un deciso recupero della quota

sul Pil che salirebbe di circa 2 punti percentuali, dal 17,8% del 2020 al 19,6% del 2022.

Altro aspetto favorevole viene dallo scenario internazionale. A marzo, gli scambi mondiali hanno mostrato una decisa crescita congiunturale che pare destinata a proseguire. Nel complesso, nel primo trimestre 2021, il commercio internazionale di merci è cresciuto in volume del 3,5% rispetto ai tre mesi precedenti. Inoltre, le previsioni della commissione europea indicano per quest'anno una decisa ripresa del Pil mondiale con una intensità in grado di assicurare il riassorbimento della contrazione segnata lo scorso anno (più 5,6% dal meno 3,4% del 2020). Gli andamenti sarebbero caratterizzati da una forte eterogeneità tra i paesi a favore di quelli emergenti e in via di sviluppo che registrerebbero un più

(2019-2022, variazioni % sull'anno precedente e punti %)

	2019	2020	2021	2022
Prodotto interno lordo	0,3	-8,9	4,7	4,4
Importazioni di beni e servizi fob	-0,7	-12,6	10,4	9,0
Esportazioni di beni e servizi fob	1,6	-13,8	9,6	7,9
DOMANDA INTERNA INCLUSE LE SCORTE	-0,4	-8,4	4,8	4,6
Spesa delle famiglie residenti e delle ISP	0,3	-10,7	3,6	4,7
Spesa delle AP	-0,9	2,0	2,4	0,3
Investimenti fissi lordi	1,1	-9,1	10,9	8,7
CONTRIBUTI ALLA CRESCITA DEL PIL				
Domanda interna (al netto della variazione delle scorte)	0,2	-7,7	4,6	4,5
Domanda estera netta	0,7	-0,8	0,1	-0,1
Variazione delle scorte	-0,6	-0,4	0,0	0,0
Deflatore della spesa delle famiglie residenti	0,5	-0,2	1,3	1,1
Deflatore del prodotto interno lordo	0,8	1,2	0,9	1,1
Retribuzioni lorde per unità di lavoro dipendente	1,3	2,0	1,0	1,0
Unità di lavoro	0,1	-10,3	4,5	4,1
Tasso di disoccupazione	10,0	9,2	9,8	9,6
Saldo della bilancia dei beni e servizi / Pil (%)	3,3	3,7	3,3	3,2

accentuato dinamismo. Nei primi mesi dell'anno, il ciclo economico si è comunque rafforzato in Cina (con una crescita importante, più 6,5%, già registrata nel quarto trimestre del 2020) e negli Stati Uniti (più 1,6% la variazione congiunturale nel primo trimestre 2021 e più 1,1% in quello precedente). Questo aumento negli Stati Uniti è stato caratterizzato dalla ripresa di consumi e investimenti che hanno beneficiato del consistente programma di stimolo fiscale. Gli indicatori anticipatori evidenziano il proseguimento della fase espansiva che porterebbe la crescita statunitense annua al 6,3% mentre il progressivo esaurimento delle misure di sostegno determinerebbe un rallentamento nel 2022 (più 3,8%). Questo scenario, dovrebbe ulteriormente migliorare le nostre esportazioni, che sono calate in volume complessivamente nel 2020 del 13,8%. Già i dati relativi al primo trimestre del 2021 hanno evidenziato segnali positivi dal lato del commercio di beni mentre dal lato dei servizi sono giunti ancora segnali di debolezza legati al persistere delle difficoltà del movimento turistico. Sia le esportazioni di beni sia le importazioni hanno mostrato una dinamica positiva e sono risultate

in aumento rispetto al trimestre precedente (rispettivamente più 1,2% e più 2,1%). La decisa ripresa del commercio internazionale è attesa sostenere l'evoluzione delle vendite all'estero. Il volume di esportazioni di beni e servizi è previsto crescere nel 2021 (più 9,6%) e nel 2022 (più 7,9%). Nel biennio di previsione l'aumento delle importazioni si manterrà intenso (più 10,4% e più 9,0%), trainato dall'espansione della domanda interna e in particolare degli investimenti.

Migliora l'occupazione. Il primo trimestre dell'anno è stato caratterizzato in Italia da un miglioramento congiunturale dei principali indicatori del mercato del lavoro che riflettono l'eterogeneità della ripresa tra i settori produttivi. L'aumento delle unità di lavoro per il totale dell'economia (più 0,3%) è stato trainato dal settore delle costruzioni (più 7,6%), dall'agricoltura (più 2,9%) e dalla manifattura (più 1,9%) mentre la performance del comparto dei servizi (meno 0,9%) è stata influenzata negativamente dai risultati del commercio all'ingrosso, del trasporto, dell'alloggio e della ristorazione. Nei prossimi mesi dovrebbe proseguire l'aumento delle ore lavorate che si muoverebbero

in sintonia con la dinamica della produzione. Anche il numero delle persone in cerca di lavoro, tuttavia, è previsto crescere, influenzato dal progressivo attenuarsi delle misure di sostegno pubbliche. Nell'anno in corso, l'Istat si aspetta una crescita delle unità lavorative (più 4,5%) che, in parziale decelerazione, dovrebbe proseguire anche nel 2022 (più 4,1%). Il clima di fiducia in crescita delle famiglie consumatrici per quanto riguarda sia la propria situazione economica sia il futuro del paese, congiuntamente con un miglioramento dell'occupazione, potrebbe ridurre la propensione al risparmio e quindi aumentare i consumi. L'Istat prevede infatti che nel 2021 si verifichi un incremento dei consumi delle famiglie e delle ISP in termini reali (più 3,6%) con un leggero aumento della propensione al consumo mentre, nel 2022, il progressivo miglioramento delle condizioni sul mercato del lavoro, congiuntamente a una più decisa riduzione della propensione al risparmio, porterebbe a una crescita di intensità maggiore (più 4,7%). Anche i consumi della pubblica amministrazione sono attesi aumentare nel 2021 (più 2,4%) per poi registrare un rallentamento nel 2022. ■

Sempre meno vettori italiani

Un'indagine della Banca d'Italia sottolinea che nei trasporti del nostro import/export la presenza italiana si è costantemente indebolita negli ultimi venti anni, con un aumento del deficit della bilancia con l'estero.

di **Valerio di Velo**

La Banca d'Italia ha svolto anche a giugno di quest'anno l'indagine sui trasporti internazionali di merci dell'Italia, riferita al 2020. L'indagine segnala in primo luogo che la pandemia ha avuto un impatto rilevante sui costi unitari del settore, rimasto pienamente operativo anche nelle fasi di maggiore emergenza sanitaria. L'incidenza dei costi di trasporto sul valore delle merci esportate e importate dall'Italia è nel complesso salita, rispettivamente al 3,1 e al 4,3% (da 2,9 e 3,9% nel 2019), interrompendo la tendenza alla diminuzione degli anni precedenti.

In particolare, il settore aereo ha risentito in misura molto marcata del drastico calo dei voli di linea, le cui stive sono ampiamente utilizzate per il trasporto mercantile; il restringimento dell'offerta di carico si è riflesso in un forte aumento dei noli. Nei trasporti marittimi rincari di entità significativa si sono osservati nel comparto container (in particolare nelle tratte provenienti dalla Cina e dagli altri paesi asiatici), in quello Ro-Ro (trasporto di autoveicoli) e nel bulk liquido; sono invece diminuiti i noli nel bulk solido a causa della minore domanda di materie prime. Nei trasporti

terrestri i costi medi a tonnellata sono lievemente aumentati nel comparto ferroviario, mentre sono leggermente diminuiti in quello stradale, nonostante l'aggravio di costi per gli operatori dovuto alle maggiori difficoltà nelle spedizioni (come la dilatazione dei tempi di consegna). In un contesto di quote di mercato dei vettori italiani mediamente stabili e di contrazione dei volumi trasportati, l'incremento medio dei noli ha determinato un peggioramento del deficit dei trasporti mercantili nella bilancia dei pagamenti dell'Italia (meno 6,8 miliardi di euro, da meno 5,9 nel



2019), concentrato nei comparti aereo e navale; su quest'ultimo ha pesato anche la riduzione dell'attività "este-

I trasporti su strada italiani del nostro import/export sono passati da una quota sul totale del 36,1% del 2004 al 19,1% del 2020.

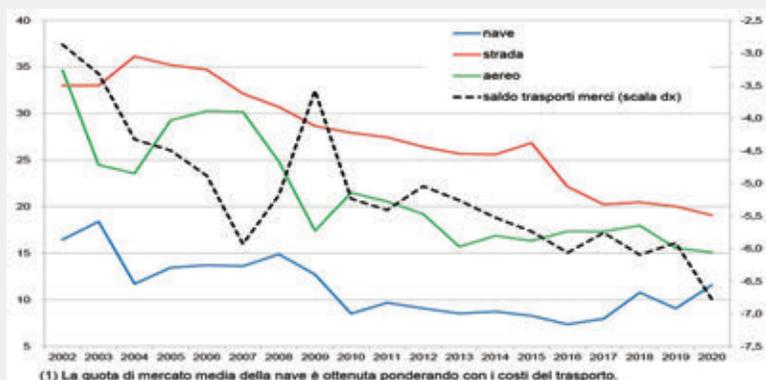


Si amplia il deficit della bilancia dei trasporti Fonte: Banca d'Italia

ro su estero” effettuata dagli armatori italiani.

L'indagine ha anche preso in esame, anche quest'anno, la quota di appannaggio dei vettori italiani sul totale dei trasporti internazionali del nostro paese. Leggendo la tabella che pubblichiamo sull'andamento di tale quota dal 2002 al 2020, risulta in tutta evidenza un dato: i nostri vettori perdono costantemente terreno. Sommando tutte le modalità di trasporto, la quota italiana è scesa dal 24,1% del 2002 al 15,6% del 2020, perdendo l'8,5%. Cala molto il trasporto aereo (oltre il 19%), fatto comprensibile date le vicende della nostra compagnia di bandiera. Si difende il trasporto marittimo, anche grazie alle performance nel settore Ro-Ro che sale del 30,6% dal 2008 al 2020. Il trasporto stradale, che è quello più importante facendo riferimento

(2002-2020, valori % per le quote di mercato per modalità e miliardi di euro per il saldo nazionale dei trasporti di merci, scala destra)



al nostro export che si concentra nei paesi europei, come la Germania, scende dal 34,7% del 2002 al 19,1% del 2020, cedendo in mano straniera il 15,6%. Un dato, specialmente se visto in prospettiva e senza segnali che tale

tendenza possa essere invertita, sicuramente preoccupante. Forse sarebbe ora di intervenire sulla nefasta abitudine dell'industria italiana di vendere Ex Works, lasciando la logistica in mano straniera. ■

La presenza dei vettori italiani

Fonte: Banca d'Italia

(2002-2020 trasporti internazionali: quote di mercato per modalità in %)

ANNI	Nave						Strada	Aereo	Media complessiva (1)
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Media (1)			
2002	23,3	8,0	16,0	16,0		16,5	33,0	34,7	24,1
2003	27,7	10,3	11,9	24,4		18,4	33,0	24,5	24,6
2004	19,4	12,9	5,7	14,6		11,7	36,1	23,6	22,7
2005	20,8	8,6	8,9	17,7		13,5	35,2	29,3	23,9
2006	19,6	15,5	9,3	16,7		13,7	34,7	30,3	23,9
2007	21,5	13,6	7,9	17,9		13,6	32,1	30,2	23,0
2008	18,2	12,1	10,6	18,6	25,0	14,9	30,7	26,3	22,6
2009	21,2	12,2	5,5	16,7	23,8	12,7	28,6	17,4	20,8
2010	18,9	8,8	1,6	10,0	32,2	8,5	27,9	21,5	18,5
2011	18,0	12,7	2,8	12,9	27,4	9,7	27,4	20,6	19,4
2012	16,6	13,6	3,2	11,6	23,8	9,1	26,4	19,2	18,3
2013	13,8	12,2	2,7	10,1	29,7	8,5	25,7	15,7	18,0
2014	13,7	12,1	2,5	10,5	39,7	8,7	25,6	16,9	17,8
2015	10,7	8,9	2,8	9,7	34,1	8,3	26,8	16,3	18,2
2016	10,8	8,7	1,0	11,4	26,7	7,4	22,1	17,4	16,1
2017	15,5	8,7	1,8	6,1	30,7	8,0	20,2	17,3	14,9
2018	15,7	4,7	3,4	10,5	41,2	10,8	20,5	18,0	16,4
2019	11,6	4,7	1,8	7,9	42,1	9,1	20,0	15,6	15,3
2020	8,2	1,7	2,3	14,3	55,6	11,6	19,1	15,1	15,6

(1) I pesi sono basati sui costi del trasporto (noli unitari*volumi movimentati).

Umberto Ruggerone nominato presidente di Assologistica

“I lavoratori e gli imprenditori, tramite le proprie rappresentanze, devono riconquistare la capacità di comprendersi e di fare sintesi. Occorre recuperare su questo terreno: con gli interessi particolari si fa poca strada. Ancor meno nella logistica, che è un sistema”, dice il nuovo presidente di Assologistica.

di **Paolo Giordano**



UMBERTO RUGGERONE

TRAGICAMENTE A BIANDRATE. DA GIORNALISTA, IN ESTREMA SINTESI, DEFINIREI QUESTO EVENTO COME “UNA MORTE ANNUNCIATA”...

┃ Purtroppo sono d'accordo. A questo proposito le dico che sono stato eletto presidente di Assologistica nella tarda mattinata del 17 giugno. Il primo mio atto ufficiale è stato quello di firmare nel pomeriggio dello stesso giorno una lettera al ministro del Lavoro Andrea Orlando, chiedendo un incontro urgente per discutere del clima di forte tensione che da tempo sta caratterizzando il settore

DATA LA RECENTE STORIA DEL SETTORE, UN FRONTE NON SEMPLICE...

┃ Deve essere, oggi, molto chiaro, sia alle istituzioni sia a chi ha il compito di mantenere l'ordine nel paese, che le aziende logistiche, i nostri associati, devono essere tutelati sia come cittadini sia come imprenditori, non si possono più subire ricatti e violenze. Su queste tematiche le imprese logistiche devono essere ascoltate ed hanno il diritto di esprimere nelle sedi opportune le loro valutazioni. C'è, inoltre, molta confusione a proposito della logistica, alla

Umberto Ruggerone è stato nominato presidente di Assologistica, succedendo ad Andrea Gentile, che ha ricoperto tale carica per due mandati. La nomina è giunta in un momento, come sappiamo, che si può definire senza esagerazioni “decisivo” per le sorti del nostro paese, che deve “ripartire” in termini socioeconomici dopo gli effetti devastanti della pandemia. Una “ripartenza” che deve essere caratterizzata dal riconoscimento dell'essenziale ruolo che deve avere la logistica nello sviluppo del paese. Un riconoscimento quasi sempre mancato in passato. Su questi temi abbiamo intervistato il nuovo presidente.

UNA PRIMA DOMANDA MI PARE D'OBBLIGO: UNA VALUTAZIONE E UNA RIFLESSIONE SU QUANTO È ACCADUTO

CHI È UMBERTO RUGGERONE

Umberto Ruggerone, cinquant'anni, ha due figli, Michelangelo e Camilla, si è laureato con lode in scienze economiche e si è specializzato in metodi di sviluppo immobiliare. Per quanto riguarda la sua attività nel settore logistico ha iniziato nel settore degli interporti, lavorando a lungo al Cim di Novara. È stato dal 2014 vicepresidente di Assologistica. Attualmente è dirigente del Gruppo Ferrovie Nord Milano, amministratore unico di Malpensa Intermodale e amministratore delegato di Malpensa Distripark. Presiede la commissione Innovazione digitale di Confetra ed è consulente del gruppo di lavoro Logistica e trasporti ed economia del mare di Confindustria.

logistico, anche quello “vero” ed efficiente, sul fronte del lavoro. Questo perché in numerosi incontri avuti con tanti nostri associati, prima della nomina, mi era stata sottolineata tale situazione di forte criticità, del resto nota da tempo ad Assologistica. Ventiquattro ore dopo si è verificata la tragedia di Biandrate.

quale vengono associati fatti come lo sfruttamento dei rider o avvenimenti direttamente connessi con la grande distribuzione organizzata: ambiti teoricamente assimilabili alla logistica, ma che non ne fanno parte. Occorre maggiore conoscenza, maggiore consapevolezza, anche da parte delle



Un'inquadratura del film di Elio Petri "La classe operaia va in paradiso", girato nel 1971 assai vicino a Biandrate. "In quel film si parlava delle contraddizioni che viveva la rappresentanza del lavoro, ma non siamo più con un padrone stereotipato da inizio '900 e con lavoratori senza diritti", dice Ruggerone

istituzioni, su ciò che è realmente e su quale ruolo svolge la logistica. Tornando all'aspetto del lavoro, la nostra associazione sostiene con forza che le imprese logistiche vogliono vivere in un paese dove le regole e i contratti nazionali vengono rispettati. Sono state superate crisi, anche da parte dei sindacati confederali, ben più gravi, ma sempre attraverso un confronto, attraverso un processo dove esiste una tesi, un'antitesi e quindi una sintesi. Non ci sono scorciatoie. In questo percorso consapevole ognuno si deve assumere le proprie responsabilità.

LEI HA ACCENNATO ALLE ISTITUZIONI, CHE, PERÒ, FINO A OGGI, MI PARE ABBIANO SEMPRE FATTO FINTA DI NON ACCORGERSI DI QUANTO ACCADEVA IN TANTE SITUAZIONI E DAVANTI A TANTI MAGAZZINI ...

Questo non deve più succedere. C'è qualcuno che pensa che nel 2021 in Europa - il continente dei doveri e diritti - si possa ottenere qualcosa con la violenza. La violenza non porta mai nulla. Ci sono dei "cattivi maestri" che

teorizzano idee e metodi sconsiderati. Tutto ciò contribuisce a creare un clima come quello vissuto in molti poli logistici e ahinoi a situazioni come quella di Biandrate, fuori dalle regole e dalla logica. A poca distanza da Biandrate, esattamente cinquant'anni fa, è stato girato il film di Elio Petri "La classe operaia va in paradiso". Già allora si ragionava delle contraddizioni che vive la rappresentanza del lavoro. Ebbene c'è qualcuno che porta ancora avanti una narrazione fuori dal tempo, con un padrone stereotipato e lavoratori senza diritti. Questa visione distorta della realtà non è tollerabile ed è pericolosa se artatamente offerta alla cosiddetta terza classe operaia, rispetto alla quale invece è importante avviare percorsi di integrazione. Chi evoca e sollecita certe pulsioni se ne deve assumere la responsabilità sociale ancor prima che penale. Deve essere chiaro che si discute solo con chi rispetta le regole e firma i contratti nazionali. Questo deve essere l'impegno da condividere anche da parte delle organizzazioni sindacali. Le regole ci sono: i picchetti violen-

ti per bloccare l'accesso e l'uscita dei magazzini si configurano come reati e quando accadono le forze dell'ordine devono intervenire e porvi fine. L'Italia è fondata sul lavoro dice l'art. 1 della costituzione, l'art. 4 dice che il lavoro è un diritto; lo sciopero è garantito dall'art. 40. I Padri costituenti non mettevano i principi in ordine sparso.

A COMPLICARE LE COSE, PERÒ, C'È ANCHE L'ASPETTO DI MOLTEPLICI SUBAPPALTI, DEFINIAMOLI "NEBULOSI", DI COOPERATIVE CHE APPAIONO E SCOMPAIONO, DI MANODOPERA NON CONTROLLATA, DELLA CORSA AL RIBASSO. COME SE NE ESCE?

Ci sono le regole, come dicevo, e ci sono i contratti di lavoro da rispettare sempre, da tutte le parti in causa. Nessuno può chiedere che un imprenditore faccia anche l'investigatore. Questo ruolo tocca alle istituzioni non ai logistici. In altri settori il problema è stato risolto con certificazioni, ad esempio nell'edilizia. Anche nella logistica occorre creare le condizioni affinché si possa lavorare e far lavorare correttamente. Poi se qualcuno non lo fa, se ne assume la responsabilità individuale davanti alla legge. E' assurdo pensare che per fare in casa propria anche un piccolo intervento sull'impianto elettrico occorre chiamare un tecnico certificato, mentre non ci sono strumenti per verificare l'affidabilità di operatori che agiscono su un mercato fortemente competitivo

COME LEI DICEVA ALL'INIZIO, SITUAZIONI DI TENSIONE SONO MOLTO FREQUENTI NEL SETTORE. QUESTO FATTO PONE, AD AMPIO RAGGIO, PRECISE DOMANDE SULLE RESPONSABILITÀ. SE NE POSSONO TROVARE NELLE ISTITUZIONI, NELLE FORZE DELL'ORDINE, NEI MASS MEDIA - CHE TRATTANO LA LOGISTICA SOLO SE SI VERIFICANO FATTI DI CRONACA, FACENDO DI OGNI ERBA UN >

LE NUOVE NOMINE DI ASSOLOGISTICA

Il consiglio direttivo di Assologistica, oltre a nominare Ruggerone presidente, ha anche nominato sei vicepresidenti: Pamela Calderoli, Geodis CL Italia; Riccardo Fuochi, OLG International; Andrea Gentile, Docks Cereali, Gruppo PIR; Massimiliano Montalti, Montalti Worldwide Moving; Renzo Sartori, Number1 Logistics Group; Marco Spinedi, Interporto Bologna. Jean Francois Daher è stato confermato segretario generale.

FASCIO -, NEI SINDACATI. COSA MI DICE, PERÒ, DELLA LOGISTICA E DEL SUO MODO DI COMUNICARE (O NON COMUNICARE)?

Sto toccando un tema delicato e rilevante. La logistica, per colpa di tutti, logistica compresa, è rimasta sempre ai “margini” del dibattito sulle condizioni del paese e della sua economia e sconosciuta alla gran parte dei cittadini. Fatto davvero anomalo per un settore che incide per il 9-10% sul Pil nazionale e occupa un milione di persone con il suo contratto nazionale, arrivando a oltre 1,5 milioni aggiungendo quello del trasporto. Negli ultimi mesi, specie quelli del lockdown, la pandemia ha, però, avuto l'effetto di correggere tale anomalia: in tutto il paese, si è capita l'importanza del nostro mestiere. Il paese si è salvato, non cadendo nel panico, perché a fianco dell'eccezionale lavoro del personale medico c'è stata la logistica che è riuscita tra mille difficoltà a non far mancare mai, in nessun luogo, beni di consumo e prodotti sanitari. Finalmente, si è compreso cosa significa e quale valore abbia per un paese una logistica efficace. Lo dimostra il recente monitoraggio di Confetra-Ipsos: la fiducia nella logistica e la sua reputazione sono cresciute di tre volte nell'opinione pubblica. Una crescita che ha coinvolto anche le istituzioni. Contemporaneamente, la pandemia ha impresso una forte accelerazione ai processi di cambiamento del nostro settore, che erano già in atto. Ciò è av-

ambientale, economica ma soprattutto sociale delle nostre imprese.

ASSOCIAZIONI DI RAPPRESENTANZA E SINDACATI HANNO, OGGI, LA FORZA E IL “PESO” PER IMPRIMERE UNA TALE SVOLTA?

Lei mi sta dicendo velatamente e garbatamente che stiamo vivendo in



L'eCommerce continuerà a crescere e costringerà il sistema della logistica a imprimere ulteriori accelerazioni tecnologiche

venuto in primo luogo per l'esponenziale incremento dell'eCommerce. Un incremento che continuerà in futuro, su questo terreno non si tornerà indietro. La logistica ha dovuto adeguarsi, accelerando nella sua trasformazione tecnologica. Una strada che la porterà a essere sempre più parte del processo industriale. Questo “balzo in avanti” ha messo in luce chiaramente lo scollamento tra la nuova realtà dei compiti della logistica sia con il sistema delle regole che governa il paese sia con il tradizionale approccio al lavoro. Tutte le forze sociali, così come le associazioni di rappresentanza, o si impegnano adeguatamente per affrontare tali cambiamenti o lasceranno spazi vuoti che verranno riempiti pericolosamente da altri. Io voglio lavorare per contribuire a governare questo sviluppo, ragionando di formazione, di occupazione qualificata, di efficienza e di sostenibilità

piena crisi della rappresentanza. Questo è vero, esistono difficoltà in ogni sua espressione, dai partiti ai sindacati, alle associazioni, anche quelle datoriali. Difficoltà che si sono aggravate nel tempo. La motivazione principale, credo, sia quella che si sono sempre più andati perdendo di vista gli interessi collettivi, sostituiti da quelli specifici. Ne sono una prova, per fare un esempio, sia la frantumazione della rappresentanza sia la proliferazione dei contratti di lavoro. I lavoratori e gli imprenditori, tramite le proprie rappresentanze devono riconquistare la capacità di comprendersi e di fare sintesi. Occorre recuperare su questo terreno: con gli interessi particolari si fa ben poca strada. Ancor meno nella logistica, che è un “sistema”, è una catena fatta di diversi anelli particolari uniti uni con gli altri e dove si pagano a caro prezzo gli squilibri. ■

2021-2022: recupera il commercio mondiale

Il rapporto “Evoluzione del commercio con l'estero per aree e settori”, realizzato da Ice Agenzia in collaborazione con Prometeia, ha fatto il punto sul commercio estero del nostro paese e sullo scenario globale del settore. L'anno scorso il calo degli scambi globali ha superato il 7% sul 2019. Una flessione molto articolata, infatti gli scambi di alcuni beni, in particolare quelli dedicati ad arginare la diffusione del Covid-19, come prodotti farmaceutici e materiale sanitario, hanno notevolmente aumentato la loro circolazione, mentre altri prodotti (fashion, meccanica, prodotti in legno e in cuoio, automotive) hanno segnato cali significativi, colpendo in particolare il tradizionale Made in Italy. L'unica filiera che è riuscita a “resistere” è quella dell'agroalimentare. Per quanto riguarda l'anno in corso, il rapporto Ice-Prometeia, considerando che specialmente nei paesi più industrializzati stanno recuperando i consumi, stima che il commercio



internazionale crescerà in volume del 7,6%. La previsione per il 2022 è di un ulteriore aumento del 5,3%, avvicinando il dato globale a quello pre-crisi. In particolare, ricomincerà a crescere la circolazione dei beni di consumo, favorendo così nostri settori tradizionali come il sistema moda (fortemente penalizzato in era pandemica), le calzature, l'arredo, la filiera agroalimentare. Cresceranno anche le esportazioni di prodotti destinati alla produzione industriale, come la meccanica, che è il settore di punta del nostro export. Carlo Ferro, presidente di Ice Agenzia, ha sottolineato: “Dai dati arrivano anche alcuni segnali incoraggianti. Tra i paesi del G8, l'Italia è il secondo per minor flessione dell'export e questo contributo ha consentito di attenuare le conseguenze di un più forte calo dei consumi interni. Inoltre, nonostante il calo delle esportazioni ci sono eccellenze settoriali, gli 'oscar

dell'export’, che hanno performato positivamente su alcuni mercati, indice della capacità delle nostre filiere di resistere agli shock inaspettati. Per esempio, il riso verso la Germania, la pasta verso Giappone e Gran Bretagna, il vino verso la Corea del Sud e l'Olanda e l'olio di oliva verso la Francia. Oltre il farmaceutico e l'alimentare, che sono cresciuti come settori, ci sono performance dell'export settore-paese particolarmente positive: i componenti elettronici verso gli Stati Uniti, le macchine tessili verso la Turchia, le materie plastiche verso la Cina, le calzature in Corea del Sud, per fare alcuni esempi. L'incertezza degli scenari futuri però rimane un 'elefante nella stanza', per questo abbiamo potenziato la nostra azione”.

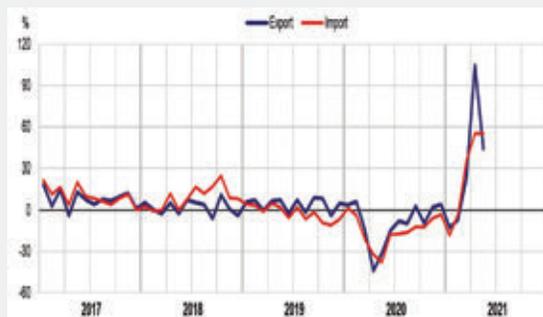
A maggio calano esportazioni e importazioni

A maggio 2021, l'Istat stima, per l'interscambio commerciale con i paesi extra Ue27, una diminuzione congiunturale per entrambi i flussi, più ampia per le esportazioni (meno 4,1%) rispetto alle importazioni (meno 1,5%). La diminuzione congiunturale dell'export interessa tutti i raggruppamenti principali di industrie, a eccezione dell'energia (più 15,5%), ed è spiegata soprattutto dal calo delle vendite di beni strumentali (meno 7,7%). Dal lato dell'import, si rilevano cali congiunturali per beni di consumo durevoli (meno 12,1%), non durevoli (meno 7,5%) e beni strumentali (meno 7,2%), mentre sono in aumento gli acquisti di energia (più 5,4%) e beni intermedi (più 2,1%). Nonostante la flessione registrata a maggio, nel trimestre marzo-maggio, rispetto ai tre mesi precedenti, l'ex-

Flussi commerciali extra UE

Fonte: ISTAT

(gen. 2017-mag. 2021, dati grezzi)



port aumenta del 6,1%, per effetto soprattutto delle maggiori vendite di energia (più 46,4%), beni strumentali (più 7,3%) e beni intermedi (più 5,1%). Nello stesso periodo, l'import registra un rialzo congiunturale molto più ampio (più 13,9%), cui contribuiscono in particolare i forti aumenti degli acquisti di energia (più 37,6%) e beni intermedi (più 15,8%). A maggio, l'export cresce su base annua del 43,9%. La crescita - particolarmente ampia in ragione del confronto con il dato molto basso di maggio 2020 - è generalizzata ed eccezionalmente sostenuta per energia (più 229,4%), beni di consumo durevoli (più 113,3%) e beni strumentali (più 56,5%). L'import segna un incremento tendenziale del 55,0%, esteso a tutti i raggruppamenti, a esclusione dei beni di consumo non durevoli. La stima del saldo commerciale a maggio è pari a più 4.767 milioni (più 4.114 a maggio 2020). Aumenta l'avanzo nell'interscambio di prodotti non energetici (da 5.201 milioni per maggio 2020 a 7.681 milioni per maggio 2021). In particolare, si registrano marcati aumenti su base annua dell'export verso tutti i principali paesi partner extra Ue27. I più ampi riguardano i paesi Mercosur (più 98,2%), Turchia (71,6%), Cina (55,2%), i paesi Asean (51,8%), Stati Uniti (43,0%) e Regno Unito (42,0%).

L'impegno cinese sull'idrogeno

L'Istituto per gli studi di politica internazionale-ISPI, in un articolo di Nicola De Biasio e Fridolin Pflugmann, sottolinea le potenzialità cinesi nel campo delle energie rinnovabili e in particolare dell'idrogeno. Il presidente cinese Xi Jinping,



l'anno scorso, nell'ambito dell'assemblea generale delle Nazioni Unite, ha preso impegni sul cammino del paese verso la sostenibilità. Impegno quanto mai opportuno perché la Cina è attualmente il principale contributore al mondo di gas a effetto serra e questo pone sicuramente Pechino al centro di qualsiasi sforzo volto a limitare le emissioni globali. Come sottolinea l'ISPI, nel 2019, la Cina ha contribuito per quasi il 30% alle emissioni globali, pari a circa il doppio delle emissioni del secondo responsabile, ossia gli Usa. Inoltre, mentre le emissioni statunitensi dal 2007 seguono una traiettoria discendente, quelle cinesi nello stesso periodo sono cresciute sollevando preoccupazioni circa la capacità di Pechino di rispettare gli obiettivi fissati. Questa situazione non deve indurre a ignorare che la Cina rimane il principale produttore mondiale di energie rinnovabili e tecnologie energetiche pulite. Dal 2013, ad esempio, la Cina è stato il paese con la più imponente diffusione di impianti fotovoltaici al mondo e, in meno di due anni, si è imposta come leader mondiale nella produzione di moduli fotovoltaici. Allo stesso tempo, la Cina ha saputo sfruttare capacità industriale e economie di scala per ridurre i costi dei moduli, che a fine 2018 erano del 90% più bassi rispetto a solo dieci anni prima. In questo contesto, l'idrogeno rinnovabile potrebbe accelerare in modo significativo la transizione della Cina verso un'economia a basse emissioni di carbonio, aumentando le probabilità che il paese possa rispettare gli impegni sulla neutralità del carbonio. L'idrogeno rinnovabile offre alla Cina importanti vantaggi. In un momento in cui l'impiego del carbone continua a farla da padrone, l'idrogeno potrebbe ad esempio aiutare Pechino a raggiungere gli obiettivi su clima e inquinamento e, allo stesso tempo, evitare un'eccessiva dipendenza dalle importazioni di combustibili fossili. Man mano che le energie rinnovabili conquistano porzioni sempre più significative del mix energetico cinese, l'idrogeno, risorsa con grandi potenzialità di immagazzinare energia per lunghi periodi, permetterà di superare i problemi di intermittenza o la necessità di limitare la capacità produttiva per impossibilità delle reti elettriche di veicolare tutta l'energia prodotta, il così detto "curtailment", tipiche delle fonti rinnovabili. C'è però un ostacolo all'adozione dell'idrogeno da fonti rinnovabili su larga scala: la distribuzione geografica delle risorse energetiche rinnovabili e la disponibilità di acqua dolce. Infatti, se da un lato è la Cina continentale a offrire il massimo potenziale di fonti rinnovabili, d'altro canto i centri nevralgici della domanda industriale e urbana, quindi i centri che consumano maggiormente energia, sono disseminati lungo la costa orientale. Inoltre, la disponibilità di acqua dolce varia notevolmente tra le regioni. ■



TCR TERMINAL
CONTAINER
RAVENNA

IL TUO PORTO GATEWAY TRA EUROPA E MEDITERRANEO ORIENTALE

*Quando l'attenzione ai dettagli fa la differenza,
scegli di affidare la tua logistica in buone mani.
A Ravenna c'è un porto speciale per prodotti speciali,
dove ogni cliente trova soluzioni su misura.*



GRUPPO
SAPIR

CS contship
italia group

www.tcravenna.it

“Effetto farfalla” sulla logistica europea

Il blocco del Canale di Suez sta facendo sentire ancora i suoi effetti anche per il problema della sempre maggiore carenza di veicoli.

Prima il Covid, poi la Brexit, e ora il blocco del Canale di Suez. Nell'arco di pochi mesi, il settore della logistica in Europa è stato sottoposto a molteplici pressioni. L'operatore di FreightTech TimoCom ha reso noto che oltre un milione di carichi attendono di essere urgentemente evasi. L'azienda si aspetta che la situazione si aggravi ulteriormente nelle prossime settimane e consiglia ai fornitori di servizi di trasporto di allacciarsi rapidamente a circuiti come le borse carichi digitali. Ormai da mesi, il commercio internazionale è tornato a regime. A distanza di circa due mesi, il cosiddetto “effetto farfalla” provocato dall'avaria della Ever Given nel Canale di Suez si sta ripercuotendo sul trasporto su strada. Si riscontra una forte carenza di risorse soprattutto nella navigazione interna e nel trasporto ferroviario, che contribuisce ad aumentare ulteriormente la pressione sul trasporto merci su strada in Europa. Le code alle rampe di carico continuano a causare ritardi e, per i trasportatori, si traducono spesso in un aumento di viaggi a vuoto prima del trasporto successivo. La carenza sproporzionata di veicoli si sta ripercuotendo sull'intero comparto industriale e commerciale a livello quasi capillare.

“Era evidente che non sarebbe stato possibile rimuovere in modo tempestivo l'enorme quantità di merci che ora si sta riversando pesantemente sui porti europei a causa del blocco del Canale di Suez. A questo si aggiunge il fatto che il numero di veicoli disponibili per il cosiddetto post-trasporto marittimo era già limitato ben prima dell'inci-



La borsa carichi tedesca TimoCom continua a registrare un crescente surplus di richieste di trasporto rispetto ai mezzi disponibili

dente della portacontainer Ever Given. Ci aspettavamo una situazione di questo tipo e prevediamo ulteriori ripercussioni sulla disponibilità di mezzi di trasporto in Europa nelle prossime settimane”, ha commentato Gunnar Gburek, Company Spokesman di TimoCom, nella sua analisi relativa all'impatto del blocco al Canale di Suez sul trasporto di merci su strada. “Ora dobbiamo fare tutto il possibile per evitare viaggi a vuoto e fornire tutti i veicoli disponibili per far fronte all'elevato volume di merci. È proprio qui che si rivelano utili le borse carichi”, ha aggiunto Gburek. Secondo il Barometro dei trasporti TimoCom, il primo trimestre del 2021 ha già superato del 58% il valore dell'anno precedente. Nei primi tre mesi dell'anno, sono stati registrati oltre 10 milioni di inserimenti di carichi in più rispetto al primo trimestre del 2020. Soprattutto in Germania, Polonia e Francia, il

settore dei trasporti interni ha registrato un aumento esponenziale, anche a causa dei cambiamenti nelle abitudini dei consumatori durante la pandemia: al posto del tempo libero, dei viaggi e di altri servizi, si è investito in beni di consumo, molti dei quali provenienti da oltreoceano. Attualmente, il Barometro dei trasporti mostra la stessa tendenza per tutti e tre i mercati principali: un chiaro surplus di carichi rispetto ai veicoli disponibili. Tramite il Barometro dei trasporti, dal 2009 l'impresa FreightTech TimoCom analizza i dati sull'andamento del rapporto tra domanda e offerta di trasporti all'interno della Borsa di carichi, integrata nello Smart Logistics System, in 46 paesi europei. Oltre 135 mila utenti generano ogni giorno fino a 800 mila offerte di carichi e veicoli internazionali. Lo Smart Logistics System offre soluzioni agli oltre 45 mila clienti. ■



rail hub milano



**contship
italia group**



**DISCOVER OUR
CONNECTIVITY TOOL**

on www.contshipitalia.com/connectivity

**YOUR
INTERMODAL
LINK
TO EUROPE**



VGP e GLS hanno dato il via al polo logistico di Sordio

VGP Italy, azienda paneuropea nel settore Real Estate che realizza e fornisce parchi logistici e semi industriali di alta qualità, e GLS Italy, uno tra i principali player di corriere espresso in Italia, hanno dato il via ai lavori per la realizzazione del nuovo polo logistico internazionale di Sordio. Infatti, nel rispetto delle norme anti Covid, si è tenuta la cerimonia della posa della prima pietra alla presenza di Agostino Ema-



nuele, Country Manager di VGP Italy, di Davide Barbagallo, Director International Sales & Operations di GLS Italy, e dei rappresentanti istituzionali tra cui Salvatore Iesce, sindaco di Sordio. Con il nuovo hub GLS ha l'obiettivo di acquisire un ruolo sempre più centrale al fianco delle piccole e medie imprese sostenendole con servizi efficienti e di qualità nel commercio internazionale. Il nuovo centro, dopo l'investimento iniziale firmato da VGP a settembre scorso, vedrà la luce nel gennaio 2022, avrà un'area coperta di 12.034 mq divisa tra uffici, magazzino e strutture accessorie. GLS, inoltre, ha previsto un significativo investimento di 8 milioni di euro per dotare lo stabilimento di un elevato standard tecnologico e di automazione che gli consentirà - grazie alla realizzazione da parte di MHS di un sorter di ultima generazione - di smistare più 21 mila colli all'ora. L'hub sorge in una posizione strategica grazie anche agli ottimi collegamenti stradali presenti: a soli 500 metri dall'uscita Vizzolo Predabissi dell'autostrada A58 che collega Milano, Brescia, Bergamo, e in prossimità dell'autostrada A1, una delle principali arterie della Pianura

Padana verso Bologna. In linea con gli impegni di sostenibilità di VGP e con il programma Climate Protect di GLS, il centro logistico offrirà spazi flessibili in base alle esigenze del cliente con elevati standard di sostenibilità, compresa la certificazione Breeam "Very Good". Si prevede inoltre che l'edificio venga dotato di pannelli fotovoltaici su tutta la superficie del tetto.

P3 Logistic Parks ottiene due premi a livello europeo

L'European Real Estate Brand Institute ha premiato due volte P3 Logistic Parks. Questo perché l'investitore e sviluppatore a lungo termine di proprietà logistiche ha registrato l'anno scorso il maggior balzo in avanti in termini di forza del brand in tutte le categorie e paesi e ha quindi ricevuto il premio "Strongest Brand Growth". Inoltre, P3 è stato nominato miglior sviluppatore logistico del sud Europa per la terza volta consecutiva. Sönke Kewitz, amministratore delegato di P3 Logistic Parks Germany, ha affermato: "Negli ultimi anni abbiamo posto la nostra attenzione strategica sulla crescita dinamica, investendo costantemente in nuove



sedi e ampi portafogli. Questo ci ha permesso di rafforzare significativamente la nostra presenza in Europa. Ma soprattutto, dobbiamo questo premio alla nostra grande squadra, che si impegna a soddisfare i nostri clienti ogni giorno, così come le comunità in cui operiamo. I nostri 200 esperti danno grande importanza al mantenimento delle nostre promesse, che si tratti della qualità delle proprietà logistiche che sviluppiamo o del modo in cui serviamo i clienti dalla A alla Z, con competenza e umanità. Questi due premi sono per noi un chiaro segnale che stiamo procedendo nella giusta direzione. Non possiamo che esserne orgogliosi". Andrea Amoretti, Managing Director P3 Italy ha aggiunto: "Siamo onorati di aver ottenuto questo doppio riconoscimento, che conferma sia la costante e rapida crescita dell'azienda sia la nostra volontà di porci come un punto di riferimento consolidato per i clienti, con i quali costruiamo solide e durature partnership basate sulla reciproca fiducia. Inoltre, esserci aggiudicati per

la terza volta consecutiva il premio come miglior sviluppatore logistico del sud Europa è il segno tangibile di un grande lavoro del nostro team".

CLS ha acquistato la società Alfaproject.net

CLS continua nello sviluppo strategico della propria business unit CLS iMation dedicata all'automazione attraverso l'acquisizione di Alfaproject.net, società specializzata nell'ottimizzazione e digitalizzazione dei processi operativi delle aziende manifatturiere nel delicato compito di ottimizzazione dei processi e riduzione dei costi. Le due società condivide-

Lufthansa premia DB Schenker

Lufthansa Cargo ha consegnato per la seconda volta di seguito al partner DB Schenker il premio "Excellence Award". La società cargo aereo tedesca ha così voluto sottolineare l'importanza che ha avuto nel 2020 la collaborazione globale con il partner logistico-ferroviario per quanto riguarda in maniera particolare la crescita dei traffici in Germania, nell'Europa occidentale e in Asia. Dorothea von Boxberg, presidente del board esecutivo, ha dichiarato: "Non è quasi mai accaduto che un nostro partner abbia ottenuto due volte di fila questo riconoscimento. DB Schenker vi è riuscita grazie sia agli importanti risultati ottenuti sul piano commerciale sia per l'impegno, che è anche quello della nostra compagnia aerea, verso la sostenibilità e la difesa dell'ambiente. Alla DB Schenker va il nostro sentito ringraziamento".



Da destra: Paolo Vivani, AD di CLS, con Alessandro Dandolo e Fabio D'Ursò, Co-fondatori di Alfaproject.net

no l'obiettivo di contribuire alla digitalizzazione dei processi produttivi e logistici e all'implementazione delle tecnologie di automazione tramite soluzioni innovative, attraverso un approccio consulenziale di tipo ingegneristico in grado di sostenere i clienti nel percorso di innovazione tecnologica e di miglioramento dell'efficienza. Perseguendo una strategia di ampio respiro tesa alla modernizzazione delle attività in-

dustriali, l'obiettivo di CLS è quello di creare un ecosistema che consenta ai clienti di progettare la digitalizzazione dei flussi intralogistici come primo passo fondamentale verso l'automazione. "Nell'ambito della creazione e della produzione industriale, le fabbriche sono molto avanzate e hanno spesso raggiunto il massimo della modernizzazione di queste attività, mentre devono ancora crescere e innovare sul fronte dell'organizzazione della logistica, puntando al collegamento dei centri di lavoro", ha spiegato Michele Calabrese, iMation Business Unit Manager, che ha aggiunto: "Nel costituire una nuova offerta completa per l'intralogistica automatizzata, CLS è consapevole che i clienti non hanno semplicemente bisogno delle macchine, ma hanno necessità specifiche che riguardano l'interazione delle macchine stesse con sistemi che ne coordinino il funzionamento orchestrando i vari dispositivi creando valore. Da qui l'idea di puntare su un ecosistema che sia flessibile, modulare e scalabile, e le soluzioni di Alfaproject.net si inseriscono in questa filosofia". Alfaproject.net offre soluzioni software innovative che permettono di gestire in modo integrato e paperless i processi produttivi, logistici, qualitativi e di manutenzione per aumentare l'efficienza e trasformare lo stabilimento in una vera Smart Factory digitale.

Scannell Properties si rafforza in Europa

Scannell Properties, società privata americana di investimento e sviluppo immobiliare focalizzata sulla gestione di progetti industriali e logistici su larga scala, ha annunciato l'acquisizione di un terreno di 41.500 mq in Spagna a Santa Perpetua de Mogoda, uno dei parchi industriali meglio ubica-



ti a Barcellona. Qui è prevista la costruzione di una struttura logistica di 21 mila mq, che darà inizio a un programma di sviluppo speculativo nel paese iberico. Situato a nord-est di Barcellona, il sito beneficia della vicinanza alle vie di trasporto C-33 e AP7, che garantiscono collegamenti con la città di Barcellona in meno di 15 minuti oltre all'accesso a Madrid e alla Francia. Il progetto vanta forti credenziali ambientali, tra cui l'obiettivo di certificazione Breeam "Very Good". La costruzione dovrebbe iniziare nel terzo trimestre del 2021 con una data di completamento prevista per il secondo trimestre del 2022. In Germania, è invece in corso un nuovo sviluppo (nella foto il render) nel parco industriale di Kitzingen in posizione strategica tra Francoforte e Norimberga, dove saranno realizzate quattro strutture logistiche. Al momento due unità flessibili di 7.000 mq e 9.000 mq sono disponibili, con possibilità di soluzioni build-to-suit. I lavori sono iniziati a dicembre 2020 e il completamento è previsto entro l'agosto di quest'anno. Francesco Nappo, Italy Expansion Director, ha così commentato: "In Europa stiamo progettando strutture logistiche all'interno di siti strategici, flessibili e adatte per diverse tipologie di tenant. Siamo orgogliosi di annunciare queste acquisizioni che danno risalto al nostro impegno nei mercati di Germania e Spagna e alla rapidità con la quale stiamo realizzando progetti in questi paesi. Come per molti hub logistici, la scarsità di terreno è un'ulteriore dimostrazione che opportunità come queste sono rare. Siamo lieti di eserci aggiudicati questi siti e di offrire ai clienti strutture logistiche di alta qualità tra le migliori location a livello europeo".

Potenziare le infrastrutture ferroviarie a Trieste

Prosegue il potenziamento delle infrastrutture a servizio della ferrovia nel porto di Trieste. Dopo la riapertura del varco ferroviario 4 avvenuta nel 2016, riapre anche il varco 2 in Punto Franco Nuovo. L'intervento s'inquadra nel lotto dei lavori di manutenzione eseguiti dall'Autorità portuale per un valore di oltre un milione di euro e si affianca ai lavori portati avanti da Rfi nella stazione di Trieste Campo Marzio. Il varco 2 permetterà la manovra indipendente, e quindi anche contemporanea, dei convogli in arrivo e in partenza dai moli V e VI con quelli provenienti dal molo VII che utilizzano il varco 4. Il risultato sarà un incremento della capacità dinamica del porto in termini di treni movimentati al giorno. Il presidente dell'Authority giuliana, Zeno D'Agostino, ha commentato: "La cura del ferro sul porto

DKV e mobilità elettrica

DKV, fornitore di servizi per la mobilità, leader in Europa, ha acquisito GreenFlux Assets BV, il principale fornitore europeo di piattaforme software per la ricarica dei veicoli elettrici (EV). Questa azione rappresenta sicuramente un ulteriore passo avanti nell'impegno di DKV a supporto dei conducenti delle flotte e delle loro organizzazioni nel passaggio a un trasporto a basse emissioni di carbonio, fornendo allo stesso tempo forti sinergie con le applicazioni, già esistenti in DKV, a supporto della mobilità. Questa acquisizione segna infatti un'ulteriore espansione di DKV nel mercato, in continua e rapida crescita, della ricarica di veicoli elettrici e porterà il valore aggiunto di competenze fondamentali, consentendo a DKV di incrementare ulteriormente la propria offerta di ricarica elettrica in tutta Europa.



continua. Periodicamente inauguriamo parti importanti e questa operazione è sicuramente una delle più rilevanti perché ci porta a gestire simultaneamente più treni sui singoli terminal e ad avere un'indipendenza tra le manovre, cosa che fino ad



oggi non era possibile all'interno del comprensorio portuale. Ora aumenta la capacità, gli investimenti si sentono e siamo pronti per una nuova crescita in questo post-pandemia, come stanno già dimostrando i numeri del primo quadrimestre”.

Westport Fuel Systems acquista la società Stako

Westport Fuel Systems ha annunciato di aver raggiunto l'accordo per l'acquisizione dell'azienda Stako, controllata di Worthington Industries, tramite una transazione del valore di 5 milioni di euro. Con sede a Słupsk, in Polonia, Stako è leader mondiale nel settore dei serbatoi GPL per l'automotive sia nel canale OEM che in quello aftermarket, grazie a una rete mondiale di distributori. L'attuale gamma di prodotti comprende oltre mille modelli di serbatoi GPL. L'azienda, negli ultimi trent'anni, ha fornito serbatoi ai principali produttori di automobili in tutto il mondo, tra cui Renault, Fiat, Hyundai, Opel, Ford, Suzuki e molti altri. “L'acquisizione di Stako rappresenta un passo fondamentale verso la nostra capacità di fornire sistemi di alimentazione completamente integrati. In quanto leader globale nei sistemi di alimentazione alternati-



vi, siamo ora nella posizione di offrire una gamma di soluzioni di alto profilo ai principali OEM su scala mondiale”, ha affermato David M. Johnson, Ceo di Westport Fuel Systems. “Il GPL e il bioGPL, rispetto a diesel e benzina, emettono meno CO2 e inquinanti come gli ossidi di azoto; inoltre, facilitano la transizione a combustibili di minor impatto ambientale, in particolare nei mercati emergenti, ove l'offerta di GPL e gli investimenti nelle relative infrastrutture sono rilevanti”, ha >

aggiunto Johnson. Con quasi 27 milioni di veicoli alimentati nel mondo, il GPL è oggi il carburante alternativo più utilizzato su scala globale, anche grazie al risparmio economico che consente rispetto ad alimentazioni quali benzina o diesel. Stako ha avviato l'attività negli anni '60 producendo caldaie, serbatoi e contenitori in pressione. L'azienda è uno dei maggiori fornitori di serbatoi GPL per il segmento aftermarket e vanta, da molti anni, importanti rapporti con l'OEM.

Fercam è impegnata nel promuovere l'innovazione

L'azienda altoatesina di trasporti e logistica Fercam con una propria azienda recentemente costituita, la Fercam Future Labs, intende promuovere idee innovative e dirompenti nonché lo sviluppo di soluzioni sostenibili alle problematiche



del proprio settore di attività. Oltre a investimenti in start up è previsto anche un forte impegno in attività di ricerca che si concentrano su tre tematiche chiave: digitalizzazione, logistica e sostenibilità. Fercam Future Labs vuole in particolare sostenere il potenziale di innovazione che proviene dai propri collaboratori, nella convinzione che le grandi idee nascono da persone che lavorano quotidianamente nel settore, trovandosi quotidianamente ad affrontare difficoltà e sfide. Si rivolge inoltre a fondatori di start up con soluzioni innovative e, oltre all'impegno finanziario nella fase iniziale e di sviluppo, intende dare loro supporto tramite la propria esperienza aziendale, il proprio know-how specializzato nonché l'opportunità di fare rete con esperti del settore. Una

delle prime start up con cui Fercam Future Labs ha avviato una collaborazione è Truckscreenia, una software e hardware company con sede presso il NOI Techpark di Bolzano, il cui obiettivo aziendale è una mobilità più intelligente. Attualmente il principale progetto è Truckscreenia System, una soluzione digitale sostenibile che crea sinergie tra il settore del trasporto, quello della pubblicità, della gestione delle infrastrutture viarie e del traffico veicolare, con benefici per tutti i soggetti coinvolti.

Ceva Logistics premiata dalla General Motors

Ceva Logistics, leader mondiale nella logistica per conto terzi, con una rete integrata nel Freight Management e nella Contract Logistics che copre più di 160 paesi, ha ricevuto il riconoscimento Overdrive di General Motors nell'ambito del 29° premio Supplier of the Year della casa automobilistica americana. La motivazione è di "aver fornito soluzioni logistiche flessibili durante la pandemia globale del 2020". Ceva è stata scelta come vincitrice del premio tra una rosa di



26 aziende in base ai risultati ottenuti nei settori dei servizi logistici, acquisto prodotti, servizi globali di acquisto e produzione, assistenza clienti, anche post-vendita. In particolare, Ceva ha sostenuto le attività di produzione della General Motors mentre il coronavirus si diffondeva in tutto il mondo. Le soluzioni proattive messe in campo hanno permesso di ridurre al minimo l'interruzione della catena di fornitura durante la pandemia. Il team della società logistica ha anche curato la pianificazione delle forniture, il coordinamento dei componenti e la gestione dei trasporti. ■

La tassa di successione

di Franco De Renzo*

Gli italiani si illudono ancora che non ci sarà la patrimoniale e che per le successioni continueremo ad essere il paese del Bengodi. Bisogna incominciare a riflettere sui segnali di fumo che provengono dal parlamento perché quando avranno trovato il sistema di mettere a posto le problematiche proprie dei componenti del governo, allora si incomincerà di discutere forse più seriamente di cosa serva ed è necessario per il popolo italiano. L'Europa non ci permetterà più a lungo di avere una franchigia così alta per ogni erede e un'aliquota molto bassa sull'eventuale differenza. Le correnti di pensiero sono davvero tante. In molti, soprattutto quelli che possono contare su beni ragguardevoli, ritengono che non sia corretto tassare il frutto di risparmi di una vita. Coloro che, purtroppo per loro, non sono riusciti a mettere da parte alcunché, invece,

incassa la sua parte non sempre ben percepita dai cittadini, ma esistente, verace, costante. Se invece di spendere, si tengono i soldi in un cassetto, anche le casse fiscali ne risentono e incamerano meno di quanto necessario per gestire al meglio la situazione rivolta sempre a favore dei cittadini. Le battutacce qui si sprecano. Si ricorda che un povero ricco e un povero realmente povero non possono essere confrontati. Il povero "reale" ha veramente poco. Il ricco, invece, se ha avuto anche una buona entrata da parte di chi per lui ha lavorato, pur essendo meno dotato di un povero, può godersi il frutto dei risparmi dei genitori o dei nonni. Per gran parte degli eredi dei cittadini europei potrebbe essere molto utile convincere i loro dante causa a trasferirsi in Italia, per poi applicare la locale tassa sulle successioni, oggi molto più vantaggiosa che in tutta Europa. Tra franchigia e aliquota da applicare siamo davvero invidiabili.



La tassa di successione è da molti interpretata come "compenso" per i mancati incassi da parte dello Stato, ad esempio per l'iva, se i soldi "risparmiati" fossero stati spesi

ritengono che le tasse di successione devono essere pagate per compensare sia i mancati incassi da parte dello Stato se quei soldi fossero stati spesi (si pensi solo all'iva, quasi sempre al 22% dei consumi e alle relative maggiori imposte che i percettori sarebbero stati chiamati a dichiarare) sia per mettere le nuove generazioni su un piano finanziario un pochino più corretto.

La ricchezza è formata soprattutto dalla circolazione della moneta. Lo Stato, naturalmente, su questa movimen-

La tassa di successione potrebbe essere considerata come un'imposta sociale per compensare le ricchezze di alcuni a favore dei molti altri che queste ricchezze non potranno mai averle. Non per tutti questi punti possono essere condivisibili ma voler andare a trovare altre spiegazioni potrebbe diventare ancor più difficoltoso. Forse è anche bene ricordare, non solo ai credenti, che nella sapienza delle cose create, Dio ha provveduto ai bisogni di tutti i suoi figli. Questo, se da un lato comporta la giusta preoccupazione perché i beni della terra arrivino a tutti, perché tutti vivano con dignità, chiede, dall'altro, un deciso ridimensionamento della bramosia del possesso delle cose. Viviamo con i cambi repentini di visioni, orientamenti, versioni, giustificazioni. Non ci sembrano vere le

prese di posizioni differenti in poco tempo. Se smettessimo di guardare la televisione e di non leggere i giornali per un mese, saremmo davvero stupiti di cosa sia successo negli ultimi trenta giorni anche tra le diverse formazioni politiche che prima sembravano così distanti e poi invece governano insieme, quasi idilliamente. Sempre per i credenti, dopo aver ricordato che Dio stesso ha precisato di essere unico, si è raccomandato di fare agli altri quanto noi ci aspettiamo che gli altri facciano per noi stessi. Adesso, se ci crediamo e se lo riteniamo possibile, una simile presa di posizione >



Se tutti i cittadini pagassero le tasse correttamente, le imposizioni sarebbero meno pesanti

ridurrebbe davvero al lumicino le materie del contendere. Se ci comportassimo correttamente e tutti pagassimo le tasse nella maniera richiesta, e se i nostri soldi fossero spesi con parsimonia e oculatamente, avremmo risolto i maggiori problemi che ci attanagliano.

Riteniamo di pagare troppe tasse che i nostri governanti sciupano alla grande, questo è il pensiero dominante. Ci spremono fino all'inverosimile e poi spendono quanto ottenuto in spese per lo più inutili quando addirittura anche dannose per noi, per i nostri figli, per l'ambiente. Neanche nel paese della fantasia si sarebbe potuto sperare di avere gente felice di pagare le tasse e contenta per come queste siano state utilizzate. Dovremmo impegnarci non tanto nel dovere civico dell'umana convivenza ma nel rispetto proprio e degli altri. Se ci rispettassimo un pochino di più e avessimo

maggiore riguardo nei confronti del prossimo avremmo risolto tutti i nostri problemi.

Ogni legge è studiata da molti per trovare il metodo per aggirarla e per coglierne tutti i possibili vantaggi, sfruttando tutte le virgole e i punti e virgola possibili. Ecco perché c'è la necessità di un maggior rispetto per se stessi e, quindi, per gli altri, perché questo eliminerebbe molti problemi che, invece, sistematicamente si prospettano. Per alleggerire il tutto, riporto le due versioni fornite dall'agenzia delle entrate per il momento impositivo di incassi e pagamenti a cavallo d'anno per i professionisti. E, per favore, ridete con moderazione.

- se i compensi sono riscossi o le spese pagate mediante assegno bancario o circolare, viene rilevato il momento in cui il titolo di credito entra nella disponibilità del ricevente, coincidente con la materiale consegna del medesimo;

La tassa di successione è molto più vantaggiosa in Italia che in tutti gli altri paesi europei



- se il compenso è riscosso tramite bonifico, viene rilevata la data dell'accredito della somma sul conto corrente (la cosiddetta "data disponibilità"), mentre nessuna importanza assume la cosiddetta "data valuta", utile esclusivamente per il computo degli (eventuali) interessi attivi maturati a favore del professionista o dell'imprenditore. È fuor di dubbio che per entrambi i pagamenti/riscossioni la data dovrebbe coincidere, perché avere in tasca un assegno non equivale ad averne la disponibilità. ■

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

Responsabilità in dogana

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

Il Consiglio di Stato, nella causa R.G. 6029/2020, ha emesso la sentenza n. 2737/2021 del 02.04.2021 statuendo che l'agenzia delle dogane non è responsabile per i costi di sosta sostenuti dall'operatore economico durante i controlli sulla merce, nella misura in cui questi avvengano in tempi ragionevoli. Il caso trae origine dal ricorso di una società esportatrice di generi alimentari contro l'agenzia delle dogane, volto a ottenere il risarcimento del danno lamentato dalla ricorrente, relativo ai costi di sosta maturati nelle more degli accertamenti presso il porto di Gioia Tauro. All'esito dei controlli doganali, durati 40 giorni, la società era stata tenuta a sostenere costi di sosta per 5.741,00 euro. Secondo la ricorrente, l'agenzia era venuta colposamente meno all'obbligo di eseguire le analisi dei campioni delle merci entro il termine previsto dal comma 2-bis dell'art. 5 del decreto legge n.145/2013, convertito con modifiche dalla legge n. 9/2014, in virtù del quale i procedimenti di competenza dell'agenzia delle dogane devono trovare conclusione entro poche ore o al massimo entro tre giorni nel caso di controlli che richiedano accertamenti di natura tecnica, anche ove occorra il prelievamento di campioni. Il TAR per la Calabria aveva accolto il ricorso.

L'agenzia aveva quindi impugnato la decisione dinanzi al Consiglio di Stato, il quale, con la sentenza n. 2737/2021, ha accolto l'appello e ha riconosciuto la correttezza dell'operato dell'agenzia. Secondo la corte, pur in presenza dei summenzionati termini del decreto legge n.145/2013, i controlli doganali sono attratti alla competenza regolamentare dell'Unione europea, in modo tale da garantire uniformità di disciplina, interpretazione e applicazione da parte degli Stati membri. In tale contesto, sia nell'attuale Codice doganale dell'Unione (Reg. n. 952/2013) sia nel precedente Codice doganale comunitario (Reg. 2913/1992) "i principi generali enucleati dal diritto europeo restano i medesimi e poggiano sull'auto-responsabilità degli operatori economici; sulla classificazione dei controlli in base al tipo di attività compiuta dagli uffici doganali (si va dal semplice esame documentale, alla visita in loco, fino al prelievo di saggi e campioni da spedire in laboratorio); sulla sopportazione delle spese da parte degli operatori durante il tempo occorrente per effettuare i controlli; sulla ragionevolezza del termine di conclusione del procedimento di verifica".



La corte, nel richiamare gli articoli 188, 189 e 194 del Codice doganale dell'Unione, ha indicato che il diritto europeo dei controlli doganali poggia e poggia tuttora su clausole generali aperte, ispirate ai criteri di ragionevolezza, proporzionalità e adeguatezza del tempo necessario per effettuare il controllo. In particolare, quando tale controllo non si esaurisce nei controlli documentali ma procede con il prelievo di campioni, occorre interpretare la nozione di "tempo utile" per definire il procedimento nel senso di "tempo ragionevole", perché l'attività successiva al prelievo è rimessa alla tempistica di soggetti diversi dagli organi doganali preposti, come ad esempio i laboratori che eseguono i test. Nel caso di specie, la corte ha rilevato che durante i 40 giorni di accertamenti l'agenzia "ha dimostrato con dovizia di particolari che la propria attività ... è sempre stata ispirata al principio della massima sollecitudine possibile, e che il tempo è stato reso necessario proprio dalla complessità degli accertamenti tecnici rimessi al competente laboratorio". In considerazione di questi elementi, la corte ha escluso la sussistenza dell'elemento soggettivo dell'illecito extracontrattuale in capo all'agenzia medesima e ha accolto l'appello, rigettando le pretese risarcitorie della società. Dalla sentenza si può quindi desumere il principio secondo il quale, pur nei cardini dei "tempi ragionevoli" del procedimento, gli operatori economici sono sempre tenuti a sostenere gli eventuali costi maturati nelle more degli accertamenti doganali sulla merce. ■

* 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



LA SOLUZIONE SMART, E FORMAZIONE IN LOGISTICA

PROGRAMMA VIDEOCORSI AGOSTO

AGOSTO

3 AGOSTO *

ORIGINE, CLASSIFICA E VALORE DELLE MERCI. REGIMI E PROCEDURE DOGANALI REGIMI DOGANALI - ESPORTAZIONI E IMPORTAZIONI - REGIMI SPECIALI (PARTE TERZA)

6 AGOSTO *

ORIGINE, CLASSIFICA E VALORE DELLE MERCI. REGIMI E PROCEDURE DOGANALI. DUAL USE E PRODOTTI STRATEGICI: LE RESTRIZIONI ALL'ESPORTAZIONE

31 AGOSTO *

ORIGINE, CLASSIFICA E VALORE DELLE MERCI. REGIMI E PROCEDURE DOGANALI. CLAUSOLE INTERNAZIONALI DI TRASPORTO (INCOTERMS): IDENTIFICAZIONE ED USO

SETTEMBRE

3 SETTEMBRE *

CONTROLLI DOGANALI E PROCEDIMENTO DI ACCERTAMENTO

7 SETTEMBRE *

REVISIONI DELL'ACCERTAMENTO

9 SETTEMBRE

LE IMPOSTE ALL'IMPORTAZIONE: DAZI, IVA, ACCISE, PLASTIC E SUGAR TAX (PROCEDURE E FLUSSI DI EFFICIENTAMENTO)

10 SETTEMBRE *

GLI STRUMENTI DI DEFLAZIONE DEL CONTENZIOSO

14 SETTEMBRE *

IL CONTENZIOSO TRIBUTARIO E PRESSO LE ALTRE GIURISDIZIONI

15 SETTEMBRE

GLOBAL PACKAGING TREND E SOLUZIONI D'IMBALLO. FUNZIONALE, COMMERCIALE, TECNOLOGICO

17 SETTEMBRE *

PRINCIPI APPLICATIVI E TRATTAMENTO DELLE OPERAZIONI RILEVANTI ANCHE AI FINI DOGANALI - IVA ALL'IMPORTAZIONE

21 SETTEMBRE *

21 SETTEMBRE - 24 SETTEMBRE - PRINCIPI APPLICATIVI E TRATTAMENTO DELLE OPERAZIONI RILEVANTI ANCHE AI FINI DOGANALI - IVA NEGLI SCAMBI INTRACOMUNITARI

22 SETTEMBRE

IL RESPONSABILE DELLA LOGISTICA: QUALE RUOLO HA E QUALI FUNZIONI/COMPITI DEVE SVOLGERE?

28 SETTEMBRE *

28 SETTEMBRE - 1 OTTOBRE - IMPOSTE SULLA PRODUZIONE E SUI CONSUMI: PRINCIPI APPLICATIVI E PRINCIPALI ISTITUTI

29 SETTEMBRE

SICUREZZA E DIGITALE: COME ADOTTARE LA TECNOLOGIA BLOCKCHAIN E RINNOVARE I PROCESSI AZIENDALI

29 SETTEMBRE

DISPOSITIVI MEDICI: IL REGOLAMENTO (UE) 2017/745
A cura di Certiquality

OTTOBRE

5 OTTOBRE *

5 OTTOBRE - 8 OTTOBRE - NOZIONE DI RISCHIO DOGANALE

6 OTTOBRE

ACCORDI DI LIBERO SCAMBIO: LE NUOVE ROTTE DOGANALI E DELLA LOGISTICA

12 OTTOBRE *

TIPOLOGIE DI RISCHIO (AZIENDALI E PER L'AMMINISTRAZIONE DOGANALE)

13 OTTOBRE

COMMERCIALE 3.0. LE COMPETENZE E LE ABILITÀ DIGITALI NECESSARIE A CHI SI OCCUPA DI VENDITA



Assologistica Cultura e Formazione

DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA" CON CORSI, WORKSHOP, SEMINARI E CONVEGNI

ASY ED ECONOMICA AI PROBLEMI DI ICA E SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

OSTO - NOVEMBRE 2021

15 OTTOBRE *

15 OTTOBRE - 19 OTTOBRE - VALUTAZIONE DEL RISCHIO

18 OTTOBRE

RISK BASED THINKING: MODELLI OPERATIVI PER LA GESTIONE DEL RISCHIO

A cura di Certiquality

21 OTTOBRE

LA CONTRATTUALISTICA DELLA LOGISTICA NEI NUOVI SCENARI DI MERCATO NAZIONALI E INTERNAZIONALI: FOCUS SULLE CLAUSOLE CHE CAMBIANO E SI ADATTANO ALLE NECESSITÀ DI AZIENDE E FORNITORI

21 OTTOBRE

CARICO, FISSAGGIO E GESTIONE DELLE UNITÀ DI CARICO SECONDO IL CTU CODE

A cura di Federchimica SC Sviluppo Chimica

21 OTTOBRE

CARBON FOOTPRINT: METODOLOGIE DI CALCOLO

A cura di Certiquality

22 OTTOBRE *

GESTIONE E TRATTAMENTO DEL RISCHIO

26 OTTOBRE *

26 OTTOBRE - 29 OTTOBRE - SISTEMI E APPLICAZIONI INFORMATICHE DOGANALI DELLE SOCIETÀ, NONCHÉ SISTEMI INFORMATICI GESTITI DAGLI STATI MEMBRI O DALL'UE

28 OTTOBRE

CRM: DAL CUSTOMER SERVICE AL CUSTOMER RELASHIONSHIP MANAGEMENT

NOVEMBRE

3 NOVEMBRE

OBBLIGHI E RESPONSABILITÀ DELLO SHIPPER E DEL VETTORE NEI TRASPORTI MARITTIMI

4 NOVEMBRE

DEPOSITI DOGANALI, DEPOSITI IVA E FLUSSI DI E-COMMERCE DOGANALE - I RESI E LE REINTRODUZIONI IN FRANCHIGIA (EASY FREE BACK)

9 NOVEMBRE

GESTIONE E OTTIMIZZAZIONE DI SCORTE, STOCK E APPROVVIGIONAMENTI

11 NOVEMBRE

LE NUOVE TECNOLOGIE APPLICATE AI MACCHINARI PER FORNIRE SERVIZI DI AVVIAMENTO E ASSISTENZA DA REMOTO ADOTTATE DALLE AZIENDE ITALIANE CHE ESPORTANO: QUESTIONI OPERATIVE E GIURIDICHE

16 NOVEMBRE

PROCESSI AZIENDALI & DESIGN THINKING: COME LA METODOLOGIA LEGO® SERIOUS PLAY® PUÒ SEMPLIFICARE IL LAVORO

18 NOVEMBRE

GLI INCOTERMS 2020, UNA PROSPETTIVA LEGALE, CON SPECIFICO FOCUS SUI TRASPORTI MARITTIMI

19 NOVEMBRE

LA SUPPLY CHAIN AGROALIMENTARE: CONTROLLO E VALORIZZAZIONE DEI FORNITORI

A cura di Certiquality

22 NOVEMBRE

IL CONTRATTO DI TRASPORTO

24 NOVEMBRE

CONTRATTO DI APPALTO DI SERVIZI LOGISTICI CON COOPERATIVE: I PROFILI LAVORISTICI ALLA LUCE DELLE NOVITÀ LEGISLATIVE E GIURISPRUDENZIALI

25 NOVEMBRE

CHE COSA CI FA UN LOGISTICO IN PRODUZIONE?

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

Via E. Cornalia, 19 - 20124 Milano - Tel. 02.6691567

e-mail: culturaformazione@assologistica.it - www.assologisticaculturaeformazione.com

Sulle sanzioni doganali

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

È noto che si tratta di una delle disposizioni più scomode e insidiose di tutto il testo unico delle leggi doganali, certamente tra le meno amate dagli operatori: l'art. 303 TULD, così come modificato nel 2012 (e ancora, purtroppo, immutato), al terzo comma prevede sanzioni amministrative pecuniarie elevatissime nel caso in cui la dichiarazione di merci destinate all'importazione, deposito o spedizione ad altra dogana (il cosiddetto transito esterno), indichi un valore che comporta la rideterminazione dei diritti di confine in misura superiore al 5% rispetto a quanto effettivamente dichiarato. Addirittura, per l'ipotesi più grave (comma 3, lett. e), il legislatore ha previsto l'applicazione della sanzione pecuniaria pari a dieci volte l'importo dei diritti di confine dovuti, per diritti pari o superiori a 4.000 euro.

di notare, ancora una volta, come tali sanzioni non siano armoniche con i principi generali dell'ordinamento giuridico.

Già alla luce del principio di proporzionalità, previsto già quale principio governatore dell'azione dell'Unione europea, all'art. 5 TUE (in virtù del principio di proporzionalità, il contenuto e la forma dell'azione dell'Unione si limitano a quanto necessario per il conseguimento degli obiettivi dei trattati), ma anche quale criterio orientativo per il legislatore, nella formulazione di sanzioni a presidio della normativa doganale (vedere l'articolo 42 CDU, introdotto con regolamento dell'Unione europea 952/2013, ove stabilisce che ciascuno Stato deve prevedere sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive), si intuisce l'evidente disarmonia delle sanzioni ex art. 303 TULD. Si tratta di disposizioni vessatorie nei confronti

degli operatori doganali, che mettono a repentaglio la fluidità del commercio internazionale, colpendo pesantemente violazioni che, dal punto di vista oggettivo e soggettivo, non appaiono minimamente giustificabili in punto di proporzione - rectius, offensività - tra la condotta tenuta e la sanzione corrispondente. In altre parole, determinano un significativo squilibrio tra l'interesse statale alla riscossione del tributo e la posizione giuridico-sociale del dichiarante, soggiogato alla eventualità di subire una decurtazione patrimoniale che, in definitiva, non appare giustificata.



La legge italiana prevede, in alcuni casi, addirittura un importo sanzionatorio pari a dieci volte l'importo dei diritti di confine dovuti per diritti pari o superiori a 4.000 euro

Sebbene la ratio della norma risieda, in estrema sintesi, nell'esigenza di rafforzare il dispositivo sanzionatorio in tema di inesattezze dichiarative dei quattro elementi dell'accertamento doganale (qualità, quantità e valore della merce), in modo tale da tutelare più incisivamente l'interesse statale alla riscossione del tributo, non si può fare a meno

È la stessa Corte di giustizia dell'Unione europea ad aver ribadito, a più riprese (vedere da ultimo C. giust., 4 marzo 2020, C-655/18, Schenker, passim; già C. giust., 20 giugno 2013, C-529/12, Rodopi, spec. pt. 38-39), come l'effetto dissuasivo-deterrente della sanzione debba essere controbilanciato sul piano oggettivo (la condotta) e soggettivo (il

grado di compartecipazione soggettiva dell'autore). La pena, pertanto, deve essere commisurata alla natura e alla gravità dell'infrazione: deve cioè tenere conto della natura, della gravità dell'infrazione e delle modalità di determinazione dell'importo della sanzione stessa. A ben vedere, non sarebbe neppure necessario "scomodare" la proporzionalità quale principio autonomo di natura sovranazionale, al fine di censurare la disposizione di cui si parla: è la stessa Costituzione a regolare in via di principio - si tratta dei principi immanenti di ragionevolezza e proporzionalità - le intrusioni della pubblica autorità che comportano la compressione dei diritti soggettivi dei cittadini. L'interesse contributivo, pur certamente di rango primario, non è sicuramente assoluto, né tanto meno dovrebbe essere impiegato quale "testa d'ariete" per giustificare l'interesse pubblico "costi quel che costi".

In ogni caso, è ormai in via di consolidamento quell'orientamento giurisprudenziale, fatto proprio anche dalla Cassazione (vedere Cassazione, sezione tributaria, sentenza 21 gennaio 2015, n. 996; da ultimo, nella giurisprudenza di merito, vedere commissione tributaria provinciale Genova, sentenza 8 marzo 2021 n. 142) che impone al giudice nazionale - nella specie, la commissione tributaria - di valutare, in concreto, che l'applicazione della sanzione amministrativa sia proporzionata alla violazione commessa. È, in definitiva, con lo strumento della disapplicazione della normativa nazionale che si pone in contrasto con i dettami sovranazionali che il dichiarante trova una forma di tutela, seppur eventuale e mediata, avverso le aporie della disposizione de qua.

Non si può fare a meno di notare, tuttavia, come lo strumento della disapplicazione, nella specie consentito in ragione della diretta applicabilità delle norme europee dei trattati (e, a maggior ragione, del regolamento 952/13, dotato anche di efficacia diretta), non appaia il più idoneo



Secondo il "principio della proporzionalità", che governa l'azione dell'Unione europea, emerge con chiarezza lo squilibrio tra il "reato" e l'elevatissima sanzione: si tratta di disposizioni vessatorie

a risolvere alla radice il problema. Si tratta, in sintesi, di uno scomodo "rimballo" di responsabilità tra legislatore (inerte) e giudice (investito di una impropria funzione di creatore di leggi), tale che, in conclusione, vengono nullificate le funzioni della *lex scripta* nel nostro ordinamento: tanto più dove le disposizioni, come quelle in esame, sono particolarmente afflittive e gravose, il cittadino dovrebbe infatti essere posto nelle condizioni di calcolare anticipatamente le proprie azioni, onde discernere, in anticipo, sia la linea di discriminare tra lecito e illecito, quanto soprattutto le conseguenze che possono derivare dalla propria condotta. Conseguenze che, attualmente, vengono essenzialmente a dipendere dalla notevole discrezionalità che la giurisprudenza europea attribuisce all'organo giudicante.

Senza contare, inoltre, che il dichiarante, nonostante possa effettivamente giovare dell'istituto della disapplicazione e di una sanzione meno severa, deve pur sempre farsi carico dei notevoli costi, in termini di spesa e di tempo, che comporta l'instaurazione di un processo, il cui esito, peraltro, è tutt'altro che scontato. Nonostante la possibile disapplicazione - con tutti i limiti appena indicati - il problema di fondo, a ben vedere, non viene risolto: i tempi sono più che maturi per elidere dall'ordinamento una norma che, in definitiva, equipara a livello sanzionatorio una frode dolosa a una violazione involontaria. ■

Sicurezza nei porti

di **Federica Catani**

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

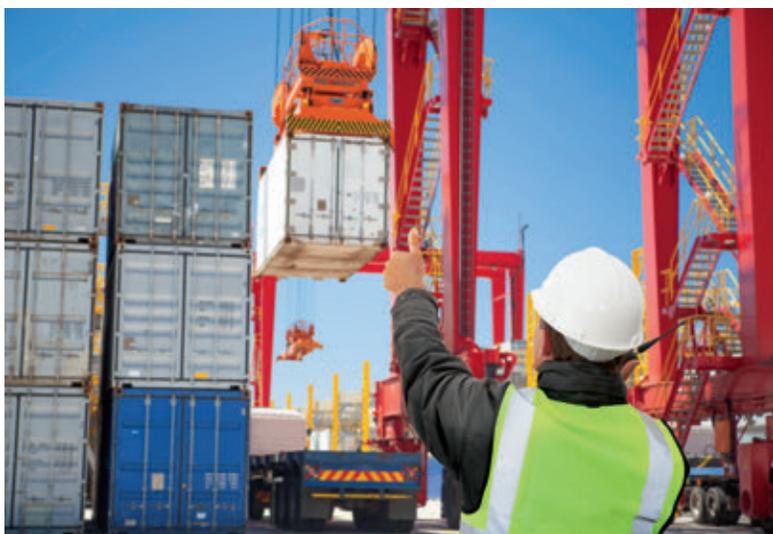
Si è tenuto il 23 giugno, in modalità online, un evento formativo e informativo relativo al tema ESG (Environmental, Social, Governance). Il webinar è stato promosso da Ente Bilaterale Nazionale (EBN) Porti,

in collaborazione con Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, che ne ha curato gli aspetti organizzativi e scientifici. Si tratta di una collaborazione nata nel 2015 e attraverso cui si sono potuti sviluppare attività e progetti con un forte valore di sistema e collegamento tra gli operatori. Tra il 2015 e il 2019 è stato realizzato un roadshow nei porti nazionali che ha visto la realizzazione di 9 tappe seminariali nei porti di La Spezia, Bari, Ravenna, Palermo, Livorno, Trieste, Cagliari, Venezia e Genova. Il tema oggetto dei seminari (organizzati anche tramite tavole rotonde tra Autorità di sistema, parti sociali e operatori) è stato quello della sicurezza, della gestione delle interferenze, del modello 231 e dei sistemi di gestione. E' stato in questo modo possibile coinvolgere 20 porti e oltre 450 attori della sicurezza in ambito portuale. L'ultima tappa realizzata a Genova nel 2019 è stata inoltre occasione per la presentazione di una ricerca, promossa da EBN e ugualmente sviluppata con il contributo scientifico di Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, in materia di sicurezza nelle operazioni portuali, con l'obiettivo di raggiungere una visione sistemica sul tema della sicurezza tramite il confronto tra diverse realtà nazionali e stimolando la condivisione di problematiche e progettualità. Sono state attivamente coinvolte Autorità di sistema portuale nazionali, imprese portuali e terminalistiche, RLSS, membri del consiglio direttivo EBN.

La realizzazione di webinar tematici quale quello ESG del 23 giugno si pone dunque in linea di continuità con questo percorso, e ha inteso rispondere all'obiettivo di proseguire la formazione e l'informazione degli operatori, nonché il dialogo tra le parti, anche nel contesto di restrizioni legate alla pandemia. In vista di questo scopo, è stato messo a punto con EBN un modello metodologico e tecnologico u-

tile a preservare tali occasioni di confronto, andando di volta in volta ad approfondire temi di prioritario interesse per il settore portuale, anche nell'ottica di adeguare le conoscenze ai più recenti cambiamenti. Nel mese di marzo 2021 è stato re-

Un obiettivo è quello di raggiungere una visione sistemica sul tema della sicurezza nelle operazioni portuali



alizzato un primo webinar sui sistemi di gestione, cui è seguito, nel mese di maggio, un secondo webinar sulla gestione delle riunioni da remoto. Il tema toccato nell'ambito del webinar ESG ha avuto, in particolare, lo scopo di approfondire tre dimensioni fondamentali e molto attuali (ambiente, sociale e gestione d'impresa) che contribuiscono a definire un quadro di sostenibilità per le imprese. Sono intervenuti, secondo il modello di organizzazione consolidato, sia relatori scientifici, provenienti dal mondo della consulenza e delle professioni, sia testimoni eccellenti di livello aziendale, per verificare come questi requisiti risultano oggi concretamente applicati nell'ambito delle organizzazioni. E' prevista, nel prossimo periodo, la realizzazione di nuovi eventi tematici di interesse per il settore portuale (sia attraverso eventi web sia attraverso un auspicato ritorno a occasioni di confronto in presenza), nonché un'attività di aggiornamento della ricerca in materia di sicurezza nelle operazioni portuali. ■

catani@scuolatrasporti.com

Obiettivi dell'interporto di Prato

di **Daniele Ciulli**

Direttore dell'interporto della Toscana Centrale

Ventidue imprese coinvolte, 440 viaggi monitorati e un risparmio potenziale di emissioni di CO2 pari a 153.700 grammi in soli tre mesi. Sono alcuni dei dati derivanti dalle prime analisi effettuate nell'ambito del progetto "City Gate" portato avanti dall'Interporto della Toscana Centrale in collaborazione col Consorzio Detox e col supporto dell'Università di Firenze, attraverso il laboratorio "LogisLab", e dell'azienda TesiSquare. L'obiettivo della sperimentazione, in fase di realizzazione all'interno del distretto tessile di Prato, grazie al coinvolgimento di lanifici, rifinitrici e tintorie, è quello di analizzare i costi logistici della movimentazione delle materie prime all'interno della filiera produttiva e di quantificarne l'impatto ambientale. In pratica, i partner del progetto vogliono tracciare ogni passaggio delle materie prime del distretto, comprendere se i furgoncini che le trasportano fanno viaggi semivuoti e soprattutto capire se i percorsi fra le varie aziende si sovrappongono. In questo modo si può scoprire se c'è la possibilità di ottimizzare il servizio e quantificare lo spreco di risorse per le imprese.

I primi risultati fanno ben capire la bontà del progetto. Le analisi sui viaggi inseriti nei primi tre mesi di sperimentazione parlano del 23% di furgoncini che effettuano spostamenti a carico vuoto e del 30% di viaggi con carico parziale (cioè una sola pezza a bordo). Numeri dai quali si evince che c'è la possibilità di ottimizzazione del servizio in più del 50% degli spostamenti delle materie prime del distretto tessile pratese presi in considerazione. Ed è proprio qui che si va a inserire la seconda parte del progetto "City Gate". L'interporto della Toscana Centrale ha infatti fra i suoi obiettivi quello di realizzare un piano di sviluppo di logistica urbana sostenibile, articolata sulle necessità dei singoli territori, capace di ridurre il traffico veicolare e l'inquinamento. Quindi, una volta terminata la sperimentazione, una serie di furgoncini, gestiti da aziende specializzate del settore, potranno fornire alle imprese del distretto di Prato un servizio di trasporto delle materie prime, consentendo un tracciamento dettagliato del viaggio. In questo modo le singole ditte potranno gestire in modo razionale e sostenibile la logistica delle lavorazioni tessili: dalla fibra al prodotto finito. Come ha spiegato il presidente dell'interporto della Toscana Centrale, Francesco Querci, all'evento di presentazione "attraverso questo progetto l'interporto di Prato assume un ruolo ancora più centrale nella logistica



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



Uno scorcio dell'interporto di Prato

regionale". La politica dell'ultimo miglio rientra fra gli obiettivi strategici e va nella direzione della sensibilizzazione verso il rispetto dell'ambiente. Al termine della prima fase pilota, alla luce dei risultati raggiunti, è previsto l'utilizzo di mezzi green per potere svolgere l'attività di consegna delle materie prime all'interno del distretto pratese o di altre filiere. Una progettualità che ha tutti i requisiti per potere intercettare i fondi del Recovery Fund. Attraverso questo progetto si va a instaurare un rapporto sempre più solido con le aziende del distretto e dell'area metropolitana Prato-Firenze-Pistoia, nell'ambito di una progettualità che ben potrebbe adattarsi ad altri distretti o ad altre filiere del territorio nazionale.

All'interno del progetto un ruolo centrale viene ricoperto dalla sostenibilità. Attraverso "City Gate" e tramite l'utilizzo di mezzi green per la consegna delle materie prime, l'intero distretto tessile di Prato potrà raggiungere obiettivi ulteriori di sostenibilità, minimizzando le emissioni e l'impatto ambien-

Un magazzino all'interno dell'area interportuale



tale. Il tutto con un conseguente miglioramento dell'immagine delle aziende e dell'intera filiera produttiva. Nel grafico trimestrale dei dati, si nota chiaramente come la riduzione di anidride carbonica cresca esponenzialmente col maggiore coinvolgimento di più aziende del distretto pratese: di fatto si passa dai 33 mila grammi di emissioni potenzialmente risparmiate del primo mese di sperimentazione agli 84 mila grammi di risparmio potenziale della fine del trimestre. Il Consorzio Detox è in prima linea sui temi della sostenibilità e il progetto "City Gate" rientra perfettamente negli obiettivi di tracciabilità del prodotto e di rispetto dell'ambiente tramite la riduzione delle sostanze inquinanti. Un'azienda da sola non può farcela a organizzare un simile percorso di sperimentazione, e allora il Consorzio ha pensato di allestire un sistema integrato di imprese, guidato dall'interporto della Toscana Centrale che continua a investire nello sviluppo del territorio di Prato e dell'area metropolitana. L'idea è quella di andare verso una maggiore efficienza della filiera, riducendo i costi, tracciando ogni fase della produzione e riducendo l'impatto ambientale.

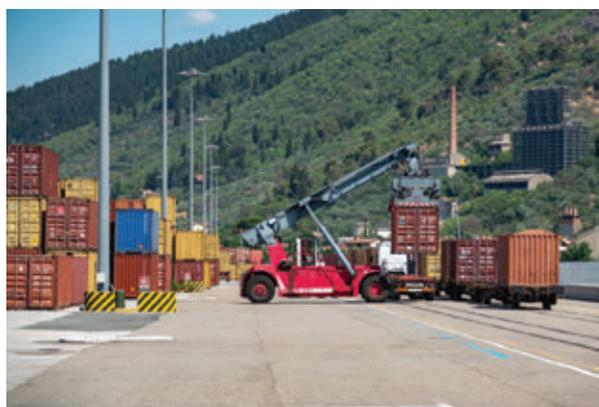
Come si sono ottenuti i risultati della sperimentazione? Tramite un portale cloud realizzato dall'azienda TesiSquare e modellato sulla filiera pratese, ogni azienda coinvolta nel progetto sta caricando quotidianamente il programma degli spostamenti dei furgoncini con le materie prime a bordo, dando conferma dell'inizio, delle tappe intermedie e della fine di ogni viaggio. I primi dati caricati sul portale sono stati poi confrontati e incrociati, rilevando grandi potenzialità di ottimizzazione del servizio (ricordiamo che l'investimento iniziale della sperimentazione è stato sostenuto dall'interporto di Prato).

Oltre all'attività legata alla logistica sostenibile dell'ulti-

UN POLO DI RIFERIMENTO

L'interporto della Toscana Centrale - socio di SOS-LOGistica - ha sede a Prato e si sviluppa su una superficie di 700 mila metri quadrati. Al suo interno ci sono oltre 60 operatori, nell'ambito di una struttura moderna, innovativa e che punta allo sviluppo dell'intermodalità, con il massimo rispetto dell'ambiente. La sua posizione strategica lo rende un polo logistico di riferimento per tutta l'Italia centrale.

<https://www.interportodellatoscana.com/>



Uno degli obiettivi centrali dell'interporto è quello di sviluppare l'intermodalità sempre più al servizio delle imprese regionali

mo miglio, c'è grande fermento in tutti quanti i settori di riferimento dell'interporto della Toscana Centrale. La parte relativa all'intermodalità, con la piattaforma ferroviaria in primis, è in rapido sviluppo, nell'ottica di ampliare i servizi, il coinvolgimento delle aziende e i collegamenti con l'Italia, l'Europa e il resto del mondo. I magazzini generali e doganali sono sempre più utilizzati, anche grazie alla presenza di scaffalature porta pallet in grado di gestire merci di qualsiasi genere e natura. Mentre la parte immobiliare fra magazzini e direzionale è in rapido completamento di ogni singolo spazio, come testimonia anche l'ultimo accordo con Bolloré Logistics Italy che ha triplicato la propria presenza all'interno del polo di Gonfienti, ritenendolo una infrastruttura strategica non solo per la Toscana ma per tutta l'Italia centrale. Nonostante il periodo pandemico l'attività all'interporto della Toscana Centrale non si è mai fermata. Anzi, sono in corso sempre nuovi progetti, idee e contatti per rendere sempre più centrale il polo di Gonfienti in ambito della regione Toscana e di tutta l'Italia centrale. ■

L'importanza degli Incoterms

Le diverse clausole che prevedono hanno una rilevanza sempre maggiore sotto il profilo doganale e dell'Iva. L'anomalia tutta italiana nello smodato uso della resa "franco fabbrica", che coinvolge il 70% dei nostri operatori.

di **Sara Armella** e **Alberto Zingariello***

Sebbene nessuna norma del codice doganale dell'Unione europea o della disciplina Iva contenga riferimenti agli Incoterms, tali clausole oggi assumono una rilevanza sempre maggiore sotto il profilo doganale e Iva. Come noto, gli Incoterms sono schemi contrattuali generali, liberamente adottabili dalle parti, elaborati dalla Camera di commercio internazionale di Parigi. Tali istituti definiscono gli elementi fondamentali di una compravendita internazionale, individuando il momento del passaggio delle responsabilità inerenti il bene oggetto di compravendita: questo

elemento riveste un importantissimo rilievo per le diverse parti contrattuali, esonerandole dalla stesura di clausole negoziali complesse e uniformando gli effetti del contratto a prescindere dalla nazionalità dei contraenti, con un evidente vantaggio in termini di limitazione delle incertezze nei rapporti commerciali internazionali. Nonostante la natura privatistica di tali pattuizioni, che le parti sono libere di adottare o meno, la diffusione di tali clausole e gli effetti che ne derivano sono ormai evidenti agli occhi degli operatori e interpreti della normativa doganale. Da ultimo, con la sentenza 22 aprile 2021, C-75/20, per la prima volta, la Corte di giustizia



Gli Incoterms definiscono gli elementi fondamentali di una compravendita internazionale

dell'Unione europea è intervenuta sulla rilevanza doganale degli Incoterms, stabilendo che le spese del trasporto internazionale non devono essere incluse nella determinazione del valore in dogana, se, in virtù di quanto previsto dalla resa Incoterms dell'operazione, tale elemento di costo è già incluso nel prezzo del bene. La scelta della resa Incoterms, pertanto, assume rilievo anche ai fini della base imponibile della fiscalità doganale. Nello specifico la Corte di giustizia, con la sentenza in esame, muovendo dalla nozione di "prezzo stabilito dalle parti", quale riferimento fondamentale per la determinazione del valore doganale, attribuisce

rilievo alla pattuizione negoziale per l'inclusione delle spese di trasporto nel prezzo per la fornitura.

L'articolo 71 del Codice doganale dell'unione (Cdu) prevede, in generale, l'obbligo di integrare il prezzo del prodotto con il costo delle spese del trasporto internazionale in sede di importazione, per attribuire un valore che risponda a quello della reale transazione. La sentenza in epigrafe specifica, tuttavia, che tale integrazione non deve essere operata, nel caso in cui il prezzo stesso del bene già comprenda, non fittiziamente, questa specifica componente, in virtù di quanto dispo-



Il terreno sul quale la scelta della resa Incoterms potrebbe determinare gli impatti più gravi e quello dell'Iva

sto dalla clausola Incoterms prevista nel contratto. Nel caso oggetto del giudizio, il contratto concluso tra produttore e importatore presentava, in particolare, la resa Incoterms DAF, detta anche “reso frontiera”, la quale comporta che siano a carico del fornitore tutte le spese di trasporto fino alla frontiera del paese di importazione, luogo di consegna del prodotto. Il valore doganale delle merci dichiarato all’importazione considera, pertanto, esclusivamente gli importi effettivamente indicati nelle fatture emesse, senza computare le spese di trasporto, poiché già incluse nel prezzo. Dal momento che il valore dichiarato risponde a quello reale della transazione e, in virtù della clausola Incoterms, questo già include le spese di trasporto, tale componente non può essere aggiunta al valore dichiarato in dogana. Ad avviso della Corte di giustizia, un giudizio in senso opposto porterebbe l’importatore a pagare due volte la stessa spesa per le merci importate,

contravvenendo così ai principi generali del diritto doganale dell’Unione in materia del valore, i quali perseguono l’obiettivo di assicurare che il prezzo dichiarato all’importazione rifletta quello economico delle merci importate, escludendo componenti arbitrarie o fittizie.

Ma il terreno sul quale la scelta della resa Incoterms potrebbe determinare gli impatti più gravi è quello dell’Iva. Da tenere in considerazione, al riguardo, che l’utilizzo della clausola “ex works” comporta rilevanti conseguenze sotto il profilo della prova dell’esportazione, poiché la normativa Iva riconosce l’esonero per le merci destinate all’estero, soltanto in presenza della prova dell’avvenuta conclusione dell’operazione doganale (messaggio Mrn). Affidare la gestione dell’export al proprio cliente significa anche dover ricercare, volta per volta, un referente in grado di fornire la prova dell’uscita dei beni dal

sono utilizzate in oltre il 70% delle operazioni: una percentuale anomala, considerato che, negli altri principali paesi europei esportatori, quali Francia, Germania e Spagna, tale clausola è utilizzata solo per circa il 30% delle vendite. Lo smodato utilizzo di questa resa ha, invero, degli effetti del tutto rilevanti per gli operatori italiani.

In primo luogo, infatti, l’utilizzo della clausola ex-works determina l’impossibilità di conoscere e controllare il prezzo dei prodotti verso i consumatori finali. Allo stesso modo, non si può nemmeno verificare la qualità dei servizi logistici relativi al prodotto venduto. Tale resa non permette, inoltre, di limitare i rischi relativi al caricamento e al trasporto della merce (ad esempio, ritardi nel ritiro o mancato pagamento di noli), così come rende difficile l’acquisizione della documentazione provante l’uscita della merce dall’Unione europea (richiesta dalla normativa Iva)

territorio europeo. Ciò è particolarmente evidente in Italia, dove sono utilizzate prevalentemente rese Incoterms ex-works (“franco fabbrica”), in virtù della quale gli adempimenti e i costi delle procedure di esportazione ricadono sull’acquirente estero. Il venditore, in questo caso, non ha alcun obbligo di provvedere alle procedure e ai costi di esportazione, ma si limita alla consegna delle merci presso i propri locali. Un recente studio di Fedespediti ha evidenziato che, in Italia, le rese ex-works

e quella che relativa l'origine preferenziale dei prodotti.

L'insieme di questi elementi, se considerati alla luce della rilevante quantità di operazioni effettuate con resa ex-works, determina una perdita di competitività delle imprese italiane nel mondo, vista l'importanza assunta dalla qualità e dal controllo della supply chain per la commercializzazione di un determinato brand.

Allo stesso tempo, l'eccessivo utilizzo delle clausole ex-works conduce ad una perdita di opportunità economiche per il nostro paese, dal momento che la catena del valore viene totalmente gestita ed affidata a società estere, a detrimento dello sviluppo dell'industria logistica italiana.

Valide alternative alla resa "franco fabbrica" per gli operatori italiani, che limitino gli svantaggi ad essa correlati, possono essere individuate nella clausola free carrier, ossia "franco vettore" (FCA), che permette all'esportatore di occuparsi dell'operazione fino al caricamento e allo sdoganamento della merce, al fine di godere di una tutela

L'utilizzo della clausola "franco fabbrica" determina l'impossibilità di conoscere e controllare il prezzo dei prodotti verso i consumatori finali



Esistono valide alternative alla resa "franco fabbrica", come quelle FCA, CIF, FOB, che limiterebbero rischi ed effetti negativi

assicurativa in tale fase e disporre della prova documentale ai fini Iva. Un'altra resa che potrebbe essere validamente utilizzata è la clausola CIF ("cost, insurance & freight"), con cui il venditore può ottimizzare i flussi e le sinergie con i diversi operatori di frontiera, riducendo i costi diretti e indiretti, potendo negoziare con un solo spedizioniere e fruire di una copertura assicurativa della merce, senza rischiare contenziosi e ripercussioni commerciali. Infine, un'utile alternativa per la clausola ex-works può essere individuata

nella resa FOB (free on board, "franco a bordo"), la quale rende possibile la scelta dei vettori in base alle diverse necessità e alla convenienza della spedizione, permettendo, tuttavia, di avere un unico interlocutore che coordina i flussi, con un chiaro vantaggio nella limitazione dei rischi delle spedizioni.

Tutte queste clausole permetterebbero di limitare gli effetti negativi per le industrie esportatrici italiane, le quali potrebbero così assicurarsi la gestione della supply chain a vantaggio della qualità dei prodotti e dell'industria logistica domestica. In definitiva, occorre segnalare la sempre maggiore importanza di tali condizioni contrattuali nelle relazioni commerciali internazionali, attestata da ultimo dalla stessa Corte di giustizia dell'Unione. La conoscenza delle diverse rese Incoterms e degli effetti conseguenti assume, pertanto, il valore di requisito indispensabile per ogni operatore doganale consapevole. ■



**Studio Armella & Associati*

Scenari produttivi nazionali

di Paolo Giordano

L'economia del mare

Un settore per noi vitale, ma serve un punto di riferimento istituzionale.

L'economia del mare rappresenta per il nostro paese un settore assolutamente rilevante. Secondo il sesto rapporto della Federazione del mare, steso con la collaborazione del Censis, di Cogea-Consulenti per la gestione aziendale e di Studi e Ricerche del Mezzogiorno-SRM, riferito al triennio 2015-2017, il Pil del nostro cluster marittimo in tutte le sue espressioni ammontava nel 2017 a 34.285 milioni di euro. In questo insieme spiccano aspetti importanti logistici (come le attività dei porti), produttivi (ad esempio, la nautica e la cantieristica), di trasporto. C'è da aggiungere che il sistema produttivo italiano - fortemente caratterizzato come industria di trasformazione che importa materie prime e semilavorati ed esporta prodotti finiti - ha nel trasporto via mare una delle leve non solo per il suo sviluppo, ma anche per la sua competitività. Trasporti marittimi, porti, collegamenti terra-mare più efficienti migliorano anche l'attrattività dei nostri prodotti. Una tesi avvalorata dalla considerazione che nel 2018 ha viaggiato via mare il 79,3% delle merci italiane esportate nel mondo (in volume) e questa percentuale sale fino al 95,9% se si considerano esclusivamente i paesi extra-Unione europea. Situazione non dissimile si verifica per l'import, con percentuali rispettivamente dell'84% e del 99,4%.

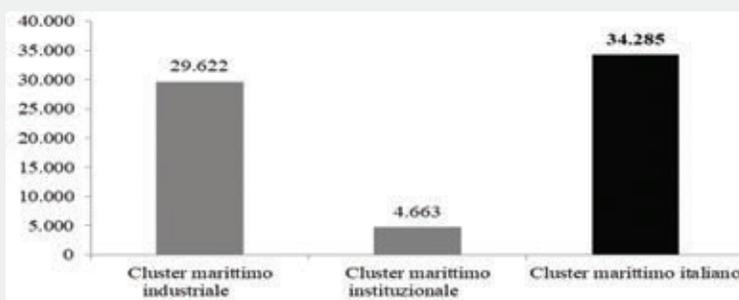
Quindi, è un settore a cui il governo e la politica devono rivolgere una particolare attenzione, specialmente in un momento come l'attuale, che è contraddistinto da due esigenze: fare in modo di far ripartire l'economia dopo la crisi sanitaria e investire i fondi europei in modo produttivo. L'economia del mare è anche un settore centrale su cui investire per imboccare la strada di un riequilibrio delle nostre macroaree territoriali, in primo luogo guardando al Mezzogiorno. L'economia del Sud, area che "vive nel mare", può riprendere slancio da una rinnovata politica orientata allo sviluppo della blue economy. In tale rinnovamento un posto importante spetta alla logistica. Euromerci, da anni, insiste sull'incredibile lentezza con la quale è stato portato avanti in termini burocratici il tema delle Zone economiche speciali. Zo-

ne che potrebbero rappresentare, se gestite correttamente, se giustamente incentivate e "semplificate", una svolta a livello industriale e logistico, in considerazione che sono state designate in maniera di avere come punti di riferimento, per facilitarne i collegamenti, importanti realtà portuali. Per lo sviluppo dell'economia marittima, la logistica ha, comunque, un rilievo importante: è un settore, come dimostrano tante esperienze straniere europee ed extraeuropee, oggi decisivo e che noi, inutile ripeterlo, abbiamo sempre sottovalutato. Vanno fatte alcune scelte e vanno fatte rapidamente: occorre aumentare gli investimenti nelle realtà portuali, bisogna porre al centro del sistema trasporto, specie nei confronti degli scali marittimi, l'intermodalità, onde "allargare" la sfera di influenza dei singoli scali, oggi a livello terrestre

Pil del cluster marittimo italiano

Fonte: Federazione del Mare

(2017, in milioni di euro)



sempre limitata a livelli regionali. Sempre a livello portuale è necessario fare scelte di specializzazione: tutti non possono fare tutto, occorre selezionare gli investimenti. Soprattutto però, come sottolineiamo di seguito, occorre un punto di riferimento istituzionale per la gestione del tema “mare” nella sua complessità.

Intervenendo al convegno Mid.Med Shipping Days, organizzato dall'International Propeller Clubs e svoltosi a Palermo il 22 e 23 giugno, Alessandro de Sanctis, studioso di geopolitica dei mari della rivista Limes, ha affrontato il tema della mancanza di un punto di riferimento istituzionale per quanto concerne l'economia del mare. “Per lo sviluppo del paese è necessario ‘riscovere’ il settore marittimo, fino a oggi spesso relegato e limitato a un dibattito tra gli addetti ai lavori. Invece, oggi, serve un ‘ritorno del mare’ nella visione geopolitica del paese”, ha sottolineato de Sanctis in apertura dell'intervento. Oltretutto tale esigenza è avvalorata dal fatto che il nostro paese ha ottomila chilometri di coste, ha una posizione geografica che lo colloca al centro del Mediterraneo, ha porti in grado di intercettare le crescenti merci che attraversano il canale di Suez, esporta e importa grandi quantità di merci usufruendo della via marittima, ha settori industriali importanti legati al mare, come la cantieristica e la nautica, nei quali primeggia nel mondo. Tutto ciò rende incomprensibile, ha detto de Sanctis, “che non esista un punto di riferimento per gestire tutti questi temi sotto un'unica angolazione. L'esperienza degli ultimi anni ci dice che se non rimettiamo al centro della nostra visione e azione politica il Mediterraneo, continueremo a contare in questa area sempre meno, finiremo sempre più con l'essere preda di iniziative dei nostri vicini e non solo. Basti considerare le attività che vi portano avanti sia i russi sia i cinesi”.



Immagine del porto di Genova. Quasi il 96% dell'export italiano extra Unione europea viaggia per via marittima

De Sanctis ha, quindi, tratteggiato lo scenario politico che attualmente sta vivendo il Mediterraneo: “Mentre noi, magari anche giustamente, andavamo a caccia di pirati nei mari della Guinea e del Corno d’Africa, non ci siamo accorti che davanti alle nostre acque stava cambiando tutto. Possiamo far finta che non sia così, ma la realtà è un’altra. Infatti, come appare da anni evidente, la nostra ‘disattenzione’ al mare ha lasciato vuoti di cui altri stanno approfittando, fino all’anticamera delle nostre acque di casa. A levante, subiamo la pressione dei turchi, che hanno l’obiettivo di tornare a essere quella potenza imperiale che sono stati nel passato, a ponente subiamo quella dei paesi del nord Africa che ambiscono a gestire aree che toccano il Golfo di Oristano, i russi sono diventati padroni della Cirenaica e si stanno radicando nell’Africa del nord. Stiamo subendo una forte pressione straniera sullo Stretto di Sicilia, che è fondamentale per i nostri traffici marittimi”. Non si vede una risposta, una reazione a tali avvenimenti, che, quindi, stiamo subendo. “Una delle motivazioni per cui questo sta avvenendo sta anche nella parcellizzazione delle competenze inerenti alla gestione delle problematiche marittime,

che comporta posizioni segmentate, se non differenti. Una parcellizzazione, inoltre, che acuisce la nostra difficoltà a formulare visioni e ragionamenti geopolitici”. Occorre trovare una soluzione istituzionale a queste criticità o con un ministero o con un’agenzia dedicata e inserita nella presidenza del Consiglio, “ma il problema deve essere risolto, anche perché questi cambiamenti che si stanno registrando nel Mediterraneo, a patto di saperli decifrare e interpretare, possono rappresentare anche un’opportunità”. “Comunque, è impensabile pensare di andare avanti come abbiamo fatto fino a oggi, lasciando il vuoto e occupandoci del mare solo quando accadono tragedie o dobbiamo fare le vacanze estive”, ha aggiunto de Sanctis, che ha così concluso: “Vige nel paese una teoria, che si basa sul fatto che noi siamo un’appendice terrestre del continente europeo, che avvalorava l’idea che il nostro futuro, che il nostro benessere dipendano principalmente da ciò che accade oltre le Alpi. E’ un’idea sbagliata che non tiene conto della nostra collocazione nel Mediterraneo, di quanto vi sta accadendo, dell’importanza economica e strategica che oggi contraddistingue l’economia del mare e i trasporti marittimi”.

I distretti produttivi

Un modello che rappresenta un nostro punto di forza, ma serve sostenerlo.

I distretti produttivi rappresentano un punto di forza del nostro sistema industriale sia per la loro numerosità sia per le loro specializzazioni, molto articolate e per lo più centrate su settori specifici del Made in Italy, sia per la loro “resilienza”. Numericamente, si contano circa duecento distretti su tutto il territorio nazionale. L’area considerata più rappresentativa di tale modello industriale è il nord est, che presenta una forte concentrazione di imprese di medie e piccole dimensioni ma altamente specializzate. Imprese che operano perlopiù in circa quaranta distretti, ossia intorno al 27% del totale nazionale. I distretti dell’area più noti sono quello dell’occhialeria nella provincia di Belluno, quello del prosecco di Treviso, quello dell’oreficeria di Vicenza, quello agroalimentare del prosciutto di San Daniele. Di particolare interesse è poi il distretto delle tecnologie digitali, che tra il Veneto e il Friuli Venezia Giulia, occupa 800 imprese, costituendo quella che è chiamata la Silicon Valley italiana. Nell’Italia centrale, rilevanti sono il distretto della ceramica in Emilia Romagna, delle calzature nelle Marche, della carta e del marmo in Toscana. Anche il Mezzogiorno annovera distretti molto significativi, specialmente nel settore agroalimentare, dove sono presenti specializzazioni per le conserve di pomodoro, per la pasta, per i formaggi, con la mozzarella in primis. Rilevanti sono anche il distretto aerospaziale in Campania e quello della meccatronica nel barese. E’ un modello quello dei distretti che ha dimostrato di avere performance sia di fatturato



In tutto il territorio nazionale ci sono distretti agroalimentari e del vino che sono “di punta” nel nostro export

sia di produttività superiori a quelle registrate da imprese che operano negli stessi settori, ma al di fuori delle aree distrettuali. Le imprese di queste ultime hanno anche reagito in tempi brevi alla pandemia, contrariamente a quanto era avvenuto durante la crisi finanziaria del 2008/2009. Infatti, secondo il monitor sui distretti di Banca Intesa Sanpaolo, nella seconda parte del 2020 si è registrato un rimbalzo dell’export dei distretti italiani: dopo il crollo accusato nei mesi primaverili (meno 33,2% la variazione tendenziale) che seguiva il calo già significativo dei primi tre mesi dell’anno (meno 8,4%), sono emersi segnali di recupero nei mesi estivi (meno 4,9%), poi confermati in autunno (meno 3,7%). Il numero dei distretti in crescita è passato da 23 del secondo trimestre a 69 negli ultimi tre mesi dell’anno, confermando le differenze rispetto alla crisi del 2009, quando per due trimestri consecutivi meno di venti distretti registrarono un aumento dell’export e addirittura per cinque trimestri i distretti in crescita

non superarono la soglia dei cinquanta.

Questo nostro modello produttivo va quindi sostenuto con nuovi finanziamenti sia sotto l’aspetto dello sviluppo della digitalizzazione sia sotto quello della transizione ecologica. Occorre, però, tener conto degli aspetti logistici e delle scelte industriali riguardo alle modalità di esportazione. Per i primi, c’è da notare che i distretti del Sud sono ben più lontani di quelli delle aree centro-settentrionali dai mercati di riferimento e dalle aree di approvvigionamento. Chi ha percorso d’estate l’autostrada tirrenica o l’Autosole da Canosa al nord avrà incontrato file di tir che trasportano il pomodoro: ciò perché l’intermodalità è virtualmente assente. Per le modalità scelte da quasi tutte le industrie per l’export regna sovrano il franco fabbrica. Lo testimonia la recente ricerca fatta dalla Contship e da SRM sulle industrie lombarde, venete ed emiliano-romagnole. Su questi aspetti, negativi per la nostra economia, occorre che siano introdotti correttivi.

L'Italia dei distretti



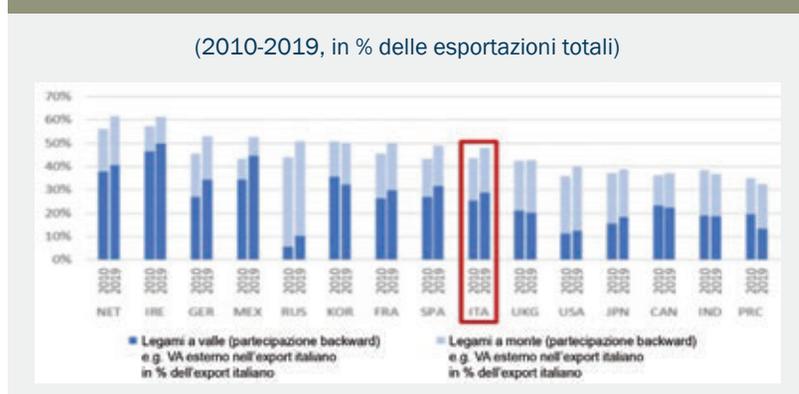
Le Catene Globali del Valore

L'Italia ha un livello di partecipazione alle CGV molto importante.

Nella recente assemblea pubblica dell'Associazione Lombarda spedizionieri e autotrasportatori-Alsea, la presidente Betty Schiavoni ha presentato il rapporto, commissionato dall'associazione e redatto dal Politecnico di Milano, School of Management, "Scenari del commercio mondiale e ruolo dell'Italia: tendenze in atto, catene globali del valore e potenziale dell'eCommerce". La Schiavoni ha sottolineato che leggendo il rapporto emergono diversi spunti: "Anzitutto rilevo un aspetto che non deve mai mancare per chi fa attività d'impresa: l'ottimismo. Non un ottimismo ottuso, immotivato, ma frutto di indizi che si trovano un po' dappertutto. Auspicando che questa pandemia possa essere in fase discendente, le previsioni di tutte le fonti richiamate dal Politecnico inducono a una ripresa dei commerci globali, che potrà essere diversificata ma che viene sempre prevista. A questa positività ci porta anche la constatazione della posizione dell'Italia nelle catene globali del valore. Ci troviamo in undicesima posizione in questa speciale classifica mondiale ben bilanciata sia nell'import che nell'export. Un altro elemento positivo riguarda la nostra presenza in tutti i principali settori in cui è forte la nostra economia: tessile, meccanico, pharma, chimica, agroalimentare e altri ancora. Una riflessione doverosa deriva poi dalla possibile rivisitazione delle catene globali del valore a livello mondiale: consideriamo questo aspetto un'opportunità positiva per il

Esportazioni legate alle CGV

Fonte: Politecnico Milano



nostro paese e per le nostre imprese". Di seguito, pubblichiamo uno stralcio del rapporto dedicato alle catene globali del valore.

L'organizzazione della produzione in una larga parte dei settori manifatturieri risulta oggi frammentata in stadi produttivi separati, svolti da fitte reti di imprese localizzate in diverse aree del pianeta, sulla base dei loro vantaggi economici e del loro grado di specializzazione. Questa organizzazione del processo produttivo ha dato origine a complesse catene di produzione, le Catene Globali del Valore (CGV). La diffusione delle CGV ha avuto effetti positivi sulla crescita dei paesi coinvolti. Essa ha favorito la specializzazione delle imprese in quegli stadi produttivi in cui godono di un maggior vantaggio economico, ha rafforzato le relazioni tra produttori localizzati in aree del mondo distanti anche migliaia di chilometri, e ha reso disponibili a costi contenuti molti beni che fino a pochi anni fa erano considerati "di lusso". Una caratteristica cruciale degli scambi internazionali che originano dalle CGV è che le

merci attraversano le frontiere molteplici volte lungo gli stadi del processo produttivo. A differenza del commercio tradizionale che coinvolge perlopiù flussi di beni finali tra due paesi, con un paese che produce-esporta e uno che importa-consuma, nelle CGV vi è uno scambio continuo di input intermedi (materie prime, parti, componenti e semilavorati), nonché di servizi accessori e strumentali alla realizzazione del prodotto finale. Inoltre, le CGV attivano una vasta gamma di servizi scambiati tra paesi per rendere operative ed efficienti queste catene produttive, quali trasporti, logistica, comunicazioni. Di conseguenza lo sviluppo delle CGV ha agito da acceleratore sullo scambio mondiale: secondo le stime prodotte da varie istituzioni internazionali oltre la metà degli scambi mondiali riguarda beni e servizi prodotti all'interno delle CGV e con il coinvolgimento di almeno due paesi nelle diverse fasi produttive.

L'importanza delle CGV nel quadro mondiale è aumentata dagli anni Novanta ad oggi, complici il progresso tecnologico che ha permesso di rendere



Lo sviluppo tecnologico è alla base della diffusione delle CGV, dal momento che la moderna trasmissione dei dati è uno dei fattori che hanno permesso di frammentare i processi produttivi in aree geograficamente distanti

più semplice il trasferimento di parte dei processi produttivi all'estero e la diminuzione dei costi di trasporto. Analizzando l'andamento degli ultimi anni, il peso delle CGV negli scambi è stato oscillante dal 2010 a oggi. Tra il 2018 e il 2019, l'ammontare del commercio legato alle GVC in relazione al totale esportato è leggermente diminuito (da 48% a 47,8%) e anche il rapporto tra catene del valore e Pil globale ha rallentato la sua crescita, raggiungendo il 14,4%. Nonostante il rallentamento della dinamica, fino a prima della crisi pandemica l'andamento delle GVC mostrava un trend moderatamente crescente.

La partecipazione dei diversi paesi alle catene globali del valore è strettamente connessa al loro livello di internazionalizzazione. I principali esportatori mondiali quali Cina, Usa e Germania contribuiscono difatti in modo più significativo a tali catene, ma i ruoli che questi paesi ricoprono all'interno delle filiere sono diversi e si sono modificati nel tempo. Per esempio, è noto che la Cina pur restando un centro produttivo fondamentale a livello internazionale si sta sempre più spostando da fasi della produzione a basso valore aggiunto come l'assemblaggio, la manifattura

semplice o altre attività intensive in lavoro poco qualificato, a fasi della produzione ad alto valore aggiunto con un maggior contenuto di tecnologia e una maggiore intensità di capitale umano. In questo contesto l'Italia non è solo uno dei principali esportatori mondiali, ma è anche uno dei principali attori delle CGV.

L'Italia, infatti, mostra un livello di partecipazione alle catene globali del valore molto importante, pari a quasi la metà delle esportazioni, e superiore a paesi quali Cina e Stati Uniti. Ci sono però delle differenze a livello dei settori italiani più coinvolti nelle catene globali del valore, che dipendono dalla specializzazione produttiva del paese. Il rapporto tra il volume di esportazioni legate alle CGV e le esportazioni totali del singolo paese è una misura di quanto le catene del valore siano importanti per un'economia. Nell'analisi economica, a livello di paese, la cosiddetta "partecipazione alle CGV" misura l'intensità con cui l'interscambio di ogni paese dipende dalle reti produttive internazionali, indipendentemente dal valore assoluto esportato (questa misura permette perciò di confrontare piccoli e grandi esportatori). La partecipazione alle CGV fa riferimento al

valore aggiunto dei beni esportati che subiscono lavorazioni in almeno due paesi. Nel grafico che pubblichiamo, appare evidente che per l'Italia la partecipazione alle CGV è molto importante: il rapporto tra esportazioni legate alle CGV e esportazioni totali è stato pari al 47,9% nel 2019.

La partecipazione italiana alle CGV è aumentata nel tempo da 43,6% al 47,9%, così come è aumentata quella di Germania, Francia e Spagna e molti altri paesi. È da notare invece che per Cina, Corea del Sud e India l'importanza delle GVC si è ridotta. In generale i paesi partecipano alle CGV seguendo due modalità: importando input esteri per poi usarli nel produrre beni e servizi esportati verso i mercati esteri (detta backward participation, misurata come la quota di valore aggiunto estero incorporata nelle esportazioni di un paese); esportando merci prodotte internamente che verranno utilizzate nei paesi terzi per essere nuovamente lavorate ed esportate (detta forward participation, misurata come valore aggiunto nazionale incorporato nelle esportazioni di un paese estero). Guardando alla partecipazione alle CGV utilizzando gli indicatori basati sul valore aggiunto sopra menzionati, vediamo che l'Italia mostra un grado di partecipazione alle CGV abbastanza elevato, frutto del posizionamento delle imprese che non solo utilizzano input di importazione ma a loro volta sono importantissimi fornitori di input specializzati acquistati da imprese estere. Un elemento in più per accelerare sulla strada dello sviluppo della digitalizzazione. ■

Ceva Logistics: sempre più a sostegno dei clienti

“Stiamo sviluppando un ventaglio di servizi, fra loro integrati, da offrire alle aziende clienti per sostenerle in tutto il loro percorso lungo la supply chain”, dice Paolo Guidi, da poco Business Head Development Italy.

di **Carlotta Valeri**



PAOLO GUIDI

Paolo Guidi, una vita professionale dedicata alla logistica, è recentemente entrato a far parte di Ceva Logistics, parte del Gruppo CMA-CGM, con il ruolo di Business Head Development Italy. L'ultimo impegno lavorativo di Guidi era stato nella Kuenhe + Nagel, come Sales e Marketing Director. “Il mio impegno in Ceva è di mettere la mia esperienza al servizio di un attuale obiettivo prioritario della società: uno sviluppo della logistica che sia adeguata ai tempi e alle nuove esigenze dei clienti, differenziandosi sul mercato integrato con tutti i servizi”, ci dice Guidi subito in apertura dell'intervista.

ENTRIAMO PIÙ NEL MERITO DI QUESTO OBIETTIVO...

La volontà dell'azienda, in sintesi, è di sostenere quanto più è possibile la supply chain di ogni tipologia di clienti, dalle piccole e medie aziende alle grandi e alle

multinazionali, sia approcciando il mercato in maniera integrata con tutti i servizi e tutte le modalità di trasporto, aereo, nave, terrestre, anche a livello internazionale, sia mettendo a disposizione dei clienti un interlocutore unico. Questo perché, come stiamo rilevando anche dalle esperienze che stiamo facendo, avere un unico punto di ingresso facilita enormemente il dialogo e la conoscenza, e quindi la soluzione, dei singoli problemi.

IN PARTICOLARE, CIÒ COSA COMPORTA SUL PIANO DELL'ATTIVITÀ?

L'esigenza di sviluppare una gamma di servizi, fra loro integrati, da offrire alle aziende clienti che le accompagni e le sostenga in tutto il loro percorso lungo la supply chain. Quindi, diamo loro assistenza su qualunque tipo di problematica possa sorgere dall'inizio di questo percorso fino alla consegna all'utilizzatore finale. Ciò significa che vogliamo offrire soluzioni, anche complesse, non soltanto movimentare dei beni. Per metterci nelle condizioni di svolgere questo lavoro abbiamo modificato la nostra organizzazione, ad esempio potenziando molto il customer service. Quest'ultimo è di vitale importanza per poter stare “vicino” al cliente. La principale motivazione di questo nostro impegno è di anticipare il futu-

ro. Oggi, alcuni servizi possono sembrare ancora di nicchia, ma in un futuro, anche prossimo, dato lo sviluppo tecnologico, sempre più incalzante, diventeranno essenziali. Un nostro punto di forza è che mettiamo a disposizione dei clienti, a livello di Gruppo, un network internazionale molto forte e sempre più integrato nel portafoglio dei servizi. La nostra rete integrata nel Freight Management e nella Contract Logistics copre più di 160 paesi, con circa 78 mila dipendenti e con specializzazioni in un'ampia varietà di settori industriali. E' da sottolineare che nell'ambito di settori di riferimento tutto il nostro Gruppo sta portando avanti progetti di ampia scala e strategie globali.



Il servizio SuiteHome di Ceva: dal trasporto del prodotto a domicilio al montaggio e alla messa in opera

“Carte” molto importanti da mettere a disposizione dei clienti, anche per fornire loro la possibilità di aumentare il loro business complessivo.

UN ESEMPIO CONCRETO DI QUESTA IMPOSTAZIONE DI BUSINESS...

CEVA SI RAFFORZA AL SUD

Ceva Logistics ha ampliato la propria presenza nel Sud Italia con l'apertura in di un nuovo sito logistico in Campania, a Carinaro, Caserta. Nel nuovo sito - che sarà di circa 5.500 mq - il team di esperti di Ceva gestirà le attività logistiche di Sews Cabind Group, multinazionale specializzata nella produzione e vendita di cablaggi, fili e componenti nel mercato automotive europeo. In particolare, Ceva riceverà i cavi in container e gestirà lo stoccaggio, il trasferimento e la spedizione al cliente finale automotive di Sews Cabind Group. La posizione dello stabilimento, a poche decine di chilometri dal sito del cliente finale, è il valore aggiunto che permetterà a Ceva di garantire una fornitura quasi istantanea della linea di produzione. Inoltre, la vicinanza facilita anche la gestione di eventuali emergenze. Il nuovo magazzino avrà una capacità di 7 mila pallet a stock e una capacità di flusso di 16 mila pallet sia in entrata sia in uscita. All'interno del sito, il team di esperti di Ceva utilizzerà un sistema a radiofrequenza, che garantisce una tracciabilità costante all'interno del magazzino: questo tipo di tecnologia indica dove posizionare il prodotto non appena arriva e allo stesso tempo permette ai lavoratori di sapere immediatamente dove si trova il prodotto quando arriva un ordine del cliente. Con questa nuova apertura, Ceva Logistics rafforza ulteriormente la propria presenza nella regione Campania dove l'azienda è attualmente presente con un'attività logistica per un cliente retail molto importante.

■ A novembre 2019, Ceva Logistics ha posto sul mercato il prodotto "SuiteHome", teso a innovare profondamente il concetto di home delivery. "SuiteHome" è un servizio personalizzato di consegna a domicilio, in ufficio o sul posto di lavoro, attivo tutti i giorni - dalle 9 del mattino alle 21 durante la settimana e fino alle 18 il sabato e la domenica con un preavviso di 30 minuti -, che si occupa a 360 gradi di ogni aspetto della movimentazione del prodotto: dall'acquisto all'installazione. Il servizio, e questa è una novità sul mercato, offre un'unica soluzione per spedizioni inferiori ai 25 chili e per il White Glove service, che prevede la movimentazione di beni ben più ingombranti. Infatti, il servizio si rivolge a settori come elettrodomestici e tecnologia, moda e cosmetica, design di interni ed esterni, sport e tempo libero. Tutto ciò con l'assistenza del nostro customer service pronto anche a risolvere qualunque tipo di inconveniente dovesse sorgere. "SuiteHome", come dicevo, si occupa di tutti gli aspetti, non solo, quindi, della presa in consegna del prodotto e del suo trasporto, ma anche del suo montaggio, della sua installazione e "messa in opera", una volta giunto a destinazione, e infine anche la possibilità di ritiro e smaltimento di elettrodomestici usati o macchinari obsoleti, secondo le normative italiane ed europee. Un servizio che ha in queste caratteristiche

un importante valore aggiunto, infatti, ad esempio, per quanto riguarda in particolare prodotti tecnologici o mobili da ufficio o attrezzi da palestra, il fatto che il cliente li abbia a sua disposizione già installati e funzionanti è un dato rilevante e, come dicevo, sempre più apprezzato. Ad un anno e mezzo dal suo lancio, possiamo confermare che il servizio ha avuto un grande successo, come dimostrano i numeri: nel 2020, infatti, sono state effettuate 200 mila spedizioni con 120 mila installazioni. Guardando al futuro e all'indubbio continuo incremento dell'eCommerce è un servizio che continuerà a crescere guardando anche ad altri settori come l'E-Mobility e la domotica.

QUINDI, IL "FUTURO" È DETERMINANTE PER LE ATTUALI SCELTE DI CEVA...

■ Senza dubbio ed è giusto che sia così, dato che viviamo in un momento di continua evoluzione e di continuo sviluppo tecnologico, specie nel settore della logistica. Guardiamo al futuro anche per l'aspetto sostenibilità, un altro elemento di primaria importanza della politica aziendale. Nel nostro paese, Ceva Logistics Italia sta portando avanti un piano globale e pluriennale di sostenibilità ambientale sia per quanto riguarda magazzini nuovi sia per la riqualificazione di impianti. Molti interventi sono stati già realizzati

in primo luogo per migliorare l'efficienza energetica di diversi siti e il programma



L'impegno di Ceva sul risparmio energetico: pannelli fotovoltaici sulla copertura del magazzino a Somaglia

andrà avanti rapidamente. Tale impegno corrisponde pienamente alla strategia del nostro Gruppo: CMA-CGM, leader mondiale nel settore delle spedizioni e della logistica, mira a diventare carbon-neutral entro il 2050 ed è stata tra i primi a utilizzare biofuel, così come carburanti alternativi per i trasporti terrestri. Aggiungo che Ceva Logistics ha recentemente annunciato la sua partecipazione alla United Airlines Eco-Skies Alliance per promuovere l'uso di carburante sostenibile per l'aviazione nei voli passeggeri e cargo e che la società ha annunciato che la sua flotta di automobili nel Regno Unito sarà completamente elettrica entro il 2025. Per noi il "futuro" è già cominciato. ■

Manca un progetto pilota nazionale

“Gli interventi che vengono fatti sul settore sono parziali e non prendono mai in esame l'intero, assai complesso, sistema logistico ospedaliero”, dice Alessandro Pacelli, presidente della commissione Sanità di Assologistica.

di **Carlo Santi**



ALESSANDRO PACELLI

La logistica sanitaria nel nostro paese è molto diversificata: c'è quella farmaceutica, che rifornisce essenzialmente le farmacie, che funziona con livelli tecnologici anche decisamente elevati, poi c'è quella ospedaliera che invece è, sebbene articolata a seconda delle regioni dove risiedono gli ospedali, in genere, decisamente arretrata, fonte di sprechi e di inefficienze. Di tale aspetto si discute da anni con alterna e scarsa fortuna. Riprendiamo il discorso con Alessandro Pacelli, esperto del settore e presidente della commissione Sanità di Assologistica.

L'ERA COVID-19 CHE SI È ABBATTUTA COME UN URAGANO SUGLI OSPEDALI NAZIONALI PUÒ AVERE CONSEGUENZE ANCHE SUL FRONTE DELLA LOGISTICA?

Ci sono due aspetti legati alla pandemia che hanno interessato e che interessano il settore della sanità pubblica sotto l'angolazione, diciamo, “logistica”: il primo è stato il panico che inizialmente si è registrato a tutti i livelli per la distribuzione dei vaccini, la temperatura di meno

80° da mantenere per la movimentazione spaventava tutti. Si ignorava che la catena del freddo, a temperature vicino a meno 27/30°, nella logistica è cosa abituale. Quindi, il problema era assolutamente gestibile, così come è avvenuto. Ciò è servito per far capire agli addetti ai lavori, e all'opinione pubblica, che la logistica specializzata ha le conoscenze, le tecnologie e la capacità di risolvere i problemi. Il secondo aspetto è quello dell'arrivo di forti investimenti: del Recovery Fund 15 miliardi sono destinati alla sanità pubblica, senza però indicazioni specifiche sul loro impiego, se non quelle generali, ossia digitalizzazione, amministrazione, transizione ecologica, maggiore assistenza domiciliare. Siamo, quindi, su temi generali.

NON CI SONO SEGNALI SPECIFICI PER INTERVENTI SULLA LOGISTICA, CHE

SAREBBERO NECESSARI PROPRIO IN UN'OTTICA DI MIGLIORARE L'EFFICIENZA E RIDURRE GLI SPRECHI?

Segnali ci sono e ci sono stati. Come Assologistica siamo stati convocati sia in commissione parlamentare sia dal sottosegretario alla Salute Andrea Costa. In questi incontri abbiamo avanzato proposte tese a ottimizzare il sistema sia dei rifornimenti degli ospedali sia della circolazione delle informazioni e delle medicine all'interno delle strutture ospedaliere sia nell'ottica di tenere in questo percorso sempre al centro dell'attenzione il paziente. Campi dove una logistica efficiente, tecnologicamente adeguata, può portare notevoli miglioramenti. Come Assologistica abbiamo avuto anche in passato, nel 2017, tre incontri al ministero della Sanità, sempre sugli stessi temi, poi è caduto il governo Renzi e, come molto spesso accade nel nostro paese

Una nuova logistica ospedaliera dovrebbe risolvere in maniera efficiente ogni aspetto e problema della struttura, dal magazzino fino all'interno di un reparto e al paziente





Le farmacie sono servite con una logistica di primo livello, una strada che deve imboccare anche la sanità pubblica

con i repentini cambiamenti politici, siamo tornati al punto di partenza.

LA LOGISTICA OSPEDALIERA È DAVVERO COSÌ COMPLICATA?

Occorre tener presente che in certi ospedali, e non sono pochi, si arriva anche a 5 mila, 6 mila consegne al giorno: un ritmo equiparabile a un settore industriale. E' evidente che serve una logistica come quella che viene impiegata, ad esempio, per gestire un rilevante flusso di ordini in regime di eCommerce. Quindi, serve una logistica avanzata. Invece negli ospedali siamo quasi dappertutto indietro anni luce.

QUALI PROPOSTE SONO STATE AVANZATE DA ASSOLOGISTICA?

Abbiamo cercato di spiegare che la logistica ospedaliera è notevolmente complessa, anche perché, non solo per i vaccini, pone problemi, ad esempio, di mantenere medicinali a temperature adeguate, impone la tracciabilità dei prodotti, precise cognizioni sulla movimentazione dei farmaci e sulla distribuzione ai singoli reparti e ai pazienti, gestioni avanzate dei magazzini, onde evitare scadenze e

sprechi, e dei trasporti. Tanti aspetti di complessità. Per uscirne abbiamo detto che occorre prendere un ospedale e fare un progetto pilota che abbracci tutti gli aspetti logistici, fino alla logistica di reparto. Purtroppo, questa necessità di vedere la logistica ospedaliera come un "tutto" non è stata ancora capita, o comunque non è stata mai presa in seria considerazione. Si continua a vedere il problema in termini molto segmentati.

QUINDI, NULLA È STATO FATTO?

Non intendevo dire questo, perché oltretutto non è vero. In diverse regioni sono stati fatti interventi, ma sempre parziali, sulla gestione di un magazzino o su qualche altro aspetto come il trasporto. Dalla mia esperienza posso dire che i cambiamenti o i miglioramenti che registro si espandono a macchia di leopardo. Come dicevo, c'è un'attitudine molto diffusa a sottovalutare il problema. Si considera che come viene gestita la logistica possa andare bene, cambiare significa modificare abitudini consolidate e affrontare costi, quindi va bene così. Da questo generale atteggiamento scaturisce il fatto che gli interventi che si decidono sul settore sono sempre molto

parziali e, inoltre, molto diversificati sul territorio anche nello stesso ambito. Ciò rende la situazione di un ospedale molto diversa da un altro: se prendiamo Roma, possiamo dire che abbiamo una situazione all'avanguardia all'ospedale Gemelli o al Bambin Gesù e una decisamente arretrata al Policlinico Umberto I.

CI SONO QUINDI SITUAZIONI PIÙ AVANZATE, ANCHE SE IN UN CONTESTO GENERALE NON POSITIVO...

Certamente, perché ci sono anche amministrazioni che hanno una visione illuminata del problema. A Cremona, la direzione generale dell'ospedale ha chiesto un progetto logistico integrato che parte dal magazzino fino al paziente, con tutta una serie di passaggi. In Germania e in Inghilterra operazioni del genere sono state fatte, in Italia no. Ovviamente, un progetto del genere deve essere affidato a logistici specializzati, quindi l'ospedale deve rivolgersi a terzi, ma deve anche considerare che i miglioramenti apportati da un simile operazione ripagherebbero il progetto.

TORNANDO AI RECENTI INCONTRI ISTITUZIONALI AVUTI DA LEI E DA ASSOLOGISTICA, SONO EMERSE INDICAZIONI POSITIVE SULLA VOLONTÀ DI INTERVENIRE SUL SETTORE?

Ci è stato espresso interesse. Noi abbiamo sottolineato che siamo in grado di produrre questo famoso "progetto pilota" sul quale poi si dovrebbero fare le classiche gare per la realizzazione. Per spostare investimenti sul capitolo "logistica" serve una volontà centrale, serve una regia, serve mettere d'accordo ministero e Regioni. Un compito complicato. Penso però che non si possa continuare come finora è stato fatto. Stiamo dicendo che il "sistema paese" e la sua burocrazia devono cambiare. Sarebbe anche ora di intervenire sulla logistica ospedaliera. ■

In Europa, meno investimenti

Un recente rapporto di Scenari Immobiliari sottolinea che, globalmente, la flessione è ammontata a oltre 71 miliardi di euro dal 2019 a inizio 2021.

Il mercato immobiliare commerciale europeo è stato fortemente colpito dalla pandemia, ma non stava bene neppure prima. Nel 2019, gli investimenti nel settore erano calati del 27,5% rispetto all'anno prima con un minimo storico di 42,1 miliardi di euro. Le chiusure di negozi e grande distribuzione organizzata, uniti alle poche aperture, hanno determinato un ulteriore calo del 31,1% nel 2020 per un ammontare complessivo pari a circa 29 miliardi di euro. Per il 2021, si stima un rialzo del 20,7% a 35 miliardi di euro, comunque il valore più basso del secolo. Questi sono alcuni dei dati del Rapporto 2021 sul mercato immobiliare commerciale in Europa e in Italia, presentato da Scenari Immobiliari. Anche se nel primo trimestre del 2020 il mercato era stato molto dinamico, con la conclusione di numerose transazioni importanti, nei mesi successivi l'attività si è fortemente ridimensionata: poche nuove trattative sono state avviate, soprattutto in relazione a shopping center. Esistono però molte differenze all'interno del mercato rispetto alle varie tipologie di immobili e di location. Nelle high street, nonostante la forte penalizzazione derivante dalla mancanza di turisti, la presenza dei grandi brand, la scarsità di spazi disponibili e la fiducia in un ritorno alla normalità una volta rientrata la crisi sanitaria, hanno mantenuto vivo l'interesse da parte degli investitori. È un esempio Parigi che, malgrado le manifestazioni, spesso con danni alle vetrine dei negozi nelle zone centrali, e le limitazioni causate dalla pandemia, è considerata una piazza resiliente nella quale continuare a investire.



La boutique Dior, in piazza Vandome, a Parigi

Il mercato immobiliare commerciale, nei trimestri successivi al propagarsi della crisi sanitaria, è stato caratterizzato dall'acquisizione di asset destinati a supermercati e operatori della grande distribuzione, evitando il drastico calo del livello degli investimenti temuto all'inizio dell'emergenza da coronavirus. La pressione esercitata durante il lockdown su attivazione o miglioramento dell'efficienza del canale online, anche per le vendite di prodotti alimentari, ha portato numerose aziende a reperire le risorse necessarie per effettuare gli investimenti richiesti, spesso onerosi, attraverso lo smobilizzo di altri asset. Il 2020 si è chiuso con un risultato migliore delle attese, confermando il livello di attrattività del settore che, nonostante le difficoltà, è in grado di continuare a offrire interessanti opportunità di investimento, che andranno di pari passo con le trasformazioni del retail e delle preferen-

ze del consumatore finale. Per quanto riguarda le quotazioni dei negozi il 2020 si è chiuso con un calo del 5,7% a livello europeo: nessun paese è risultato indenne. Per il 2021 le previsioni indicano ancora cali nelle quotazioni medie di vendita. Una piccola ripresa è attesa solo nel 2022, a cominciare dalle vie più commerciali. "La crisi da coronavirus - ha detto Clara Garibello, direttore di ricerca a Scenari Immobiliari - ha influito in maniera negativa sulla disponibilità di finanziamento per le nuove realizzazioni immobiliari, in particolar modo per gli asset retail. Costituisce un elemento positivo per il mercato, anche in chiave prospettiva, la fiducia dimostrata, nonostante le difficoltà attuali, in un comparto che investitori, gestori, progettisti e anche sviluppatori considerano capace di tornare ai livelli di attrattività precedenti, nel momento in cui riuscirà a compiere le trasformazioni necessarie". ■

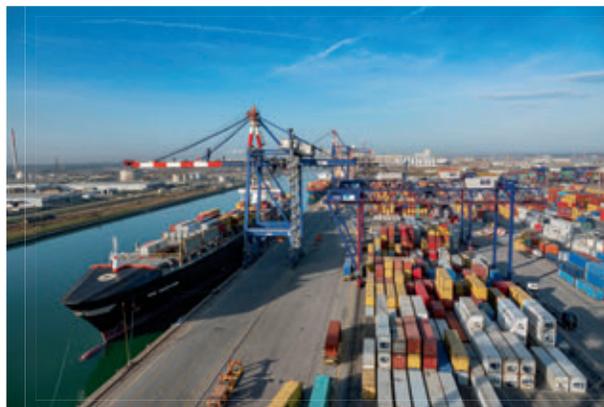
Il gateway logistico strategico tra l'Adriatico e il Mediterraneo

Il terminal ravennate offre connessioni intermodali con il nord Europa e via mare con diversi paesi del Mediterraneo orientale, dall'Egitto alla Turchia. I servizi ad alto valore aggiunto che garantisce ne fanno una vera piattaforma logistica.

Il Terminal Container Ravenna-TCR è un gateway strategico sul Mare Adriatico che ha potenziato la propria offerta di servizi marittimi e intermodali, diventando uno snodo fondamentale negli scambi tra i paesi del Mediterraneo orientale e l'Europa e punto di riferimento per le necessità degli operatori dell'intera supply chain. Posizionato sulla costa dell'Emilia Romagna, regione che realizza più del 10% del Pil italiano, TCR offre una varietà di connessioni via mare con ottimi transit time sia in import sia in export, in particolare con Israele, Cipro, Libano, Egitto, Turchia e Mar Nero, collegando queste aree a quelle europee grazie alle circolazioni intermodali offerte dal network Hannibal di Melzo (Gruppo Contship Italia) che permettono alle merci di raggiungere gran parte dell'Europa. Infatti, tramite l'hub intermodale di Hannibal, TCR dispone di un ampio ventaglio di connessioni ferroviarie con rilancio sui più importanti paesi europei quali Svizzera, Germania, Benelux e Inghilterra.

L'alto potenziale in termini di collegamenti, garantito da TCR tra Ravenna e l'Europa, costituisce di fatto un vantaggio competitivo anche per le aziende del territorio, tra queste i maggiori player del polo chimico ravennate, che con importanti volumi utilizzano ampiamente in entrambe le direzioni i collegamenti Ravenna-Melzo-Nord Europa. L'offerta delle connessioni intermodali è completa-

ta dal collegamento con Milano Segrate e con Marzaglia, Modena, nel cuore della ceramic valley italiana. Quest'ultimo servizio sta riscontrando interessi positivi, in quanto offre concrete opportunità di rilancio del comparto delle piastrelle e delle ceramiche del made in Italy, con volumi di scambio significativi soprattutto verso i mercati della penisola arabica. TCR costituisce di fatto un hub logistico capace di offrire servizi a forte valore aggiunto per tutti gli operatori di interi comparti che necessitano di un servizio integrato e affidabile.



Il sistema d'offerta di TCR è completato dalla presenza di un magazzino interno coperto che dà la possibilità di effettuare direttamente nelle aree del terminal qualsiasi operazione di stuffing/unstuffing e groupage della merce, gestione dei carichi fuori misura e project cargo. Inoltre, TCR offre la possibilità di stoccare e movimentare importanti quantitativi di merce pericolosa grazie a procedure



specifiche e a squadre di emergenza altamente qualificate nella gestione di questi materiali. Un'altra grossa componente di volumi gestiti da TCR è la merce time sensitive, in particolare frutta e verdura

proveniente dal Mediterraneo orientale diretta ai mercati italiani ed europei, e le eccellenze della produzione locale inviate nei mercati esteri di riferimento.

I servizi a valore aggiunto offerti da TCR fanno del terminal ravennate una vera piattaforma logistica multifunzionale, in grado di gestire grandi volumi, ottimizzando e razionalizzando i trasferimenti, con ricadute positive per le aziende delle diverse filiere, più in generale per l'economia del territorio, avendo altresì attenzione e cura per l'ambiente e la sostenibilità. ■

Gli obiettivi dell'Unione europea



Gli Stati membri devono varare politiche e investimenti per riuscire a centrare il target di spostare sulla ferrovia al 2030 il 30% del traffico cargo oltre i 300 chilometri. Target ancora molto lontano.

di **Eugenio Muzio***

La commissione europea, conscia dell'imprescindibile necessità di modificare drasticamente in ambito europeo la metodologia del trasporto merci al fine di ridurre notevolmente l'inquinamento atmosferico e la congestione specie sulle grandi arterie di traffico, ha emanato nel 2011 il Libro Bianco che vuole avere come risultato tangibile il trasferimento al 2030 del 30% del traffico oltre i 300 chilometri dalla strada all'intermodalità, traguardo poi ampliato al 50% al 2050. A dieci anni da questa decisione come concretamente si sono modificate le regole del mercato peraltro in un contesto in

cui Bruxelles persevera nella giusta politica infrastrutturale di favorire la realizzazione dei corridoi Ten-T per dotare l'Europa di una serie di opere che dovranno fluidificare i volumi di trasporto in un contesto di notevole crescita della salvaguardia dell'ambiente?

Gli approcci dei primi sei o sette anni sono stati piuttosto timidi e non hanno portato a significative modifiche. Questa situazione ha registrato prime importanti evoluzioni in conseguenza della pandemia Covid-19, che, in diversi casi, ha ridotto notevolmente l'utilizzo dell'autotrasporto. Paesi come la Ger-

mania, la Svizzera e in generale il nord Europa hanno ritenuto opportuno attivare politiche incentivanti per il ricorso all'intermodalità per fornire al mercato quanto necessario e ridurre, nei limiti del possibile, le notevoli carenze insite nelle difficoltà di disporre di offerte di autotrasporto in quantità e qualità come richiesto dal mercato. Anche in Italia si sono registrate situazioni analoghe in particolare nel trasporto internazionale. Inoltre, il trasporto ferroviario in Europa è cresciuto non solo per le difficoltà dell'autotrasporto, ma anche per la notevole crescita dell'utilizzo della modalità strada-rotaia nelle rot-

PS
&
PORT&SHIPPINGTECH

XIII edizione

main conference

genoa
shipping
week

Il futuro del Cluster marittimo
Euro-Mediterraneo tra
innovazione e nuove sfide



ORGANIZZATO DA:  ClickutilityTeam

IN COLLABORAZIONE CON:

 ASSAGENTI

 STUDIO COMELLI
CONFERENCE&COMMUNICATION

GENOVA
e in live streaming

6 - 8 Ottobre 2021

pstconference.it

te di connessione fra il Far East (in particolare la Cina) e la stessa Europa. Specialmente nel primo trimestre di quest'anno, infatti, le forti criticità del trasporto marittimo di container, dovute anche all'aumento dei noli, e l'elevato costo dell'opzione aerea hanno fatto registrare un nuovo record del traffico ferroviario sull'asse Cina-Europa. Secondo i dati di China State Railway Group lungo la rotta China Railway Express si è registrato un incremento di ben il 75%.

Per quanto riguarda il nostro paese, l'imprescindibile necessità di superare il transito alpino per l'interscambio delle merci con il resto d'Europa - che rappresenta l'area dove è indirizzato circa il 70% del totale delle nostre esportazioni - il trasporto intermodale appare sempre più come lo strumento migliore per rispondere alle esigenze e nell'ambito internazionale ci pone nella posizione di leader europeo. In questo contesto, è da ricordare che la commissione europea, tramite l'European Green Deal (il "Patto verde europeo") con una serie di iniziative politiche vuole raggiungere entro il 2050 il traguardo di zero emissioni di CO2. Emissioni delle quali il trasporto ha la responsabilità per il 25%. Ciò rende comprensibile perché il trasporto combinato venga additato come una scelta prioritaria per il raggiungimento degli obiettivi che si è posta l'Unione europea.

Attualmente però il trasporto intermodale merci è, purtroppo, sottorappresentato nella quota di riferimento della maggior parte dei paesi europei. La sola Svizzera fa eccezione con una quota del 40%. Per quanto concerne gli altri Stati membri, l'Austria arriva al 25% e gli altri paesi mediamente si stabiliscono



Investimenti e incentivi devono essere rivolti a tutto il sistema dell'intermodalità

no intorno al 18%. L'Italia è presente con il 13% circa. Questo vuol dire che se si vuole perseguire a livello europeo il 50% del traffico intermodale per la data del 2050, si dovranno al minimo triplicare gli attuali "numeri" del settore. Un elemento che comunque gioca a favore dello sviluppo dell'intermodalità sono i dati di riferimento del traffico ferroviario in genere. Infatti, prendendo come riferimento il 2019, l'intermodale è cresciuto nell'arco di un decennio del 49,9%, il tradizionale solo del 13,8%. Questa è la controprova che siamo sulla strada giusta. Recenti studi dell'Unione internazionale per il trasporto combinato strada-rotaia-Uirr hanno posto in evidenza che il trasporto combinato può contribuire alla decarbonizzazione con un risparmio fino a 40 milioni di tonnellate nell'ambito dell'European Green Deal. Ovviamente affinché si concretizzino i risultati attesi, occorrono precise volontà politiche da parte degli Stati membri, interventi mirati sulla rete ferroviaria, che deve essere portata a standard europeo, la realizza-

zione o il ripristino, sempre a standard europeo, di linee attualmente dismesse o marginalmente utilizzate. In materia, emblematica è la decisione tedesca di riattivare, ammodernandoli, ben 1.300 chilometri di binario. Per concludere, se Bruxelles vuole raggiungere i risultati che si è prefissa, non basteranno gli interventi strutturali e di ammodernamento delle linee ferroviarie, condizione necessaria, ma non sufficiente. Non basta "agevolare" il trasporto via ferrovia, ma occorre una mirata politica che aiuti tutto il "sistema" dell'intermodalità. Ad esempio, sarà assolutamente necessaria una concreta e profonda azione verso il mondo dell'autotrasporto con notevoli aiuti sia per poter ammodernare il parco veicoli delle imprese (devono essere acquisiti quelli idonei all'intermodalità) nonché per modificare gli schemi operativi delle aziende stesse. ■

**Presidente commissione Intermodalità di Assologistica*

L'Interporto di Bologna aumenta i suoi "numeri"

Nel periodo gennaio-maggio 2021, rispetto allo stesso periodo del 2019, i risultati sono molto positivi: più 59,9% per i treni e più 36,7% per i carri ferroviari. Ciò mentre prosegue il potenziamento delle infrastrutture.

di **Margherita Banzi**



MARCO SPINEDI

Il 2021, secondo anno di pandemia, per Interporto Bologna SpA, ha coinciso con una ricorrenza particolare: le (prime) 50 candeline da quando, nel 1971 fu fondato. Da allora, l'infrastruttura bolognese è passata attraverso diverse fasi di sviluppo, affrontando alcuni momenti difficili, mantenendo però al centro della propria strategia lo sviluppo del trasporto intermodale ferroviario. Una componente fondamentale del dna di tutti gli interporti italiani e che quest'anno, pur gravemente segnato dalla crisi economica derivante dalla situazione pandemica, la Comunità europea ha voluto indicare come l'"Anno europeo della ferrovia".

Un'indicazione che trova conferma in primo luogo nei dati di traffico riportati nel rapporto annuale di Uirr, secondo il quale il 2020 verrà ricordato non solo per la pandemia di coronavirus,

ma anche per le buone performance raggiunte dagli operatori del trasporto combinato, che hanno registrato un più 1% di crescita del numero di spedizioni trasportate, attestandosi ad oltre 9,2 milioni di Teu e un aumento del 6,8% delle tonnellate-chilometro rispetto al 2019, sfiorando i 90 miliardi. A oggi, luglio 2021, possiamo affermare come il trasporto combinato abbia retto bene alla crisi, costituendosi come una valida alternativa al tuttostrada sia nel numero di spedizioni sia in termini di tonnellate-chilometro. Le difficoltà ad attraversare le frontiere per i mezzi su gomma durante il periodo di blocco del traffico hanno favorito il segmento ferroviario, notoriamente meno flessibile e in alcuni casi più costoso di quello su ferro, ma che in questa circostanza ha dimostrato una maggiore resilienza e una migliore capacità organizzativa. La sospensione/riduzione nella circolazione dei treni passeggeri ha permesso inoltre alle imprese ferroviarie di sfruttare al meglio l'aumentata disponibilità della capacità di rete, garantendo una maggiore puntualità dei treni e quindi affidabilità dei servizi. Nota dolente in passato e motivo spesso di scelta del vettore stradale da parte dei caricatori. Nel lungo periodo, la legge europea sul clima, che fissa gli impegni di decarbonizzazione dell'Unione europea, assieme alla Strategia sulla Mobilità Intelligente e Sostenibile emessa dalla commissione, indicano chiaramente che un maggiore sviluppo del trasporto

merci via ferro rappresenta una delle strade maestre per raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica nel 2050. Di tutto ciò parliamo con il presidente Marco Spinedi.

QUALI SONO STATI I RISULTATI REGISTRATI DALLA VOSTRA INFRASTRUTTURA NEL TRASPORTO INTERMODALE NEL 2020 E IN QUESTA PRIMA METÀ DEL 2021?

Sicuramente molto positivi, se guardiamo al passato e molto promettenti, tralasciando il futuro. I motivi sono due: il buon raccolto in termini di nuovi collegamenti ferroviari e di consolidamento di quelli già esistenti, dopo aver molto seminato in termini promozionali in passato; l'avvio di un vero piano di investimenti di miglioramento dell'infrastruttura, grazie alle risorse messe in campo dal ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile. Il mondo delle imprese produttive ha risposto positivamente alle nostre proposte commerciali, riconoscendo come l'interporto bolognese, al centro di cinque direttrici di traffico di lunga percorrenza nazionali e internazionali, rappresenti uno dei nodi principali della rete ferroviaria italiana. Nel 2020 la maggiore domanda di trasporto merci via ferrovia ha trovato in parte giustificazione nelle difficoltà nella circolazione delle merci via strada. Il futuro ci confermerà se e a quali condizioni tale tendenza assumerà connotati strutturali, mantenendosi anche nel lungo periodo. Sul piano sta-

tistico, i risultati parlano da soli: il 27% di treni merci in più nel 2020 rispetto all'anno precedente, trend che si è confermato anche nel 2021 che sta registrando numeri addirittura superiori. Il cumulo per il periodo gennaio-maggio 2021 (rispetto a gennaio-maggio 2019, escludendo il 2020 per ovvie ragioni) è infatti molto positivo in tutti i settori di traffico: più 59,9% dei treni e più 36,7% dei carri ferroviari.

L'INTERPORTO DI BOLOGNA È UNO DEGLI INTERPORTI CHE HANNO VINTO IL BANDO DEL MINISTERO INFRASTRUTTURE. NOVITÀ IN VISTA QUINDI PER QUANTO RIGUARDA LE INFRASTRUTTURE?

■ Sì, novità importanti. Nell'intento di dare il via al percorso di upgrading dell'infrastruttura ferroviaria, Interporto Bologna SpA ha partecipato al bando di gara emesso a giugno 2020 dall'allora ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, finalizzato al completamento e al potenziamento della rete nazionale degli interporti. Gli interventi programmati dalla rete degli interporti sono finalizzati alla sostenibilità ambientale-energetica, all'intermodalità, con lo scopo di eliminare i "colli di bottiglia", e di sviluppare i collegamenti tra porti e interporti. L'interporto di Bologna ha ottenuto un finanziamento di 4,5 milioni di euro, a cui si aggiungono 3,5 milioni di risorse proprie, per un totale di 8 milioni di euro. La somma servirà a realizzare due nuovi binari di 750 metri e un piazzale di 50 metri di larghezza. In prospettiva, la nuova infrastruttura potrà accogliere due ulteriori binari e la messa in opera di due gru a portale, per uno sviluppo complessivo di circa 10 ettari. Una volta realizzato l'intervento, il cui completamento è previsto nel 2023, l'interporto bolognese si troverà nelle condizioni di poter competere con maggiori chance di successo sul mercato dell'intermodalità lungo la direttrice nord-sud. La possibilità di accogliere treni più lunghi



L'interporto, nel trasporto ferroviario, sta raccogliendo i frutti del lavoro di promozione portata avanti anche in Europa

e pesanti, a costi di manovra più contenuti e aumentando l'efficienza nella movimentazione delle unità di carico, consentirà all'infrastruttura bolognese di svolgere al meglio quel ruolo di gateway di tre corridoi ferroviari: Baltico-Adriatico, Mediterraneo e Scandinavo-Mediterraneo. In questo scenario, grazie anche alla presenza al proprio interno di oltre 120 imprese di logistica e di trasporto, i terminal merci presenti nell'interporto si configurano come il principale polo di interscambio delle merci nella regione Emilia-Romagna in grado di operare nella movimentazione di container, trailer e casse mobili, oltre che di roll, grazie al servizio Fast dedicato ai corrieri-espresso e alle grandi catene distributive.

COME SI INSERISCE PIÙ NEL LUNGO PERIODO LA STRATEGIA FERROVIARIA DI INTERPORTO BOLOGNA NEL CONTESTO EUROPEO?

■ Nel 2020, nonostante la pandemia, il team dedicato alle attività ferroviarie della società ha rinnovato il proprio impegno a essere presente sui principali Tavoli Europei di discussione sulle prospettive di sviluppo futuro dell'intermo-

dalità e del trasporto merci in ferrovia. Giocando anche sul fatto che il nodo di Bologna fa parte di tre corridoi ferroviari europei, come ricordato in precedenza, la nostra presenza all'interno di Alice, Etp ed Agorà ha consentito al team dell'interporto di instaurare importanti sinergie e nuove forme di collaborazione con diversi shipper internazionali presenti sul panorama europeo e con altre associazioni di terminalisti ferroviari all'interno della Uirr, i cui frutti potranno essere colti soprattutto una volta che l'intervento sopra descritto verrà completato.

LEI È STATO DA POCO NOMINATO TRA I VICEPRESIDENTI DI ASSOLOGISTICA. HA GIÀ IN MENTE QUALCHE AZIONE DA PORTARE AVANTI?

■ A valle delle nomine, insieme al presidente, i nuovi vertici di Assologistica stanno definendo in queste settimane le future linee politiche dell'associazione. Per quanto mi riguarda, penso che mi occuperò in modo particolare di favorire l'ulteriore sviluppo dell'intermodalità, in questa fase così promettente per il settore, in tutte le sedi istituzionali possibili. ■

La crescita della ferrovia dev'essere un obiettivo del "sistema paese"

"Occorre un progetto globale, che parta dallo Stato e coinvolga tutti i settori interessati alla mobilità merci, dai porti ai terminal, agli MTO, alle imprese. E' il momento giusto per farlo", dice Luigi Legnani, presidente Fercargo.

di **Paolo Giordano**



LUIGI LEGNANI

Il trasporto cargo ferroviario ha reagito positivamente di fronte alle difficoltà che la pandemia ha creato all'intero sistema economico italiano, alleviando le conseguenze anche di problematiche nate in altri settori del trasporto, come quello stradale. Affrontiamo questo tema con Luigi Legnani, presidente di Fercargo, l'associazione che riunisce imprese ferroviarie nazionali private e filiali di ferrovie estere che lavorano nel nostro paese.

LA FERROVIA HA DIMOSTRATO DI "TENERE" ANCHE IN UNA SITUAZIONE DI GRANDE DIFFICOLTÀ COME QUELLA CREATA DAL COVID-19...

Un dato, questo, decisamente positivo, che si è realizzato soprattutto

grazie alle performance delle imprese nostre associate. Resta, però, per il nostro paese un problema di fondo: il trasporto ferroviario e l'intermodalità strada-rotaia contano sulla totalità del mercato del trasporto merci solo intorno al 13%. Troppo poco in confronto ad altri importanti paesi europei nostri concorrenti sul piano economico e troppo poco, in primo luogo, sugli obiettivi fissati dall'Unione europea, che come sappiamo ha fissato per il 2030 di arrivare a trasferire in Europa sulla ferrovia il 30% dei traffici merci oltre i 300 chilometri. Questo è un obiettivo che noi, così come hanno fatto le Ferrovie dello Stato, abbiamo assunto come un punto di riferimento.

COME RAGGIUNGERLO?

C'è solo una possibilità di arrivare a tale traguardo, che è fondamentale in una strategia globale di salvaguardia dell'ambiente e di sostenibilità: l'obiettivo deve essere assunto non solo dalle imprese ferroviarie, ma deve essere fatto proprio dallo Stato, deve divenire un obiettivo del "sistema paese". Deve quindi coinvolgere tutti i soggetti istituzionali che operano nel settore trasporto e le imprese private che vi lavorano in tutti gli ambiti, dai porti ai terminal, alle imprese di produzione. Si deve realizzare un'integrazione tra i vari sistemi, altrimenti sarà molto difficile far crescere significativamente la quota della modalità su rotaia nel nostro paese.

SE GUARDIAMO ALLA STORIA ITALIANA DEL CARGO FERROVIARIO E ALLE POLITICHE MESSE IN CAMPO NEL TEMPO SUL TRASPORTO, SEMPRE PUNTATE SU SINGOLI SETTORI, IN PRIMO LUOGO LA STRADA, PARE COMPLICATO TROVARE UNA SOLUZIONE "INTEGRATA" COME QUELLA DA LEI DELINEATA, O NO?

Quanto lei afferma "sulla storia" è vero, ma credo che siamo a un punto cruciale, di svolta, che siamo in un momento decisivo: l'obiettivo della crescita della ferrovia, così come chiede l'Unione europea, deve essere affrontato oggi in maniera convinta e complessiva, deve divenire, come dicevo prima, un "obiettivo del sistema paese" e credo che vi siano già oggi segnali importanti che vanno in questa direzione.

ALLORA, PARLIAMONE...

Le cito alcuni aspetti. C'è un importante programma di investimenti infrastrutturali ferroviari, anche a livello di ultimo miglio, abbiamo lavorato molto e si sta continuando a lavorare sulle normative per arrivare ad avere standard europei riguardo la lunghezza e la "pesantezza" dei treni e sul trasporto delle merci pericolose. Questi sono aspetti particolari, ma che indicano che siamo sulla strada giusta. C'è una consapevolezza generale sull'importanza del trasporto ferroviario. Una consapevolezza mai registrata in precedenza. Lungo questa via dobbiamo proseguire...



Immagine del porto di Trieste. "Lo scalo giuliano è un esempio di come può crescere il trasporto ferroviario merci, quando su tale obiettivo si crea una convergenza di interessi", sottolinea Legnani

QUAL È IL PUNTO DI ARRIVO, IL PUNTO QUALIFICANTE DI TALE "VIA"?

Già in una precedente intervista le dissi che le infrastrutture rappresentano l'hardware del sistema ferroviario, che per lo sviluppo sono assolutamente necessarie, ma non sufficienti, bisogna accompagnarle con un software che renda il sistema più semplice, più efficiente e più competitivo...

IN ALTRI TERMINI?

Serve un progetto globale, sulla linea di quanto hanno fatto, ad esempio, gli svizzeri: il progetto Alptransit, per lo scavalco delle Alpi, è stato portato avanti attraverso due referendum che hanno coinvolto tutta la popolazione e che hanno permesso di aumentare gli investimenti. La Svizzera, in tutte le sue espressioni, ha compreso che l'obiettivo era strategico: c'è stata sulla necessità di potenziare la ferrovia una consapevolezza generale. Oggi, credo che in Italia, tale consapevolezza si stia concretizzando, anche a livello politico e di governo. La pandemia ha messo in luce l'importanza fondamentale che hanno sia la logistica sia il trasporto, ha dimostrato che sono essenziali per la vita dei cittadini. Questi ultimi lo hanno anche perfettamente capito: non sono andati nel panico agli inizi della pande-

mia solo perché hanno constatato, dopo i primi timori e le corse all'accaparramento di beni di prima necessità, che nei supermercati non mancava mai alcunché. Grazie alla logistica. Il trend dell'importanza del ruolo della logistica nel sistema economico è in continua crescita, come ha dimostrato anche la recente assemblea della Confetra. Se mettiamo insieme tutti questi elementi, ossia un aumento significativo degli investimenti infrastrutturali, il lavoro per migliorare le normative verso standard europei, la consapevolezza della politica sul "valore" della ferrovia, la consapevolezza che stanno acquisendo anche i cittadini nei confronti del rilievo della logistica, penso che stiamo, come accennavo, sulla strada giusta.

QUINDI, LEI È OTTIMISTA SUL FUTURO E SU UN CAMBIO DEI METODI DI GESTIONE POLITICA DEL SETTORE TRASPORTO E DELLA FERROVIA IN PARTICOLARE?

Mi pare di capire che sull'argomento lei sia scettico...

DICO SOLO CHE DA UMILE CRONISTA SCRIVO DA ANNI DI LIBERALIZZAZIONE FERROVIARIA, DI PIANI DELLA LOGISTICA FINITI UNO DOPO L'ALTRO NEL CASSETTO...

Allora, mettiamola così: dico di es-

sere "ragionevolmente" confidente sul futuro del settore. Il passato a cui lei accenna, personalmente, l'ho tutto vissuto in ferrovia e credo di averne già parlato con lei in una precedente intervista. Nel 2001, con le Ferrovie Nord Milano, abbiamo fatto il primo treno merci in regime di liberalizzazione. Da allora, le cose sono radicalmente cambiate. Oggi, le imprese associate a Fercargo non solo rappresentano la maggioranza del trasporto nazionale merci su rotaia, ma oltre il 70% di quello internazionale. Le nostre imprese, inoltre, stanno investendo. Vuol dire che c'è fiducia, altro elemento essenziale per un cambiamento. Fiducia verso la ferrovia che è anche riscontrabile negli MTO, che sono sempre più sensibili al trasporto su ferro, anche perché le imprese loro clienti, specie le grandi, tengono molto all'aspetto sostenibilità. Aggiungo anche che il tema, sul versante industriale, della vendita "franco fabbrica", che è sempre stato ed è un forte limite per le imprese italiane sia della logistica sia del trasporto, è oggi all'attenzione come non mai. Ribadisco che si sta manifestando sul nostro settore una nuova consapevolezza. Questo è il dato centrale.

BISOGNA PERÒ TRADURLO IN PROVVEDIMENTI CONCRETI. LE CHIEDO UN'ULTIMA COSA A TALE PROPOSITO, QUAL È IL PROVVEDIMENTO "ESSENZIALE"?

Ne parlavo prima: costruire un progetto, coniugare insieme i provvedimenti infrastrutturali, che si stanno facendo, e le esigenze del servizio ferroviario per renderlo sempre più fluido ed efficiente. Per questo occorre la partecipazione di tutti i settori. Quando si realizza questa unione di intenti si ottengono notevoli successi. C'è a questo proposito l'esempio del porto di Trieste che sul fronte ferroviario continua a crescere. Questa, come dicevo, è la strada da percorrere. ■



+ spazi verdi
- 70.000 mq di aree
dismesse



Dove prima c'era una cava dismessa, Consorzio ZAI ha visto un'opportunità per Verona: nasce così il Parco Urbano dell'Interporto Quadrante Europa, polmone verde della IV^a Circonscrizione. 70.000 mq di verde al servizio della città, che nei prossimi anni raggiungerà l'ampiezza di 100.000 metri quadri.

www.quadranteeuropa.it



Combined advantage for logistics



Hupac Group – count on us.

- Shuttle Net Europe
- Maritime Logistics
- Intermodal Russia
- Landbridge China
- Company Shuttle
- Terminal Management

**Intermodal
for climate**

HUPAC
moving together

www.hupac.com