

# VGP

## VGP Park Legnano – Il nuovo business park a pochi minuti da Milano

VGP realizzerà su un'area industriale  
dismessa un immobile di 22.500 mq  
secondo i più elevati standard costruttivi.

### Forum di Sorrento: una nuova stagione per il Mezzogiorno?

**EDITORIALE**

**LA LOGISTICA "CHIAVE"  
DELLO SVILUPPO DEL SUD**

**FERROVIE DELLO STATO**

**UN PIANO INDUSTRIALE  
MOLTO AMBIZIOSO**

**AEROPORTO DI NAPOLI**

**DHL EXPRESS ITALY  
POTENZIA LA PRESENZA**

organizzano

# 18<sup>a</sup> Edizione del Premio **IL LOGISTICO dell'Anno**

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

L'edizione 2022 prevede riconoscimenti a società e manager logistici che hanno effettuato innovazione in ambito:

- Formativo
- Immobiliare
- Internazionalizzazione d'impresa
- Ricerca e sviluppo
- Sostenibilità ESG (ambientale, sociale e governance)
- Trasportistico
- Economia circolare
- Comunicazione

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 **30 Luglio 2022**.

Gli invii vanno effettuati via mail a **[milano@assologistica.it](mailto:milano@assologistica.it)**

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

---

## LA LOGISTICA “CHIAVE” DELLO SVILUPPO DEL SUD

### Sorrento ridisegna la politica per il Mezzogiorno

---

IL FORUM DI SORRENTO “VERSO SUD” (IL SERVIZIO A PAG. 44) HA RAPPRESENTATO PER LE MASSIME PRESENZE ISTITUZIONALI, PER UNA NUOVA VISIONE ECONOMICO-INDUSTRIALE E PER LE INNOVATIVE PROPOSTE DI SVILUPPO UN EVENTO DI ASSOLUTO RILIEVO SIA PER IL MEZZOGIORNO SIA PER L'INTERO PAESE. IL DATO PIU' RILEVANTE, CREDIAMO, SIA DA ASCRIVERE A UNA DETERMINAZIONE DI FONDO CHE PUO' ESSERE COSI' RIASSUNTA: SMETTERE DI TRATTARE IL SUD COME “LA QUESTIONE MERIDIONALE” PER TRASFORMARLA IN UNA “QUESTIONE NAZIONALE, EUROPEA, MEDITERRANEA”. DA SEMPRE IL MERIDIONE E' STATA UN'AREA OGGETTO DI “INTERVENTI STRAORDINARI”, CHE SONO ANDATI, PENSANDO A UN RECENTE PASSATO DALLA “CASSA PER IL MEZZOGIORNO” AI TANTI, SVARIATI “PIANI”, AL “REDDITO DI CITTADINANZA” (COMPRESIBILE IN EMERGENZA PER AIUTARE IN EPOCA PANDEMICA LE FAMIGLIE IN DIFFICOLTA' MA INUTILE, SE NON DANNOSO, AI FINI DELLO SVILUPPO E DELL'INCENTIVAZIONE AL LAVORO). IL FORUM DI SORRENTO E' USCITO DALLA LOGICA DELLA STRAORDINARIETA', PUNTANDO SULLA “CENTRALITA' DEL SUD” (“DA PERIFERIA A CENTRO”, E' STATO DETTO) E VALORIZZANDO NON SOLO LE POTENZIALITA' (NON POCHE ANCHE IN TERMINI DI INDUSTRIA TECNOLOGICAMENTE AVANZATA), MA ANCHE E SOPRATTUTTO L'INTERDIPENDENZA ECONOMICA CON LE ALTRE MACROAREE DEL PAESE. APPUNTO, IL SUO SVILUPPO E' “UNA QUESTIONE NAZIONALE” ED E' DETERMINANTE PER LA CRESCITA DELL'INTERA NOSTRA ECONOMIA. VIENE COSI' SUPERATA QUELLA VISIONE “STORICA”, E CARA A TANTI, CHE FA DI ALCUNE REGIONI DEL NORD LA “LOCOMOTIVA” DELLO SVILUPPO NAZIONALE CON LE ALTRE CHE “INSEGUONO” O SERVONO DA SUPPORTO. UN ALTRO ELEMENTO DI NOVITA', COSA INEDITA NON SOLO PER LA POLITICA, MA ANCHE PER LA CULTURA ECONOMICO-INDUSTRIALE DEL NOSTRO PAESE, E' LA VALORIZZAZIONE DELLA LOGISTICA, DELLA PORTUALITA' E DELL'ECONOMIA DEL MARE COME ELEMENTI FONDAMENTALI PER LA CRESCITA. COME PONIAMO IN EVIDENZA NEL SERVIZIO DEDICATO ALL'EVENTO DI SORRENTO, SENTIRE IL MINISTRO PER IL SUD E LA COESIONE TERRITORIALE, MARA CARFAGNA, AFFERMARE CHE “LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI SONO IL 'CUORE' DELLA NOSTRA SCOMMESSA DI SVILUPPO”, DOPO ANNI IN CUI SONO STATE DI FATTO DIMENTICATE, E' UN DATO CHE CAMBIA RADICALMENTE IL MODO DI INTERPRETARE L'ECONOMIA, RICONOSCENDO ALLA LOGISTICA UN RUOLO CENTRALE PER LO SVILUPPO INDUSTRIALE. SI PUO' QUINDI DIRE CHE IL FORUM DI SORRENTO HA RAPPRESENTATO UNA “SVOLTA” PER IL SUD, CERTAMENTE POLITICA E DI STRATEGIA DI SVILUPPO. VEDREMO COSA CI RISERVA IL FUTURO...

# VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile  
Jean Francois Daher

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

Stampa  
Mediaprint Milano

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

Stampa estera: The Economist

**CINA: LA "CURA XI JINPING"  
STA COLPENDO L'ECONOMIA**

**8**

Economia Banca d'Italia

**IL PNRR E' FONDAMENTALE  
PER MODERNIZZARE IL PAESE**

**10**

Cover immobiliare logistico

**VGP PARK LEGNANO, IL NUOVO BUSINESS  
PARK A POCHI MINUTI DA MILANO**

**38**

Immobiliare logistico

**UN MERCATO  
IN ESPANSIONE**

**40**

Mezzogiorno: Forum "Verso Sud"

**UNA NUOVA STAGIONE  
PER IL MERIDIONE?**

**44**

Ferrovie dello Stato

**UN PIANO INDUSTRIALE 2022-2031 MOLTO  
AMBIZIOSO, ANCHE PER LE MERCI**

**49**

Primo Piano

**L'OBIETTIVO DI DKV: "SEMPLIFICARE LA VITA"  
A CHI VIAGGIA SU STRADA**

**53**

Primo Piano

**DHL EXPRESS ITALY POTENZIA  
LA PRESENZA ALL'AEROPORTO DI NAPOLI**

**55**

**IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA**

**4**

**NEWS**

**14**

**DALLE AZIENDE**

**18**



*Il governatore della Banca d'Italia, Ignazio Visco, considera che il Piano di ripresa e resilienza sia uno strumento decisivo per vincere la sfida dello sviluppo, della transizione digitale e di quella ecologica o "verde" (il servizio a pag. 10)*



*Il biogas e il biometano possono rappresentare lo strumento attraverso cui l'agricoltura italiana può raggiungere gli obiettivi fissati dall'Unione europea in tema di neutralità carbonica e di transizione ecologica (il servizio a pag. 35)*

PROLOGIS PARK **BOLOGNA INTERPORTO**

Con **PARKlife** progettiamo luoghi  
e spazi di lavoro più gradevoli.  
Pronti per una partita?



## Positivo il Pil del primo trimestre

**L'**Istat ha corretto il dato sul Pil del primo trimestre, la stima era stata di una flessione sul trimestre precedente dello 0,2% mentre, in termini annuali, del più 5,8% sui primi tre mesi del 2021. La correzione è stata in positivo, quindi il dato definitivo è di u-

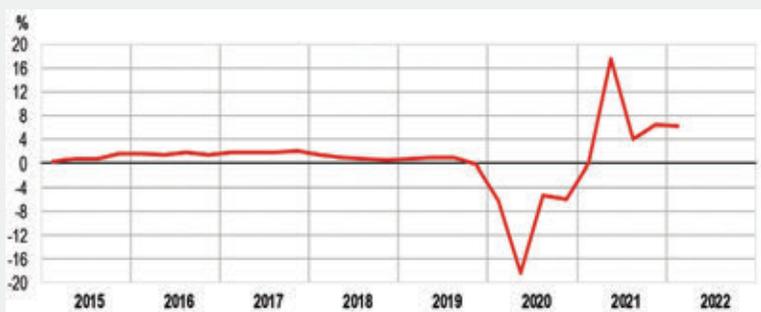


na crescita dello 0,1% sul trimestre precedente e del 6,2% sul primo trimestre 2021. Lo scostamento, ha sottolineato l'Istat, è dovuto ancora alle problematiche create dalla pandemia, che rendono più difficili le previsioni. Con il nuovo dato, la crescita acquisita per l'anno in corso è pari al 2,6%. In particolare, l'Istat sottolinea che, rispetto al trimestre precedente, e per i principali aggregati della domanda interna, si è rilevato un calo dello 0,6% dei consumi finali nazionali, a fronte di un aumento del 3,9% degli investimenti fissi lordi. Le importazioni e le esportazioni sono cresciute, rispettivamente, del 4,3% e del 3,5%. Male invece i consumi delle famiglie che hanno inciso negativamente sul Pil per lo 0,5%. Nonostante le crescenti difficoltà dovute agli aumenti dell'energia e delle materie prime, la produzione industriale ad aprile è stimata essere aumentata dell'1,6% rispetto al mese precedente e, nel periodo febbraio-aprile, del 2,0% sui tre mesi precedenti. Corretto per gli effetti di calendario, l'indice della produzione industriale ad aprile è aumentato rispetto ad aprile 2021 del 4,2%. Incrementi rilevanti hanno caratterizzato i beni di

### Prodotto interno lordo

Fonte: ISTAT

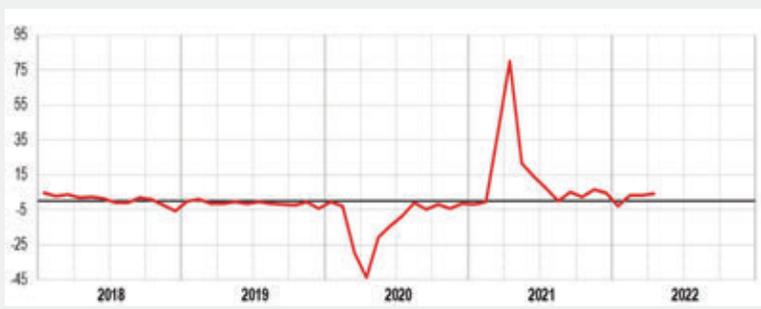
(I trim. 2015-I trim. 2022, variazioni % tendenziali, anno di riferimento 2015)



### Produzione industriale

Fonte: ISTAT

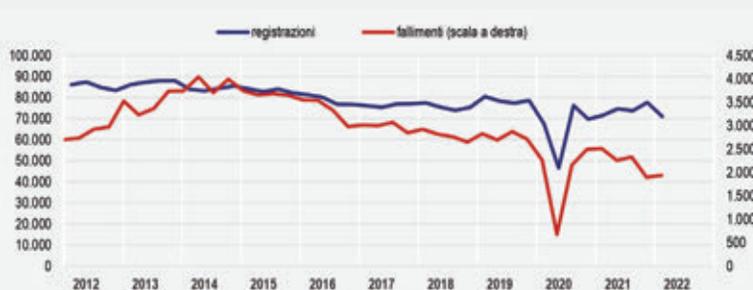
(gen. 2018-apr. 2022, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



### Registrazioni e fallimenti delle imprese

Fonte: ISTAT

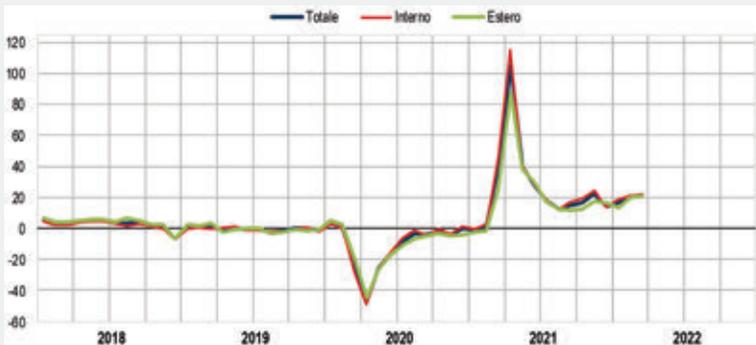
(I trim. 2012-I trim. 2022, dati trimestrali)



## Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

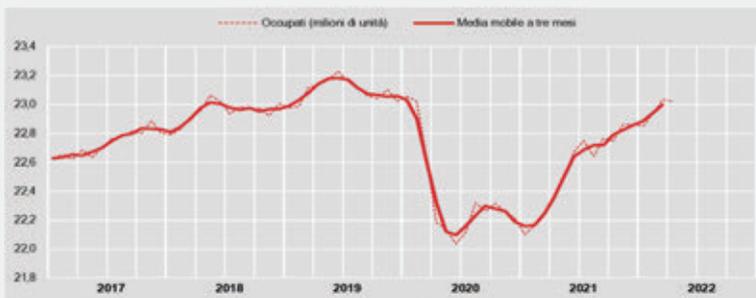
(genn. 2018-mar. 2022, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



## Occupati

Fonte: ISTAT

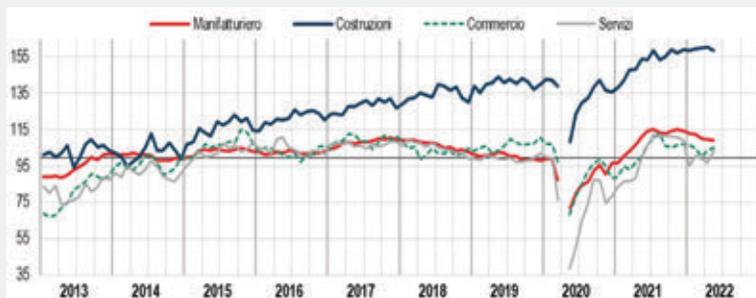
(stima, genn. 2017-apr. 2022, valori assoluti in milioni)



## Fiducia delle imprese

Fonte: ISTAT

(per settore attività, genn. 2013-magg. 2022, base 2010=100)



consumo con una crescita dell'11,3% e l'energia (più 4,7%), mentre più contenuta è stata la crescita per i beni intermedi (più 2,6%) e i beni strumentali (più 0,7%). I settori di attività economica che hanno registrato gli incrementi tendenziali più ampi sono state le industrie tessili, abbigliamento, pelli e accessori, ossia uno dei settori più penalizzati dalla pandemia, con una crescita del 23,4%, e la produzione di prodotti farmaceutici (più 19,8%). L'Istat, inoltre, stima che, nonostante l'attuale complessa situazione economica, a maggio, sia miglio-

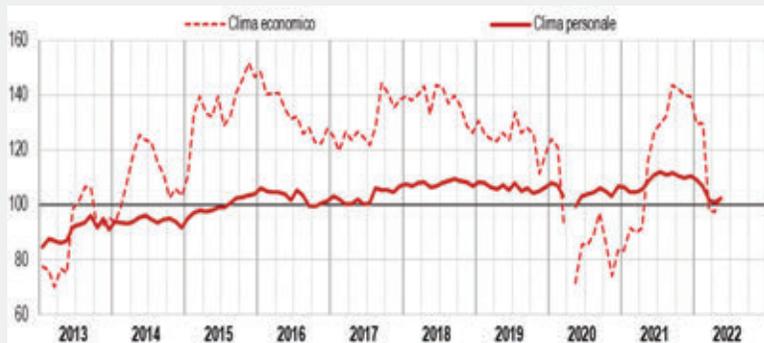


rato il clima di fiducia delle imprese di 2,5 punti e delle famiglie di 2,7 punti. In particolare, con riferimento alle imprese, nell'industria l'indice di fiducia ha mostrato una diminuzione nella manifattura con un è calo di 0,6 punti (da 109,9 a 109,3) e nelle costruzioni con una flessione di 1,9 punti (da 160,6 a 158,7) mentre nei servizi è aumentato decisamente (nei servizi di mercato è cresciuto da 97,2 a 103,6 punti e nel commercio al dettaglio è salito a 105,5 da 103,6). Quanto alle componenti degli indici di fiducia, nella manifattura sono peggiorati i giudizi sugli ordini mentre le attese sulla produzione sono state in lieve aumento. Le difficoltà del momento sono sottolineate da un dato: nel primo trimestre di quest'anno sono calate in modo significativo (meno 8,6%), rispetto ai tre mesi precedenti, le registrazioni di nuove imprese, dopo il recupero avvenuto >

## Fiducia dei consumatori

Fonte: ISTAT

(genn. 2013-magg. 2022, base 2010=100)



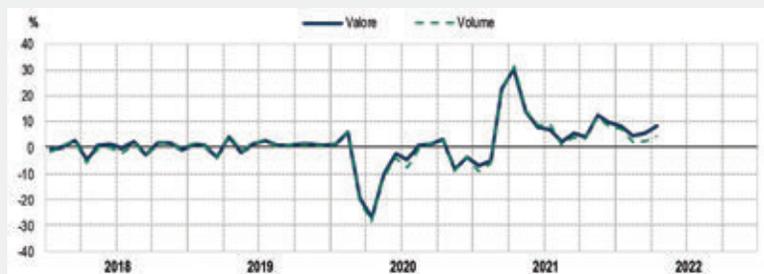
nell'ultimo trimestre del 2021. Infatti, le registrazioni sono risultate in calo in tutti i settori, da meno 16,6% per i trasporti a meno 0,9% per gli esercizi ricettivi e di ristorazione, con l'eccezione dei servizi sanitari, di assistenza, istruzione e intrattenimento che sono aumentati del 2,4%. Negativi i risultati delle costruzioni (meno 12,9%), del commercio (meno



## Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

(genn. 2018-apr. 2022, variazioni % tendenziali, dati in valore, base 2015=100)

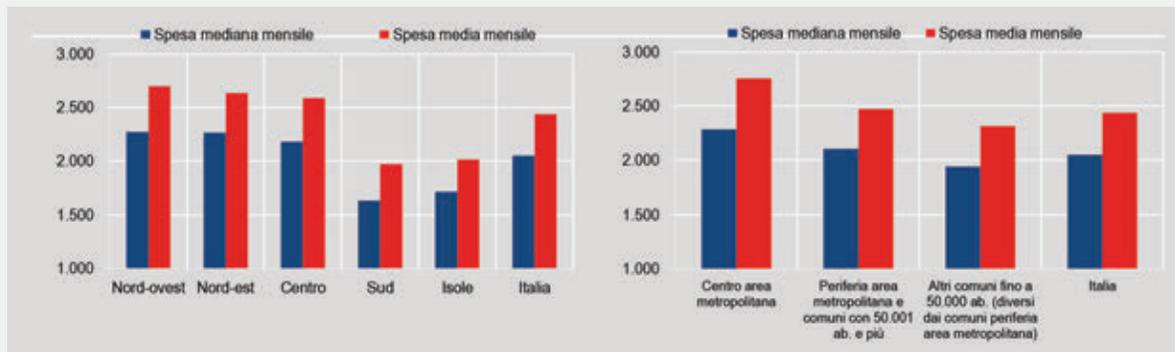


11,5%) e dell'industria in senso stretto (meno 6,2%). Per quanto riguarda i fallimenti a una crescita congiunturale al netto della stagionalità del 2,4% ha fatto riscontro una forte riduzione su base tendenziale (meno 22,5%). A livello settoriale si sono segnalati decisi aumenti congiunturali dei fallimenti nei servizi di alloggio e ristorazione (più 22,5%) e nelle costruzioni (più 16,6%). Sul fronte dei consumi, in termini tendenziali, ad aprile le vendite al dettaglio sono cresciute dell'8,4% in valore.

## Spese delle famiglie

Fonte: ISTAT

(media mensile, anno 2021, valori in euro)



# Convenzione assicurativa rimborso spese sanitarie

Stipulata a favore delle aziende associate ad Assologistica.

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

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

## Cosa prevede

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

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

Il tutto nei termini di polizza.

## Qual è la sua particolarità?

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

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

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

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

## Quanto costa l'adesione?

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



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

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

Email: [info@larizzaconsulting.it](mailto:info@larizzaconsulting.it)  
Telefono: 0234537790

THE ECONOMIST

## Cina: la "cura Xi Jinping" sta colpendo l'economia

**N**egli ultimi venti anni, la Cina è stata la più grande e affidabile fonte di crescita dell'economia mondiale: ha contribuito per un quarto all'incremento del prodotto lordo globale e la sua economia è costantemente aumentata in 79 trimestri su 80. Inoltre, sempre negli ultimi venti anni, dopo la morte di Mao, il partito comunista, nell'intento di rendere il paese più "ricco", ha assunto un approccio molto pragmatico nella gestione dell'economia, facendo collimare il controllo dello Stato con misure di liberalizzazione del mercato. Ciononostante, oggi, l'economia cinese è in pericolo. Il primo elemento di crisi è stata l'inflessibile campagna "zero covid" che ha portato all'adozione di un modello di economia stop-and-go con conseguenze negative, compresi fallimenti e condanne. Una situazione che si è andata ad aggiungere a un altro, più grave problema: la battaglia ideologica del presidente contro il capitalismo di Stato. Se l'economia cinese rimarrà su questa

*Veduta aerea di Shanghai. La città è stata sottoposta, per la scelta politica "zero covid", a oltre due mesi di lockdown*



strada, crescerà più lentamente, con prevedibili pesanti conseguenze sul paese e sul mondo.

**Dopo quasi due mesi** di lockdown, la situazione sanitaria di Shanghai è migliorata, ma la Cina è lontana da essere stata "li-

berata" dal covid, che si è rifatto vivo a Pechino e a Tianjin. Più di 200 milioni di persone hanno vissuto sotto restrizioni e l'economia sta vacillando: le vendite di beni di largo consumo, in aprile, sono calate dell'11% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso e gli acquisti di autovetture sono in flessione. Nonostante molti lavoratori abbiano dormito sui pavimenti delle imprese, la produzione industriale e i volumi esportati sono in forte diminuzione. Nel 2022, la Cina farà fatica a crescere più velocemente degli Stati Uniti: sarebbe la prima volta, dal 1990, quando avvenne come conseguenza del massacro di Tiananmen Square. Per Xi sarebbe un grosso problema, dato che nel prossimo 20° congresso del partito, che si svolgerà verso la fine dell'anno, intenderà essere riconfermato per la terza volta alla guida del paese, andando contro la norma che i leaders devono decadere alla scadenza del secondo



mandato. Il presidente si troverebbe a dover fronteggiare un doppio fallimento: quello sull'economia e quello sulla politica "zero covid", che è stata portata avanti per oltre due anni. Il partito teme che cambiare strategia sul virus con "riaperture" potrebbe scatenare un'ondata di contagi e produrre milioni di morti. Ciò potrebbe essere anche vero, ma il problema sta a monte: si è perso troppo tempo prezioso, 100 milioni di persone over 60 non hanno avuto la terza dose di vaccino e non si voluto importare alcun vaccino occidentale, tutti molto più efficaci di quello domestico. Invece, ci si è intestarditi sulla politica "zero covid": si continua a discutere di costruire punti di controllo permanenti e di mettere in campo un esercito di infermieri per effettuare tamponi senza alcun oriz-

zonte temporale. Dato che la variante Omicron è molto più trasmissibile, saranno inevitabili altre chiusure e altri "scoppi" di epidemia, ma finché la politica del "zero covid" sarà identificata con il presidente Xi, non è possibile alcuna critica, che verrebbe interpretata come un sabotaggio.

**Un simile zelo ideologico** sta anche dietro una serie di iniziative economiche che formano quel contesto che Mr Xi chiama “un nuovo concetto di sviluppo”, che dovrebbe portare a “cambiamenti mai visti in cento anni”, come la netta opposizione nei confronti degli statunitensi. Gli obiettivi appaiono razionali: fronteggiare le disuguaglianze, i monopoli, il debito e assicurarsi che la Cina domini le nuove tecnologie in maniera da essere resiliente in caso di sanzioni da parte dell’Occidente. Il partito comunista, secondo Xi, deve pilotare tali cambiamenti, ogni “deviazione” è considerata irregolare e punibile. Una tempesta di multe, di nuove norme e di “epurazioni” ha colpito l’industria tecnologica, che è stata molto dinamica e contribuisce per oltre l’8% al prodotto interno lordo, causandone la stagnazione. La selvaggia, ma incompleta, repressione nel settore immobiliare, che partecipa per un quinto al Pil, ha portato a una crisi finanziaria: una delle ragioni per cui le vendite di immobili sono crollate del 47% in aprile rispetto ad aprile 2021. Il governo spera che il vasto programma di stimoli che sta elaborando possa stabilizzare la crescita per l’anno in corso al 5,5% in maniera da “calmare” i possibili nervosismi prima del congresso. Il 19 maggio, il primo ministro Li Keqiang ha esortato l’amministrazione pubblica ad “agire con decisione” per ripristinare la crescita e la banca centrale sta tagliando i tassi sui mutui. Il partito sta provando a rassicurare i magnati della tecnologia che sono atterriti. Un possibile altro passo potrebbe essere un grande programma del governo sulle infrastrutture finanziato da obbligazioni. Di certo, però, più debiti e più acri di cemento non elimineranno le conseguenze dei lockdown draconiani e non ridurranno i rischi del modello economico “sposato” da Xi Jinping. Infatti, in primo luogo, implicheranno l’ampliamento del peso della parte meno produttiva dell’economia: quella gestita dal governo. Finora, la politica industriale cinese ha registrato formidabili successi, come, ad esempio, costruendo una dominante posizione globale nel settore delle batterie avanzate. Xi spera che una nuova ondata di fondi di investimento statali renderà, anche nella tecnologia, più agili i processi decisionali, ma non bisogna dimenticare tutti i fallimenti procurati in passato dall’intervento statale. Intanto, gli incentivi al settore privato, la parte più produttiva



*L’economia cinese rallenta: nel 2022, rischia, per la prima volta dal 1990, di crescere meno degli Stati Uniti*

dell’economia, hanno prodotto un effetto contrario. Ciò è constatabile se si guardano i mercati finanziari, che hanno visto significative “fughe”. I costi del capitale sono saliti: le azioni cinesi vengono scambiate con uno sconto del 45% rispetto a quelle americane, un gap quasi record. Le valutazioni degli investitori e degli imprenditori stanno cambiando: alcuni temono che la crescita finanziaria per qualsiasi attività commerciale sarà fermata dal partito comunista che è sospettoso di ogni aumento di ricchezza e di potere da parte privata. Molti investitori stanno sottolineando di essere passati a scommettere sui maggiori sussidi, non sulle migliori idee. Per la prima volta in 40 anni nessun importante settore dell’economia è stato oggetto di riforme liberalizzatrici, senza le quali la crescita soffre.

**La visione ideologica dell’economia** del presidente Xi Jinping oltre ad avere conseguenze all’interno ne avrà anche a livello globale. Quanto sta accadendo in Cina non può essere passato sotto silenzio da parte delle società multinazionali: probabilmente, molte riequilibreranno le loro catene di approvvigionamento lontano dalla Cina, come starebbe facendo la Apple. I “campioni” cinesi potranno dominare ancora alcuni settori nei prossimi anni, ma è probabile che l’Occidente diventi un importatore di prodotti cinesi molto più cauto. Una “visione ideologica”, quella di Mr Xi, che minaccia di prolungarsi, infatti non ha rivali nel partito, sebbene, in vista di un congresso che potrebbe mantenerlo al potere almeno fino al 2027, le carenze di un governo “con un solo uomo al comando” nella seconda economia più grande del mondo sono evidenti. ■

# Il Pnrr è fondamentale per modernizzare il paese

Il governatore della Banca d'Italia, Ignazio Visco, considera che il Piano di ripresa e resilienza sia uno strumento decisivo per vincere la sfida dello sviluppo, della transizione digitale e di quella ecologica o "verde".

di **Valerio di Velo**

Il governatore della Banca d'Italia, Ignazio Visco, ha svolto le "considerazioni finali" sulla relazione annuale 2021 dell'istituto. Ha aperto il suo intervento sottolineando che "l'incertezza è drasticamente aumentata a livello globale, investe i pilastri sui quali si basa l'assetto economico e finanziario internazionale emerso dalla fine della 'guerra fredda': la convivenza pacifica tra le nazioni, l'integrazione dei mercati, la cooperazione multilaterale". Ciò sta avvenendo mentre "il conflitto in Ucraina sta determinando un significativo rallentamento dell'economia mondiale e le recenti misure adottate in Cina per contrastare nuovi focolai epidemici aggravano questa tendenza, riacutizzando i problemi di rifornimento nelle catene globali del valore già osservati nel 2021". Di conseguenza, gli scenari futuri dell'economia globale dipenderanno molto dall'evolversi della guerra russo-ucraina: "l'incertezza delle previsioni è di gran lunga maggiore di un anno fa. In aprile valutavamo che il prolungamento del conflitto in Ucraina avrebbe potuto comportare circa due punti percentuali in meno di crescita, complessivamente, per quest'anno e il prossimo. Le stime più recenti delle maggiori organizzazioni internazionali sono simili. Non si possono però escludere sviluppi più avversi".

**Visco ha poi affrontato** il tema dell'attuale situazione economica nazionale,



*"Data l'incertezza delle prospettive economiche, il rialzo dei tassi dovrà avvenire con gradualità e sarà più agevole se le pressioni per incrementi salariali connesse con la risalita dell'inflazione saranno contenute", ha detto Visco*

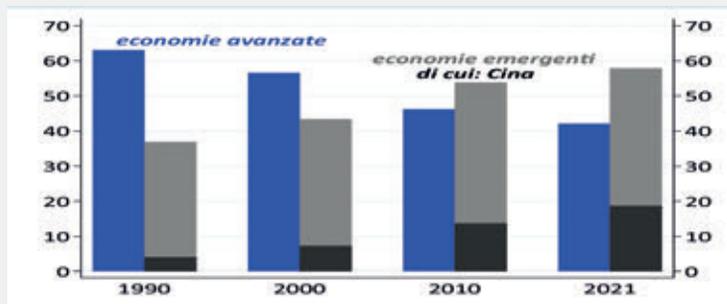
tenendo in evidenza il problema dell'ingente debito pubblico. "L'aumento dei prezzi delle materie prime importate è una tassa ineludibile per il paese. L'azione pubblica può ridistribuirne gli effetti tra famiglie e i fattori di produzione ma non può annullarne l'impatto d'insieme. Per quanto riguarda le famiglie, gli interventi calibrati in funzione della loro condizione economica complessiva anziché dei redditi individuali risultano più efficaci nel contrastare le ripercussioni dell'inflazione sulla disuguaglianza". Visco ha aggiunto: "Nonostante il deterioramento del quadro congiunturale, secondo le più recenti valutazioni della commissione euro-

pea, il rapporto fra il debito e il Pil continuerà a scendere in Italia sia quest'anno sia il prossimo. Nelle ultime settimane abbiamo però osservato un aumento del differenziale di rendimento tra i titoli di Stato italiani e quelli tedeschi. Questo brusco incremento non riflette improvvisi cambiamenti nelle condizioni di fondo dell'economia: la posizione netta sull'estero è robusta, i produttori italiani competono con successo sui mercati di sbocco, è contenuto nel confronto internazionale l'indebitamento delle famiglie e delle imprese. L'incremento richiama tuttavia l'attenzione sulla fragilità strutturale rappresentata dall'alto livello del debito pubblico; con-

## Composizione del Pil mondiale

Fonte: Banca d'Italia

(peso in % delle singole economie)



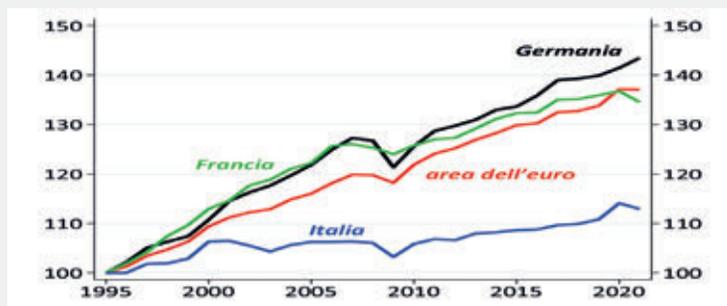
ferma la necessità di proseguire senza incertezze sul sentiero di graduale rafforzamento dei conti pubblici”.

Un “sentiero” che deve trovare anche un riscontro a livello degli strumenti adottati dall’Unione europea per contrastare gli effetti degli “shock” esterni: “Una soluzione potrebbe essere la predisposizione di uno strumento pronto per essere utilizzato in caso di necessità, evitando di dover creare di volta in volta programmi ad hoc, come è avvenuto dopo la crisi dei debiti sovrani e durante la pandemia. In questo modo si rafforzerebbe la fiducia nella capacità europea di intervenire tempestivamente quando necessario. Il nuovo strumento potrebbe finanziare progetti comuni di carattere eccezionale o concorrere alla stabilizzazione macroeconomica dell’area in risposta a shock di particolare entità. Sull’esempio del programma NGEU, si reperirebbero risorse attraverso l’emissione di debito dell’Unione per trasferirle ai paesi membri affinché le impieghino con criteri e per scopi concordati a livello europeo. Questa innovazione potrebbe accompagnare la riforma del Patto di stabilità e crescita in corso di elaborazione. Serve un quadro di regole più flessibile e più semplice, che preservi la disciplina di bilancio e che potrebbe essere incentrato su programmi di medio termine concordati con la commissione europea e approvati dal consiglio dell’Unione”.

## Produttività nel settore privato

Fonte: Banca d'Italia

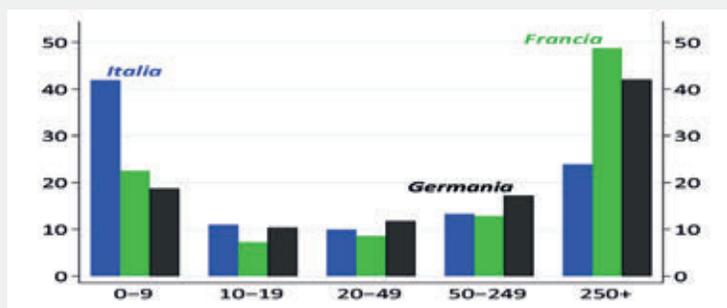
(indice 1995=100)



## Imprese e classe di addetti

Fonte: Banca d'Italia

(valori %)



Il profondo cambiamento del quadro congiunturale avvenuto in pochi mesi per effetto dell’invasione russa in Ucraina sta avendo conseguenze anche a livello delle banche centrali con l’abbandono della politica dei tassi ufficiali negativi. “Data l’incertezza delle pro-

spettive economiche - ha detto Visco - il rialzo dovrà avvenire con gradualità; sarà più agevole se le pressioni per incrementi salariali connesse con la risalita dell'inflazione saranno contenute, anche grazie a misure di bilancio volte a frenare il rincaro dell'energia e sostenere il reddito delle famiglie più colpite. Le condizioni di finanziamento dell'economia resteranno comunque ampiamente favorevoli. In Italia, l'alto debito pubblico riduce i margini a disposizione. Gli interventi di bilancio devono essere ben mirati e ben calibrati per massimizzarne l'efficacia e contenerne il costo". Un'efficace risposta sta comunque nella "crescita dell'economia" che, secondo Visco, "è nelle possibilità del nostro paese". Infatti, "la ristrutturazione condotta nel decennio precedente la pandemia ha permesso alle imprese italiane di affrontare la crisi in condizioni di bilancio relativamente solide. Un recupero di competitività è in atto da tempo. Il sistema finanziario, anch'esso rafforzatosi, è in grado di offrire un adeguato sostegno al settore produttivo. La ritrovata fiducia nelle prospettive economiche del paese ha favorito il ritorno alla crescita degli investimenti e la ripresa. I progressi compiuti, per quanto parziali, indicano che l'economia italiana ha la possibilità di superare le debolezze che ne rallentano lo sviluppo, per interrompere il ristagno della produttività, contrastare l'effetto delle tendenze demografiche sull'offerta di lavoro, ridurre il peso del debito pubblico".

**Il Piano nazionale di ripresa e resilienza** costituisce uno strumento decisivo per affrontare con successo questa sfida. Infatti, ha sottolineato Visco, "disegna una strategia articolata di modernizzazione del paese, che coniuga programmi di riforma e investimenti



*"Il Pnrr permetterà di colmare ritardi accumulati dall'Italia nelle infrastrutture materiali e immateriali, di potenziare il sistema della ricerca e di migliorare l'istruzione", ha sottolineato Visco*

pubblici con quelli privati, contribuendo a realizzare la transizione digitale e quella ecologica o 'verde'. Innova profondamente le modalità di attuazione delle misure: individua obiettivi specifici, anche per i programmi gestiti a livello locale; delinea gli interventi necessari a superare gli ostacoli normativi che potrebbero rallentare la realizzazione; stabilisce traguardi e scadenze sostenuti da un sistema capillare di monitoraggio. Il Pnrr non esaurisce il novero degli interventi necessari né l'impegno finanziario del paese; vi si aggiungono altre importanti riforme da attuare, come quella della tassazione, e risorse che il bilancio nazionale destina a programmi di spesa con obiettivi affini. Il Piano offre la possibilità di colmare in tempi non lunghi parte dei ritardi accumulati nelle infrastrutture materiali e immateriali, di potenziare il sistema della ricerca, di migliorare quello dell'istruzione e di accrescere gli investimenti nelle nuove tecnologie, tutti elementi necessari per favorire

un'accelerazione della produttività e il rafforzamento del potenziale di crescita dell'economia. Per assicurarne il successo, le riforme dovranno essere in grado di cambiare profondamente il contesto in cui si svolge l'attività economica; le modalità innovative del Piano dovranno diventare prassi generalizzata dell'intervento pubblico". Il governatore della Banca d'Italia si è anche soffermato sugli scenari geopolitici che si potrebbero aprire a seguito del conflitto in Ucraina e della contrapposizione tra l'Occidente e la Russia: "l'attuale situazione potrebbe spingere verso una riorganizzazione del commercio internazionale che privilegi la tenuta dell'offerta, soprattutto nei settori strategici. In questo assetto gli scambi potrebbero essere concentrati all'interno di aree costituite da paesi politicamente affini o uniti da accordi economici regionali. Una divisione del mondo in blocchi rischierebbe tuttavia di compromettere i meccanismi che hanno stimolato la crescita". ■

# La sanità integrativa come flexible benefit

Fonti autorevoli come Istat, Censis e Mefop hanno fotografato in pochi numeri essenziali i motivi per cui la sanità integrativa risulta essere il flexible benefit più ambito dai lavoratori italiani: dodici milioni di persone a “basso reddito” rinunciano alle cure, e circa otto milioni di italiani hanno dovuto utilizzare i propri risparmi per le spese sanitarie e/o indebitarsi con parenti, amici o istituti di credito per curarsi. Ricordiamo infatti che la spesa odontoiatrica out of pocket è al secondo posto dopo quella dei farmaci. Questa considerazione generale è evidente quanto si parla di odontoia-

da un'unica centrale operativa e da un comitato tecnico scientifico che elabora, per ogni singola collettività, un piano sanitario che definisce le prestazioni di welfare odontoiatrico erogabile. Uno dei punti di forza è certamente la capillarità, infatti tutti i lavoratori delle aziende che aderiscono ai piani odontoiatrici possono contare sull'accesso ai medesimi servizi, con modalità omogenee e su tutto il territorio.

**L'importanza della prevenzione.** Da quando la legge di stabilità 2016 ha inserito le cure odontoiatriche all'interno dei servizi erogabili, questo tipo di benefit è diventato uno strumento in grado di creare una grande familiarità ad una puntuale attività preventiva. Secondo i protocolli e le linee guida del ministero della Salute tanto la visita di controllo che l'igiene orale, se svolte ogni sei mesi, favoriscono una verifica della situazione anticipando spesso il bisogno di cure impe-

gnative e costose che in molti casi conseguono ad una protratta disattenzione dei singoli. La prevenzione ha quindi un ruolo fondamentale per anticipare l'insorgenza delle patologie o per intercettarle nella loro fase più precoce in

gnative e costose che in molti casi conseguono ad una protratta disattenzione dei singoli. La prevenzione ha quindi un ruolo fondamentale per anticipare l'insorgenza delle patologie o per intercettarle nella loro fase più precoce in

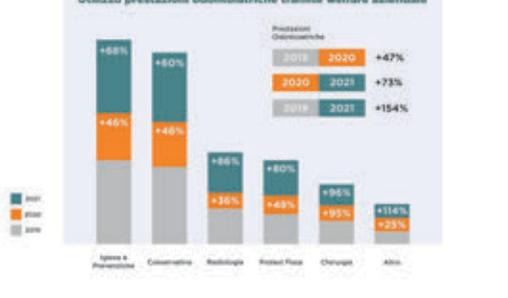


Filippo Ceppellini, Amministratore Delegato di Onhc, On Health Care Group Spa, che annovera Odontonetwork tra le strutture del proprio Gruppo

modo tale da limitare i danni. Una collettività aziendale può usufruire di un package mirato a questo obiettivo con un contenuto budget pro-capite e con la certezza di apprezzamento della platea dei lavoratori. I piani sanitari sono anche personalizzabili, possono infatti essere arricchiti includendo prestazioni legate all'emergenza, alla conservativa e all'implantologia.

**Previsioni a medio termine.** Gli indicatori attuariali confermano che il benefit odontoiatrico sarà sempre più richiesto con una massima diffusione della consapevolezza di una cultura preventiva nella cura dentale. Tutti hanno conosciuto nelle proprie esperienze individuali i costi e l'importanza dei servizi odontoiatrici, è per questo che la percezione dell'importanza da parte dei singoli lavoratori è immediata e quantificabile. ■

Utilizzo prestazioni odontoiatriche tramite welfare aziendale



ONHC Group è un ecosistema di servizi integrativi dedicati alla salute che raggruppa fondi sanitari, compagnie assicurative, enti bilaterali, aziende pubbliche e private, strutture sanitarie e assistite che interagiscono attraverso best practice orientate sempre al servizio alla persona. ONHC-Odontonetwork, è il ramo del gruppo specializzato nello sviluppo e nella gestione di formule di assistenza sanitaria integrativa, assicurativa e piani di welfare esclusivamente in ambito odontoiatrico.

## SIL Barcelona, un successo con presenti 81 paesi

SIL Barcelona, una delle più grandi fiere al mondo per la logistica, i trasporti, l'intralogistica e la supply chain, ed evento leader del settore per la Spagna, il Mediterraneo e l'America Latina, organizzata dal Consorzio della Zona Franca di Barcellona, ha chiuso il 2 giugno la sua venti-



duesima edizione con 12.152 partecipanti provenienti da 81 paesi (in particolare, 29 dall'Europa, 18 dall'Africa, 17 dall'America, 16 dall'Asia e 1 dall'Australia) e 263 giornalisti accreditati. Numeri che confermano il rilievo della fiera spagnola quale punto di incontro chiave per il settore della logistica. Hanno inoltre ribadito l'importante ruolo che il settore deve sempre più assumere nello sviluppo dell'economia, anche con l'obiettivo di continuare a muoversi verso la digitalizzazione, la sostenibilità e la promozione dei talenti. Pere Navarro, delegato speciale dello Stato nel Consorzio della Zona Franca, ha sottolineato che "il successo del SIL Barcelona è stato possibile anche grazie alla partecipazioni di tante aziende e professionisti, che durante questi tre giorni hanno presentato le loro innovazioni, facilitando così la condivisione delle conoscenze e la discussione delle sfide che ci attendono". Importante è stata anche la presenza internazionale: durante i tre giorni dell'evento, più di 314 relatori che ricoprono posizioni decisionali in aziende come, tra le altre, Akzo Nobel, Bayer, Boboli, Bosch, Bricomart, Caprabo, Capsa Food, Celsa Group, Damm, Danone, Decathlon, hanno analizzato e dibattuto le sfide future che le imprese dell'industria e della logistica devono affrontare, con in prima fila l'innovazione 4.0 e la digitalizzazione, la sostenibilità e lo sviluppo delle competenze.

## Accordo Ansfisa-Enea per favorire l'innovazione

Attività di studio, ricerca e monitoraggio per l'impiego dell'idrogeno, del Gnl e Bio-Gnl in ambito ferroviario, stradale e nei trasporti rapidi di massa. È questo l'obiettivo del protocollo d'intesa firmato dal direttore di Ansfisa, Domenico De Bartolomeo, e il presidente dell'Enea, Gilberto Dialuce. "Ansfisa è già da tempo impegnata nello studio finalizzato a una nuova disciplina per la sicurezza della circolazione ferroviaria di particolari categorie di veicoli che utilizzeranno l'idrogeno - ha dichiarato De Bartolomeo - Lo studio e la sperimentazione che possiamo portare avanti con l'Enea rappresenta una grande opportunità tecnico-scientifica per capire come valorizzare questa innovazione, che è molto interessante sia per il settore stradale sia per quello ferroviario in un'ottica di maggiore efficienza e sostenibilità". "Enea opera nel contesto del Pnrr, offrendo supporto tecnico-scientifico ai diversi ministeri impegnati nella realizzazione dei progetti, attraverso tecnologie, processi e soluzioni per la transizione energetica e la decarbonizzazione dei settori energia e trasporti. Questo accordo permetterà di svolgere attività congiunte di studio, ricerca, sperimentazione e monitoraggio per l'utilizzo dell'idrogeno nel trasporto fer-



roviario e stradale. Tra gli obiettivi vi è anche lo sviluppo di best practices per la corretta progettazione, realizzazione, installazione e utilizzo di impianti e processi legati alle tecnologie dell'idrogeno e dei suoi derivati e agli usi finali in ambito ferroviario e stradale, con particolare riguardo alle linee e infrastrutture individuate dal Pnrr e dal Pnc e dai decreti ministeriali di attuazione", ha sottolineato Dialuce. Nell'ambito della collaborazione sarà analizzato anche l'impatto delle strutture di rifornimento dell'idrogeno in ambito ferroviario e stradale. L'obiettivo generale dell'accordo è quello di mettere a sistema competenze e tecnologie, nell'ambito delle proprie attività specialistiche, per contribuire a sviluppare, realizzare e approntare regole e autoriz-

zazioni necessarie alla messa a terra di progetti innovativi e migliorativi nel settore dei trasporti, dell'energia e della mobilità sostenibile.

## La prima "charging plaza" elettrica in Piemonte

La start-up innovativa OneWedge ha curato il progetto di una stazione di ricarica elettrica multipla per i mezzi dell'operatore di logistica Teamwork a Brandizzo, Torino. La stazione ricarica 20 furgoni contemporaneamente, con autonomia entro un raggio di 150 chilometri, grazie a 20 punti di ricarica trifase su una superficie di circa 800 mq. Si tratta del primo progetto di questo genere in Piemonte e uno dei primi in Italia. Massimo Cammarata, Ceo di Teamwork ha



dichiarato: "Il passaggio all'elettrico è necessario per disporre di una flotta al passo con i tempi e le normative, basti pensare all'ingresso nei centri cittadini dei nostri mezzi, oltre al fatto che i clienti come Amazon si aspettano che i propri partner condividano la loro stessa visione del futuro: efficienza sì ma senza inquinamento atmosferico. Teamwork ha scelto OneWedge per realizzare la propria stazione perché è necessario un mix di competenze ancora non così diffuse sul mercato". Gianni Catalfamo, Ceo di OneWedge ha aggiunto: "Noi crediamo che la rivoluzione nella mobilità sostenibile abbia le aziende come vero fattore di attivazione e cambiamento. Si fa un gran parlare di transizione ecologica ma è un dato di fatto che le stazioni di ricarica non stanno incrementando quanto le auto già in circolazione, e gli operatori di logistica guardano con preoccupazione ai ritardi infrastrutturali che potrebbero compromettere il loro sviluppo di business. OneWedge ha messo a punto una soluzione per loro, con Te-

amwork abbiamo infatti subito trovato sintonia progettuale". Quanto agli investimenti necessari, quello per l'installazione di una "charging plaza" si ripaga grazie al risparmio sui costi di carburante della flotta di 20 veicoli in meno di 12 mesi anche senza incentivi statali. La "charging plaza" si adatta poi facilmente alle evoluzioni che nel tempo si rendono necessarie: ad esempio, quella di Brandizzo potrà crescere fino a 24 furgoni prima di esaurire lo spazio a disposizione, ma la sua infrastruttura potrebbe "reggerne" fino a 40 rimanendo in bassa tensione. È infine disponibile un sistema di gestione via cloud che consente diagnostica, avvio, arresto e riavvio oltre che creare prospetti gestionali e statistici.

## Commercio extra Ue: cresciuto in aprile

L'Istat stima che ad aprile si sia registrato, nell'interscambio commerciale con i paesi extra Ue27, un aumento congiunturale per entrambi i flussi, più ampio per le importazioni (più 6,4%) rispetto alle esportazioni (più 1,9%). L'incremento su



base mensile dell'export ha riguardato tutti i raggruppamenti principali di industrie, a eccezione dei beni intermedi (meno 2,4%), ed è stato dovuto soprattutto all'aumento delle vendite di energia (più 37,0%). Anche dal lato dell'import, la crescita congiunturale è stata determinata principalmente dall'incremento degli acquisti di energia (più 14,6%). Sono aumentate anche le importazioni di beni strumentali (più 4,0%) e beni intermedi (più 3,3%) mentre sono diminuite quelle di beni di consumo durevoli (meno 9,8%) e non durevoli (meno 0,4%). Nel trimestre febbraio-aprile, rispetto al trimestre precedente, l'export è cresciuto del 7,2%; l'aumento, generalizzato, è stato più sostenuto per energia (più 28,8%), beni di consumo non durevoli (più 11,4%) e beni intermedi (più 7,0%). ■

# Accordo tra il porto di Trieste e le Ferrovie Emilia Romagna

L'Autorità portuale ha intrapreso l'iter per divenire gestore della propria infrastruttura ferroviaria: l'intesa con le ferrovie emiliane riguarda in primo luogo la formazione del personale, con 50 giornate di corsi e tirocini.

**S**i sta rafforzando il progetto di sviluppo del porto di Trieste nel settore ferroviario. È nata, infatti, una nuova collaborazione tra l'Autorità portuale, che è la prima ad aver intrapreso il percorso per ottenere l'Autorizzazione di Sicurezza presso l'Ansfisa, e le Ferrovie Emilia Romagna, gestore unico dell'intera rete ferroviaria regionale. Le parti, in particolare, hanno stipulato un accordo sulla formazione del personale, finalizzato all'ottenimento delle abilitazioni alle attività di sicurezza per la gestione della circolazione ferroviaria e per la manutenzione dell'infrastruttura portuale. Questo accordo costituisce un ulteriore fondamentale passo dell'Autorità portuale verso l'obiettivo di diventare gestore della propria infrastruttura ferroviaria. Traguardo che l'Autorità si è posta dopo la firma dell'accordo quadro tra il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Agenzia nazionale sicurezza delle ferrovie, Assoport, la società Rete Ferroviaria Italiana e Asstra, sullo sviluppo e sicurezza delle infrastrutture ferroviarie di collegamento con i porti. Va rilevato che ciascuna Autorità di sistema portuale può svolgere le funzioni di gestore dell'infrastruttura nelle tratte di collegamento portuali di propria giurisdizione, purché acquisisca la necessaria autorizzazione di sicurezza. Cogliendo l'opportunità data dall'accordo quadro, il porto di Trieste è stato il primo ad avviare l'iter, che una volta concluso, permetterà di gestire autonomamente l'infrastruttura di competenza nel rispetto degli standard



Scorcio del porto di Trieste

di sicurezza previsti dalla normativa e potrà favorire lo sviluppo del traffico ferroviario con investimenti mirati al recupero e al miglioramento dell'infrastruttura attuale.

**Il percorso formativo è stato presentato** durante un incontro alla Torre del Lloyd che ha visto protagonisti Zeno D'Agostino, presidente dei porti di Trieste e Monfalcone, e Stefano Masola, direttore generale di Ferrovie Emilia Romagna. L'accordo prevede l'organizzazione e la realizzazione di corsi abilitativi in cui istruttori di Ferrovie Emilia Romagna, riconosciuti dall'Ansfisa, forniranno al personale dell'Autorità portuale ulteriori competenze altamente specialistiche, fondamentali per completare il percorso di autorizzazione di sicurezza. Sono previste più di 50 giornate tra corsi teorici, addestramenti e tirocini, corrispondenti a più di 3.000 ore di formazione. "L'accordo con le ferrovie emiliane è un tassello impor-

tante per il percorso di sviluppo ferroviario del porto e fa parte di una visione complessiva che abbiamo del nostro sistema logistico. Se i treni crescono sempre di più tra Trieste e Monfalcone, lo dobbiamo a queste scelte di visione strategica che sono in controtendenza. Servono competenze specialistiche e una struttura sempre più formata perché il nostro comprensorio si sta allargando, con responsabilità e opportunità sempre maggiori. Il governo del sistema da parte di un unico soggetto permette di essere molto più reattivi e preparati", ha dichiarato D'Agostino. Masola ha così commentato: "Siamo lieti di collaborare con il porto di Trieste, eccellenza nel panorama italiano a livello ferroviario, che ha fatto una scelta coraggiosa e lungimirante. Questo percorso non sarà solo un investimento nelle infrastrutture, ma un grande investimento nel capitale umano: chi investe in formazione, investe nel futuro di tanti giovani". ■

# Chiarimenti per usufruire del credito d'imposta

L'agenzia delle entrate chiarisce che per godere del credito d'imposta in caso di acquisti di beni agevolati c'è l'obbligo di menzionare il riferimento normativo non solo sulle fatture ma anche sui documenti di trasporto.

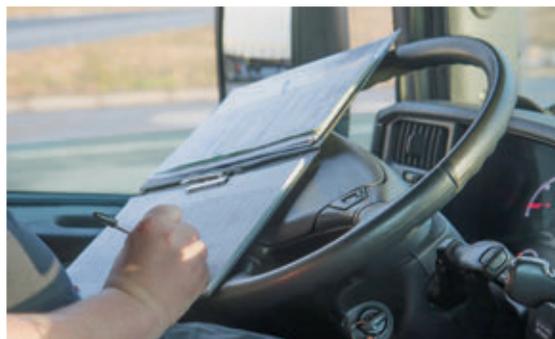
**A**nche i documenti di trasporto (i cosiddetti DDT), oltre alle fatture, devono contenere l'espresso riferimento alle disposizioni di cui ai commi da 1054 a 1058, art. 1, legge n. 178/2020, per usufruire, a pena di decadenza, del credito d'imposta per investimenti in beni strumentali nuovi. A chiarirlo è l'agenzia delle entrate, con la risposta a interpellanza n. 270/2022, dello scorso 18 maggio. Il documento di prassi ha chiaramente definito l'ambito oggettivo dell'inciso "fatture e altri documenti", contenuto nel comma 1062, dell'art. 1 citato, in tema di adempimenti e obblighi per il riconoscimento del beneficio. Prima della risposta in commento, infatti, l'obbligo di apposizione della dicitura risultava essere stato oggetto di chiarimenti solo in relazione alle fatture. La questione trae origine da una istanza di interpello con la quale il contribuente, dopo aver dichiarato di aver acquistato un bene strumentale nuovo, con le caratteristiche richieste dalla disciplina agevolativa per poter fruire del credito d'imposta "4.0", e di aver provveduto, a tal fine, a riportare l'indicazione della relativa norma agevolativa nella fattura di acconto, chiedeva all'agenzia se il medesimo adempimento dovesse essere indicato anche nel documento di trasporto e/o nel verbale di collaudo e di interconnessione.



**L'agenzia, sottolineando la necessità** che il beneficiario dell'agevolazione deve essere in grado di dimostrare l'effettivo sostenimento e la corretta determinazione dei costi agevolabili, ha ribadito l'obbligo di apporre il suddetto riferimento normativo non solo sulle fatture di acquisto, ma anche su tutti gli altri documenti relativi all'acquisizione dei beni agevolati, compresi i documenti di trasporto, in quanto ritenuti funzionalmente idonei a certificare la consegna del bene in questione all'acquirente. Seguendo la medesima logica, l'agenzia esclude l'indicazione della dicitura sopramenzionata dal verbale di collaudo o di interconnessione, sul presupposto che i citati documenti non sarebbero

attribuibili a beni diversi da quelli il cui contenuto fa riferimento.

**Da un lato, l'agenzia delle entrate** chiarisce ai beneficiari del tax credit i paventati profili di incertezza, dall'altro non fa alcun cenno in relazione alle condotte tenute prima dell'intervenuto chiarimento. Tuttavia, l'agenzia, rinviando alla precedente risposta n. 438/2020, parrebbe ammettere la regolarizzazione dei documenti già emessi dal beneficiario, integrando, ex post, la predetta dicitura, con scrittura indelebile e mediante l'utilizzo di un apposito



*L'agenzia ritiene che, tra i documenti idonei a certificare l'acquisto di un bene agevolato e, quindi, atti a ottenere il credito d'imposta, ci debba essere anche quello di trasporto*

timbro, sull'originale del corredo documentale attestante l'acquisto agevolato, purché effettuata prima dell'inizio di eventuali attività di controllo. ■

## Prologis: un nuovo progetto a Castelnuovo di Porto, Roma

Con la piantumazione simbolica del “primo albero”, Riccardo Travaglini, sindaco di Castelnuovo di Porto, centro a pochi chilometri a nord di Roma, Sandro Innocenti, senior vice president e country manager di Prologis Italia e Antonio Schi-



nardi, amministratore delegato di Engineering 2K, hanno celebrato, insieme alla cittadinanza, l'avvio degli interventi di recupero di un'antica cava di tufo di epoca romana completamente abbandonata da oltre un ventennio. Un intervento che i cittadini del caratteristico borgo attendono da decenni e che adesso, a seguito dell'approvazione da parte della Sovrintendenza alle Belle Arti del progetto presentato da Prologis, vede finalmente la luce con la realizzazione di un nuovo polo logistico. Si è aperta così una stagione nuova per il comune che ha posto le basi per un futuro di occupazione e sviluppo legati a un settore in forte espansione su scala nazionale e internazionale, come quello della logistica. Un'occasione di rinascita anche per l'area industriale lungo la Via Tiberina, dimenticata per troppo tempo e rimasta senza alcuna vera vocazione o ambizione. “Siamo particolarmente lieti di poter contribuire a un progetto di rigenerazione del territorio che ci permetterà di dare nuova vita a un'area oggi completamente abbandonata. Abbiamo posto particolare cura all'architettura del nuovo edificio per la logistica affinché sia perfettamente integrato nel territorio circostante e sia, in linea con la nostra filosofia, pienamente sostenibile. La nostra presenza permetterà non solo di creare opportunità di lavoro ma anche di valorizzare questo importante territorio promuovendo anche l'avvio di una campagna di scavi archeologici

nell'area adiacente l'edificio. Sono particolarmente grato al sindaco Travaglini, all'amministrazione comunale e ai cittadini tutti per lo spirito di aperta e fattiva collaborazione che si è instaurato e sono certo che la nostra presenza porterà importanti benefici al territorio”, ha sottolineato Innocenti. Il sindaco ha aggiunto: “È con grande emozione che dopo 40 anni il nostro comune torna a rilasciare permessi di costruzione per l'insediamento di un polo produttivo e incassa oltre un milione di euro di oneri extraggettito. L'insediamento del nuovo Polo Logistico Roma Nord prevede la realizzazione di un'area coperta di 32 mila mq destinata allo stoccaggio e alla distribuzione di farmaci, capace di assorbire un bacino occupazionale di oltre 250 addetti, più relativo indotto. Il progetto comprende anche un piano di recupero ambientale e la creazione di un parco agricolo di circa due ettari con affaccio sulla Valle del Tevere. Castelnuovo di Porto recupera il tempo perduto e diventa attrattivo per le aziende e per nuovi investimenti. Un risultato davvero straordinario che ci rende orgogliosi e ci riempie di speranza”.

## I nuovi carrelli elettrici RXE 10-16 C di Still

Compatti, agili ed ecosostenibili: è questo l'identikit dei nuovi carrelli elettrici RXE 10-16 C di Still con portata fino a 1,6 tonnellate e velocità massima di 12,5 km/h. “Pur essendo i più piccoli frontali della gamma Still, i nuovi modelli sono dei giganti in termini di compattezza e prestazioni. Alti meno di due metri e larghi meno di un metro, sono ideali per lo scarico di camion o per operare in sicurezza nelle corsie dei magazzini e, grazie alla loro elevata velocità di punta, possono coprire rapidamente anche lunghe distanze, rappre-



sentando una soluzione perfetta per l'approvvigionamento delle linee di produzione o per l'impiego nei magazzini delle aziende di vendita al dettaglio", sottolinea un comunicato dell'azienda. "L'RXE 10-16 C è l'evoluzione del modello RX 50, uno dei carrelli elettrici più venduti della sua categoria - ha spiegato Adalberto Marcello, product manager CB Trucks di Still in Italia - e garantisce un ottimo rapporto tra potenza, comfort di guida, manovrabilità e sicurezza. Nonostante le dimensioni compatte, può sollevare senza sforzo un carico di mezza tonnellata a un'altezza di quasi sette metri. Questo risultato, impressionante per un veicolo così piccolo, è possibile grazie al baricentro particolarmente basso e alla struttura extra rigida del montante di sollevamento".

Gli RXE 10-16C possono essere equipaggiati con batteria al piombo-acido o agli ioni di litio e sono alimentati da un motore trifase da 24 volt a bassa manutenzione. Particolare attenzione è stata volta al contenimento dei costi di manutenzione adottando svariati accorgimenti, come ad esempio l'attuazione dello sterzo tramite ingranaggi, soluzione di gran lunga migliorativa rispetto ai sistemi che impiegano una catena. Altro punto di forza dei nuovi modelli è la sicurezza: gli RXE 10-16C sono infatti equipaggiabili con tutti i sistemi di sicurezza disponibili sui veicoli più grandi. Tra le dotazioni di serie spicca la funzione di assistenza Curve Speed Control, che regola automaticamente la velocità in curva e aiuta a mantenere il veicolo in traiettoria. Il montante sottile e le

barre di protezione del tetto, ottimizzate ai fini della visibilità, offrono invece al conducente una visuale ideale a 360° per individuare agevolmente persone o oggetti nel campo d'azione del carrello. La massima sicurezza è garantita anche da ulteriori opzioni di equipaggiamento configurabili individualmente, come ad esempio l'indicatore di direzione, l'illuminazione di sicurezza Safety Light 4Plus, l'indicatore dell'altezza di sollevamento, l'assistente di stabilità o il rilevamento del sovraccarico.

## Moroni Pallets ha scelto i carrelli Baoli

Moroni Pallets, azienda specializzata nella produzione di pallet di dimensione standard o personalizzata, ha rinnovato la propria flotta sostituendo i vecchi carrelli diesel con moderni frontali elettrici Baoli KBE con portata da 20 e 25 quintali. Fondata nel 1956, Moroni Pallets è nata come segheria di legnami e per la costruzione di imballaggi in legno e si è successivamente specializzata nella produzione di pallet. Lo stabilimento produttivo dell'azienda si trova in Toscana ad Altopascio, Lucca, si estende su una superficie di 15 mila mq, è dotato di cinque linee di produzione e ha una capacità produttiva di 2.000 pallet al giorno, sia di dimensioni standard che fuori standard. Dal 2013, l'azienda si è >



## YOUR INTERMODAL LINK TO EUROPE





affidata a Lift Up, concessionario ufficiale Baoli con sede a Castelfranco di Sotto, Pisa, per le attività di manutenzione dei propri carrelli. Nel 2019, Lift Up è diventato anche fornitore logistico dell'azienda di Altopascio, che ha acquistato il primo carrello Baoli, un frontale Diesel KBD 25. Alla luce delle ottime performance del carrello e del positivo riscontro degli operatori che lo utilizzano, Moroni Pallets ha deciso di sostituire anche i restanti sei frontali diesel in flotta con carrelli Baoli. Qui è entrata in gioco la consulenza di Lift Up, che ha convinto l'azienda a testare per la prima volta un frontale elettrico. "Da sempre l'azienda aveva utilizzato carrelli termici. Conoscendo la tipologia e l'ambiente di impiego e sapendo che l'azienda lavora su un solo turno, abbiamo suggerito di provare un frontale elettrico KBE 25, certi dei benefici che avrebbe portato in termini di efficienza". Così è stato. Compatti, ergonomici e performanti, i KBE con portata da 20 e 25 quintali sono uno dei bestseller della gamma Baoli. Sono dotati di un sistema di recupero dell'energia in frenata e hanno una cabina ergonomica e di facile accesso che garantisce una chiara visibilità in tutte le direzioni.

## Ferrari Group e Air France sostengono il programma SAF

Air France KLM Martinair Cargo e Ferrari Group, multinazionale specializzata in spedizioni e servizi ad alto valore aggiunto per i settori gioielleria e luxury, hanno siglato un accordo a sostegno del programma Cargo Sustainable A-

## DKV ESTENDE L'OFFERTA

Il fornitore europeo di servizi per la mobilità DKV Mobility sta progressivamente espandendo la sua rete di mobile payment. I clienti possono ora utilizzare anche la funzione di pagamento DKV APP&GO all'interno della DKV APP per fare rifornimento e pagare digitalmente in 480 stazioni Tamoil in Italia. "Siamo molto contenti che la nostra rete mobile payment sia in costante crescita", ha affermato Sven Mehringer, managing director energy&vehicle services dell'azienda. "Grazie alla collaborazione con il nostro partner Tamoil, i clienti possono ora regolare comodamente i loro rifornimenti senza contatto e on-the-go in più di 480 stazioni di rifornimento facilmente accessibili a camion e auto in Italia". "La partnership con DKV si inserisce perfettamente nel nostro obiettivo di offrire ai clienti il più ampio portafoglio possibile di modalità di pagamento", ha aggiunto Silvia Gadda, sales&marketing director di Tamoil Italia. Marco Berardelli, managing director di DKV Italia ha sottolineato: "Da sempre l'innovazione tecnologica è al cuore dei prodotti e dei servizi DKV. Per questo siamo felici di questo nuovo sviluppo, che conferma la nostra attenzione verso la digitalizzazione del settore e va incontro alle nuove esigenze dei clienti e dei nostri partner storici come Tamoil, i quali sempre di più richiedono soluzioni on demand e a portata di click".





aviation Fuel-SAF che consente agli spedizionieri e agli shipper di ridurre le proprie emissioni di CO2 incoraggiandoli a svolgere un ruolo attivo nel futuro del trasporto aereo sostenibile. Infatti, presso gli uffici di Ferrari Group di Mal-

pensa, Jean-Yves Cap, direttore Italia e Svizzera per Air France KLM Martinair Cargo, ha consegnato il certificato di partecipazione al programma SAF a Marco Deiana, Ceo di Ferrari Group. "Il programma Cargo SAF consente a spedizionieri e shipper di alimentare con una percentuale di carburante sostenibile i voli di Air France e KLM. I clienti decidono quanto investire e noi garantiamo che l'intero capitale investito venga utilizzato per l'approvvigionamento di SAF. Quando investono nel programma, i nostri clienti ricevono un rapporto certificato da revisori indipendenti che indica la riduzione delle emissioni di CO2 ottenuta. Partecipando al programma, i nostri clienti non solo riducono l'impatto di emissioni di anidride carbonica ma confermano il loro impegno a guidare il nostro settore verso un futuro più sostenibile. Solo con il supporto di aziende come Ferrari Group possiamo sviluppare, con successo, un mercato più favorevole per il SAF", ha sottolineato Jean- >

## La società Larizza Consulting, Insurance Broker

offre l'opportunità alle aziende associate ad Assologistica di:

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

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

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

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

**Società Larizza Consulting, Insurance Broker. Email: [info@larizzaconsulting.it](mailto:info@larizzaconsulting.it)  
Telefono: 0234537790**

**La convenzione assicurativa  
"Merci Spot" Assologistica**



Yves Cap. Deiana ha illustrato le ragioni per cui l'azienda ha deciso di partecipare al programma: "Uno dei principali obiettivi di sviluppo di Ferrari Group è la crescita attraverso la sostenibilità, avendo tra le nostre priorità la riduzione dell'impatto ambientale dei servizi offerti a livello globale. Ci è sembrato naturale collaborare con il nostro partner di lunga data Air France-KLM nel loro innovativo programma Cargo SAF: siamo orgogliosi di essere tra i primi investitori. Il contributo rientra tra i vari progetti no-profit avviati e sviluppati per potenziare i nostri sforzi verso la sostenibilità: siamo impegnati, globalmente attraverso tutte le nostre sedi nel mondo, a ridurre l'impatto dei combustibili fossili sull'ambiente, rimanendo sempre aggiornati sulle nuove tecnologie e innovazioni legate al trasporto merci Valuable e alla loro gestione logistica integrata. Partecipare a questo programma in collaborazione con Air France e KLM significa per Ferrari Group sostenere e contribuire a un'economia più circolare, aiutando le generazioni future a ereditare un mondo in cui possano prosperare". Per contribuire alla decarbonizzazione del settore e in linea con la strategia di rinnovo della flotta, Air France KLM Martinair Cargo ha annunciato lo scorso aprile l'acquisto di quattro nuovi Airbus A350F full cargo. Questi aeromobili offrono la tecnologia più avanzata ed elevati standard di efficienza e, rispetto agli aerei della generazione precedente, offrono l'11% di capacità in più e consentono una riduzione del 15% del consumo di carburante e delle emissioni di CO2.

## Accordo Lufthansa Cargo e EgeTrans International

A seguito dell'accordo di noleggio tra Lufthansa Cargo e EgeTrans Internationale Spedition, in vigore dall'inverno 2020, sono stati effettuati più di 100 voli, cosiddetti "preighters", ovvero trasporti merci in aerei passeggeri, per la società di trasporti di Marbach am Neckar. Aeromobili del tipo Airbus A340 e in alcuni casi Airbus A350 di Lufthansa Passage sono stati utilizzati esclusivamente per EgeTrans. Hanno servito, e continuano a servire, la rotta da Francoforte a Chicago, trasportando una media di circa 37 tonnellate di merci per volo. A bordo degli aeromobili sono state effettuate spedizioni per macchine agricole e per l'industria automobilistica. Tutti beni che sono stati trasportati dal Baden-Württemberg agli Stati Uniti nel modo più rapido possibile. Nelle ore di punta, solo nell'estate del 2021, fino a cinque preighter hanno volato settimanalmente, compresi i viaggi

di andata e ritorno. "Organizzare tali turnaround preighter richiede un coordinamento preciso con i nostri clienti, ma anche con tutte le parti coinvolte, come Lufthansa Cargo, Lufthansa Passage e Lufthansa Technik. Siamo orgogliosi di aver stabilito una catena di processo così affidabile e resiliente per le rispettive esigenze di trasporto in questi tempi speciali. In futuro, continueremo a concentrarci sull'utilizzo e l'offerta di sinergie e capacità nel miglior modo possibile per i nostri clienti", ha spiegato Achim Martinka, vice president Germany di Lufthansa Cargo. "La comunicazione con i contatti Lufthansa Cargo ha funzionato e funziona in modo impeccabile e sempre con la nostra completa soddisfazione. Siamo lieti che la stretta collaborazione con il Lufthansa Cargo Team Stuttgart ci abbia permesso di agire in maniera molto articolata, utilizzando aerei solo cargo e aerei passeggeri", ha aggiunto Florian Naujocks, air cargo manager



di EgeTrans. Lufthansa Cargo dal 2020, quando, a causa della pandemia, molti voli passeggeri sono stati cancellati, ha regolarmente consentito che gli aerei volassero trasportando solo merci. Alcuni aerei passeggeri, infatti, sono stati appositamente convertiti a questo scopo. Quindi, da marzo 2020, Lufthansa Cargo ha operato numerosi voli preighter in tutto il mondo. In questo modo, ha dato un contributo importante fornendo alle aziende di tutto il mondo beni essenziali anche in tempi di pandemia, consentendo loro di continuare la produzione e mantenere le catene di approvvigionamento. Anche il trasporto di merci urgentemente necessarie, compresi medicinali o attrezzature mediche, è stato garantito in questo modo. ■

# Fercam: fatturato record nel 2021

L'azienda altoatesina di logistica e trasporti ha chiuso l'anno scorso con un fatturato record di 943 milioni di euro, pari a un incremento del 16% rispetto all'anno precedente, nonostante la crisi pandemica.

**F**ercam ha registrato al termine del 2021 un risultato molto soddisfacente, grazie a un fatturato consolidato pari a 943 milioni di euro, una cifra record per l'azienda altoatesina. Un risultato che, dopo un 2020 penalizzato dalla crisi generale indotta dalla pandemia, ha superato i valori pre-Covid, nonostante un contesto generale non facile, quello del 2021, con una pandemia non ancora debellata, un aumento sensibile dei costi energetici e del carburante, un mercato restringimento dell'offerta di carico aereo internazionale e non da ultimo il blocco del canale di Suez con conseguenti ri-

effetti positivi sul fatturato del comparto con un aumento eccezionale del 56%. "Forti partnership di lunga data con i nostri corrispondenti di Oltreoceano e nel Far East ci hanno garantito disponibilità di carico aereo e marittimo anche in situazioni difficili e si sono tradotte in una affidabilità e certezza di servizio per i nostri clienti", ha affermato l'amministratore delegato Hannes Baumgartner, che ha aggiunto: "È stato un anno di sfide, oserei dire, quotidiane, che i nostri collaboratori hanno gestito egregiamente, grazie a una professionalità, una preparazione e uno spirito di squadra straordinario. Quanto è avvenuto è stata la

crisi ucraina, Fercam è in grado tuttora di affrontare questa difficoltà tramite programmi su misura per la formazione professionale dei propri autisti e tramite massicci investimenti in un parco mezzi innovativo e tecnologicamente all'avanguardia a garanzia della massima sicurezza. L'azienda ha dotato infatti tutti gli automezzi di dispositivi di assistenza alla guida che rendono più agevole e sicura la professione. Anche la divisione Distribution ha positivamente registrato l'aumento dei volumi, dovuto anche a un sempre più esplosivo sviluppo dell'e-Commerce, avviato fin dai primi mesi della pandemia. La crescita del settore ha registrato un aumento del 10,5% rispetto all'esercizio precedente. Da questo aumento è stato positivamente influenzato anche tutto il comparto Logistica.

**Nonostante un clima generale** di incertezza, l'azienda nel 2021 e nei primi mesi del 2022 ha proseguito con i propri programmi di investimento, concentrandosi sia sul rafforzamento della propria rete con nuove sedi di filiali sia sulla sostenibilità dei propri impianti con un programma di relamping al Led di molte sedi, per l'abbattimento dei consumi energetici. Nel 2021 sono state trasferite in nuove sedi con innovativi magazzini le filiali di Como, Cuneo e Udine, mentre a causa delle limitazioni degli spostamenti fisici imposti dalle misure anti Covid, è stata aperta completamente da remoto, per la prima volta nella storia dell'azienda, una nuova filiale a Helsingborg in Svezia. Recentissime le aperture a Valencia e Francoforte che hanno portato a 101 il numero delle filiali di proprietà dell'operatore altoatesino. ■

conferma che il nostro settore si distingue grazie alle capacità di chi ci lavora, perché nella logistica, oltre a tutta la tecnologia, il fattore umano rimane importantissimo, perché si tratta di un'attività eseguita da persone per altre persone".

## Particolar-

**mente favorevole** l'andamento della business unit storica e più importante dell'azienda, il settore Full Truck Load che da solo costituisce il 52% del fatturato aziendale. Nonostante la generale mancanza di autisti sul mercato, accentuata in questi ultimi mesi anche dalla

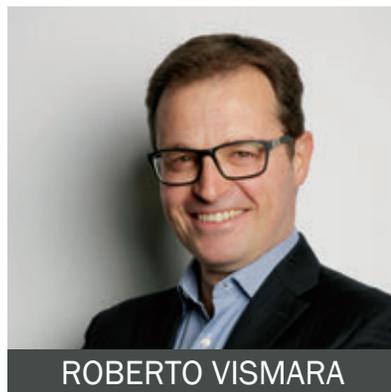


Il settore Full Truck Load dell'azienda ha costituito da solo il 52% del fatturato

tardi delle navi, congestioni nei porti e mancanza di container vuoti. Tuttavia, è stato proprio il settore Air&Ocean a registrare performance ottime. Infatti, le limitate capacità di carico e i noli conseguentemente aumentati hanno avuto, grazie a una rete affidabile ed efficiente,

# Le soluzioni “unificate” di Manhattan

L'azienda, grazie all'espansione del portafoglio software, è in grado di mettere insieme supply chain, stock e soluzioni omnicanale in un set completo di soluzioni focalizzate sui clienti.



ROBERTO VISMARA

**M**anhattan Associates è società che si occupa attraverso la gestione del cloud di sviluppare soluzioni dedicate al mercato del commercio: piattaforme per la gestione degli ordini, dei punti vendita, del trasporto, del magazzino, oltre che del customer engagement. Si tratta di un'operatività che comprende tutto quello che può servire a tenere sotto controllo l'intero ciclo di vita di un prodotto, dal momento dell'ordine alla vendita al cliente finale. L'azienda è nata nel 1990 negli Stati Uniti, ed è sempre stata in attivo fin dall'inizio dell'attività. La sede principale è ad Atlanta, in Georgia. E' presente in quasi tutto il mondo, compresa l'Italia dove dal 2020 è operativo l'ufficio di Milano. Abbiamo parlato dell'attività del gruppo con Roberto Vismara, engagement director di Manhattan Associates Italia.

**LA VOSTRA È UNA SOCIETÀ ALL'AVANGUARDIA, E L'UTILIZZO FONDAMENTALE DEL CLOUD LA PONE IN UNA PO-**

## **SIZIONE DOMINANTE. NE VOGLIAMO PARLARE?**

▮ Tutte le nostre soluzioni, negli ultimi anni, sono state reingenerizzate per lavorare sul cloud. Le nostre piattaforme sono continuamente in fase di sviluppo e ogni tre mesi noi rilasciamo una nuova versione del software, che così risulta continuamente aggiornato a disposizione dei nostri clienti. Noi ci occupiamo soprattutto di delivery, quindi di implementare il nostro software nell'ambito del retail e del luxury. Nel nostro portafoglio prodotti ci sono soluzioni per la gestione dell'operazione nei magazzini, un software studiato per indirizzare tutte le tematiche di omnicanalità nell'ambito del retail, e poi disponiamo del Transportation Management System (TMS) che si occupa di tutte le operazioni connesse alla consegna delle merci.

## **GLI ULTIMI DUE ANNI NON SONO STATI FACILI PER IL MERCATO IN GENERALE. VOI COME AVETE VISSUTO E POI SUPERATO QUESTO PERIODO DI DIFFICOLTÀ?**

▮ Sicuramente il 2020, con l'avvento della pandemia, ha fatto segnare un rallentamento degli investimenti da parte dei clienti, anche quelli che erano già stati programmati. Oggi posso affermare che siamo tornati a numeri addirittura superiori al periodo pre-Covid, e negli ultimi mesi possiamo vantare l'ingresso di molti nuovi partner. Credo che il vero fattore differenziale sia rappresentato dalla flessibilità che abbiamo saputo mettere in campo: Manhattan è capace di “disegnare” un

abito perfettamente su misura in base alle esigenze che ci vengono poste dai clienti.

## **POSSIAMO PROVARE A DELINEARE IL FUTURO PROSSIMO VENTURO DEL VOSTRO SETTORE?**

▮ Noi prevediamo una sempre maggiore attenzione e maturazione verso il mondo del software as a service. Solo qualche anno fa eravamo visti come dei precursori, invece oggi sempre più aziende si stanno convincendo che grazie al nostro apporto questa possa essere la strada giusta da percorrere. Non è più preponderante la necessità di gestire internamente alle aziende soluzioni alle quali possiamo pensare noi. Quindi credo di poter affermare che il futuro si possa delineare come assolutamente roseo: il nostro mercato sta vivendo un ottimo momento, e la nostra società sta partecipando a sfide sempre più complesse, a dimostrazione che le nostre soluzioni sono percepite come altamente innovative, in grado di supportare il business anche nei contesti più complicati del mercato. La strada che abbiamo intrapreso qualche anno fa reingenerizzando completamente le nostre soluzioni ci sta dando ragione, ed è per questo che siamo leader di mercato. Per il futuro, quindi, l'importante è riuscire a mantenere la barra dritta e continuare a tenere testa a una concorrenza molto agguerrita. È la sfida che ci attende, e io sono sicuro che riusciremo a vincerla. (T.M.) ■

# Geotab: le migliori soluzioni IOT per gestire le flotte di veicoli

“A fianco delle aziende di trasporto con flotte di mezzi ci dev’essere sempre qualcuno che ne agevola le attività, segnalando anche quando qualcosa non funziona. E’ quello che fa, e anche molto bene, Geotab”, dice Franco Viganò.



FRANCO VIGANÒ

**G**eotab nasce nel 2000 in Canada e nel giro di qualche anno è diventata leader come produttore di soluzioni IOT per flotte di veicoli: macchine, mezzi commerciali leggeri e anche per il mondo truck. Il team a livello mondiale è formato da 2.500 professionisti. Le sedi della società sono sparse in tanti paesi del mondo, compresa l’Italia. Sull’attività della società abbiamo rivolto alcune domande a Franco Viganò, director and strategic channel development.

## COME NASCE IL SUO RAPPORTO CON GEOTAB?

«Mi occupavo di questo settore da tempo, poi a un certo punto ho scoperto che l’Italia mi stava stretta e mi sono trasferito con la famiglia nel 2013 negli Stati Uniti. Allora lavoravo per un’azienda che si occupava di trasporti di beni di lusso quando ho dovuto affrontare il serio problema dei satellitari sui mezzi blindati. Quindi, ho scandagliato il mercato

americano ed è così che ho incontrato Geotab. All’inizio ero perplesso sulle loro potenzialità, e non credevo fossero così complete come dicevano. Allora me l’hanno dimostrato installando il loro dispositivo su un nostro camion, poi siamo tornati in ufficio, hanno acceso il pc e mi hanno mostrato che quel mio camion aveva un problema al motore, e così ho visto e toccato con mano che effettivamente c’era un problema. Ho subito comperato il dispositivo e mi sono quasi divertito a fare un check su tutti i mezzi che avevamo a disposizione. Il risultato è stato straordinario. Ho sempre pensato che sia necessario investire in tecnologia quando questa rappresenta un plus indubbio. In parole povere: il trasportatore deve semplicemente portare la merce perché quello è il suo lavoro, ma al “suo fianco” ci dev’essere però sempre qualcuno che lo agevola nelle sue attività, inclusi gli avvisi quando c’è qualcosa che non funziona. Geotab fa quello, e ci riesce benissimo.

## QUELLO È STATO IL PRIMO APPROCCIO CON GEOTAB, POI È ARRIVATA UNA SORTA DI “ADESIONE DEFINITIVA” ALLA FILOSOFIA AZIENDALE ENTRANDO A FARNE PARTE. COM’È SUCCESSO?

«Nel 2017, quando sono tornato in Italia e alle mie origini professionali, ho poi anche deciso di essere il primo rivenditore di Geotab nel nostro paese. Un paio d’anni dopo sono stato in Canada nella loro sede centrale, e lì mi sono convinto ad aderire completamente al progetto. I primi uffici della società sono stati a-

# GEOTAB

perti a Roma nel 2018. E poi, ecco una notizia in esclusiva: all’inizio del mese di maggio abbiamo aperto anche una sede a Milano.

## SI IMMAGINA UNA PARTICOLARE ATTENZIONE AL TEMA DELLA SOSTENIBILITÀ, NELL’ASSISTENZA AI VOSTRI CLIENTI. COME OPERATE IN QUESTO CAMPO?

«Consideriamo la sostenibilità un nostro pilastro assoluto. Rispetto all’elettrificazione dei mezzi possiamo considerarci all’avanguardia perché siamo partiti a occuparci del problema con largo anticipo. Il problema di chi usa un mezzo elettrico è anzitutto quello di saper misurare i dati relativi ad esempio alla tenuta di una batteria, e noi possiamo installare i nostri dispositivi sui mezzi a combustione interna dei nostri clienti, monitorarli per un certo periodo di tempo e poi fornire tutti i dati per il loro miglior utilizzo in caso di conversione all’elettrico. In poche parole, forniamo una “radiografia” completa dei mezzi che possono essere funzionali alla trasformazione e quelli che invece è meglio restino così com’erano, magari perché il loro utilizzo è impiegato su distanze che attualmente non sono ancora supportate da mezzi elettrici. Così possiamo fornire un grande apporto in termini di costi-benefici, e i nostri partner, naturalmente, rispondono molto positivamente a un supporto del genere. (T.M.)

# Ridurre le tasse

di Franco De Renzo\*

**Q**uasi tutti gli italiani sanno come mandare in campo la migliore squadra di calcio. Quasi tutti gli italiani ritengono di avere la formula giusta per far pagare le tasse agli evasori. Tra il dire e il fare, però, si passa dalla teoria alla pratica. E sono dolori. Già all'epoca babilonese qualcuno aveva scritto che le persone da tenere a bada erano gli ispettori del fisco. I faraoni si fidavano poco dei loro contabili e li facevano controllare dai revisori. È sempre stato un susseguirsi di controlli sempre maggiori perché si pensava che l'operato delle persone coinvolte non fosse proprio dei migliori. Il popolo si è sempre fidato poco dei propri rappresentanti. Non si fidava delle enormi spese e delle sempre maggiori richieste di fondi per sostenerle. Chi ha avuto modo di essere consigliere comunale (la prima organizzazione pubblica che dovrebbe vedere la partecipazione di tutti i cittadini), si è reso conto di dover approvare bilanci dettagliati ma non sempre facilmente comprensibili. Camminando per le strade si sente la gente lamentare perché l'illuminazione è scarsa, per la sporcizia dei marciapiedi, per i giardini curati poco, senza citare che tutti si attendono dal comune aiuti e sostegni che non sempre le risorse finanziarie possono permettere. Tutti riteniamo di aver diritto a qualcosa. Tutti ci aspettiamo di ricevere qualcosa, tutti pensano che gli evasori sono sempre gli altri. Non è semplice ma sarebbe ora di riprendere le lezioni di educazione civica nelle scuole e far comprendere ai futuri contribuenti che per poter sperare in un ritorno di qualcosa, ognuno di noi deve prima comportarsi onestamente e correttamente, pagando quanto ci è richiesto.

**È quasi impossibile essere** sicuro che la tassazione sia equa. Bisogna ricordarsi che non possiamo avere una legge personale. La legge prevede le regole per tutti i cittadini. La legge è sempre più dettagliata e sarebbe degno di un premio il cittadino che si prepara da solo la dichiarazione dei redditi, considerato il numero di pagine di cui si compongono le relative istruzioni. Dire che alcune nozioni mettono in crisi anche i commercialisti non è offensivo per la categoria ma è la pura e semplice verità. Comunque, vale sempre la regola generale che si usa in tutte le famiglie: non si può spendere più di quello che guadagniamo e, solo



*Per poter avere una tassazione meno pesante è indispensabile che ogni cittadino paghi quanto dovuto*

in casi eccezionali, possiamo farlo, attingendo dai risparmi accumulati. Lo Stato italiano pur con il debito pubblico così elevato, ottiene fiducia dai mercati internazionali perché il patrimonio consolidato dei suoi abitanti è di gran lunga superiore ai debiti statali. Ma basta considerare cosa è successo negli ultimi due anni di pandemia per rivedere le proprie idee e valutare se convengono alcune scelte o meno. Se il nostro tenore di vita è alto, dobbiamo poter contare su entrate sufficienti, se non possiamo contare su lasciti e risorse diverse. Se vogliamo ridurre le tasse dobbiamo, in qualche misura, diminuire i benefici che lo Stato ci mette a disposizione. Ci si accorge adesso che i venti di guerra volano minacciosi e che, forse, avere quasi abolito le forze armate potrebbe rilevarsi non la mossa vincente. Quanto tempo è necessario per avere militari pronti a difenderci da possibili attacchi esterni? Vogliamo la sanità gratis per tutti, vogliamo una maggiore presenza di polizia per le strade, desideriamo che tutti paghino le imposte correttamente, vogliamo che, quando viaggiamo, le strade siano sgombre e senza lavori in corso, scuole ove i nostri figli imparino quanto serve loro per una vita migliore, treni puntuali, aerei puliti, una burocrazia efficiente. Sono tutte cose che costano. Sono cose che si pagano con il versamento delle nostre imposte. Sempre che ognuno di noi si comporti correttamente. ■

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

# Novità per l'interscambio pallet

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

La legge n. 51 del 20 maggio 2022, di conversione del decreto-legge 21 marzo 2022 n. 21, con i nuovi articoli 17-bis, 17-ter e 17-quater, ha istituito il sistema di interscambio pallet. Le disposizioni si applicano ai pallet interscambiabili standardizzati utilizzati per la produzione, lo stoccaggio, la movimentazione e il trasporto delle merci. La normativa, ai fini della sua applicazione, richiama le seguenti definizioni:



Il funzionamento del nuovo "sistema" dell'interscambio pallet sarà monitorato da una struttura interna del ministero dello Sviluppo economico

**a) pallet (UNI EN ISO 445):** piattaforma rigida orizzontale caratterizzata da un'altezza minima compatibile con la movimentazione, tramite carrelli transpallet o carrelli elevatori a forche e altre appropriate attrezzature di movimentazione, impiegata come supporto per la raccolta, l'immagazzinamento, la movimentazione e il trasporto di merci e di carichi. Essa può essere costruita o equipaggiata con struttura superiore;

**b) pallet standardizzato:** comprende una serie di tipologie di pallet per usi specifici in riferimento a un dato mercato e risponde alla necessità di armonizzazione e di riduzione dei costi, legata agli scambi di merci su pallet e alla gestione dei parchi;

**c) pallet interscambiabile:** pallet standardizzato riutilizzato e non ceduto a titolo di vendita al destinatario della merce.

I soggetti che ricevono, a qualsiasi titolo, senza pregiudicare la vendita, pallet aventi le caratteristiche sopra indicate sono obbligati a restituire al proprietario o acquirente un egual numero di pallet della stessa tipologia, aventi caratteristiche tecnico-qualitative simili o assimilabili a quelli dei pallet ricevuti.

**Salvo espressa dispensa** da parte del proprietario o committente, gli operatori sono ora tenuti a restituire i pallet, e ciò indipendentemente dal loro stato di conservazione o di conformità tecnica. Nel caso in cui non sia possibile l'interscambio immediato del pallet, il soggetto obbligato a restituirli è tenuto a emettere contestualmente apposito voucher, digitale o cartaceo, cedibile anche a terzi. Qualora uno o più pallet non vengano restituiti entro sei mesi dalla data di emissione del voucher, il soggetto obbligato alla restituzione dovrà corrispondere un importo pari al valore di mercato di ciascun pallet, moltiplicato per il numero di pallet non restituiti.

Con decreto del ministro dello Sviluppo economico, da adottare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge in oggetto, saranno stabiliti il valore di mercato del pallet interscambiabili e le tempistiche per il suo aggiornamento nonché sarà indicata la struttura interna al ministero che vigilerà e monitorerà il corretto funzionamento del sistema di interscambio e che avrà altresì l'obiettivo di garantire un livello minimo di impatto ambientale. Infine, è espressamente prevista la possibilità per i soggetti della filiera di fare segnalazioni al ministero dello Sviluppo economico in caso di violazioni. ■

\* 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



**ONHC**  
ODONTONETWORK



# Oltre un milione di **sorrisi** garantiti



## A chi ci rivolgiamo

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

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

### Compagnie di assicurazione e riassicurazione

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

## Chi siamo

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

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

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

# Ue: un nuovo piano di emergenza

di **Francesco Mascolo**  
Studio RP Legal & Tax

Scorcio dell'autostrada del Brennero

La commissione europea ha adottato, il 23 maggio, il nuovo Piano di emergenza per i trasporti, tracciando una strategia comune per fronteggiare le eventuali situazioni di crisi che potrebbero colpire in futuro il settore, siano esse dovute a carenze infrastrutturali, conflitti militari, calamità naturali o ulteriori pandemie. Forte degli insegnamenti tratti dalla crisi sanitaria e dallo scoppio della guerra in Ucraina, il Piano di emergenza promuove una serie di misure e strumenti da attivare nell'eventualità in cui dovesse insorgere un ulteriore evento eccezionale, potenzialmente in grado di incrinare in maniera tangibile la catena di approvvigionamento delle merci nel territorio dell'Unione europea.



La maggior parte delle proposte contenute nel Piano si sono già rivelate utili per arginare le conseguenze negative legate alla recente crisi pandemica. Tra queste spicca il sistema delle "corsie verdi", inaugurato nel marzo 2020 e consistente nella facoltà per gli Stati membri di istituire presso le frontiere interne dei punti di attraversamento facilitati per il passaggio dei veicoli merci - indipendentemente dalla natura di beni trasportati -, con controlli ridotti al minimo e ottimizzati allo stretto necessario, di una durata indicativa massima di 15 minuti. Secondo un'analisi dell'Agenzia dell'Unione europea per il programma spaziale (Euspa), la costituzione delle "corsie verdi" da parte di

alcuni Stati membri avrebbe determinato una drastica riduzione dei ritardi nell'esecuzione dei trasporti intra-Schengen e un sostanziale miglioramento del livello di traffico delle reti stradali europee. Il nuovo Piano di emergenza promuove pertanto la costituzione di ulteriori corsie verdi presso i confini territoriali interni degli Stati comunitari. Trattasi di una misura che potrebbe determinare effetti favorevoli anche per gli operatori nazionali, considerato che in Italia - secondo una recente stima pubblicata sul Sole 24 Ore - circa l'80% delle merci viaggia su strada e i maggiori partner commerciali, come la Germania o la Francia, per essere raggiunti esigono l'attraversamento dei varchi alpini. Oltre all'implementazione delle corsie verdi,

*La commissione non esclude la concessione di aiuti di Stato alle imprese di autotrasporto in ulteriori particolari circostanze di crisi*



nel Piano di emergenza la commissione incentiva anche lo sviluppo di metodi innovativi per la comunicazione dei dati rilevanti in merito al trasporto merci, data l'importanza che la condivisione di informazioni tra i principali attori del settore riveste nel ridurre le tempistiche dei trasporti. In

# trasporti

quest'ottica, la commissione valuta con grande favore il progetto "Galileo Green Lane" recentemente promosso dall' Euspa, che mira a sviluppare un sistema che visioni e monitori in tempo reale le frontiere dell'Unione europea per indicare i tempi di attesa dei veicoli, agendo in ausilio a imprese di trasporto e autorità nazionali nell'attività di coordinamento del transito merci.

**Ulteriori soluzioni proposte** dalla commissione mirano invece ad armonizzare le normative nazionali, al fine di semplificare la burocrazia e le procedure per ottenere le autorizzazioni richieste per svolgere i servizi di trasporto nell'area Schengen. Il Piano di emergenza non esclude neppure la possibilità che per far fronte a un eventuale crisi del settore alle imprese di autotrasporto possano essere destinati aiuti di Stato, sempre che tali aiuti non si concretizzino in una minaccia per la libera concorrenza nel mercato comunitario e che siano quindi compliance con la normativa comunitaria. L'art. 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (Tfue), difatti, consente alle imprese di ottenere delle forme di finanziamento dagli Stati membri solamente in ipotesi circoscritte, ad esempio per far fronte a danni cagionati da eventi eccezionali (pandemie, epidemie, conflitti militari, calamità naturali), per promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo, oppure per porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro. Al fine di evitare un ulteriore aggravamento nel sistema di approvvigionamento delle merci, la commissione non esclude dunque la possibilità di favorire la concessione di aiuti di Stato agli operatori del settore dei trasporti, magari adottando normative che introducano delle corsie privilegiate per accedere ai finanziamenti, al pari di quanto fatto per far fronte alla crisi sanitaria legata alla diffusione della pandemia da Covid-19. Spetterà alla commissione assistere gli Stati membri nell'adozione degli strumenti delineati nel Piano, promuovendo un'ampia attività di coordinamento e armonizzazione delle scelte politiche interne, mentre sarà compito del parlamento europeo e del consiglio intervenire a livello normativo per modernizzare e rafforzare la resilienza del settore dei trasporti.

Il testo completo del Piano di emergenza dei trasporti adottato dalla commissione europea è disponibile su:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/txt/?uri=com:2022:211:fin>



**NOTIZIE, INTERVISTE,  
APPROFONDIMENTI E INCHIESTE**

*Le trovate qui*

**www.euromerci.it**

*Indispensabile per tutti  
gli operatori della supply chain*

# Pagamento dell'Iva all'importazione

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

L'articolo 201 della direttiva comunitaria 112 del 2006, relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto (la cosiddetta "direttiva Iva"), nella parte in cui recita "All'importazione l'Iva è dovuta dalla o dalle persone designate o riconosciute come debentrici dallo Stato membro d'importazione", deve essere interpretata nel senso che non può essere riconosciuta la responsabilità del rappresentante doganale indiretto per il pagamento dell'Iva all'importazione, in solido con l'importatore, in assenza di disposizioni nazionali che lo designino o lo riconoscano, esplicitamente ed inequivocabilmente, come debitore di tale imposta. Così hanno stabilito i giudici della sesta sezione della Corte di giustizia dell'Unione europea nella sentenza interpretativa C-714/20 del 12 maggio 2022, pronunciandosi in via pregiudiziale sulla questione proposta dalla commissione tributaria di Venezia con ordinanza del 17 novembre 2020.

**La vicenda oggetto del giudizio** trae origine da due avvisi di accertamento con cui l'agenzia delle dogane rettificava ad una società importatrice e ad una di spedizione, che operava in qualità di rappresentante doganale indiretto, complessivamente 160 dichiarazioni di importazione e liquidava i corrispondenti importi all'Iva all'importazione dovuta. Nella specie le operazioni di import non erano esenti da Iva in quanto dette società non avevano effettuato operazioni utili alla costituzione del plafond Iva, condizione essenziale per l'acquisto dello status di esportatore abituale, che, come noto, esenta l'esportatore dal pagamento dell'Iva entro il limite delle esportazioni o operazioni assimilate registrate nel precedente anno solare. L'agenzia, peraltro, riteneva che entrambe le società, sia quella importatrice proprietaria della merce (che era assoggettata a procedura fallimen-

tare), sia quella di spedizione, fossero tenute in solido al pagamento dell'Iva dovuta all'importazione, in particolare in base a quanto stabilito dagli articoli 77 e 84 del codice doganale unionale.

*Lussemburgo. La sede della Corte di giustizia dell'Unione europea*



**In estrema sintesi**, secondo l'agenzia delle dogane, l'Iva all'importazione sarebbe assimilabile - quanto alla disciplina impositiva - al dazio oggetto dell'obbligazione doganale, definita dall'articolo 5, punto 18, del codice doganale dell'Unione come "l'obbligo di una persona di corrispondere l'importo del dazio all'importazione o all'esportazione applicabile a una determinata merce in virtù della normativa doganale in vigore". Ne consegue, sempre secondo la tesi dell'amministrazione doganale, l'applicabilità degli articoli 77 ed 88 del codice doganale (riferiti appunto alla nascita e all'estinzione dell'obbligazione doganale), dove stabiliscono che nel caso di rappresentanza indiretta è debitrice anche la persona per conto della quale è fatta la dichiarazione in dogana (art. 77 paragrafo 3) e dunque, se vi è pluralità di debitori, questi sono tenuti fra loro in solido. I giudici lussemburghesi, tuttavia, evidenziano come l'orientamento che sostiene che l'Iva all'importazione - benché non rientri tra i dazi do-

# e responsabilità dello spedizioniere



*La Corte di giustizia europea ha escluso lo spedizioniere, che agisce in rappresentanza indiretta, dalla responsabilità del pagamento in solido con il proprietario della merce dell'Iva all'importazione*

ganali né tra i diritti di confine in senso stretto - ne condivide il momento impositivo, con contestuale responsabilità solidale dello spedizioniere che agisce in rappresentanza indiretta, sia in realtà recessivo. Dopo aver ribadito che l'Iva all'importazione (che è misura di fiscalità nazionale) non fa parte dei "dazi all'importazione", così come definiti dall'articolo 5, paragrafo 20, del codice doganale - la direttiva Iva, del resto, neppure opera un rinvio alla disciplina dell'obbligazione doganale di cui si discorre - la sesta sezione della Corte di giustizia dell'Unione afferma che l'articolo 77, paragrafo 3, del codice doganale, che si riferisce appunto ai soli dazi all'importazione oggetto dell'obbligazione doganale, esclude dal novero dei soggetti passivi dell'imposta sul valore aggiunto lo spedizioniere che agisce in rappresentanza indiretta.

**Alla stessa conclusione** giunge la Corte anche in base all'interpretazione dell'articolo 201 della direttiva Iva. Tale norma, nella parte in cui richiede espressamente una "designazione" o una "individuazione" del debitore dell'Iva all'importazione, in mancanza di una espressa disci-

plina nazionale attuativa, che sia sufficientemente chiara e precisa nell'individuare il debitore, non può, da sola, fondare la responsabilità solidale del rappresentante doganale indiretto. In altre parole, ferma restando la facoltà degli Stati membri di attuare l'articolo 201 della direttiva Iva nel senso di individuare anche più di un soggetto passivo d'imposta, la disciplina nazionale deve essere comunque esplicita ed inequivocabile nell'individuare il debitore, a pena di eludere il generale principio di certezza del diritto, che, nella specie, è finalizzato a garantire ai contribuenti una conoscenza certa dei limiti e dell'ampiezza dei loro diritti.

**Il principio di diritto** espresso dalla Corte di giustizia appare condivisibile, nella misura in cui l'autore della dichiarazione doganale, a differenza dell'effettivo proprietario della merce (l'importatore), non potrà giovare del beneficio della detrazione. È infatti noto che l'imposta sul valore aggiunto all'importazione condivide la medesima natura giuridica dell'Iva interna, basata sul principio della neutralità d'imposta, principio che verrebbe violato se lo spedizioniere in rappresentanza indiretta dovesse rispondere in solido del mancato versamento dell'imposta, perché appunto privo di strumenti di rivalsa. È questa la posizione assunta, peraltro, dall'agenzia delle entrate, con la risposta all'interpello n. 4 del 13 gennaio 2020. ■

plina nazionale attuativa, che sia sufficientemente chiara e precisa nell'individuare il debitore, non può, da sola, fondare la responsabilità solidale del rappresentante doganale indiretto. In altre parole, ferma restando la facoltà degli Stati membri di attuare l'articolo 201 della direttiva Iva

# La collaborazione territoriale

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Come da più parti è dato di osservare, le imprese, in uno scenario complesso quale quello presente, spesso cercano figure professionali che sul mercato dell'offerta non risultano ancora disponibili né adeguatamente pronte al mondo del lavoro. Questa difficoltà non deve ovviamente indurre a generalizzazioni, ma, al contrario, deve sollecitare all'individuazione di modelli di formazione che, nella loro evoluzione orientata all'innovazione, possano essere adottati per raggiungere i risultati attesi. La complessità del fenomeno implica soluzioni strutturali che facciano perno sulla diversificazione dell'offerta formativa, sia di tipo verticale sia di tipo orizzontale, integrata cioè con i sistemi scolastici, con i sistemi universitari e con il mondo del lavoro, dove la formazione si completa. E' quello che si sta sperimentando, con successo, nel comparto della portualità, dei trasporti e della logistica, nell'ambito del Sistema dei porti del Mar Ligure Orientale (La Spezia e Marina di Carrara), ma con riflessi potenziali e importanti anche sugli altri siti portuali, nonché sui retroporti e gli interporti dell'hinterland.

**Bisogna tenere conto** anche del fatto che in questi anni di spinta accelerata all'innovazione del sistema portuale, logistico e intermodale, si sono moltiplicate a tal punto le figure professionali (ne sono state censite in un recente studio oltre cinquanta) da richiedere ormai ulteriori figure specializzate nel coordinamento stesso dei sistemi, anche attraverso competenze nuove e avanzate di tipo tecnologico. Il sistema di formazione adottato da Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, grazie all'esperienza trentennale maturata, ha sempre garantito le professionalità occorrenti alle imprese, ma non si è limitato a questa funzione. Si è infatti costantemente aggiornato rispetto alle esigenze del mercato, così da offrire ai giovani una preparazione a tutti i livelli, da quelli operativi a quelli tecnici, a quelli intermedi e manageriali. In questo contesto, e per la formazione in particolare dei livelli tecnici, la Scuola ha sviluppato una sinergia specifica con il sistema ITS. La Fondazione ITS La Spezia, da sempre attenta e aperta a largo spettro alle vocazioni del territorio, ha recentemente ampliato, proprio in collaborazione con Scuola Nazionale Trasporti e Logistica socio della Fondazione, la propria offerta formativa territoriale e ha inserito, accanto a corsi professionalizzanti



*E' sempre più necessario integrare l'offerta formativa con i sistemi scolastici, con i sistemi universitari e con il mondo del lavoro*

per il settore della produzione industriale, quelli legati alla logistica, ai porti e ai trasporti. Dall'esperienza è stato possibile elevare a sistema un modello di collaborazione strutturata su formazione e istruzione, che consente al mercato del lavoro di dare le risposte di qualità occupazionale che esso richiede. Dal 2020 sono state programmate tramite Scuola Nazionale Trasporti e Logistica all'interno del sistema ITS 6.000 ore di formazione, con il coinvolgimento di 70 giovani in cerca di occupazione. I corsi programmati hanno riguardato sia contenuti legati alla logistica e alla mobilità delle persone e delle merci in un'ottica di intermodalità sia contenuti particolari anche di tipo abilitante, quali la formazione ferroviaria rivolta a preparatori e conduttori di treni, per cui la Scuola - tra i pochissimi enti in Italia - possiede un riconoscimento specifico da parte dell'agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. Si tratta dunque di un modello virtuoso di integrazione e sinergia tra sistemi, al servizio delle imprese in cerca di nuove professionalità e al servizio delle persone in cerca di lavoro. Queste ultime ricevono dalla formazione non solo strumenti di conoscenza, ma anche indispensabili strumenti di orientamento per muoversi efficacemente e consapevolmente in funzione del matching con le imprese, anche sugli attuali scenari complessi, e sempre più accelerati, di cambiamento. ■

catani@scuolatrasporti.com

# La risorsa biometano

di **Cinzia Boschiero\***

**A** Truccazzano, alle porte di Milano, da dicembre 2021, è in funzione un innovativo impianto Biomethane Green a cui ha fatto visita di recente una delegazione di SOS Logistica. Si tratta di un importante investimento (un totale di 10 milioni di euro) che ha consentito di realizzare una innovativa bioraffineria da “prato verde” in 18 mesi, lottando con la burocrazia italiana. La materia “seconda” che alimenta l’impianto è costituita da “deiezioni animali”, principalmente vacche, consegnate con camion da due aziende agricole vicine all’impianto. C’è anche un contributo dato da allevamenti di galline che producono un materiale solido chiamato “pollina”. Questi materiali di scarto sono acquisiti dai due “digestori” di grande capacità, ove sono trasformati, grazie a trilioni di microbi, in un gas che contiene metano, anidride carbonica e altri gas, come quelli a base di azoto e H<sub>2</sub>S. Il metano viene separato da CO<sub>2</sub> da apposite membrane. La CO<sub>2</sub> viene per ora dispersa nell’ambiente. Il metano viene poi liquefatto e portato alla temperatura di - 170 gradi celsius, grazie a elevate pressioni e azoto liquido. Il metano liquido viene conservato in un grande contenitore cilindrico che è coibentato utilizzando sia del coibente sia uno spazio vuoto tra il cilindro in acciaio, che contiene il metano liquido, e l’involucro esterno. Il materiale solido che si forma nei digestori viene poi “spremuta” per farne uscire l’acqua residua e poi accumulata per essere riusata come fertilizzante. Il processo chimico è piuttosto complesso e può generare sostanze pericolose per chi lavora; pertanto tutti

*Scorcio dell’impianto Biomethane Green a Truccazzano, alle porte di Milano*



sito: [www.sos-logistica.org](http://www.sos-logistica.org) email: [segreteria@sos-logistica.org](mailto:segreteria@sos-logistica.org)

i lavoratori presenti nell’area indossano un apparato elettronico che misura la concentrazione istantanea di alcuni componenti chimici per allertarli in caso questi superino delle soglie di “attenzione”, in particolare per l’acido solfidrico H<sub>2</sub>S.

**La delegazione ha visitato** gli impianti che sono dotati di soluzioni di ultrafiltrazione all’avanguardia che consentono di creare dal liquame degli animali due soluzioni fertilizzanti per terreni limitrofi agricoli, per irrorare il mais con un fertilizzante addizionato, per una coltivazione di zucchine con una visione agronomica innovativa a 360 gradi. E’ un impianto che si integra fortemente con il territorio per la produzione di liquame e letame che viene studiata assieme alle aziende agricole limitrofe per la produzione di metano liquido e di solfato di ammonio liquido, oltre che di digestato. Il liquame viene miscelato, liquefatto, lo stream di metano incrocia l’azoto liquido e nel processo di purificazione la CO<sub>2</sub> viene separata e prossimamente sarà recuperata. Il processo di produzione del biometano consta di tre fasi principali: l’upgrading, fase in cui il biogas viene purificato attraverso la rimozione di impurità, umidità e CO<sub>2</sub> per ottenere biometano gassoso puro; la CO<sub>2</sub> può essere recuperata e destinata ad utilizzi in campo alimentare e industriale; la liquefazione, quando il biometano gassoso entra nel liquefattore, dove raggiunge la sua temperatura di condensazione; lo stoccaggio e la commercializzazione. Il biometano liquido viene stoccato in serbatoi criogenici, quindi distribuito con autocisterne criogeniche presso le stazioni di rifornimento per essere immesso in commercio. Inoltre, l’impianto fa da stoccaggio sicuro per i liquami delle aziende agricole partner e ottimizza il processo con la maturazione del liquame di 180 giorni certificati. Malgrado le difficoltà burocratiche per la sua realizzazione, oggi l’impianto funziona ottimamente ed è un fiore all’occhiello della tecnologia.

L'Italia potrebbe raggiungere una produzione di biometano pari a 2,3 -2,5 miliardi di metri cubi, dagli attuali 236 milioni

**Il team di progettazione** ha innovato tutti i processi dallo sminuzzamento all'aggiunta di batteri, a studi anche su come migliorare l'alimentazione degli animali (oltre 600 mucche e 1.500 bufali) con integratori per avere anche un liquame e un metano di qualità. Ci sono voluti 18 mesi per la realizzazione dell'impianto e altri due sono in divenire entro dicembre 2022, uno a Fontanella e uno a Covo. Il biogas e il biometano possono essere lo strumento attraverso cui l'agricoltura italiana raggiunge gli obiettivi europei in tema di neutralità carbonica e di transizione ecologica. Lo dicono i dati: entro il 2026, grazie all'ampliamento degli impianti esistenti e alla costruzione di nuovi impianti in ambito agricolo, l'Italia potrebbe raggiungere una produzione di biometano pari a 2,3 -2,5 miliardi di metri cubi, dagli attuali 236 milioni. Con una previsione di investimenti di 5 miliardi di euro (fonte Biogas Italy). All'interno del Pnrr sono già previsti interventi ad hoc per lo sviluppo del biogas e del biometano. Già il decreto interministeriale del 2 marzo 2018 promuoveva l'uso del biometano e degli altri biocarburanti avanzati nel settore dei trasporti e rappresentava un provvedimento strategico che mirava a favorire l'utilizzo delle fonti rinnovabili nei trasporti, anche attraverso lo sviluppo di iniziative di economia circolare e di gestione virtuosa degli scarti agricoli.

**In Italia il Consorzio Italiano Biogas** è la prima aggregazione volontaria che riunisce aziende agricole produttrici di biogas e biometano da fonti rinnovabili; società industriali fornitrici di impianti, tecnologie e servizi per la produzione di biogas e biometano; enti e istituzioni che contribuiscono alla promozione della digestione anaerobica per il comparto agricolo. Sul portale Italiadomani viene confermato che l'obiettivo è di migliorare di 2,3-2,5 miliardi di metri cubi la produzione di biometano, che permetterebbe di ridurre l'utilizzo dei gas a effetto serra dell'80% e oltre. Lo sviluppo del biometano, ottenuto massimizzando il recupero energetico dei residui organici, è strategico per il potenziamento di un'economia circolare basata sul riutilizzo ed è un elemento rilevante per il raggiungimento dei target europei di decarbonizzazione. Se veicolato nella rete gas, il biometano può contribuire al raggiungimento dei target al 2030 con un risparmio complessivo di gas a effetto serra, rispetto al ciclo vita del metano fossile, tra l'80 e l'85%. Sono previste diverse linee di intervento: riconvertire gli impianti biogas agricoli già esistenti verso la produzione di biometano per l'industria, i trasporti e il riscaldamento; sostenere finanziariamente la realizzazione di nuovi impianti; diffondere pratiche ecologiche nella fase di produzione del biogas (siti di lavorazione minima del suolo, sistemi innovativi a basse emissioni per la distribuzio-



ne del digestato) per ridurre l'uso di fertilizzanti sintetici e aumentare l'approvvigionamento di materia organica nel terreno; promuovere la sostituzione di almeno 300 trattori non efficienti e dotati con veicoli alimentati a metano/biometano e dotati di attrezzi per l'agricoltura di precisione.

**Il biometano è un gas 100%** rinnovabile e nell'impianto innovativo di Trucazzano si ottiene dal biogas proveniente dalla digestione anaerobica degli effluenti zootecnici e scarti agroindustriali. Il biometano, infatti, è il combustibile ottenuto dalla purificazione del biogas che, a seguito di opportuni trattamenti chimico-fisici (purificazione o upgrading), anche svolti in luogo diverso da quello di produzione, è idoneo alla successiva fase di compressione per l'immissione nella rete del gas naturale. Questo impianto è nato dal connubio tra la tecnologia francese e due aziende agricole lombarde, una che alleva bufali e mucche e un'altra che alleva mucche e polli di cui si utilizza la pollina. Rappresenta pertanto un progetto pilota estremamente interessante per lo sviluppo territoriale e per come ha applicato soluzioni di economia circolare e anche di logistica integrata che rispondono alle esigenze del mercato con un'attenzione particolare all'innovazione. ■

*\*Titolare ECPartners, agenzia, socia di SOS-LOGistica, che si occupa di progetti europei, fa europrogettazione e attività di dissemination nei media. Lavora con realtà pubbliche e private ([www.ecpartners.it](http://www.ecpartners.it)). Biomethane Green, società controllata da Air Liquide Biometano, sviluppa progetti di economia circolare per la produzione di biometano destinato ai trasporti e per il trattamento e la produzione di fertilizzanti organici finalizzati alle produzioni terricole.*

PROTEZIONE DELLE MERCI E SICUREZZA SUL LAVORO:

## Intervenire in caso di sversamenti

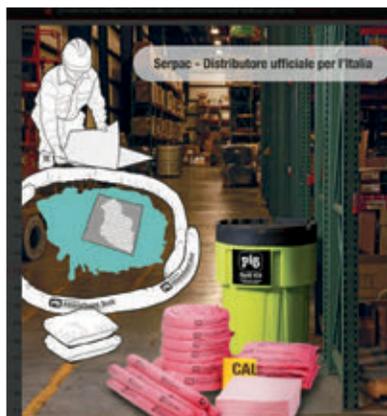
Il ruolo nelle aziende dei responsabili per la protezione, la salute e la sicurezza è fondamentale per la prevenzione dei rischi.

Il ruolo in azienda di RSPP e HSE è fondamentale per la prevenzione dei rischi e per un pronto intervento in caso di incidenti. RSPP e HSE selezionano con cura soluzioni da adottare in caso di incidente per arginare il pericolo. Per farlo possono affidarsi a fornitori esperti nel settore come Serpac Srl, distributore ufficiale di prodotti New Pig. Con la legge 626 del 1994, per rendere il luogo di lavoro più sicuro e salubre, è stata introdotta la figura di RSPP (Responsabile del Servizio di Protezione e Prevenzione). L'RSPP ha l'obbligo di analizzare i rischi in azienda, scegliere apposite soluzioni preventive e compilare il Documento di Valutazione dei Rischi (DVR).

**Quali sono i rischi in caso di sversamenti o perdite di liquidi?** Il più immediato: un pavimento bagnato è scivoloso e pericoloso. Tuttavia, ce ne sono molti altri che impattano direttamente sulla sicurezza dell'ambiente e dei lavoratori. Possiamo affermare che i principali rischi ruotano attorno a tre punti: tipologia, caratteristiche e pericolosità del liquido.

**Non tutti i prodotti sono adatti.** Utilizzare un prodotto errato può essere dannoso per persone, azienda ed ambiente. A seconda del liquido si deve adottare una soluzione idonea o meglio, una tipologia di assorbitore industriale specifica:

- **Universale per oli solventi, refrigeranti e acqua:** ideali per



**SERPAC**  
FOR DANGEROUS GOODS

sostanze di diverso genere, non aggressive;

- **Oil Only:** per assorbire tutte le sostanze oleose (idrorepellenti - no acqua);
- **Haz-Mat:** per assorbire sostanze chimiche (anche alte concentrazioni).

In commercio vi sono differenti linee per sostanze chimiche che però non sono in grado di assorbire sostanze concentrate, si sciolgono al contatto. Per scegliere correttamente l'assorbitore è necessario valutare con quali liquidi è stato testato e quali risultati ha ottenuto. Definita la linea corretta sarete sicuri di avere un prodotto idoneo.

**Luogo e sistema di stoccaggio influiscono sulle soluzioni da adottare.** Intervenire all'interno di un magazzino, su un piazzale o sulla perdita di una tanica da 5L, di un IBC da 1000L o da un silos da 40.000L è nettamente dif-

ferente. Questi sono aspetti cruciali per la scelta degli assorbitori tecnici e di altri sistemi di contenimento, utili per ridimensionare i rischi. Sottostimare un pericolo è un rischio da evitare.

**Come intervenire in caso di sversamenti?** Arginare il liquido in espansione con salsicciotti o barriere e chiudere tombini o scarichi con appositi sistemi (esempio copritombini). Successivamente, procedere fermando la perdita. Infine, utilizzare cuscini o panni assorbenti per assorbire il liquido sversato.

**Altro problema ricorrente e soluzione immediata.** Per le zone di ricarica dei muletti il D.lgs 20 del ministero dell'Ambiente in vigore dal 2011 obbliga tutte le attività in cui siano presenti accumulatori ad acido solforico o con elettrolita gelatinoso, destinati all'alimentazione di veicoli/mezzi elettrici (batterie dei muletti), a dotarsi di una determinata quantità di **prodotto neutralizzante o assorbente**. Attenzione, ci sono prodotti poco costosi ma che scadono; Serpac propone un neutralizzante senza scadenza, no lavoro di gestione scadenze e quindi nessuno costo di smaltimento.

**Serpac**, distributore ufficiale New Pig, **offre la giusta soluzione a tutti i problemi: insieme ai nostri Spill Expert** troverai la soluzione migliore per aumentare la sicurezza all'interno dell'azienda e per minimizzare i rischi ambientali. ■

# VGP Park Legnano, il nuovo business park a pochi minuti da Milano

VGP realizzerà su un'area industriale dismessa un immobile di 22.500 metri quadrati secondo i più elevati standard costruttivi.

**V**GP Park Legnano sarà un business park di ultima generazione a soli 15 chilometri da Milano. VGP ha acquisito un brownfield, l'ex cotonificio Cantoni, storico sito produttivo di Legnano in Via Juker, in cui a seguito di un piano di demolizione dell'immobile esistente, realizzerà un unico immobile di 22.500 mq, idoneo ad ospitare le più moderne attività logistiche e produttive, rispondendo ad elevati standard qualitativi. L'immobile, pro-



Nelle immagini, il render del VGP Park Legnano

gettato per ospitare fino a 4 differenti conduttori, sarà provvisto di 52 baie di carico su entrambi i lati, aree adibite ad uffici con distribuzione interna flessibile, sarà dotato di pannelli fotovoltaici in copertura, di ampie zone adibite a parcheggi nonché aree verdi e alberate.

**VGP Park Legnano si trova** a soli 500 metri dall'uscita dell'autostrada A8, arteria di comunicazione che congiunge Varese e Milano, intersecandosi con l'autostrada A9 in direzione Como e in prossimità di Milano con l'autostrada A4, principale asse viario del nord Italia. La sua posizione risulta strategica, inserita in un'area dinamica, fortemente popolata e con un'elevata presenza di comparti industriali, permettendo inoltre di sfruttare la vicinanza al centro di Milano.



**L'avvio della costruzione** è previsto entro l'autunno di quest'anno per concludersi entro la fine del 2023, nel frattempo il team commerciale di VGP ha già avviato la pre-commercializzazione e sta incontrando interesse per il progetto da parte di primarie aziende.

Maggiori informazioni su VGP Park Legnano sono disponibili su [www.vgpparks.eu](http://www.vgpparks.eu) e il team commerciale di VGP è disponibile per qualsiasi approfondimento al numero +39 02 84177369 o all'indirizzo [vgpitaly@vgpparks.eu](mailto:vgpitaly@vgpparks.eu).



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

PROGRAMMA VIDEOCORSI LUGLIO/AGOSTO 2022

## LUGLIO 2022

### 1 LUGLIO

I CONTRATTI DI TRASPORTO INTERMODALE NELLA SUPPLY CHAIN INTEGRATA E LA GESTIONE DEL CONTRATTO DI ASSICURAZIONE

**In collaborazione con SC Sviluppo Chimica e Certiquality**

### 5 E 6 LUGLIO\*

ORIGINE, CLASSIFICA E VALORE DELLE MERCI. REGIMI E PROCEDURE DOGANALI. VALORE DELLE MERCI. CASE STUDIES E GIURISPRUDENZA UE

### 7 LUGLIO

TERZIARIZZAZIONE LOGISTICA E KPI PER MISURARE E MONITORARE I SERVIZI IN OUTSOURCING

**In collaborazione con Certiquality**

### 7 LUGLIO

POSIZIONAMENTO E FISSAGGIO DEL CARICO SUI MEZZI: NORME E PROCEDURE DA SEGUIRE

**A cura di SC Sviluppo Chimica**

### 8 LUGLIO\*

ORIGINE, CLASSIFICA E VALORE DELLE MERCI. REGIMI E PROCEDURE DOGANALI  
INTRODUZIONE ED USCITA DELLE MERCI DAL TERRITORIO DOGANALE DELLA UE, CON PARTICOLARE ANALISI DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI: ADEMPIMENTI DICHIARATIVI, DICHIARAZIONE SOMMARIA E MANIFESTO MERCI

### 12 LUGLIO\*

ORIGINE, CLASSIFICA E VALORE DELLE MERCI. REGIMI E PROCEDURE DOGANALI ACCLAUOLE INTERNAZIONALI DI TRASPORTO (INCOTERMS): IDENTIFICAZIONE ED USO  
INTRODUZIONE ED USCITA DELLE MERCI DAL TERRITORIO DOGANALE DELLA UE, CON PARTICOLARE ANALISI DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI: ADEMPIMENTI DICHIARATIVI, DICHIARAZIONE DOGANALE E PRINCIPI DELL'ACCERTAMENTO

### 14 LUGLIO

BLOCKCHAIN E LOGISTICA: L'EVOLUZIONE DELLA TECNOLOGIA A SUPPORTO DELLA SUPPLY CHAIN

**In collaborazione con Certiquality**

### 14 LUGLIO

ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DEL MAGAZZINO - MODULO 1

**A cura di Tack&Tmi**

### 15 LUGLIO\*

ORIGINE, CLASSIFICA E VALORE DELLE MERCI. REGIMI E PROCEDURE DOGANALI  
INTRODUZIONE ED USCITA DELLE MERCI DAL TERRITORIO

DOGANALE DELLA UE, CON PARTICOLARE ANALISI DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI:  
ADEMPIMENTI DICHIARATIVI, NATURA, STRUTTURA E FUNZIONE DELLA DICHIARAZIONE DOGANALE  
ADEMPIMENTI DICHIARATIVI, MODALITÀ DI ESPLETAMENTO TELEMATICO DELLE FORMALITÀ DOGANALI

### 15 LUGLIO

GESTIONE ECONOMICA, FINANZIARIA ED ORGANIZZATIVA DELLA LOGISTICA AZIENDALE - MODULO 1

**A cura di Tack&Tmi**

### 19 LUGLIO\*

ORIGINE, CLASSIFICA E VALORE DELLE MERCI. REGIMI E PROCEDURE DOGANALI  
REGIMI DOGANALI - PROCEDURE DI IMPORTAZIONE ED ESPORTAZIONE: REGOLE E DOCUMENTI

### 20 LUGLIO

LA GESTIONE DEL RISCHIO DOGANALE

**In collaborazione con SC Sviluppo Chimica**

### 21 LUGLIO

ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DEL MAGAZZINO - MODULO 2

**A cura di Tack&Tmi**

### 22, 26 E 29 LUGLIO\*

ORIGINE, CLASSIFICA E VALORE DELLE MERCI. REGIMI E PROCEDURE DOGANALI  
REGIMI DOGANALI  
- ESPORTAZIONI E IMPORTAZIONI  
- REGIMI SPECIALI

### 22 LUGLIO

GESTIONE ECONOMICA, FINANZIARIA ED ORGANIZZATIVA DELLA LOGISTICA AZIENDALE - MODULO 2

**A cura di Tack&Tmi**

### 27 LUGLIO

SCORTE, STOCK E APPROVVIGIONAMENTI: COME GESTIRLI E OTTIMIZZARLI  
**In collaborazione con SC Sviluppo Chimica**

## AGOSTO 2022

### 2 AGOSTO\*

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

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



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

Via E. Cornalia, 19 - 20124 Milano - Tel. 02.6691567 - e-mail: culturaformazione@assologistica.it  
[www.assologisticaculturaeformazione.com](http://www.assologisticaculturaeformazione.com)

# Mercato italiano in espansione

Nel 2021, proseguita la crescita, con investimenti per 2,8 miliardi di euro.

**S**cenari Immobiliari, istituto indipendente di studi e ricerche che opera nel settore dal 1990, in collaborazione con Services For Real Estate-Sfre, società di Project&Construction Management, specializzata in immobili di logistica e light-industrial, ha presentato a Milano, in un convegno titolato “La Bella Logistica”, il rapporto 2022 sul mercato europeo e italiano dell’immobiliare logistico. Un mercato in forte espansione: nel 2021, il volume degli investimenti in immobili logistici e industriali in Europa ha raggiunto i 68 miliardi di euro, pari a oltre il 20% delle risorse allocate nel comparto immobiliare, con un incremento di oltre il 50% rispetto all’anno precedente. A farla da padroni il Regno Unito, con circa 19 miliardi di euro, la Germania con 10 miliardi (più 25% sull’anno scorso) e la Francia con oltre 6,5 miliardi di euro. Anche in Italia il mercato immobiliare della logistica ha confermato nel 2021 il trend di crescita che lo stava caratterizzando da diverso tempo, grazie a investimenti pari a 2,8 miliardi di euro, che hanno spinto il comparto in vetta alle allocazioni di capitale grazie alla crescente attenzione degli investitori istituzionali esteri e all’aumento della domanda di spazi in quei mercati cosiddetti secondari. La costante crescita del mercato logistico ha portato l’attuale patrimonio immobiliare nazionale a superare i 44 milioni di mq, grazie alla chiusura nel corso del 2021 di sviluppi per oltre 1,6 milioni di mq, con un incremento del 6% rispetto alle nuove superfici realizzate nel 2020. Le stime per il 2022 prevedono sviluppi in pipeline di poco superiori a 1,7 milioni di mq. In particolare, sottolinea il rapporto, il



*La crescita dell’eCommerce ha consolidato la domanda di immobili “last mile/last touch” che hanno dimensioni unitarie ridotte*

2021 può considerarsi come un anno di transizione e di evoluzione naturale dell’asset logistico verso un comparto volto a innalzare gli standard di salubrità (in risposta all’evento pandemico Covid-19), intermodalità e sostenibilità sociale-economica-ambientale. A dimostrazione della crescente sensibilità da parte di operatori e investitori verso queste tematiche, vi è la ricerca e la volontà di investire prevalentemente in asset ed edifici in grado di rispondere ad elevati criteri standard, con attenzione su aspetti quali l’aumento dell’efficienza energetica, la difesa ambientale, garantiti da sviluppi immobiliari certificati Breeam e Leed, e alle ricadute sociali e all’efficienza gestionale. Per quanto riguarda i canoni degli immobili logistici, in Italia, l’incremento medio è stato nel 2021 superiore al 9% con quote più elevate per Milano e la Lombardia. Contestual-

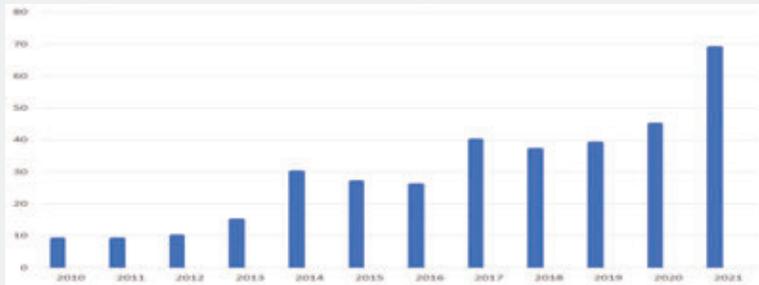
mente i prezzi hanno avuto un incremento medio di circa il 17%, derivante prevalentemente da rendimenti in costante diminuzione e dalla crescita a livello nazionale dei canoni medi.

**“Gli immobili logistici** - ha sottolineato Francesca Zirnstein, direttore generale di Scenari Immobiliari, commentando i risultati del rapporto - costituiscono un asset class capace di garantire trend positivi e stabili nel medio-lungo periodo in grado di superare tensioni economiche e politiche. In Italia, questo si è tradotto in una crescente attenzione da parte di investitori istituzionali sia nazionali sia esteri, in particolare player statunitensi e in misura crescente attori provenienti dal sud-est asiatico. Sul comparto logistico la forte pressione della domanda, che spesso supera l’offerta di spazi disponibili, vede un interesse crescente per immobili di grado

## Investimenti in Europa

Fonte: Scenari Immobiliari

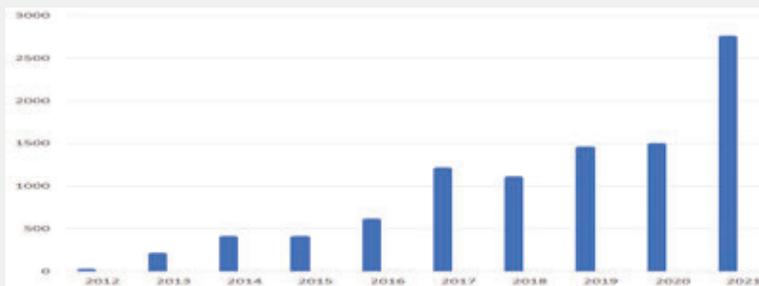
(2010-2021, immobili logistici e industriali, in miliardi di euro)



## Investimenti in Italia

Fonte: Scenari Immobiliari

(2012-2021, immobili logistici, in milioni di euro)



A. Parallelamente, la spinta sostenuta delle nuove modalità di acquisto di servizi e prodotti, in primis l'eCommerce, ha consolidato la domanda di immobili 'last mile/last touch' che si sviluppano con dimensioni unitarie ridotte, dai cinquemila ai quindicimila metri quadrati, e che oggi hanno un margine di crescita potenzialmente enorme aprendo alla possibilità di nuovi investimenti in location secondarie. Da qui il bisogno di sviluppare una nuova governance atta a mettere a sistema obiettivi, accessibilità, efficacia, evoluzione del settore, sostegno e protezione delle maestranze, contenimento delle esternalità ambientali, verifica dell'impatto. Non solo logistica sostenibile ma anche una presenza più adatta agli ambiti fisici, ai territori ospitanti, alle esigenze di chi vi lavora". "Sono fermamente convinto - ha aggiunto Filippo Salis, Ceo e founder di Sfre - come diceva un mio professore, 'Se la logistica funziona bene in un territorio nazionale, quell'economia nazionale funziona bene'. Oggi, una logistica che funziona bene, una 'bella logistica', è una logistica che diventa light industrial di grande livello, sviluppando i suoi edifici non più come semplici big box, ma come poli ad alta complessità tecnologica, progetti in cui le parole chiave sono: automazione, innovazione, sostenibilità, flessibilità e riqualificazione. Quindi il concetto di 'bella logistica' è un concetto ampio e diversificato. Esempi nel concreto: Fire Safety Engineering come metodologia nella progettazione antincendio, Greenwalls e landscaping ed ESG che, quindi, non è più solo un valore ambientale, ma un valore sociale, reale e preciso, capace di assecondare l'esigenza finanziaria. Questa la strada per un asset class capace di grandi risultati in termini di Net Carbon Zero e Carbon Footprint".

Immagine della sala del convegno "La bella logistica" organizzato a Milano da Scenari Immobiliari in collaborazione con Services For Real Estate



## L'INTERVENTO DI RUGGERONE

Nel convegno è intervenuto anche Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica, che è partito dall'affermazione che attualmente le istanze che arrivano dagli associati sono sempre più articolate e coprono sempre più un vasto ventaglio di problematiche. "Tutto ciò è talmente vero che Assologistica ha deciso di non parlare più solamente di logistica, ma piuttosto di numerose logistiche, e ciascuna di queste merita attenzione: essere il presidente di questa associazione da circa un anno mi ha insegnato che il settore comprende un universo composto da molte galassie - terminalisti portuali, interporti, società che trasportano su strada, sull'intermodale, sul ferro e sul mare, operatori che vanno dalla moda all'alimentare, all'automotive - tutte situazioni che declinate sul territorio e comparate alle diverse



esigenze immobiliari si rivelano caratterizzate da un'eterogeneità particolarmente complessa. Quindi penso che noi dobbiamo imparare a comunicare a noi stessi e poi all'esterno del nostro mondo che la gestione della complessità rappresenta il nostro quotidiano, come abbiamo già illustrato recentemente in occasione del Premio Logistico dell'Anno. Sono molteplici i temi da affrontare, a partire da quello che nel nostro paese riguarda il tema del rispetto delle regole. Per esempio, proprio qualche giorno fa abbiamo realizzato un progetto epocale: quello di riuscire a regolamentare il mercato dei pallet. Questo è solo un primo passo". Ruggerone ha poi posto l'accento sul bisogno di proseguire il lavoro "sullo sviluppo immobiliare, perché è ora di finirla che realtà comunali fra loro confinanti decidano in maniera diversa e distinta come si affronta la logistica territoriale, partendo dall'assunto

che questa rappresenta un settore chiave economico dello sviluppo del nostro paese, non certo una declinazione del trasporto e la gestione conseguente non può avvenire nelle stanze di una singola amministrazione locale: questo

non è il modo di operare degno di una nazione civile. Un mercato regolamentato deve rappresentare un vantaggio per tutti. Rispetto a questo obiettivo abbiamo avviato uno specifico gruppo di lavoro che spero possa dare presto i suoi frutti". Il presidente di Assologistica ha poi affermato che "in Italia abbiamo aree dismesse che coprono una superficie pari a quella di una regione come l'Umbria. Dunque, se vogliamo muoverci nell'ambito della sostenibilità - che per quanto mi riguarda continuo a declinare più dal punto di vista sociale, che richiede un impegno maggiore di quella ambientale, troppo spesso 'risolto' con un'inutile 'pennellata di verde' sul logo aziendale - ritengo che prima o poi i territori dovranno muoversi nella direzione di riutilizzare l'esistente anche affrontando il problema delle bonifiche e delle aree vicine ai centri cittadini. In questa ottica pochi giorni fa abbiamo firmato un accordo che ritengo di fondamentale importanza con la Coldiretti, realtà che dispone di un patrimonio immobiliare nelle aree dei consorzi agrari sparsi in tutta Italia, che oggi sono pressoché in stato di abbandono. Grazie a questa intesa abbiamo stabilito di predisporre una valutazione di quelle aree per verificare un possibile loro migliore utilizzo. E' da sottolineare che nell'ambito eCommerce l'agricoltura è quasi assente. La possibilità di poter contare su strutture che facilitino l'adozione di questa modalità di vendita potrebbe essere fondamentale per il settore".



*"In Italia, disponiamo di aree dismesse che coprono un territorio pari a quello dell'Umbria. Dobbiamo muoverci per riutilizzare l'esistente", ha detto Ruggerone*

# Prologis ha segnato un 2021 da record

Tra i dati principali: spazi sfitti ai minimi storici e canoni in crescita.

“Il rapporto annuale Prologis 2021 evidenzia come la nostra dimensione, il nostro raggio d’azione e i nostri esclusivi fattori di differenziazione per la crescita ci contraddistinguono. Da tempo abbiamo deciso di passare dalla reattività alla prontezza e siamo quindi in grado di offrire un servizio di punta ai nostri clienti e il massimo rendimento ai nostri azionisti e investitori. Sebbene questo sia stato un anno record, siamo convinti che il futuro ci assicurerà ulteriori soddisfazioni”, così ha commentato Ben Banatyne, presidente di Prologis Europe, la relazione annuale sull’attività dell’azienda. In particolare, una nota aziendale sottolinea che “nel secondo anno della pandemia di Covid-19 e mentre il mondo era alle prese con importanti perturbazioni nelle catene di approvvigionamento globale, Prologis ha trovato nuovi modi per aiutare i clienti, i collaboratori e le comunità”. La relazione annuale sul 2021 sottolinea alcuni aspetti principali dell’ottimo risultato raggiunto da Prologis l’anno scorso: “Grazie a un portafoglio e a un modello di business unici, il 2021 è stato il miglior anno nella storia della nostra azienda. Le

sfide che abbiamo affrontato con successo nel corso di un altro anno difficile per il mondo hanno messo in evidenza gli elementi che contraddistinguono Prologis sul mercato. Con gli spazi sfitti ai minimi storici e i canoni di mercato in crescita senza segni di rallentamento, il nostro portafoglio di 93 milioni di metri quadrati è in grado di soddisfare le esigenze dei nostri clienti. Il nostro team Capital Deployment è il migliore del settore ed è particolarmente abile nel trovare modi nuovi e creativi per far



Immagine nel Prologis Logistic Park di Lodi

crescere il nostro portafoglio nei mercati logistici più ambiti del mondo. La nostra attività Strategic Capital è un elemento essenziale del nostro modello di business. Strategic Capital ha riscontrato incredibili livelli di domanda per i nostri fondi, che continuano a fornire ottimi rendimenti.”



**Un altro aspetto saliente** è quello “di investire nelle comunità”: “Per noi, essere dei buoni vicini significa oltrepassare i limiti per fornire servizi e soluzioni che producano una differenza tangibile nella vita degli individui e per la prosperità delle comunità. A titolo di esempio, abbiamo ampliato la nostra iniziativa Prologis Community Workforce Initiative. Investiamo il nostro tempo e le nostre risorse nella formazione professionale, nelle energie rinnovabili, nelle infrastrutture per veicoli a zero

emissioni e in altri progetti di collaborazione che ci rendono il fornitore di logistica per eccellenza. Offriamo nuovi posti di lavoro, nuove opportunità di guadagno e un’infrastruttura logistica più rispettosa dell’ambiente a tutte le comunità in cui viviamo e operiamo”. “Le fondamenta” dell’attività dell’azienda, sottolinea la relazione annuale, “sono la cultura e il talento. I nostri collaboratori in tutto il mondo svolgono un ruolo cruciale nel mantenere la nostra azienda all’avanguardia nel settore, continuando a creare e fornire valore al di là del settore immobiliare. Lo scorso anno abbiamo accolto centinaia di nuovi colleghi”. Non poteva mancare “Uno sguardo al futuro: il 2021 è stato un anno record, ma gran parte dei vantaggi derivanti dal contesto attuale sono destinati a concretizzarsi in futuro, fornendoci la possibilità di continuare a crescere come leader del settore. Possiamo affermare con fiducia che i nostri migliori anni devono ancora venire”.

# Una “nuova stagione” per il Meridione?

A Sorrento, il forum “Verso Sud”, per i suoi contenuti, per le massime presenze istituzionali, per il suo nuovo approccio che sposta la “questione meridionale” su un livello nazionale, internazionale e mediterraneo, ha dettato i presupposti per una nuova politica di sviluppo.

di **Paolo Giordano**

**A** Sorrento, la due giorni di analisi e confronti sul Mezzogiorno e sul suo futuro, indetta dal ministro per il Sud e la Coesione territoriale Mara Carfagna e da The European House-Ambrosetti, ha rappresentato, da parte del governo, una netta svolta sia nei contenuti sia nella modalità di approccio alla storica “questione meridionale”. Lo dimostra il fatto che il forum di Sorrento ha visto la partecipazione del presidente della Repubblica Sergio Mattarella, del premier Mario Draghi e di nove ministri dell’attuale governo. Un segno molto significativo dell’importanza dedicata al tema dall’esecutivo. L’aspetto più rilevante e più innovativo, comunque, sta nell’obiettivo di fondo perseguito dal forum. Un obiettivo che è sintetizzabile in quanto scrive il Libro Bianco “Verso Sud”, elaborato da House-Ambrosetti e presentato a Sorrento: “Cambiare il paradigma dello sviluppo strategico del Sud: non una macroarea in conflitto con il Nord e fanalino di coda d’Europa, ma baricentro delle strategie di crescita, di competitività e di cooperazione nel Mediterraneo. Da periferia a centro”.

**Nella descrizione di questo obiettivo** ci sono tre punti di vitale importanza che, specialmente in tempi recenti, sono stati assenti nelle politiche di governo del nostro paese: il primo, il Mezzogiorno non deve essere interpretato come la zona più periferica d’Europa ma come un’area “centrale” dalle forti poten-

zialità economiche; il secondo, Sud e Nord sono interdipendenti e non, appunto, “in conflitto”; il terzo, lo sviluppo del nostro Sud deve essere strettamente collegato all’area mediterranea. Su quest’ultimo punto è stato molto chiaro quanto ha detto Valerio De Moli, Ceo e managing partner di House-Ambrosetti: “Nell’attuale contesto di rinnovata centralità del Mediterraneo, il nostro paese può giocare un ruolo fondamentale nella ricostruzione del proprio ruolo di forza geopolitica, economica e socioculturale trainante in questa macroarea. Considerato il perimetro esteso, il Mediterraneo allargato conta 45 paesi che generano oltre 12 trilioni di Pil e accolgono al loro interno 1,2 miliardi di abitanti, pari rispettivamente al 14,5% e al 15,5% del totale mondiale. E’ in questa cornice che riteniamo che il Sud Italia - grazie ai suoi asset e al suo posizionamento - possa giocare una sfida di protagonismo, offrendo soluzioni e proposte all’Europa nel suo complesso”. La “questione meridionale”, quindi, e-

sce dai confini del Sud e trova una soluzione in un ambito che investe l’intero territorio nazionale, l’Europa e l’area mediterranea. La “questione meridionale” diventa così un’istanza nazionale, ponendo anche fine, come ha detto Mara Carfagna, a quel modello che per l’Italia prevede “una locomotiva, formata da poche regioni trainanti, con tutte le altre che vanno a rimorchio”.



*Gli investimenti destinati dal Pnrr al Mezzogiorno ammontano a 82 miliardi: una leva fondamentale per una politica di sviluppo*

**Sull’importanza che il forum** di Sorrento, e i suoi contenuti, deve assumere nel contesto delle politiche socioeconomiche del governo, Mara Carfagna è stata molto chiara: la presenza qui delle più alte cariche istituzionali del paese, di tanti ministri “è una testimonianza di straordinaria attenzione per questo territorio, ma anche un’assunzione di responsabilità verso venti milioni di cittadini italiani, che troppo



*La logistica, la portualità, le Zes sono tra i "punti chiave" per un nuovo sviluppo del Mezzogiorno*

spesso negli ultimi tempi hanno avvertito la Repubblica e le sue istituzioni co-

siamo qui per dire che quella stagione è chiusa. Oggi si apre una nuova sta-

me lontane dalle loro vite, che si sono sentiti privati di diritti e opportunità che altrove sono a risconosciuti a tutti. Oggi

gione". Ciò avverrà perché, ha aggiunto il ministro per il Sud e la Coesione territoriale, "abbiamo fatto una precisa scelta di campo: affrontare i problemi e risolverli, anziché usarli per fare propaganda o polemica. E ci siamo ispirati a una visione meridionalista concreta, fattiva, operosa, orgogliosa, ben distante dal meridionalismo disfattista e rivendicativo che per troppi anni ha tenuto prigioniero il Mezzogiorno e ha contribuito a far crescere sfiducia e rassegnazione".

## I DIECI PUNTI CHIAVE

Valerio De Molli, Ceo e managing partner The European House-Ambrosetti, ha illustrato a Salerno i "dieci punti chiave" per un nuovo sviluppo del Mezzogiorno. Punti che sono stati elaborati nella ricerca "Verso Sud":

1. Il Mediterraneo allargato è sempre più una regione strategica a livello globale, qui dovranno trovare sintesi i principali trend e le più importanti sfide del nostro tempo.
2. Nella regione del Mediterraneo allargato, il Sud Italia risulta essere competitivo e attrattivo. L'analisi socioeconomica su quest'area, mostra un Sud competitivo nei 4 domini esaminati: economico, sociale, energetico e dell'innovazione. Gli unici dati negativi si riscontrano su investimenti sul Pil e tasso di crescita della popolazione al 2050.
3. Lo sviluppo del Sud Italia deve basarsi su una visione innovativa, che parta dal riconoscimento del suo ruolo centrale nel Mediterraneo, come piattaforma di congiunzione tra le due sponde e attore chiave per vincere le sfide che interessano la regione.
4. Il Sud Italia, alla luce dell'importanza dei suoi porti, del suo posizionamento e delle sue competenze distintive, deve affermarsi come piattaforma marittima di congiunzione tra Europa e Mediterraneo, e diventare leader nell'economia del mare, nei settori dei trasporti, della cantieristica e della formazione.
5. Il Sud Italia deve affermarsi come hub energetico della regione mediterranea, mettendo in connessione la sponda Sud con l'Europa e assumendo la leadership di una strategia regionale energetica e di contrasto al cambiamento climatico.
6. Lo sviluppo infrastrutturale è un cardine per la crescita e la competitività del Sud Italia, sia con riferimento alle infrastrutture fisiche e di mobilità in chiave intermodale, sia considerando le infrastrutture digitali.
7. Serve una nuova strategia per il turismo che posizioni il Sud Italia come destinazione di riferimento nel Mediterraneo. Questa dovrà avere come obiettivi la destagionalizzazione dei flussi, la creazione di valore sul territorio, un marketing territoriale integrato e lo sviluppo di prodotti innovativi e competitivi a livello internazionale.
8. Lo sviluppo manifatturiero e l'attrazione di investimenti produttivi, a partire dai settori chiave per l'economia del Sud Italia, possono avere ricadute positive anche per il resto del paese e devono essere supportati dal pieno e rapido sviluppo delle ZES come leva di politica industriale.
9. Il nodo delle competenze rischia di frenare la realizzazione della nuova agenda per lo sviluppo del Sud Italia, e può essere risolto solo con una forte azione a livello regionale, coinvolgendo l'Europa, i paesi della sponda Sud, a partire dalle università promuovendo la collaborazione tra atenei, e potenziando il ruolo degli ITS.
10. La governance e la comunicazione della nuova agenda di sviluppo per il Sud Italia nel Mediterraneo sono fattori abilitanti per la realizzazione della visione. Occorre lanciare una strategia di comunicazione che trasformi positivamente la percezione del Sud all'estero.

## L'INTERVENTO DEL PREMIER DRAGHI

A Sorrento è intervenuto anche il presidente del consiglio Mario Draghi, che ha aperto il suo intervento sottolineando che “il Mezzogiorno ha tutto il potenziale per convergere rapidamente verso il centro-nord. Per farlo, serve prima di tutto la giusta collaborazione tra investimenti pubblici e privati. Serve poi rafforzare la capacità amministrativa, a partire dalla giustizia, e formare le competenze necessarie. Inoltre, serve puntare sui talenti troppo spesso lasciati ai margini, a partire dai giovani e dalle donne. L'Italia e l'Unione Europea devono collaborare per agevolare questo processo”. Obiettivi che sono perseguiti dal Pnrr che destina almeno il 40% dei fondi al Sud: “Con il Pnrr riduciamo i divari territoriali nei servizi, in particolare nell'istruzione, tramite investimenti mirati nella scuola, nella ricerca, nelle università. Dobbiamo fare in modo che tutti i cittadini italiani possano accedere a servizi della stessa qualità e con la stessa facilità. Al tempo stesso, con il Piano, sviluppiamo al Sud una politica industriale improntata all'innovazione in filiere strategiche, come quella dei semiconduttori



e della mobilità sostenibile”. Il premier ha quindi aggiunto: “I finanziamenti, da soli, non bastano: serve la capacità di utilizzarli bene e in tempi certi. Purtroppo, questa capacità è spesso minore proprio dove gli investimenti sono più necessari. Per assicurarci che i fondi siano impiegati in modo efficiente, rafforziamo gli enti locali con l'assunzione di professionalità tecniche. La struttura del Pnrr prevede, però, che lo stanziamento di finanziamenti sia vincolato al rispetto delle scadenze, al raggiungimento di precisi obiettivi. Dobbiamo procedere rapidamente con l'agenda di riforme concordata con l'Unione europea, per non perdere accesso ai finanziamenti e superare le fragilità strutturali che hanno rallentato la crescita dell'Italia e del Sud”.

**La vicinanza del Sud al Mediterraneo**, ha sottolineato Draghi, è un vantaggio strategico da cogliere, un'opportunità da sfruttare. Per farlo occorre partire dalle infrastrutture: “Oltre metà dei fondi del Pnrr e del Fondo complementare in progetti infrastrutturali sono destinati al Mezzogiorno. Stanziamo 1,5 miliardi per i porti del Sud, per renderli più efficienti, sostenibili, moderni. Potenziamo l'alta velocità e miglioriamo il collegamento del sistema portuale al resto della rete, per facilitare il trasporto di merci”. Il Sud è anche centrale nella nuova politica energetica che deve rispettare gli impegni e le scadenze assunte per la transizione energetica: “Per tale motivo dobbiamo accelerare lo sviluppo dell'energia rinnovabile più di quanto abbiamo fatto fino a ora. L'emergenza spinge a una maggiore velocità degli investimenti in energie rinnovabili e questo non solo per migliorare la sostenibilità del nostro modello economico, ma anche, ormai, per garantire quell'indipendenza energetica, economica e politica a cui tendiamo e a cui i tempi che stiamo vivendo ci portano. I paesi della sponda Sud del Mediterraneo sono un partner naturale su questo terreno e anche sul fronte della diversificazione delle fonti di approvvigionamento. Gli accordi che abbiamo concluso di recente con l'Algeria offrono un modello da seguire”. Lo sviluppo dell'area mediterranea non può essere visto soltanto sotto il profilo delle politiche di coesione. “È, piuttosto, la risposta a una lunga serie di sfide comuni: l'autonomia energetica, la tutela dell'ambiente, il miglior inserimento dei giovani e delle donne nel mercato del lavoro. Va incontro all'esigenza di una maggiore integrazione europea, di una più forte proiezione dell'Europa nel Mediterraneo. Questo sviluppo dobbiamo costruirlo insieme, governo e regioni, pubblico e privato, Nord e Sud. Un diverso corso della storia è possibile. Tocca a noi fare in modo che non resti un miraggio, ma si faccia realtà”, ha concluso Draghi.

## TRE LUOGHI COMUNI

Il ministro Carfagna, commentando la ricerca “Verso Sud”, ha sottolineato che è un “lavoro importante, molto approfondito e articolato, che non nasconde criticità e problemi - sui quali siamo ogni giorno al lavoro - e che sfata tre grandi luoghi comuni della cosiddetta questione meridionale”.

### 1° - Il Sud non è competitivo

Il Sud Italia, come dimostrano i numeri, è una realtà molto più vivace e competitiva di quello che si crede. Solo un esempio: nella classifica delle esportazioni hi tech, il Sud - in proporzione al totale delle esportazioni - è quarto nel Mediterraneo, appena dopo Israele. Qualcuno ha mai sentito parlare del Sud come esportatore di tecnologia, anziché di arretratezza? Questi sono gli aspetti da potenziare e da comunicare con efficacia.

### 2° - Il Sud non è innovativo

A lungo si è discusso e si discute dell'assenza di una “politica industriale” per il Mezzogiorno. Forse non tutti si sono resi conto che il Piano nazionale di ripresa e resilienza è un grande strumento di politica industriale “e noi - ha detto la Carfagna - l'abbiamo utilizzato per disegnare la nostra visione di politica industriale per il paese e, naturalmente, per il Mezzogiorno. L'Italia e il suo Sud come polo della trasformazione e distribuzione dell'agroalimentare italiano, come hub logistico ed energetico del Mediterraneo, centro di innovazione tecnologica e scientifica, luogo attrattore di turismo e nuovi residenti. Ancora, l'Italia del Sud come ponte necessario tra l'Europa e il continente più giovane e promettente, l'Africa”.

### 3° - Il Sud è il problema

Per anni abbiamo sentito ripetere che il Sud era un problema da affrontare, “una domanda” a cui dare risposte. Ogni dato presentato nella ricerca “Verso Sud” ci dice che questa impostazione va totalmente capovolta: il Sud può essere la risposta alle tante questioni che interrogano la politica e la società italiana. Il Sud può essere la soluzione al problema della bassa crescita italiana. “Il governo ha scelto questo indirizzo”, ha aggiunto la ministra.



*Il ministro per il Sud Mara Carfagna*

**Un altro aspetto di rilevante novità** del forum “Verso Sud” riguarda l'azione che il governo deve portare avanti per lo sviluppo del Mezzogiorno. Un'azione che deve muoversi a largo raggio, con interventi che vadano a incidere su una vasta gamma di settori, dall'industria all'economia del mare, alla portualità, alla logistica, dall'energia alla ricerca, all'istruzione e alla formazione. Quindi, non “singoli” interventi, magari tesi a risolvere emergenze, ma un intervento “complessivo”. La leva per poter agire in tale maniera è rappresentata dagli investimenti del Piano nazionale di ripresa e resilienza, oltre che da quelli del Fondo per lo sviluppo e la coesione. “Per la prima volta, abbiamo quan-

tificato, messo in evidenza, vincolato al Sud all'interno del Pnrr una quota percentuale di investimenti superiore rispetto alla popolazione residente e rispetto al Pil prodotto: il 40% del totale delle risorse destinate al territorio, circa 82 miliardi di euro”, ha sottolineato Mara Carfagna. Le direttrici sulle quali si deve muovere l'azione di governo sono sintetizzate nei “dieci punti chiave” che pubblichiamo a lato. In particolare, molto rilievo viene dato alla logistica, un evento che rappresenta una novità per il nostro paese. “Abbiamo finalmente attivato e reso operative le Zone economiche speciali, delineando una precisa visione di sviluppo. In mille convegni, il Sud è stato definito ‘piattaforma logisti-

ca nel Mediterraneo’. Noi quella piattaforma oggi la realizziamo grazie a importanti investimenti nei porti - 1,2 miliardi - e grazie alla riforma e all'infrastrutturazione delle Zes, che sono il ‘cuore’ della nostra scommessa di sviluppo. Luoghi dove sarà finalmente conveniente, più facile, più rapido investire grazie a una burocrazia ridotta e a una tassazione agevolata”, ha detto il ministro Carfagna. Sentir definire le Zes come il “cuore” della scommessa per lo sviluppo, dopo cinque anni di impasse, rappresenta certamente un grande passo avanti. Il forum “Verso Sud”, a Sorrento, ha aperto, come è stato detto, “una nuova stagione”, una nuova via per lo sviluppo. Ora bisogna percorrerla. ■

# I tedeschi denunciano il dumping sui prezzi dei cinesi e dei coreani

In Cina, nonostante il forte aumento degli ordini, vengono costruite navi con prezzi inferiori a quelli praticati quindici anni fa, grazie principalmente a sostegni dello Stato. La concorrenza da parte europea è quindi impossibile.

L'Associazione tedesca delle industrie navali e oceaniche-VSM ha inviato al governo nazionale e alla commissione europea un documento, dai toni accesi, denunciando la critica situazione dei cantieri navali europei, rimasti senza difesa contro il dumping dei prezzi imperante sui mercati globali. Il documento sottolinea "le distorsioni della concorrenza" come causa principale del calo della quota della cantieristica europea anche in quei settori dove è sempre stata preminente, come per la costruzione di navi da crociera. L'associazione, quindi, sottolinea come assolutamente necessario un intervento per "correggere le condizioni quadro esistenti nel settore". Il documento pone in evidenza la grande valenza che ha il settore marittimo in termini politico-economici: "E' un settore che collega l'economia tedesca con il mondo, consentendoci di diversificare il nostro approvvigionamento di energia, di materie prime essenziali e di semilavorati e per ridurre le dipendenze malsane". Analizzando l'attuale situazione del mercato, VSM sottolinea che, mentre la domanda globale di nuove navi è raddoppiata, nel 2021, gli ordini ricevuti in Europa sono diminuiti di un altro 20%, rispetto all'anno precedente già dai numeri molto bassi. "Nel 2021, l'85% degli ordini globali è andato a Cina e Corea. I governi di entrambe le nazioni hanno sovvenzionato le loro industrie marittime in modo massiccio per anni. Anche il Giappone, pur mantenendo una domanda interna relativamente elevata, oggi, contribuisce a malapena per il 10% all'acquisizione di ordini globali. La

quota di mercato dell'Europa è scesa a meno del 4%. In particolare, parlando della situazione del mercato internazionale, Bernard Meyer, Ceo della società Meyer Werft, cantiere tedesco tra i più grandi d'Europa, descrive come "predatrici" le modalità con le quali i governi e gli imprenditori asiatici approcciano il mercato europeo. VSM segnala anche che molti fornitori tedeschi di attrezzature marittime incontrano problemi crescenti nelle loro attività commerciali in Cina, una situazione, del resto, che si registra anche in altri settori. I problemi riguardano pratiche burocratiche complesse, momenti di discriminazione e spesso una negativa interferenza da parte dei funzionari del partito comunista.

"L'Unione europea sta rischiando una drammatica perdita di capacità di costruzione navale", sottolinea il documento VSM. I cantieri navali tedeschi, infatti, hanno dichiarato di poter accettare solo ordini basati su prezzi che coprano completamente i costi in quanto non possono godere di sussidi governativi né possono sperare che il governo compensi le loro perdite finanziarie. Ciò sta avvenendo perché la concorrenza è insostenibile. Infatti,



*Nel 2021, i cantieri cinesi hanno assorbito il 55% degli ordini tedeschi di costruzione navi, mentre il 44% è andato ai coreani*

nonostante la domanda record esistente in alcuni segmenti di mercato, i cantieri navali cinesi offrono prezzi di costruzione navale fino al 30% inferiori rispetto a 15 anni fa. I cantieri coreani che hanno tenuto il passo con questa concorrenza sui prezzi hanno registrato perdite di 3,3 miliardi di dollari nel 2021. "Senza un cambiamento fondamentale nelle politiche di costruzione navale, l'Europa perderà la capacità di costruire navi mercantili marittime su scala significativa nei prossimi dieci anni. Già oggi il settore marittimo europeo dipende fortemente dalle forniture dalla Cina. Gli armatori tedeschi hanno piazzato ordini di nuova costruzione per un valore di 4 miliardi di euro. Il 55% di tali ordini è andato in Cina e il 44% in Corea. All'interno dell'Unione europea è andato solo l'1% degli investimenti in nuove navi. Non esiste nelle economie dei paesi del G20 una dipendenza dai prodotti cinesi più alta di quella che si registra nel settore delle costruzioni navali", dichiara VSM. ■

# Un Piano industriale 2022-2031 molto ambizioso, anche per le merci

Grandi investimenti e una nuova governance del Gruppo, centrata su quattro poli di business, dovrebbero garantire un “tempo nuovo”.

di **Paolo Giordano**

**C**hiediamo venia ai lettori se parliamo, nel commentare il Piano industriale del Gruppo FS per il decennio 2022/2031, presentato a Roma, da due considerazioni. La prima: uscendo di casa, per recarci nel luogo dove avveniva la presentazione, abbiamo ascoltato le ultime notizie, drammatiche per quanto riguarda l'Ucraina e le prospettive di pace, negative sulle prospettive geopolitiche globali e sulla crisi mondiale alimentare, pessimistiche su inflazione e aumento dei costi delle materie prime, abbiamo poi fatto rifornimento di benzina con un costo di quasi due euro a litro, e quindi siamo giunti a destinazione, con l'effetto di “uscire” da una realtà pesante per entrare in una prospettiva tutta rivolta al futuro con cifre di investimenti da capogiro, ad azioni di “rigenerazione organizzativa”, ad ambiziosi obiettivi da raggiungere. E' evidente e indiscu-

*Le FS nel settore merci devono fare i conti con la perdita di traffico registrata negli ultimi anni*



tibile che una grande azienda come le Ferrovie dello Stato debba proiettarsi nel futuro e debba programmare, ma è restata la sensazione di entrare in una “realtà parallela”. Questo anche perché le FS, al di là del fatto che sono una società per azioni, restano un'azienda pubblica per eccellenza, e quindi molto legata alla politica e al governo. Sentendo parlare di un programma decennale, è emersa in noi la preoccupazione per quanto potrà accadere quando il governo Draghi giungerà a conclusione. Correremo probabilmente il rischio di avere un nuovo governo senza politiche (come

è avvenuto dopo quello Gentiloni), senza una politica industriale, senza una politica per il Mezzogiorno, senza una politica per la logistica. Contemporaneamente c o r r e r e m o anche un altro rischio quello di avere una politica con poca



*Nicoletta Giadrossi, presidente dal maggio 2021 del Gruppo Ferrovie dello Stato*

credibilità e autorevolezza, almeno in Europa. Se ciò dovesse accadere, sarà molto difficile trasformare in realtà anche i “progetti” delle Ferrovie dello Stato e non sarà per responsabilità aziendali. La seconda considerazione riguarda direttamente il Gruppo FS e in particolare la sua “storia” nel settore logistico. Uno degli obiettivi elencati sia dal presidente Nicoletta Giadrossi sia dall'amministratore delegato Luigi Ferraris è quello “di raddoppiare la quota merci appannaggio della società”. Sul come farlo sono stati elencati altri obiettivi, come divenire “un operatore di sistema” o stringere partnership con grandi aziende logistiche. Ci permettiamo di osservare che prima bisognerebbe che il paese costruisse un vero “sistema logistico” nazionale. Su questa mancanza, oltre a una politica del tutto distratta sul valore che in epoca >

## I QUATTRO POLI

L'amministratore delegato delle FS, Luigi Ferraris, ha sottolineato che "le sfide che ci attendono nel prossimo decennio impongono un piano industriale ambizioso e realizzabile con un nuovo assetto organizzativo, in grado di valorizzare in pieno le sinergie tra i diversi business del nostro Gruppo". In primo luogo, è necessario "un nuovo modello di governance", con un nuovo ruolo per la Holding, con funzioni generali di indirizzo, coordinamento e controllo strategico e finanziario, e per le capogruppo, che avranno il coordinamento e il controllo operativo sulle società appartenenti al loro settore. In particolare, le capogruppo dei quattro "poli" in cui si articolerà la nuova organizzazione aziendale, sono: Rfi per il polo "infrastrutture"; Trenitalia per quello "passeggeri"; Mercitalia Logistics per quello "logistica"; Sistemi Urbani per quello "urbano". Il polo "infrastrutture", grazie a Rfi e ai rispettivi ruoli di Anas, Ferrovie del Sud Est e Italferr garantirà: la realizzazione degli investimenti; la specializzazione dei ruoli delle diverse infrastrutture; le sinergie industriali con la piena integrazione infrastrutturale". Il polo "passeggeri", che come detto farà capo a Trenitalia, comprende le società che operano nel settore come ad esempio Busitalia. Il polo "punterà sulla creazione di una proposta di business multimodale il cui vantaggio è quello di sfruttare i pregi delle varie modalità per avere un trasporto integrato, economico, affidabile e sostenibile. Figura centrale sarà il cliente, al quale verranno offerte soluzioni di integrazione modale, con un servizio che, grazie ad una piattaforma digitale, consentirà di pianificare, prenotare e pagare più tipi di servizi di mobilità, offrendo ai clienti soluzioni su misura basate sui bisogni individuali". Il polo "logistica" che, grazie al rafforzamento e ampliamento dell'infrastruttura a supporto e a un dialogo costruttivo con il regolatore, dovrà evolversi, "mirando a diventare un operatore multimodale di sistema anche attraverso partnership". Il business del polo "prevede una maggiore sinergia commerciale e un approccio one stop shop, che significa dare la possibilità al cliente di ottenere in maniera efficiente e ottimale tutto ciò di cui ha bisogno. Le priorità strategiche saranno: creare partnership con grandi imprese del settore logistico; sviluppare collegamenti di primo e ultimo miglio, anche portuali; prevedere offerte integrate a favore del cliente". In sostanza, diventare "Operatore di Sistema". Il quarto polo, quello "urbano", prevede la rigenerazione delle città, "attraverso soluzioni di intermodalità e di logistica di primo e ultimo miglio nelle aree cittadine. Punterà a riqualificare i tessuti cittadini, instaurare partnership per la realizzazione e gestione degli asset e garantire un presidio unitario".

di globalizzazione aveva la logistica (evitiamo di fare esempi di altri grandi paesi europei, che sono grandi anche per avere una logistica "vera" e funzionale all'industria), la ferrovia nazionale ha responsabilità. E' sempre stata, infatti, "passeggero-centrica", toccando in questo senso l'apice con la gestione Moretti, che in nome dei ricavi ha virtualmente "azzerato" il settore merci, puntando tutte la carte su passeggeri e alta velocità. Certamente un bene per i bilanci FS, ma certo non per l'economia del paese e della sua industria. Anche la debolezza e l'inaffidabilità del servizio cargo ferroviario ha contribuito a creare negli anni quella tendenza a privilegiare l'"exworks" nell'export da parte della maggioranza delle imprese nazionali produttrici di beni che ha

penalizzato e penalizza pesantemente la logistica italiana. Inoltre, l'obiettivo futuro di "raddoppiare la quota merci delle FS" deve fare i conti con un problema e con una realtà attuale: negli anni, da quando è stato finalmente permesso alla liberalizzazione del settore di "prendere fiato", le Ferrovie dello Stato sono scese nel cargo ferroviario nazionale a una quota intorno al 50%, l'altro 50%, e oltre, è stato "eroso" dalle società ferroviarie aderenti a FerCargo, e nel settore internazionale è andata anche peggio, dove, ad esempio, sul valico del Brennero hanno perso ancora di più (in generale, a livello internazionale, le FS si sono salvate grazie agli efficienti servizi europei, specialmente verso nord, di TX Logistik, azienda tedesca che il Gruppo ha interamente

acquisito nel 2017). Un'analisi delle ragioni di tale calo andrebbe fatta e resa, parimenti, nota. Per risalire la china basta rimescolare le carte a livello di governance dell'azienda? Basta uno sforzo "organizzativo"? Le FS di tali "rimescolamenti" nel settore delle merci ne hanno fatti tanti, con risultati a dir poco modesti. Possiamo solo sperare che le forti competenze della presidente Giadrossi e dell'amministratore delegato Ferraris, due elementi di grande discontinuità nel management FS, rappresentino una garanzia per dare frutti diversi. Dati gli obiettivi ambiziosi che sono stati fissati dal Piano industriale 2022-2031, auspichiamo che, comunque, al settore venga dedicata maggiore attenzione e maggiore "dignità" nell'arco del business aziendale. ■

# ASSOLOGISTICA, LA "CASA" DELLA LOGISTICA IN CONTO TERZI DI TUTTI, PER TUTTI!



## Assologistica

**ASSOLOGISTICA** Associazione nazionale delle imprese logistiche, dei magazzini generali e frigoriferi, dei terminal operator portuali, interportuali e aeroportuali.

**LA NOSTRA MISSION** Promuovere e tutelare sia in Italia, sia all'estero l'efficacia e la qualità delle imprese aderenti, nonché l'immagine del sistema logistico nazionale nel suo complesso.

**IN COSA SIAMO PECULIARI** In Assologistica è favorito e facilitato l'incontro tra i gestori delle infrastrutture per la logistica e gli operatori terzisti che le utilizzano. Garantiamo una forte rappresentanza di categoria che consente interventi efficaci nei confronti delle Istituzioni, del Governo, della Pubblica Amministrazione, delle Parti Sociali e del mondo imprenditoriale.

**I NOSTRI SERVIZI** Assologistica offre consulenza sindacale e giuslavoristica; consulenza e assistenza nella stesura di contratti di lavoro e di fornitura servizi; assi-

stenza qualificata di un network di consulenti e specialisti direttamente selezionati e testati dall'Associazione; rappresentanza politica ai Tavoli istituzionali; diffusione di periodiche informazioni e newsletter.

**COS'ALTRO CI STA A CUORE** La formazione dei nostri Associati e di chi opera in Logistica e Supply Chain Management, effettuando corsi, seminari, workshop e convegni a cura della nostra divisione Assologistica Cultura e Formazione.

Assologistica - in collaborazione con Assologistica Cultura e Formazione e al magazine Euromerci - promuove **Il Logistico dell'Anno**, premio destinato a chi effettua innovazione in ambito logistico.



Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattare: MILANO - Via Cornalia 19  
Tel. 02/6691567 - e-mail: milano@assologistica.it

ROMA - Via Panama 62  
Tel. 06/8412897 - e-mail: roma@assologistica.it

[www.assologistica.it](http://www.assologistica.it) - [www.assologisticaculturaeformazione.com](http://www.assologisticaculturaeformazione.com) - [www.euomerci.it](http://www.euomerci.it) - Seguiteci anche su Facebook e LinkedIn

## Fashion e pandemia

Il settore moda ha avuto difficoltà durante la fase acuta della pandemia, ma ciò, secondo World Capital, “non ha inciso sui rendimenti dei negozi nelle high street delle grandi città, come Milano, Firenze e Roma”.

Il settore moda, durante la pandemia, dal 2019 al 2021, ha registrato nel nostro paese ingenti perdite, un calo delle imprese attive pari al 5%, una diminuzione del numero di unità locali pari al 3,5% e una compressione del numero di addetti pari al 9,7%. I settori commerciali che hanno risentito di più degli effetti del Covid sono stati l'abbigliamento e le calzature. Un altro fenomeno che ha attraversato il comparto moda, sempre nel periodo pandemico, come è avvenuto per altri settori commerciali, è stata la crescita delle vendite online. In particolare, nel 2021 si è registrato un loro aumento in valore del 59% sul totale delle vendite, tendenza che ha condotto molte imprese del settore ad avviare un'attività di eCommerce. Secondo una ricerca realizzata dalla Federazione Moda Italia-Confcommercio, infatti, il 51,2% delle imprese prese in esame si è at-



tivata per vendere online o attraverso consegne a domicilio. È interessante, però, sottolineare che a marzo 2022 il 71,6% delle vendite è stato effettuato esclusivamente in store a fronte di un 29,4% di acquisti effettuati online o attraverso siti e social con consegne a domicilio. La ricerca ha anche messo in evidenza che il peso delle vendite online sui fatturati è per circa l'80% delle aziende inferiore al 5% con le piattaforme più utilizzate, dopo i siti



*A marzo di quest'anno, le vendite nei negozi di abbigliamento hanno superato il 70% del totale, recuperando terreno su quelle effettuate online*

di eCommerce, che sono Facebook e Instagram. Sull'attuale situazione del mercato, Giulio Felloni, presidente della federazione, ha dichiarato: “Dopo il primo trimestre altalenante per i consumi di moda è arrivato ad aprile qualche segnale positivo, con un più 3,5% anche grazie al periodo pasquale e di festa e a un ritorno del turismo che fa ben sperare. Confido in questo segnale di buon auspicio verso la bella stagione affinché possa far tornare lo shopping turistico e il sorriso ai negozi di moda”.

**Le difficoltà del settore fashion**, anche nel periodo acuto della pandemia, non hanno inciso però sui rendimenti dei negozi del settore, specialmente nelle high street delle grandi città. Infatti, il dipartimento di ricerca di World Capital Group ha rilevato che i canoni del-

le principali strade di Milano, Firenze, Venezia e Roma hanno mostrato valori in ascesa, “risultando ancora una garanzia per gli investitori”. In particolare, la ricerca di World Capital mette in evidenza le performance di Via Montenapoleone a Milano con un canone di locazione massimo annuo di 15.150 euro a metro quadro, Via dei Condotti a Roma che raggiunge i 15.000 euro, mentre una vetrina in Piazza San Marco a Venezia arriva a valere fino a 8.996 euro. “Il settore immobiliare retail high street si è dimostrato resiliente nella prima parte dell'anno, con valori di locazione in aumento nelle high street di Milano, Roma, Firenze e Venezia. Tra queste location è Milano a essere la preferita dai retailer e dagli investitori, perché in grado di attrarre turismo e business”, ha dichiarato Andrea Faini, Ceo di World Capital Group. ■

# L'obiettivo di DKV: "semplificare la vita" a chi viaggia su strada

La filosofia dell'azienda, presente in 45 paesi, è: "you drive, we care". DKV mette a disposizione di 250 mila clienti una gamma completa di servizi, dalle carte carburante multimarca ai dispositivi per il pagamento dei pedaggi.

di **Tiziano Marelli**



VERONICA DI PIETRO

**D**KV Mobility è uno dei principali fornitori in Europa nel settore della mobilità per l'approvvigionamento in viaggio senza contanti grazie alle carte carburante, al rimborso Iva fino ai dispositivi di telepedaggiamento con la possibilità di viaggiare senza limiti. Per la clientela sono stati messi a punto due dispositivi: uno per il nostro paese - il DKV Box Italia, per i mezzi sopra le tre tonnellate e mezzo - e l'altro per l'Europa - il DKV Box Europe - che collega attualmente undici paesi dove è possibile pagare con lo stesso metodo. Attualmente sono oltre 5 milioni i dispositivi e le carte DKV in circolazione in 45 paesi. La casa madre della società è in Germania dove DKV è stata fondata nel 1934 per organizzare il trasporto su strada per le reti ferroviarie tedesche. La carta carburante creata dall'azienda "debutta" nel 1966. Attualmente DKV conta più

di 1.300 dipendenti, nel 2020 ha generato un volume di transazioni pari a 9,3 miliardi di euro ed è presente in ben 45 paesi. La filiale italiana è stata inaugurata nel 1979, ha sede a Milano, e gli addetti nel nostro paese sono circa 60.

Sull'attività della società abbiamo rivolto alcune domande a Veronica Di Pietro, responsabile marketing di DKV Italia.

## QUALI SONO LE PRINCIPALI NOVITÀ DI PRODOTTO CHE AVETE MESSO A DISPOSIZIONE DEI VOSTRI CLIENTI?

Con il DKV Box Italia e il DKV Box Europe, i dispositivi DKV che permettono rispettivamente il pagamento dei pedaggi in Italia e in Europa per mezzi sopra alle 3,5 tonnellate, siamo stati i primi, e ne siamo orgogliosi, ad aver ottenuto la certificazione creando delle vere alternative agli attuali sistemi di telepedaggiamento in Italia per i nostri clienti. Inoltre, abbiamo da poco reso operativo un portale digitale, DKV LIVE, l'assistente telematico della flotta che



*"Stiamo allargando il nostro target di riferimento, guardando, oltre all'aziende di trasporto, al segmento delle flotte", dice Veronica Di Pietro*

permette di collegare in tempo reale i conducenti, attraverso un dispositivo abilitato per qualsiasi tipo di mezzo, al Fleet Manager. DKV LIVE consta in ben nove funzionalità che coprono tutte le esigenze del fleet management, comprese le possibili frodi, un problema che si era rivelato in passato molto serio. Diciamo che si tratta di uno strumento in grado di "semplificare la vita" ai vari attori del settore trasporto. Abbiamo anche ampliato la capillarità della nostra presenza in Europa per quanto riguarda i punti di rifornimenti classici che ora sono 66 mila, mentre nel nostro paese possiamo vantare oltre 10.500 stazioni convenzionate. In più, uno dei prodotti che abbiamo lanciato ultimamente è la DKV Card +

## IL TOLL PRODUCT OVERVIEW 2.0

Dai primi di giugno i clienti di DKV Mobility possono utilizzare il nuovo strumento digitale Toll Product Overview 2.0 per gestire tutti i loro prodotti e dati relativi al pedaggio così da avere un controllo totale e una trasparenza garantita. Con la nuova visualizzazione a griglia, Toll Product Overview 2.0 offre ai clienti piena flessibilità per organizzare i dati relativi al pedaggio nel formato che più facilita le loro esigenze operative. Che sia basato sulla flotta, paese di servizio, unità di bordo o sullo stato del prodotto, i clienti avranno il pieno controllo di personalizzare la loro visualizzazione, organizzare le informazioni ed anche esportare i dati selezionati in un solo file. “L’efficienza e la trasparenza sono caratteristiche indispensabili per i nostri clienti. Il nostro obiettivo è quello di permettere loro di ottenere e utilizzare i dati dal nostro portale in modo facile e veloce perché il tempo è un fattore fondamentale. Toll Product Overview 2.0 è stato realizzato esattamente sulla base di ciò che i nostri clienti avevano bisogno: continueremo a migliorare questo servizio e il nostro DKV COCKPIT per assicurarci di essere sempre al passo con le loro esigenze”, ha commentato l’amministratore delegato di Toll & Refund Services, Jérôme Lejeune. Marco Berardelli, managing director di DKV Italia, ha aggiunto: “L’obiettivo principale di DKV Mobility è mettere il cliente al centro della strategia di sviluppo. Da sempre l’innovazione è al cuore dei prodotti e dei servizi DKV e la digitalizzazione rappresenta, ancora una volta, un asset fondamentale per rispondere alle esigenze dei clienti e migliorarne la user experience. Siamo orgogliosi di lanciare questo nuovo supporto che è in grado di garantire pieno controllo e trasparenza nell’accesso a tutte le informazioni sui costi e su molti altri servizi”.

Charge, una carta che permette non solo di accedere al rifornimento di carburante classico e alternativo, ma consente anche di effettuare la ricarica elettrica: sono ben 200 mila i punti di ricarica europei convenzionati e solo in Italia 25 mila, con una copertura pari al 95% del totale nazionale.

### POSSIAMO DARE QUALCHE NUMERO RIFERITO ALLA CLIENTELA, NEL SUO COMPLESSO?

■ In totale possiamo contare 250 mila clienti attivi, e di questi quelli italiani sono almeno 35 mila. Posso anche dire che siamo cresciuti moltissimo negli ultimi anni e che viviamo anche una fase di decisa espansione del nostro target di riferimento. Oltre alle aziende di trasporto stiamo anche allargando considerevolmente il segmento riferito alle flotte.

### IL CONFRONTO CON LA CONCORRENZA, IN UN SETTORE COME IL VOSTRO, È PARTICOLARMENTE IMPEGNATIVO...

■ Grazie ai servizi che possiamo offrire possiamo considerarci in una posizione preminente rispetto al settore nel suo complesso. Questo non ci fa certo

*DKV ha anche prodotto la prima carta carburante ecologica*



abbassare la guardia, anzi ci impegna per distinguerci sempre di più ed essere riconosciuti come partner affidabili e imprescindibili. Del resto, noi consideriamo di affiancare la mobilità in tutte le sue sfaccettature a 360°, e non ci sono molti altri nostri competitor che possono affermare di essere in grado di fare altrettanto.

### UNO DEGLI SNODI PRINCIPALI CHE DEVE AFFRONTARE UN AMBITO COME QUELLO CHE VOI SEGUITE È LEGATO AL BISOGNO DI SOSTENIBILITÀ. QUAL È LA VOSTRA ATTENZIONE A UN ASPETTO COSÌ IMPORTANTE, SOPRATTUTTO IN TERMINI DI MOBILITÀ COMPLESSIVA?

■ Una delle principali missioni di DKV è la “Lead in green”, il nostro preciso obiettivo è quello di diventare climaticamente neutri entro il 2023, riducendo drasticamente l’emissione di CO2. In più, entro il 2030 puntiamo ad affiancare i nostri clienti nello sforzo imprescindibile di ridurre del 30% le emissioni delle loro flotte rispetto a quanto facevano registrare nel 2019. Il nostro scopo è quello di guidare la transizione per un futuro della mobilità che si possa rivelare assolutamente efficiente e sostenibile. Consideriamo questo traguardo alla stregua di un mantra-guida aziendale, e lo perseguiremo con grande e costante tenacia. ■

# DHL Express Italy potenzia la presenza all'aeroporto di Napoli

Con 11 milioni di euro di investimenti è stato realizzato un nuovo impianto ad alto livello tecnologico in grado di lavorare 4.000 colli l'ora.

**D**HL Express Italy, leader nel trasporto espresso internazionale, ha potenziato la sua presenza nel Mezzogiorno con l'apertura di un nuovo impianto tecnologicamente avanzato nell'aeroporto di Napoli Capodichino. Un impianto che migliora nettamente le prestazioni di quello precedente, rendendo ancor più rapidi ed efficienti i servizi di trasporto espresso

mo fatto nell'aeroporto del capoluogo campano sottolinea il fatto che abbiamo ufficialmente posizionato questo scalo nel nostro network ed è coerente con l'obiettivo strategico di crescere a livello europeo, rafforzando la nostra leadership globale. Una leadership che si basa su sette hub aeroportuali principali, come, ad esempio, Madrid, Parigi, Londra, Milano, serviti da una

nostra nuova organizzazione che ci permette di limitare fortemente i ritardi grazie alla capacità, facendo 'perno' sui nostri hub principali, di ridisegnare le connessioni modificando le rotte".

**"Napoli è uno degli snodi** fondamentali della nostra strategia di crescita in Italia - ha dichiarato Nazzarena Franco, Ceo di DHL Express Italy - e con l'ultimo investimento per il nuovo impianto salgono a più di 20 i milioni capitalizzati su Napoli negli ultimi anni, a riprova della centralità che rivestono sia la città sia il suo aeroporto. Vogliamo contribuire alla crescita delle imprese del territorio e alla loro internazionalizzazione, mettendo a disposizione la nostra rete, la più estesa al mondo, che collega 220 paesi con più di 2.200 voli ogni giorno". Nazzarena Franco ha anche ricordato che "da dicembre 2020 siamo impegnati nella consegna dei vaccini anti-Covid su nove scali italiani compreso quello di Napoli, dal quale abbiamo smistato via terra oltre 1.500 spedizioni nelle strutture sanitarie di Campania e Puglia". Roberto Barbieri, Ceo della Società di servizi aeroporti campani-Gesac, ha così commentato la realizzazione del nuovo impianto: "Gli aeroporti sono piattaforme logistiche essenziali per il paese e il nostro obiettivo è duplice: sostenere DHL e i partner specializzati in logistica con un'infrastruttura tecnologicamente avanzata ed efficiente e, al tempo stesso, sostenere le imprese che producono ed esportano in tutto il mondo le nostre eccellenze: dall'enogastronomia all'artigianato, dal fashion all'hi-tech. Fondamentale >



Un momento della presentazione del nuovo impianto all'aeroporto di Capodichino

per le imprese di Napoli, della Campania e della Puglia, i territori serviti dalla struttura. Il senso di questa operazione nel sud Italia è stato spiegato da Alberto Nobis, Ceo Europe DHL Express, nel giorno della presentazione dell'iniziativa: "Il forte investimento che abbia-

flotta di 116 aerei che, grazie a quasi 1.000 voli al giorno, hanno garantito oltre 271 milioni di spedizioni nel solo 2021. L'impianto di Napoli aumenta anche la presenza capillare sul territorio e la nostra flessibilità. Un tema per noi di grande rilievo come dimostra la



Nazzarena Franco, Ceo di DHL Express Italy

è stato il contributo di DHL durante la fase pandemica più critica, quando ha garantito l'approvvigionamento dei vaccini, e lo è ora nella fase della ripresa economica, sostenendo la crescita costante del trasporto merci". La valenza dell'aeroporto di Capodichino e del potenziamento dell'impianto DHL è stata sottolineata da Vittorio Genna, vicepresidente dell'Unione industriali di Napoli, con delega alla competitività del territorio, alle aree industriali e all'economia del mare: "Le imprese della nostra regione devono sempre più mirare all'esportazione, ai mercati esteri sia quelli tradizionali, come i paesi dell'Unione europea e gli Stati Uniti, sia quelli emergenti, specie asiatici. Per poterlo fare servono infrastrutture adeguate, serve una logistica avanzata. Le imprese crescono se cresce il territorio nel suo complesso. In questa ottica, il nuovo forte investimento fatto da DHL nel nostro aeroporto offre nuove potenzialità, nuove opportunità di sviluppo".

**E' proprio nella logica** di uno sviluppo industriale che si inserisce il potenziamento della presenza di DHL Italy presso l'aeroporto di Napoli, considerando sia che lo scalo partenopeo è al primo

posto tra quelli del Sud e al nono in Italia in termini di tonnellate di merci trasportate sia che l'area servita da Capodichino rappresenta il 74% del totale delle esportazioni del Sud Italia. Inoltre, nel 2021, rispetto al 2019, periodo pre-Covid, l'aeroporto di Capodichino è cresciuto del 4%, in controtendenza con quanto fatto dall'insieme degli aeroporti italiani che hanno subito una contrazione dello 0,4%.

Un risultato che può essere messo in connessione con i dati positivi che riguardano l'export della regione Campania: l'anno scorso con oltre 12 miliardi di euro in esportazioni è stata la regione meridionale con il maggior volume di export, con una percentuale

corrispondente al 24,7% delle esportazioni totali del Mezzogiorno e con un più 9,4% sul 2019. L'esportazione da Campania e Puglia è indirizzata essenzialmente verso i paesi dell'Unione europea, con il 45% del totale, e verso i paesi asiatici (il 21% del totale). Per la Campania il settore di punta sui mercati esteri è l'agroalimentare con una quota importante sul totale dell'export del 10%.



DHL opera su una rete che collega 220 paesi nel mondo con più di 2.200 voli giornalieri

## LE CARATTERISTICHE DELL'IMPIANTO

La realizzazione del nuovo impianto DHL nell'aeroporto di Napoli ha richiesto oltre 11 milioni di euro che rientrano nel piano di investimenti Italy 2.0, promosso dall'azienda. Tre obiettivi sono stati posti al centro dell'operazione: la sicurezza, il miglioramento dei servizi operativi e un sempre più elevato supporto a livello tecnologico. Infatti, l'incremento della produzione fino a 4.000 colli lavorati ogni ora, rispetto ai precedenti 1.500, è stato reso possibile dall'adozione di un nuovo "sorter" ad alta automazione - il "nastro intelligente" - che smista i colli in entrata e in uscita. L'attenzione alla sicurezza degli operatori è ravvisabile in tutte le aree del magazzino, con l'installazione di un impianto semaforico su tutte le baie di carico dei mezzi al fine di regolare tutte le fasi di carico e scarico. Nell'ambito del progetto di sostenibilità ambientale del Gruppo denominato "GoGreen", il sito è stato dotato di una colonnina di ricarica elettrica a disposizione dei dipendenti, mentre l'illuminazione Led e i sensori di passaggio installati su tutti gli apparati di illuminazione degli spazi comuni riducono significativamente il consumo energetico. Nell'impianto lavorano circa 50 addetti tra diretti e indiretti a tempo pieno, che possono salire del 10% per la gestione dei picchi stagionali.



ORGANIZZA IL WEBINAR GRATUITO

# Lead Generation, cos'è e come funziona questo “potenziale motore” di acquisizione di nuovi clienti per le aziende di logistica



RELATORE:

Giuliano Ciccarese, Associate di MarketFit



TEMI IN DISCUSSIONE:

- Come generare lead, ovvero potenziali acquirenti di beni e servizi logistici
- Quali tattiche di lead generation sono possibili
- La trasformazione del lead in cliente
- Case history

Obbligo di registrazione al seguente indirizzo:

<https://culturaeformazione.assologistica.it/calendario-seminari.html>

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



**+ risparmio  
energetico**

- 3.200.000 kWh di  
elettricità trasportata

Dall'alto di un tetto, Consorzio ZAI ha guardato al futuro: dal 2010 gli edifici di Interporto Quadrante Europa sono dotati di pannelli solari che producono energia da fonte rinnovabile utilizzata al proprio interno. 71.440 mq di superficie fotovoltaica che permette di coprire il fabbisogno dell'intero comparto.

[www.quadranteeuropa.it](http://www.quadranteeuropa.it)