

€ **EUROMERCI**

IL MENSILE DELLA LOGISTICA



Roma 11-1993 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - 70% - DCB Milano

**Transizione 4.0, innovazione e minor impatto ambientale:
LONATO mette in esercizio locotratte stradale-rotaria Full Electric COLMAR**

Intermodalità: per crescere deve "crescere" la logistica

EDITORIALE

**IL MARE, UNA RISORSA,
L'ITALIA LO SA?**

UN OBIETTIVO STORICO

**IL CONTRATTO "LOGISTICA"
NEL CODICE CIVILE**

PORTUALITA'

**ASSOPORTI
GUARDA AL FUTURO**

organizzano

18^a 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@assologica.it**

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

IL MARE, UNA RISORSA, L'ITALIA LO SA? **Da lungo tempo, il nostro paese lo sottovaluta**

NELLA NOSTRA STORIA, IL MARE HA AVUTO UN GRANDE RUOLO: BASTA RICORDARE CHE LA REPUBBLICA SERENISSIMA DI VENEZIA NEL XVII SECOLO FU UNA DELLE MAGGIORI POTENZE NAVALI EUROPEE O CHE LA REPUBBLICA MARINARA GENOVESE, NEL MEDIOEVO, DOMINÒ IL MEDITERRANEO E IL MAR NERO. NELLA NOSTRA RETORICA NAZIONALE CI DEFINIAMO "UN POPOLO DI NAVIGATORI" E, SENZ'ALTRO, LO ERAVAMO. TUTTO CIÒ APPARTIENE AL PASSATO, MAGARI GLORIOSO. ORA CI RICORDIAMO DEL MARE ESSENZIALMENTE PENSANDO AL TURISMO O AI GESTORI DEGLI STABILIMENTI BALNEARI. CIÒ AVVIENE MENTRE IL MEDITERRANEO, IL "MARE NOSTRUM" COME LO CHIAMAVANO GLI ANTICHI ROMANI E ANCHE GABRIELE D'ANNUNZIO, È UN'AREA SEMPRE PIÙ RILEVANTE DA TANTI PUNTI DI OSSERVAZIONE, DA QUELLO COMMERCIALE A QUELLO GEOPOLITICO. L'ENNESIMA DIMOSTRAZIONE DI QUANTO QUESTO SIA VERO È VENUTA DALLE GIORNATE PALERMITANE DI MID.MED (IL SERVIZIO A PAG. 53), QUANDO MASSIMILIANO LAURETTI, DELLO STATO MAGGIORE DELLA MARINA, HA RICORDATO CHE L'ITALIA HA VARATO SOLO NEL LUGLIO DEL 2021 LA LEGGE 91 SULL'ISTITUZIONE DELLA "ZONA ECONOMICA ESCLUSIVA" OLTRE IL LIMITE ESTERNO DEL MARE TERRITORIALE, PREVISTA DALL'ARTICOLO 74 DELLA CONVENZIONE DELLE NAZIONI UNITE SUL "DIRITTO DEL MARE" (MONTEGO BAY, GIAMAICA, DICEMBRE 1982). SIAMO STATI, COLPEVOLMENTE, GLI ULTIMI NEL MEDITERRANEO AD APPROVARE UN TALE PROVVEDIMENTO. COMUNQUE, DELLA LEGGE MANCANO ANCORA I REGOLAMENTI E I DECRETI ATTUATIVI, A ENNESIMA DIMOSTRAZIONE DELLA LENTEZZA DELLA NOSTRA BUROCRAZIA: IL PARLAMENTO FA LE LEGGI CHE POI ENTRANO IN UN "LIMBO" (ESEMPIO ECLATANTE LE "ZONE ECONOMICHE SPECIALI" CHE HANNO VISSUTO CINQUE ANNI VIRTUALLY "SOSPESI"). DELLA SOTTOVALUTAZIONE DELL'ECONOMIA MARITTIMA SONO UNA PROVA ANCHE LA VICISSITUDINI DELLA NOSTRA PORTUALITÀ: ABBIAMO FATTO LA RIFORMA NEL 1994, QUANDO NON SE NE POTEVA FARE PROPRIO A MENO, CON GLI SCALI RIDOTTI ALLO STREMO, POI ABBIAMO PASSATO OLTRE VENT'ANNI A DISCUTERNE PER METTERCI FINALMENTE MANO. UN TEMA QUELLO DEL "MARE" A CUI IL NUOVO GOVERNO DOVRA' PORRE ATTENZIONE, INFATTI CI DOVREMO SEMPRE PIÙ CONFRONTARE CON L'AGGRESSIVITÀ DEI NOSTRI VICINI MEDITERRANEI (L'ALGERIA AD ESEMPIO HA ESTESO LA SUA INFLUENZA MARITTIMA FINO AI LIMITI DELLA SARDEGNA, NON DA MENO FA LA TURCHIA). IN GIOCO C'È ANCHE LO SVILUPPO DEL NOSTRO MEZZOGIORNO CHE AL MEDITERRANEO DEVE NECESSARIAMENTE GUARDARE.

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

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

Economia

DISTRETTI INDUSTRIALI: LE IMPRESE SONO PIU' RESILIENTI E DINAMICHE SULL'EXPORT

9

Attualità Usa

LO SCONTRO CON LE COMPAGNIE MARITTIME: GLI STATI UNITI CAMBIANO LA LEGGE

16

Un successo per Assologistica

IL CONTRATTO DI LOGISTICA INSERITO NEL CODICE CIVILE

38

Focus Intermodalità

PER CRESCERE DEVE "CRESCERE" LA LOGISTICA

41

Focus Intermodalità: intervista a Luigi Legnani

SERVE UN "PROGETTO PAESE"

42

Cargo aereo

LA RIPRESA PARTE DA MALPENSA

50

Portualità

ASSOPORTI GUARDA AL FUTURO

51

Material Handling

A MANNHEIM, LINDE HA PRESENTATO I NUOVI CARRELLI

54

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

14

DALLE AZIENDE

22



L'amministrazione Biden, con l'appoggio bipartisan del Congresso, ha modificato la legge che disciplina negli Usa il settore marittimo per controllare i comportamenti delle grandi compagnie oceaniche e favorire l'export (il servizio a pag. 16)



Lo sviluppo dell'intermodalità, sottolinea il presidente di FerCargo Luigi Legnani, deve essere inserito in un "progetto paese" che coinvolga il governo, gli operatori della logistica e il sistema nazionale industriale (l'intervista a pag. 42)

intermodal4good

connected, smart, emission-free

We move

We save



1.1 million road consignments



21 million tonnes of goods



1.5 million tonnes



17 billion megajoule

We shape the future of intermodal transport

HUPAC


ERS Railways

**INTERMODAL
EXPRESS**

www.hupac.com

Pil "ancora" positivo

L'Istat ha pubblicato la stima sull'andamento del Pil italiano nel secondo trimestre dell'anno, sottolineando che è aumentato dell'1% sul trimestre precedente e del 4,6% rispetto allo stesso periodo del 2021. Questo dato fa sì che la variazione acqui-



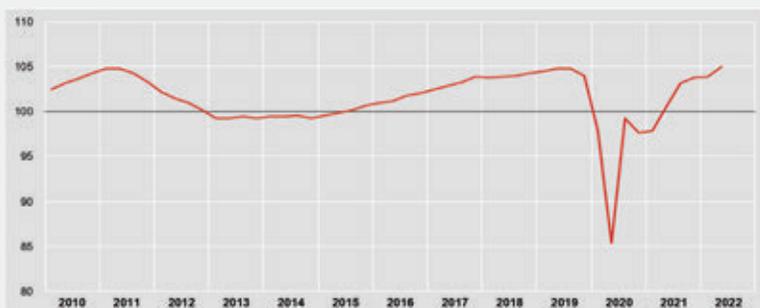
sita per l'anno in corso si attesti al 3,4%. Nonostante il periodo sia coinciso con l'intensificarsi della guerra in Ucraina, con il caro energia, con l'inflazione in costante aumento, il dato è migliorato in confronto al primo trimestre, in cui l'aumento era stato soltanto dello 0,1%. "La variazione congiunturale - nota l'Istat - è la sintesi di una diminuzione del valore aggiunto nel comparto dell'agricoltura, silvicoltura e pesca e di un aumento sia in quello dell'industria sia in quello dei servizi. Dal lato della domanda, vi è un contributo positivo della componente nazionale (al lordo delle scorte) e un apporto negativo della componente estera netta".

Anche i dati sull'occupazione sono positivi: a giugno, rispetto al mese precedente, è cresciuto il numero di occupati (90 mila occupati in più) ed è diminuito quello di disoccupati e inattivi (meno 0,7% pari a 91 mila unità tra i 15 e i 64 anni). L'occupazione è in aumento. Gli occupati nel paese risultano essere a giugno 18 milioni e 100 mila unità: il valore più alto dal 1977. Lo stesso è per il tasso di occupazione salito al 60,1%,

Prodotto Interno Lordo

Fonte: ISTAT

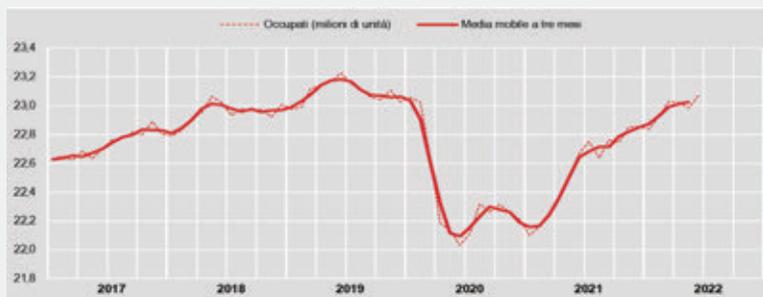
(stima, I trim. 2010-II trim. 2022, indici destagionalizzati, anno di riferimento 2015)



Occupati

Fonte: ISTAT

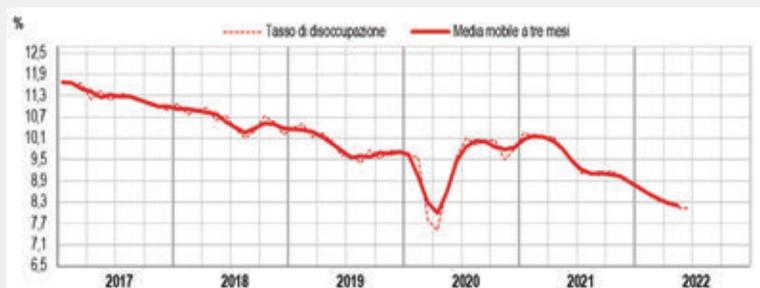
(gen. 2017-giug. 2022, valori assoluti in milioni)



Tasso di disoccupazione

Fonte: ISTAT

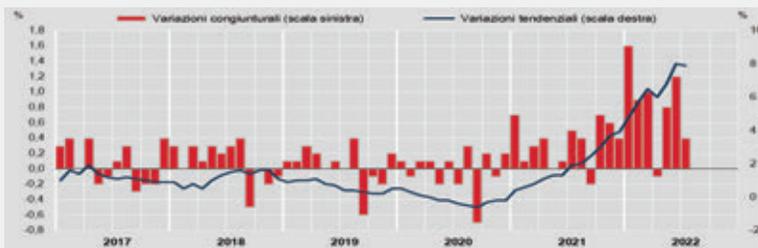
(gen. 2017-giug. 2022, valori %)



Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

(indice Nic*, gen. 2017-lug. 2022, variazioni % congiunturali e tendenziali, base 2015=100)



*Nic: indice nazionale dei prezzi al consumo per la collettività, al lordo dei tabacchi

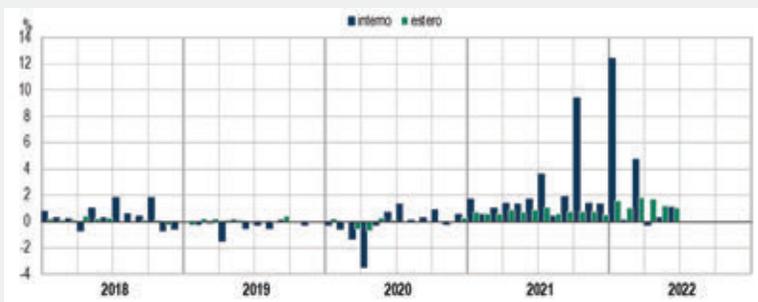
un altro dato record degli ultimi 45 anni. Il tasso di disoccupazione è restato stabile all'8,1%. In particolare, l'aumento dell'occupazione (più 86 mila unità, pari allo 0,4%) ha riguardato entrambi i sessi e tutte le classi d'età, con l'eccezione dei 35-49enni tra i quali l'occupazione è diminuita. In calo anche gli autonomi e i dipendenti a termine. Il lieve calo del numero di persone in cerca di lavoro (meno 0,2%, pari a meno 4 mila unità rispetto a maggio) si è osservato tra le donne e tra chi ha più di 25 anni d'età. Rispetto



Prezzi alla produzione dell'industria

Fonte: ISTAT

(gen. 2018-giug. 2022, variazioni % congiunturali, base 2015=100)

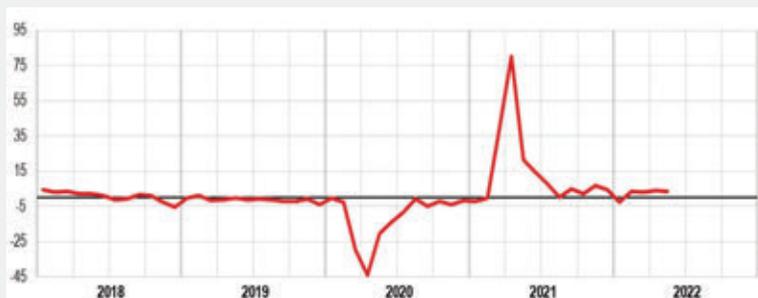


a giugno 2021, è diminuito il numero di persone in cerca di lavoro (meno 13,7%, pari a meno 321 mila unità) e il numero di inattivi tra i 15 e i 64 anni (meno 3,0%, pari a meno 400 mila unità). Se si considera il particolare momento che sta vivendo la nostra industria, questi dati lasciano intendere che la nostra economia sta finora reggendo all'impatto con notevoli difficoltà "esterne", collegate alla guerra in Ucraina e al caro prezzi.

Produzione Industriale

Fonte: ISTAT

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



Migliorano, anche se di poco, le tendenze inflazionistiche: secondo le stime preliminari dell'Istat di fine luglio, l'inflazione su base tendenziale rimane elevata pur riducendosi di un punto percentuale. In particolare, nel mese di luglio l'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (Nic), al lordo dei tabacchi, ha registrato un aumento dello 0,4% >

su base mensile e del 7,9% su base annua (dal più 8,0% che si era registrato nel mese precedente). Ciò si deve, secondo l'Istat, ad andamenti contrastanti. Da una parte, infatti, hanno rallentato i prezzi dei beni energetici (la cui crescita è passata da più 48,7% di giugno a più 42,9% di luglio) a causa, in particolare, degli energetici regolamentati (da più 64,3% a più 47,8%), e hanno decelerato i prezzi dei servizi ricreativi, culturali e per la cura della persona (da più 5,0% a più 4,6%); dall'altra parte, sono aumentati i prezzi dei beni alimentari lavorati



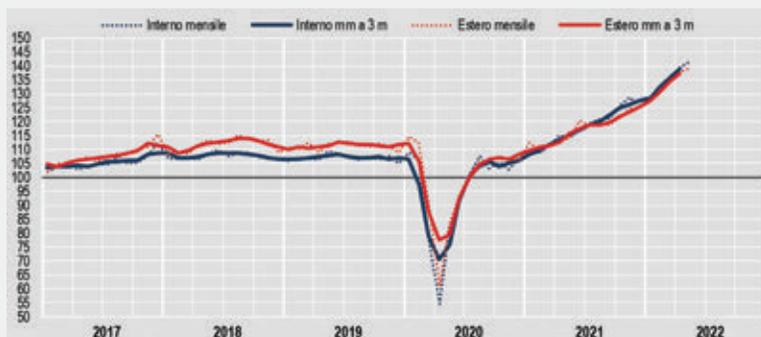
(da più 8,1% a più 9,6%), dei servizi relativi ai trasporti (da più 7,2% a più 8,9%), dei beni non durevoli, dei beni durevoli e dei servizi vari.

A giugno, sono stati ancora in aumento i prezzi alla produzione dell'industria dell'1,0% su base mensile e del 34,1% su base annua, con un calo rispetto a maggio, quando l'incremento era stato del 34,6%. Sul mercato interno i prezzi sono cresciuti dell'1,1% rispetto a maggio e del 41,9% su base annua. Al netto del comparto energetico, la crescita congiunturale è stata contenuta (più 0,3%) e quella tendenziale molto meno intensa (più 13,7%). Sul mercato estero i prezzi sono aumentati su base mensile dell'1,0%, sintesi degli incrementi dello 0,7% per l'area euro e dell'1,2% per l'area non euro.

Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

((gen. 2017-mag. 2022, indici e medie mobili a tre mesi, base 2015=100)



Potere d'acquisto delle famiglie

Fonte: ISTAT

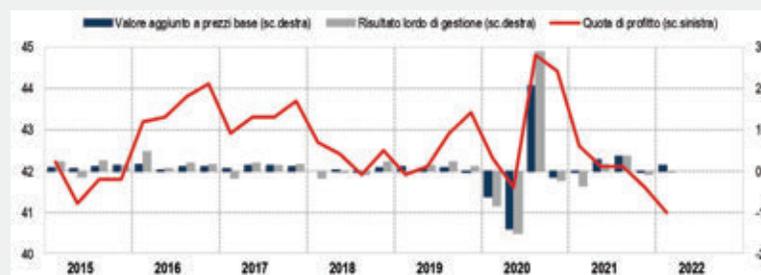
(I trim. 2010-I trim. 2022, valori in miliardi di euro, anno di riferimento 2015, e variazioni % congiunturali)



Quote di profitto delle società

Fonte: ISTAT

(escluse quelle finanziarie, I trim. 2015-I trim. 2022, variazioni % congiunturali)



Convenzione assicurativa rimborso spese sanitarie

Stipulata a favore delle aziende associate ad Assologistica.

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

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

Cosa prevede

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

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

Il tutto nei termini di polizza.

Qual è la sua particolarità?

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

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

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

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

Quanto costa l'adesione?

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



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

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

Email: info@larizzaconsulting.it
Telefono: 0234537790

Fallimenti: rischio in autunno

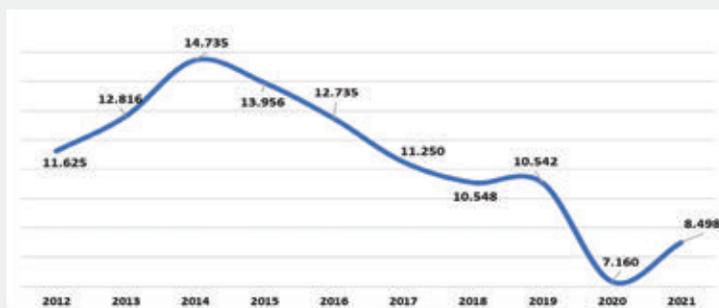
La tendenza è verso l'aumento, specie per i settori più fragili.

L'Istat ha posto in evidenza che nel primo trimestre di quest'anno, rispetto agli ultimi tre mesi del 2021, sono calate dell'8,6% le registrazioni di nuove imprese nel nostro paese (con punte in calo del 16,6% nel settore dei trasporti, del 12,9% in quello delle costruzioni e del 6,2% in quello dell'industria in senso stretto). Sul versante dei fallimenti, invece, vi è stato un aumento, sempre a confronto con il quarto trimestre del 2021, del 2,4%, anche in questo caso con forti flessioni nel settore alloggio e ristorazione (meno 22,5%) e in quello delle costruzioni (con un meno oltre il 16%). Dati quelli

Fallimenti in Italia

Fonte: CGIA Mestre

(2012-2021, apertura di procedimenti)



Le piccole-medie aziende edili sono tra quelle più in difficoltà, anche per le problematiche del superbonus 110%

della flessione delle nuove aperture di aziende e dell'aumento dei fallimenti che si coniugano con la diminuzione dell'indice di fiducia dei consumatori, calato a giugno di 4,3 punti (con, in particolare, una perdita di ben dieci punti per quanto riguarda il "clima economico"). Un dato va tenuto presente guardando a un prossimo futuro: negli ultimi dieci anni, come sottolinea la CGIA di Mestre, il numero massimo di fallimenti si è registrato nel 2014, quando ha rag-

giunto i 14.735 casi. Dopo vi è stata una progressiva riduzione, culminata nel dato del 2020, quando i fallimenti aziendali si sono attestati a 7.160 casi. Una riduzione forte, ma spiegabile anche dal fatto che durante i lockdown sono stati chiusi per diverso tempo anche i tribunali e quindi le procedure fallimentari si sono fermate. Quindi, nel 2021 il dato ha ricominciato a risalire, arrivando a fine anno alle 8.498 unità. Una tendenza all'aumento, confermata, come abbiamo in precedenza visto, anche nel primo trimestre di quest'anno.

Una considerazione viene fatta dalla CGIA di Mestre: il picco massimo raggiunto dai fallimenti, come detto, è stato toccato nel 2014, "ovvero 1,5-2 anni dopo la crisi del debito sovrano che ha colpito pesantemente il nostro paese. Pertanto, come in tutte le recessioni, gli effetti si esplicano successivamente".

Da questa considerazione dell'associazione mestrina, nasce un rischio, quello "che dopo le difficoltà causate dal Covid nel biennio 2020-2021 e a seguito degli effetti negativi riconducibili alla guerra in Ucraina, a partire dal prossimo autunno il numero dei fallimenti potrebbe tornare a crescere per subire una brusca impennata nel 2023". Il rischio è alto sia per la situazione economica del paese, con un'inflazione in continua crescita, sia per l'alto costo dell'energia, che mette le imprese specie quelle di piccole dimensioni in ginocchio, sia per l'abbassamento dei consumi. In alcuni settori, come quello delle costruzioni, ci sono altre variabili preoccupanti, la prima le complicazioni legate al superbonus del 110%: le imprese stanno aspettando che si risolva in qualche modo la situazione del blocco degli acquisti del credito (la cifra si aggira intorno ai cinque miliardi di euro). Altro problema grave, in primo luogo sempre per le piccole-medie imprese, è quello dei ritardi nei pagamenti da parte dell'amministrazione pubblica per lavori già compiuti. ■

Distretti industriali: le imprese sono più resilienti e dinamiche sull'export

Nel 2021, il fatturato globale delle aziende distrettuali è cresciuto del 25,2% e del 4,3% rispetto al 2019. L'esportazione ha segnato livelli quasi record.

di **Valerio di Velo**

La direzione Studi e Ricerche di Intesa Sanpaolo ha pubblicato recentemente il 14° rapporto annuale su "Economia e finanza dei distretti industriali" italiani. Il rapporto mette in luce subito un dato rilevante: il fatturato delle imprese manifatturiere distrettuali, dopo un calo pari al 14,5% nel 2020, nel 2021 ha registrato un rimbalzo del più 25,2% sul 2020, il 4,3% in più rispetto anche al 2019. Un risultato raggiunto grazie a un forte contributo delle esportazioni, che l'anno scorso hanno sfiorato i 133 miliardi di euro, toccando un nuovo record storico (solo il sistema moda non ha pienamente recuperato quanto perso nel corso del 2020). In particolare, esaminando i singoli settori produttivi, è andato bene il comparto dei beni di consumo, grazie al traino dei player del lusso, che hanno agganciato la ripresa internazionale. Altri settori hanno regi-



Nel 2021, tutti i distretti hanno registrato un forte rimbalzo dell'export, tranne quello del settore fashion

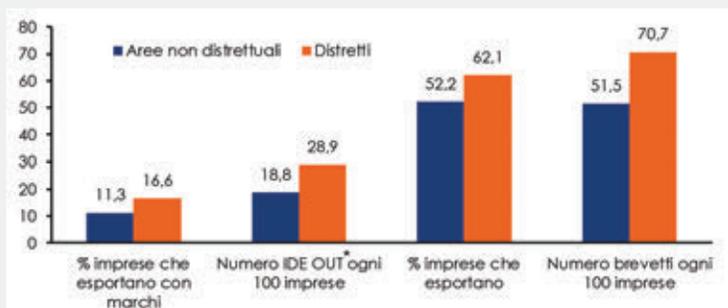
strato, nel 2021, un sorpasso sui livelli di fatturato pre-Covid, a iniziare dalla metallurgia e dagli altri settori produt-

tori di beni intermedi attivi nella filiera edilizia, "dove è stata massima la spinta inflattiva derivante dall'esposizione al ciclo internazionale delle commodity". Un aumento sostenuto del giro d'affari 2021 ha caratterizzato anche i distretti della meccanica (più 11,2% rispetto al 2019), grazie soprattutto alla spinta del Piano Transizione 4.0. Particolarmente brillanti poi i settori legati al sistema casa, che hanno beneficiato del traino dei mercati esteri, ma anche del contributo della domanda interna che ha potuto contare su ripresa dell'edilizia, bonus mobili e riscoperta degli ambienti domestici. Anche i distretti specializzati nell'agro-alimentare sono ben oltre i livelli del 2019: in questo settore, infatti, la riapertura dell'Hore-

I punti di forza dei distretti

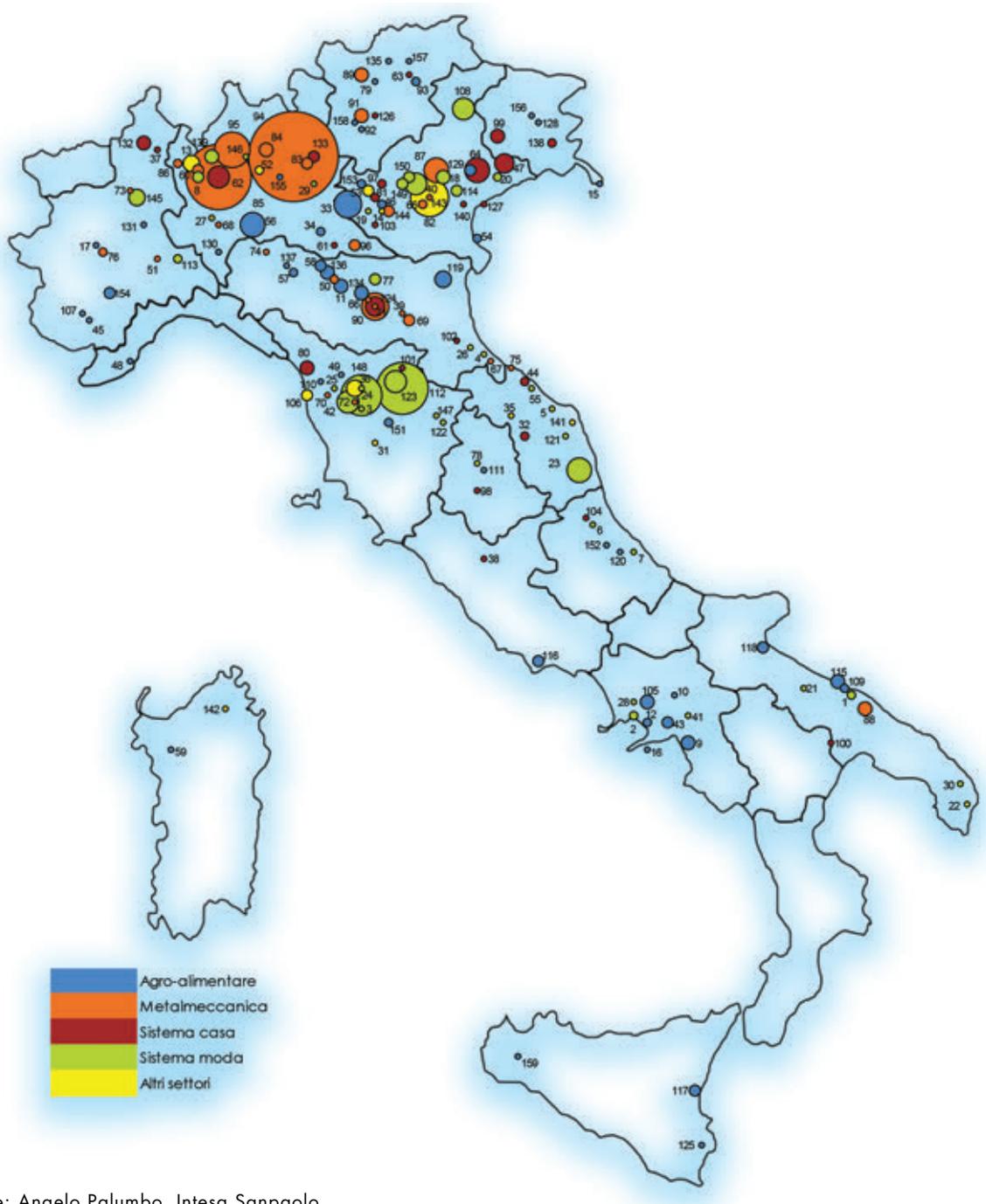
Fonte: Intesa Sanpaolo

(i dati riguardano le industrie manifatturiere)



*Investimenti diretti all'estero

L'Italia dei distretti industriali



Fonte: Angelo Palumbo, Intesa Sanpaolo

La mappa distribuisce sul territorio nazionale i 159 distretti industriali che sono stati analizzati dal rapporto sul settore redatto da Intesa Sanpaolo. Ogni distretto è contrassegnato da un cerchio, la cui dimensione ne rappresenta l'importanza per fatturato (dato 2020), e da un numero che ne indica la quantità di aziende che ne fanno parte



Nei distretti, è in corso un'accelerazione sull'adozione di tecnologie Industria 4.0, soprattutto nelle aziende medio grandi (tre su quattro). Più in ritardo le imprese micro (poco più di una su cinque)

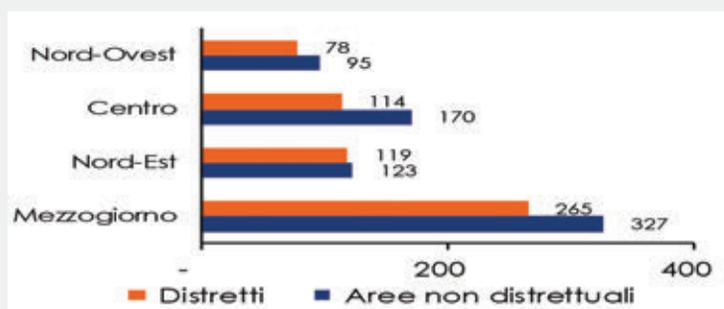
ca ha consentito a comparti come le bevande, più esposti a questo canale, di recuperare il terreno perso nel 2020.

Punti di forza dei distretti. Negli ultimi anni è emerso come le imprese italiane si stiano sempre più focalizzando sulla qualità e sull'innovazione dei prodotti, sulla fase promozionale e sull'internazionalizzazione produttiva e/o commerciale. Ciò ha portato all'adozione "di alcune leve strategiche come innovazione tecnologica, investimenti diretti esteri in uscita, propensione a esportare, certificazioni ambientali e della qualità, marchi registrati a livello internazionale". All'interno dei distretti si è assistito a uno sviluppo più intenso di queste strategie, rispetto alle imprese collocate nelle aree non distrettuali: una maggiore presenza sui mercati esteri attraverso imprese che esportano (62,1% nei distretti contro il 52,2% all'esterno) e dotate, al contempo, di marchi registrati a livello internazionale (16,6% contro 11,3%). Inoltre, tra i distretti è più forte la presenza all'estero con partecipate estere (28,9 imprese partecipate ogni 100 imprese in Italia; nelle aree non distrettuali ci si ferma a 18,8) e l'impegno sul fronte dell'innovazione (circa 71 brevetti ogni

Distanze medie di fornitura

Fonte: Intesa Sanpaolo

(2021, km medi ponderati per numero di operazioni)



100 imprese contro 52). La maggiore apertura internazionale, sia in termini di partecipate estere sia di propensione alle vendite al di fuori dei confini nazionali da parte delle imprese distrettuali, può essere spiegata, sottolinea il rapporto Intesa Sanpaolo, "dalla presenza nei distretti di conoscenza condivisa sui mercati esteri; l'interazione frequente tra attori distrettuali, infatti, innalzerebbe il grado di conoscenza sullo stato della domanda, sul funzionamento istituzionale e sull'organizzazione della rete di distribuzione dei paesi esteri. La propensione all'export nei distretti e fuori dai distretti è sostanzialmente allineata tra le imprese

medie e grandi, mentre è significativamente più elevata nelle piccole e micro imprese distrettuali rispetto ai soggetti di pari dimensioni localizzati al di fuori dei distretti".

Le forniture alla produzione. Un altro punto di forza delle imprese distrettuali, secondo i dati analizzati dal rapporto, "è la minor distanza media degli acquisti che presentano sempre una distanza media negli approvvigionamenti inferiore di circa il 17-18% rispetto alle imprese che operano in aree non distrettuali". Ciò significa che

la filiera produttiva, un fattore importante per la competitività dell'impresa, delle aziende distrettuali è più corta. Nota il rapporto: "È indubbio che la ricerca di nuove forniture nel territorio italiano così come la possibile regionalizzazione su base continentale delle global value chain possano nel medio termine portare vantaggi proprio ai distretti, ovvero alle aree del paese dove più si sono conservati i vari anelli della catena del valore. Non è un caso che proprio nei distretti il numero medio di fornitori sia più elevato rispetto alle aree non distrettuali, in tutte le ripartizioni geografiche, raggiungendo punte particolarmente elevate al nord". ■

LES ECHOS

La transizione energetica si fa attendere

Su scala globale, la transizione energetica è in difficoltà. Nonostante gli investimenti record effettuati lo scorso anno nelle energie rinnovabili e un aumento senza precedenti sia degli impianti produttivi sia della produzione, la domanda globale di energia è tale che questo sforzo non è stato sufficiente per soddisfarla. Peggio ancora, sono stati in gran parte i combustibili fossili che hanno soddisfatto i crescenti “bisogni” energetici. Di conseguenza, le emissioni di CO2 del settore energetico sono aumentate del 6%, raggiungendo livelli record. “La transizione energetica non sta avvenendo”, ha affermato REN21, una rete internazionale di esperti del mondo accademico e della scienza e dell’industria, dei governi e delle ONG, nel suo rapporto annuale pubblicato a metà giugno. Di fatto, le promesse sulla “transizione” si sono moltiplicate, ma non i risultati... “Il mondo ha scommesso sui combustibili fossili e ha perso”, ha sottolineato impietosamente il segretario generale delle Nazioni Unite Antonio Guterres, che, il 17 giugno, ancora una volta, in occasione di un vertice (virtuale) delle principali economie mondiali su energia e clima, ha esortato il mondo ad andare oltre i combustibili più inquinanti. “Di fronte alla crisi climatica, le energie rinnovabili sono la nostra ancora di salvezza”, ha insistito. E, con un inciso, ha avvertito: “Attenzione a non usare la guerra in Ucraina come una scusa per renderci ancora più dipendenti dai combustibili fossili”. Con il suo Green Deal, l’Europa ha fatto proprie ambizioni climatiche più forti che mai, in particolare per la diffusione delle energie rinnovabili. Il conflitto scatenato dalla Russia, però, sta mettendo a dura prova le migliori volontà energetiche: i governi stanno invertendo le loro politiche.

Con la chiusura del rubinetto del gas russo, Germania, Paesi Bassi e persino l’Austria, che punta al 100% di elettricità rinnovabile entro il 2030, dovranno affidarsi al carbone per garantire la sicurezza del loro approvvigionamento elettrico. Probabilmente, anche la Francia sarà temporaneamente costretta a bruciare più combustibili fossili il prossimo inverno, così come il Regno Unito. A Bruxelles vige una forte

Antonio Guterres, segretario generale dell’Onu, ha impietosamente sottolineato che “il mondo ha scommesso sui combustibili fossili e ha perso”



preoccupazione. “Dobbiamo assicurarci di usare questa crisi per andare avanti, non per tornare sui combustibili fossili inquinanti”, ha sottolineato la presidente della commissione europea Ursula von der Leyen in un’intervista al Financial Times. Le ONG temono che questo “ritorno al passato” possa avere un effetto domino, come ha affermato Neil Makaroff, capo dell’Europa presso il Climate Action Network. Il ritorno a una tantum della Germania al carbone potrebbe essere interpretato come “un segnale” da alcuni dei vicini dell’Europa. Nel frattempo,

L’anno scorso, nonostante gli investimenti sulle fonti rinnovabili, le emissioni di CO2 del settore energetico sono cresciute a livello globale del 6%



anche gli Stati Uniti sono alla ricerca di soluzioni a breve termine per l’impennata dei prezzi dell’energia che stanno alimentando l’inflazione, e Joe Biden ha deciso di sostene-

re un aumento della produzione interna di carburante. Recentemente, gli ambientalisti hanno accusato i leader del G7, in un vertice in Germania, di annacquare le loro promesse di fermare gli investimenti in combustibili fossili a livello internazionale. La risposta è stata un riferimento a “circostanze eccezionali”, ovviamente la guerra in Ucraina, e che “gli investimenti sostenuti dagli Stati nel settore del gas devono essere interpretati come una risposta temporanea”.

Un segnale di allarme. E' da tener presente, comunque, che c'è solo una vera transizione energetica globale. Ridurre drasticamente l'impatto della produzione, della distribuzione e del consumo di energia sull'ambiente per fermare il riscaldamento

globale - ossia, l'obiettivo della transizione energetica - non può essere fatto solo da un versante del pianeta, senza la partecipazione dell'altro. Rappresenta, quindi, un problema il fatto che, al di fuori della Cina, il boom degli investimenti nelle rinnovabili sta avvenendo, per il momento, principalmente nelle economie sviluppate. L'Agenzia internazionale per l'energia-AIE interpreta tale fatto come un vero e proprio “campanello d'allarme”: gli investimenti globali nell'approvvigionamento di carbone sono aumentati del 10% lo scorso anno, trainati dalle economie emergenti in Asia. Un altro, simile aumento è previsto quest'anno. Ci sono alcuni aspetti positivi, come lo sviluppo del solare in India. Ma la spesa per l'energia “pulita” rimane bloccata ai livelli del 2015... dall'accordo di Parigi sul clima. Di conseguenza, la quota globale di energie rinnovabili sul consumo di energia resta “stagnante” o quasi poiché è passata dall'8,7% nel 2009 al 12,6% nel 2020, secondo REN21. Il resto va ai fossili. Per quanto riguarda la domanda di petrolio, l'AIE ritiene che dovrebbe superare il prossimo anno il livello raggiunto prima della pandemia di Covid, in gran parte per le esigenze della Cina che compenseranno più che il calo nei paesi Ocse.

Olio sul fuoco. Anche i combustibili fossili sono rimasti al



“Dobbiamo assicurarci che la guerra in Ucraina sia uno stimolo per andare avanti sulla strada della transizione energetica e non una motivazione per tornare ai combustibili inquinanti”, ha detto la presidente della commissione europea Ursula von der Leyen

centro di importanti investimenti. Dopo un fortissimo calo nel 2020, a metà dell'anno Covid, lo scorso anno i fondi rivolti al settore hanno registrato un forte ritorno: i governi hanno pagato 440 miliardi di dollari in tutto il mondo. Tanto petrolio sul fuoco della crisi climatica. Tuttavia, l'ultimo rapporto del Gruppo intergovernativo sul cambiamento climatico, formato da due organismi dell'Onu, chiarisce che le infrastrutture che utilizzano carbone, olio combustibile e gas dovrebbero essere fermate ben prima del 2050, altrimenti supereremo un riscaldamento di 1,5° C. Nell'ultimo anno, le promesse degli Stati, come ricordato, di passare a un mondo senza emissioni di carbonio si sono certamente moltiplicate. Più di 130 paesi si sono impegnati per la “carbon neutrality” entro la metà del secolo, e ancora di più hanno sottolineato la loro volontà di porre molta più attenzione alle rinnovabili, all'efficienza energetica e alla mobilità elettrica. Ma le trasformazioni devono ancora materializzarsi. L'attuale esplosione globale dei prezzi dell'energia potrebbe fungere da acceleratore verso il cambiamento. Per avere una transizione energetica “veloce” il segretario generale delle Nazioni Unite ha chiesto di triplicare gli investimenti pubblici e privati nelle energie rinnovabili e di rendere le tecnologie rinnovabili un “bene pubblico globale”. ■

In aprile più traffico container globale

Secondo gli ultimi dati del Drewry Global Port Throughput Index, il traffico container nel mondo è aumentato dell'1,7% su base mensile per raggiungere i 141,1 punti nell'aprile 2022, l'1,5% in meno rispetto ai 143,1 pun-

Traffico globale container

(indice Drewry, basato su 235 porti nel mondo.
I dati di aprile 2022 sono una stima)

Index	Apr-21	Mar-22	Apr-22	Cambiamento mensile (%)	Cambiamento annuale (%)
Global	143.1	138.8	141.1	1.7% ▲	-1.5% ▼
Greater China	151.6	146.3	150.1	2.6% ▲	-1.0% ▼
ASIA (excl. China)	137.7	130.9	132.0	0.9% ▲	-4.1% ▼
Middle East & South Asia	136.9	136.3	136.4	0.1% ▲	-0.4% ▼
Europe	128.0	119.7	124.2	3.8% ▲	-3.0% ▼
North America	162.3	171.1	170.1	-0.6% ▼	4.8% ▲
Latin America	126.2	125.4	126.2	0.7% ▲	-1.5% ▼
Africa*	119.4	103.8	101.3	-2.5% ▼	-13.2% ▼
Oceania	139.3	135.1	140.0	3.6% ▲	0.5% ▲

* Il dato è fondato su pochi porti e va, quindi, considerato con cautela.

ti (base gennaio 2012 = 100) registrati nell'aprile 2021. "Ciò significa, ed è un'ulteriore prova, che il boom della domanda post-Covid sembra aver fatto il suo corso", nota a questo proposito Drewry (società indipendente, fondata nel 1970 in Gran Bretagna, di ricerca e consulenza sullo shipping mondiale, con sedi a Londra, Delhi, Singapore e Shanghai). L'indice Drewry Global Port Throughput misura l'andamento della movimentazione di container a livello globale, basandosi su un campione di 235 porti situati in ogni area del mondo e che rappresentano oltre il 75% dei volumi globali movimentati. Tornando agli ultimi dati dell'indice, la regione della Grande Cina ha dato il maggior contributo, su base mensile, alla crescita della produttività globale dei porti container, nonostante sia stata frenata dalla scarsa performance dello scalo di Shanghai, dove i volumi sono diminuiti del 25%, sempre su base mensile, a causa del lockdown imposto alla città dalla politica cinese "zero Covid". Il Nord America ha registrato un aumento del 4,5% della movimentazione, ed è stato, insieme con l'Oceania, l'unica regione in territorio positivo. L'indice throughput in Asia (esclusa la Cina) è stato inferiore del 4,1% su base annua, con i porti di quest'area che hanno pesante-

mente subito l'impatto dei lockdown cinesi sul commercio. I volumi europei sono rimasti al di sotto dei livelli del 2021, con la crisi in corso in Ucraina che ha determinato forti aumenti dei costi energetici e di conseguenza ha avuto un impatto sulla produzione regionale e sulla domanda dei consumatori.

Nel 2021, è sceso il numero delle opere incompiute

Il ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili ha pubblicato l'elenco delle opere pubbliche, da realizzare da parte dell'amministrazione centrale e di quelle locali, non completate. Dalla pubblicazione emerge che, a fine dell'anno scorso, le opere incompiute erano pari a 379, in calo rispetto alle 443 (meno 14,4%) della fine del 2020, anno in cui si era già registrata una diminuzione rispetto all'anno precedente. Per quanto riguarda le opere di competenza dell'amministrazione centrale, quelle incompiute sono scese da 26 a 15 (meno 42,3%), mentre quelle relative alle amministrazioni locali si sono ridotte da 417 a 364 (meno 12,7%). L'importo degli interventi necessari per completare le opere, secondo il ministero, è di circa 1,2 miliardi di euro, con una riduzione del 45,7% rispetto al valore del 2020. Riguardo alle cause di questo fenomeno, il ministero sottolinea in particolare che, in 153 casi (40%) la mancanza di fondi è stata la causa dell'interruzione dei lavori, in 115 casi (30%) si sono rilevati problemi tecnici, per 69 opere (18%) la causa è stata il fallimento, recesso o risoluzione contrattuale dell'impresa incaricata dell'opera, 21 opere (6%) sono state interrotte per sopravvenute nuove norme tecniche o disposizioni di legge, per 15 opere (4%) si è manifestato un sopraggiunto scarso interesse al completamento, mentre per 6 opere (2%) la sospensione è stata causata, contemporaneamente, da più cause.



IVANO RUSSO NOMINATO AMMINISTRATORE UNICO DI RAM

Ivano Russo (nella foto a destra, insieme al ministro Giovannini), direttore generale di Confetra, è stato nominato amministratore unico di Ram, società a capitale interamente detenuto dal ministero dell'Economia e delle Finanze. Russo succede nell'incarico a Zeno D'Agostino, attualmente presidente dell'Autorità portuale di Trieste. In precedenza, Russo ha ricoperto diversi ruoli di rilievo in vari ministeri, occupandosi sempre di connessioni materiali e immateriali, reti Ten-T, commercio internazionale, politiche di partenariato e libero scambio Euromed, digitalizzazione dei processi amministrativi nel settore dei trasporti, della portualità e della logistica.

“Ringrazio il ministro Giovannini per la fiducia e per le espressioni di stima che ha voluto dedicarmi qualche giorno fa, nel corso dell'assemblea di Assoporti. Sono e siamo pronti a lavorare fin da subito per rendere sempre più Ram il centrale implementing body dell'amministrazione. Le sfide innanzi a noi sono tante, e tutte decisive per il futuro di un settore assolutamente strategico per la competitività dell'intera economia nazionale”.



In aprile, navi ancora in ritardo all'arrivo

Sea-Intelligence ha pubblicato il numero 129 del rapporto Global Liner Performance, con i dati, fino allo scorso aprile incluso, sull'affidabilità delle performance e della programmazione delle compagnie marittime. Il rapporto prende in esame 34 diverse rotte commerciali mondiali



e oltre 60 vettori. In particolare, il rapporto segnala che, complessivamente, l'affidabilità sugli orari di arrivo previsti ha seguito, anche nello scorso aprile, la tendenza osservata nel 2021, con una diminuzione di 1,3 punti percentuali sull'aprile 2021 e un calo di 4,7 punti su base annua. Ciò significa che il punteggio del 2022 è stato leggermente inferiore al livello del 2021 in ciascuno dei primi quattro mesi. Il ritardo medio per gli arrivi delle navi, sempre nello scorso aprile, è ancora diminuito (meno 1,04 giorni), attestandosi a 6,41 giorni. Questa è la prima volta che l'entità del ritardo è scesa al di sotto del limite di 7 giorni da agosto 2021, pur continuando a essere il più alto di ogni mese se confrontato storicamente.

Maersk, con un'affidabilità di pianificazione del 47,5%, è stato il vettore più affidabile nell'aprile 2022, seguito da Hamburg Süd con il 42,5%. Sei vettori hanno registrato un'affidabilità degli arrivi del 30%-40% e altri sei con un'affidabilità del 20%-30%. In generale, molti vettori hanno dimostrato performance simili: con 11 compagnie marittime entro 12 punti percentuali. La performance peggiore è stata appannaggio di Wan Hai con un calo del 21,7%. A livello anno su anno, nello scorso aprile, solo quattro dei top-14 vettori hanno registrato un miglioramento dell'affidabilità, con il più elevato miglioramento di soli 2,3 punti percentuali. ■

Lo scontro con le compagnie marittime: gli Stati Uniti cambiano la legge

È stato firmato da Biden l'Ocean Shipping Reform Act che modifica la legislazione precedente sull'ordinamento marittimo che risale sostanzialmente al 1998. Si è trattato di un'approvazione "lampo".

di **Paolo Giordano**

Con la firma del presidente Joe Biden del 16 giugno si è chiuso negli Stati Uniti l'iter legislativo dell'Ocean Shipping Reform Act, che modifica sostanzialmente la vigente legislazione marittima oceanica il cui impianto risale al 1998. È stato un iter molto veloce, favorito anche da un atteggiamento politico bipartisan, infatti, la senatrice democratica del Minnesota Amy Klobuchar e il senatore repubblicano del Dakota del Sud John Thune hanno introdotto per la prima volta l'Ocean Shipping Reform Act nel febbraio scorso. È stato poi approvato dal Comitato per il commercio il 22 marzo,

mentre il Senato ha approvato il 31 marzo il testo all'unanimità. È stata poi la volta della Camera che ha licenziato la proposta di legge il 13 giugno. Solo dopo tre giorni è giunta la firma del

presidente. Questa "velocità" testimonia l'importanza che l'amministrazione Biden e la politica americana, nel suo complesso, hanno dato al problema delle criticità che da tempo stanno ostacolando la logistica statunitense e le esportazioni del paese, in primo luogo di prodotti agroalimentari. La crescita dei noli marittimi, i recenti, sbalorditivi profitti delle compagnie marittime internazionali - unite sostanzialmente in



Immagine del porto di Oakland, California, Usa. La logistica statunitense sta ancora confrontandosi con la congestione esistente nei porti

tre "Alleanze" - che si sono nel 2021 più che quintuplicati (vedi pag. 10 di *Euromerci* n. 3-4 marzo 2022, ndr), le difficoltà nel reperire container vuoti per l'esportazione, la congestione portuale hanno creato una situazione che la politica ha considerato insostenibile. Ne è una testimonianza la dichiarazione della senatrice democratica Maria Cantwell, presidente della commissione per il commercio, la scienza e i trasporti, che era presente al momento della firma di Biden alla legge e che, il 3 marzo, aveva presieduto un'audizione per esaminare il disegno di legge: "Quanto è avvenuto oggi segna un significativo passo avanti nel nostro lavoro per risolvere la congestione portuale e le sfide del trasporto marittimo. I consumatori sono stanchi di pagare prezzi più alti per i beni di uso quotidiano e i

nostri agricoltori sono stanchi di pagare costi di spedizione giunti ormai alle stelle, senza una giustificazione plausibile. Con la firma del presidente Biden, l'Ocean Shipping Reform Act livellerà il campo di gioco tra le grandi compagnie di navigazione internazionali e i nostri esportatori agricoli in modo che tutti i nostri prodotti, dal fieno alle mele, non restino più bloccati sulle banchine".

Lo stesso presidente, in un discorso sullo stato dell'Unione, aveva definito "ingiuste" le tariffe e le metodologie sulla movimentazione dei container vuoti adottate dai grandi vettori oceanici e aveva invitato il Congresso a intervenire. In una dichiarazione, quando la legge era ancora in discussione, l'amministrazione Biden aveva ufficialmente sottolineato che "durante la pande-





La produzione agricola americana è uno dei settori maggiormente colpiti dalle difficoltà che l'export del paese sta incontrando a livello logistico e delle spedizioni portuali

mia, i vettori marittimi hanno aumentato le loro tariffe fino al 1.000%. Inoltre, molto spesso, non caricano sulle navi le nostre esportazioni dirette in Asia, adducendo il motivo di non avere spazio, mentre in realtà partono cariche di container vuoti per favorire le esportazioni cinesi. Ciò ha creato e sta creando in primo luogo ai nostri agricoltori e allevatori, e in generale alla nostra economia, un danno molto elevato". L'aumento delle tariffe di spedizione, in effetti, è stato impressionante: spedire verso l'Asia un container da 40 piedi, mediamente negli Usa, prima della pandemia, costava intorno ai 1.300 dollari, a settembre del 2021 il costo è salito fino a 11.000 dollari. Inoltre, i co-

sti di spedizione continuano a crescere: a fine giugno erano superiori del 41% rispetto allo stesso mese del 2021. Per quanto riguarda la reperibilità dei container (e qui è legittima una domanda: perché è stato lasciato il monopolio della costruzione di questi contenitori alla Cina?), una recente indagine della Cnbc, il canale televisivo leader globale per le notizie economiche, ha confermato la tendenza di alcune grandi compagnie marittime a non imbarcare negli Usa container pieni, preferendo "riportare a casa" quelli vuoti. Secondo la Cnbc, in questo comportamento si sono distinte due compagnie, la Oocl e la Cosco, entrambe di proprietà dello Stato cinese.

La nuova legge, che mira, appunto, a limitare i costi delle spedizioni marittime dagli Usa e a migliorare tutta la catena logistica del paese, in primo luogo sbrogliando la matassa della congestione portuale, e a dare maggiori poteri e più strumenti d'intervento alla Federal Maritime Commission-Fmc, l'agenzia

che si occupa del commercio per via marittima. A questo proposito, Dan Maffei, presidente dell'Fmc, ha sottolineato: "Sono ottimista sugli effetti della legge, che, da un lato, ci dà l'autorità di cui abbiamo bisogno e, dall'altro, ripristinerà la fiducia nella catena di approvvigionamento". Anche gli operatori hanno espresso il loro apprezzamento per la nuova iniziativa legislativa. Ad esempio, il National Retail Federal ha sostenuto il disegno di legge, come ha affermato il presidente Matthew Shay: "Applaudiamo il presidente per aver sostenuto e firmato rapidamente l'Ocean Shipping Reform Act. Questa firma fornirà all'Fmc l'autorità per affrontare le pratiche commerciali sleali che esistono da decenni e che sono state esacerbate dalla pandemia. Questo miglioramento legislativo arriva in un momento assai critico in cui l'inflazione ha raggiunto un massimo da 40 anni e contribuirà ad alleviare la pressione sulle imprese, sui lavoratori e sui consumatori americani". ■

IL TESTO DELLA LEGGE

La nuova legge (Ocean Shipping Reform Act) approvata consta di 26 articoli e rappresenta l'intervento sulla legislazione marittima più importante dall'approvazione della legge sullo shipping oceanico del 1998. L'articolo 2 mette in chiaro una delle principali finalità della nuova legge: "Promuovere la crescita e lo sviluppo delle esportazioni degli Stati Uniti attraverso la creazione di un sistema competitivo ed efficiente per il trasporto internazionale di merci via acqua". L'articolo 3 consente alla Commissione marittima federale-Fmc di intervenire qualora fosse necessario o "appropriato" nei contratti tra spedizionieri e vettori marittimi. L'articolo 7 impedisce ai vettori marittimi internazionali di rifiutare senza motivazioni un carico americano e permette all'Fmc di valutare le spese di controstellia e detenzione che sono incompatibili con le normative federali attuali e future. Gli articoli seguenti mettono a fuoco alcuni punti importanti, tra l'altro: l'autorizzazione all'Fmc ad avviare autonomamente indagini sulle pratiche dei vettori marittimi; lo spostamento dell'onere della prova per quanto riguarda il sovraccarico di spese di "controstellia e detenzione" sui vettori marittimi internazionali per contribuire a livellare "le condizioni di gioco" e migliorare la capacità di intervento del Fmc; l'imposizione ai vettori comuni di presentare fatture contenenti informazioni dettagliate ogni volta che vengono addebitate spese di detenzione, con la certificazione che le tariffe imposte sono coerenti con le normative federali; il blocco delle ritorsioni da parte delle compagnie di navigazione internazionali contro esportatori e importatori; il miglioramento della trasparenza dei movimenti delle esportazioni agricole e di altro tipo degli Stati Uniti richiedendo ai vettori marittimi internazionali di riferire al Fmc in merito al numero di contenitori vuoti trasportati; l'istituzione di un ufficio Fmc per la risoluzione delle controversie onde migliorare e accelerare i processi di reclamo e di indagine per le imprese americane che richiedono assistenza alla Commissione.

DB Schenker si espande negli Stati Uniti

L'azienda tedesca, in seguito a un accordo, sta acquisendo le azioni in circolazione di Usa Truck, importante società di logistica e trasporto.

DB Schenker, potendo contare su 76 mila dipendenti, 1.850 siti sparsi in 130 paesi e che opera via terra, mare e aria, offrendo anche soluzioni logistiche globali, quest'anno celebra il suo 150° anniversario puntando, in particolare, su un obiettivo: espandere la sua presenza negli Stati Uniti. Obiettivo che si sta concretizzando, infatti l'azienda tedesca ha raggiunto un accordo con Usa Truck in base al quale acquisirà tutte le azioni ordinarie in circolazione della società americana al prezzo di 31,72 dollari per azione. Nell'accordo, Usa Truck è stata valutata circa 435 milioni di dollari, inclusi i debiti presunti. Fondata nel 1983, Usa Truck fornisce servizi logistici completi a una base diversificata di clienti nordamericani, tra cui oltre il 20% dei Fortune 100. Ha una flotta di circa 1.900 camion, 2.100 dipendenti, un'avviata collaborazione con oltre 36 mila vettori, una rete strategica di terminal sull'intero territorio statunitense ed è in grado di fornire soluzio-

ni per soddisfare tutte le esigenze dei clienti sia regionali che nazionali. Con questa acquisizione, sottolinea un comunicato dell'azienda, DB Schenker punta a "rafforzare ed espandere la sua presenza in Nord America, utilizzando la sua competenza logistica internazionale, i servizi di trasporto aereo e le attività oceaniche anche a beneficio della larga base di clienti di Usa Truck".

"Usa Truck è l'abbinamento perfetto per l'ambizione strategica di DB Schenker di espandere la rete in Nord America e rafforzare la posizione di fornitore leader di logistica globale", ha affermato Jochen Thewes, Ceo di DB Schenker, che ha aggiunto: "Nel nostro 150° anniversario, siamo lieti di accogliere uno dei principali fornitori

di trasporti e logistica degli Stati Uniti. Insieme miglioreremo la nostra proposta di valore condiviso e investiremo in interessanti opportunità di crescita e soluzioni logistiche sostenibili per clienti di oggi e quelli di domani". James Reed, presidente e Ceo dell'azienda americana, ha così commentato l'accordo: "Siamo entusiasti di aver trovato un partner che apprezza la ricca storia di Usa Truck, che è strettamente allineato con la nostra missione e i nostri valori e che porta risorse aggiuntive che riteniamo ci potranno consentire di realizzare importanti progetti e miglioramenti, sempre basandoci sulla nostra eredità di quasi 40 anni di leadership nel settore. Questa transazione fornisce un valore immediato e significativo per i nostri azionisti, offre ampie opportunità di carriera per i nostri dipendenti e una maggiore capacità di offrire servizi ai clienti e posiziona meglio la nostra azienda per realizzare una visione di lungo termine: diventare il principale fornitore di soluzioni di trasporto nordamericano". ■



Un camion sull'autostrada delle Montagne Rocciose, Colorado, Usa





contship italia group

**WE BRING THE SHIP
TO YOUR FACTORY**



Economia in mezzo al guado

Tra la dura scelta “zero Covid”, la minaccia di ritorni di fiamma dei contagi, la bolla immobiliare e le complesse scelte economiche interne di Xi Jinping, la Cina potrebbe incontrare ulteriori difficoltà e rallentare la crescita.

di **Stefano Pioli**

Nel secondo trimestre dell'anno, l'economia cinese ha subito una pesante frenata, crescendo solo dello 0,4%, considerando anche che la crescita nel primo trimestre aveva sfiorato il 5%. L'andamento del secondo trimestre mette fortemente in dubbio che possa essere raggiunto l'obiettivo di un aumento del Pil per l'anno in corso del 5,5%, come programmato. E' evidente che tra le principali cause di tale frenata ci sia la politica “Covid zero” che ha condotto a numerosi lockdown, in primo luogo quello molto lungo di Shanghai e altri che hanno colpito città importanti dal punto di vista economico come Shenzhen. Una politica di contrasto alla pandemia, quella scelta dai cinesi, che è costata molto in termini economici (riducendo drasticamente i consumi) e che è stata dettata probabilmente dal timore che i contagi andassero fuori controllo, anche per la scarsa efficienza del vaccino utilizzato. Per un paese che conta oltre 1,4 miliardi di abitanti, perdere il controllo sulla pandemia avrebbe potuto portare a conseguenze devastanti. Comunque, una frenata così brusca non è attribuibile solo alle problematiche legate al Covid, anche se l'area di Shanghai, rilevante per l'economia cinese, ha segnato un meno 13%. Il problema con cui si deve confrontare Xi Jinping è ben più articolato e riguarda in primo luogo la drammatica crisi immobiliare, poi la fuga di capitali, le difficoltà finanziarie che sta incontrando, in un momento di crisi globale, il programma della realizzazione della “nuova via della seta”, le

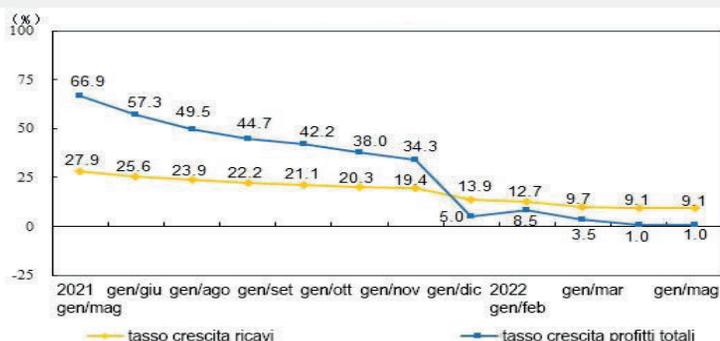


In giugno, l'indice Pmi delle grandi imprese manifatturiere ha segnato 50,2 punti, calando sul mese precedente di 0,8 punti, pur rimanendo di poco oltre il valore 50, che è la “soglia” tra positivo e negativo

Ricavi e Profitti

Fonte: China Statistics Office

(gen. 2021-mag. 2022, industrie principali, tasso di crescita mensile, variazioni %)



(giugno 2021-giugno 2022)

	Nuovi Ordini Export	Import	Acquisti	Prezzi materie prime	Prezzi alla produzione	Inventario scorte	Ordini in esecuzione	Aspettative sulla produzione
2021 - Luglio	47.7	49.4	50.8	62.9	53.8	47.6	46.1	57.8
Agosto	46.7	48.3	50.3	61.3	53.4	47.7	45.9	57.5
Settembre	46.2	46.8	49.7	63.5	56.4	47.2	45.6	56.4
Ottobre	46.6	47.5	48.9	72.1	61.1	46.3	45.0	53.6
Novembre	48.5	48.1	50.2	52.9	48.9	47.9	45.7	53.8
Dicembre	48.1	48.2	50.8	48.1	45.5	48.5	45.6	54.3
2022 - Gennaio	48.4	47.2	50.5	56.4	50.9	48.0	45.8	57.5
Febbraio	49.0	48.6	50.9	60.0	54.1	47.3	45.2	58.7
Marzo	47.2	46.9	48.7	66.1	56.7	48.9	46.1	55.7
Aprile	41.6	42.9	43.5	64.2	54.4	50.3	46.0	53.3
Maggio	46.2	45.1	48.4	55.8	49.5	49.3	45.0	53.9
Giugno	49.5	49.2	51.1	52.0	46.3	48.6	44.2	55.2
Luglio	47.4	46.9	48.9	40.4	40.1	48.0	42.6	52.0



Il settore edilizio-immobiliare ha storicamente rappresentato intorno al 30% del Pil cinese. Le sue attuali forti criticità pongono Pechino di fronte a scelte complicate

scelte nella gestione economica che hanno penalizzato il settore privato e tecnologico più avanzato, che è stato anche quello più dinamico nella crescita cinese degli ultimi anni. Un “pacchetto” di problemi con cui il premier, proprio nel momento in cui mira, “forzando” le regole, alla terza rielezione

alla guida del partito comunista e del paese, deve fare i conti.

La crisi immobiliare è senza dubbio la più grave anche per le sue vaste ripercussioni sulla stessa società civile. Questo settore ha storicamente “costruito” in gran parte la crescita del Pil del pae-

se, su cui è arrivato a incidere quasi per il 30% (lo stesso livello che aveva toccato in Spagna prima del suo default). I grandi costruttori (colosso Evergrande in testa che ha avuto una debacle da oltre 300 miliardi di dollari), davanti a una domanda in forte, costante crescita, dovuta alla storica tendenza al risparmio dei cinesi, alle scarse possibilità di fare investimenti diversi dal “mattoni”, alle migrazioni verso le grandi città industriali, hanno continuato a costruire, perdendo ogni cognizione sui fattori di rischio. Il meccanismo si è però inceppato e oggi ci sono quasi otto milioni di edifici non terminati, case non consegnate e, quindi, mutui non pagati. Una crisi da cui è difficile uscire e che comunque richiederà una complessa modifica e non “indolore” di quei meccanismi che nell’immobiliare hanno funzionato per anni. Un altro fattore di complessità sta nelle scelte del governo che ha introdotto forti limitazioni, anche nel credito, nel settore industriale tecnologico più avanzato. E’ stato penalizzato perché scarsamente controllabile dal punto di vista politico. Una scelta costata cara. ■

GXO Logistics aumenta l'impegno sul mercato tedesco

GXO Logistics, il più grande provider pure-player di contract logistics globale, con sede a Greenwich, Connecticut, Usa, 120 mila dipendenti e più di 900 depositi nel mondo per oltre 18,5 milioni di mq, ha annunciato l'obiettivo di voler



aumentare significativamente, nei prossimi cinque anni, la propria quota di mercato nella logistica di magazzino in Germania. Il mercato tedesco della logistica su contratto ha un fatturato stimato pari a 20 miliardi di dollari annui e dovrebbe crescere a un tasso di quasi il 3,5% fino al 2023, offrendo a GXO un'eccezionale opportunità di crescita. I settori dove l'azienda ha forti competenze sono quelli dell'eCommerce e dell'abbigliamento. L'azienda intende sfruttare la propria esperienza e competenza in questi campi, oltre al crescente successo nella logistica dei generi alimentari, per attrarre nuovo business in Germania. "Crediamo che in Germania ci sia per noi un enorme potenziale di crescita e abbiamo costituito un team di esperti per realizzare questa opportunità", ha spiegato Malcolm Wilson, Chief Executive Officer dell'azienda americana, che ha aggiunto: "Le nuove e complesse situazioni create dal contesto macroeconomico e dagli sconvolgimenti della supply chain stanno generando un aumento della domanda di soluzioni e di automazione che favoriscono l'efficienza e la produttività, contribuendo rapidamente ad accrescere i profitti dei nostri clienti. La nostra tecnologia leader nel settore e le nostre soluzioni automatizzate su misura, insieme all'eccezionale servizio, alla flessibilità e alla scalabilità offerti, soprattutto nella logistica omnicanale, ci rendono un partner logistico ideale".

Progetto Sfre per un polo logistico a Mantova

Services for Real Estate-Sfre, società di project & construction management, specializzata in immobili di logistica e light-industrial, ha annunciato il progetto (nella foto il render) di un nuovo sviluppo a Mantova dove sarà realizzato un polo logistico completamente automatizzato, flessibile e funzionale che tiene conto delle nuove esigenze logistiche, costantemente in evoluzione. Questo sviluppo, di cui Sfre ha curato la progettazione architettonica e antincendio, prevede la realizzazione di due unità, ciascuna con una superficie di circa 186 mila mq di spazi logistici di Classe A, e mira alla certificazione Leed Gold. Si tratta, sottolinea un comunicato dell'azienda, di un vero e proprio magazzino automatizzato, con uffici e locali tecnici, destinato allo stoccaggio di merci provenienti dal mercato europeo e lo smistamento in centri locali minori. Il complesso logistico si compone di 9 comparti che fanno parte di un unico fabbricato, sostenibile e fornito di sistema antincendio.



Attraverso la fire safety engineering utilizzata sarà possibile adattare la distribuzione interna degli edifici e soddisfare le richieste sull'uso degli spazi da parte del tenant. Il polo nuovo logistico sarà conforme al protocollo "Leed Gold" che promuove edifici sostenibili, aree territoriali ad alte prestazioni e un sistema di progettazione integrata. Temi cardini già dalla fase preliminare saranno quindi i concetti di comfort ambientale, energia, acqua, materiali e ambiente, approfonditi poi durante la fase esecutiva e di cantiere. Per raggiungere il massimo comfort ambientale è previsto che la luce naturale sia integrata con luce artificiale, regolata da sensori di presenza in funzione delle zone di esercizio.

OBIETTIVO LUFTHANSA CARGO: CO2 NEUTRALITÀ AL 2050

Alla recente Sustainability Conference svoltasi all'aeroporto di Francoforte, Lufthansa Cargo ha presentato il suo Sustainability Update 2022, che fornisce una panoramica delle misure e dei progetti sulla strada verso la neutralità della CO2. L'azienda, come tutto il Gruppo tedesco, si è posta obiettivi ambiziosi per la protezione del clima: dimezzare le emissioni nette di CO2 entro il 2030 rispetto al 2019 e raggiungere un bilancio neutrale entro il 2050. Su questo percorso, nel 2021, ha già aderito alla cosiddetta "Science Based Target Initiative" al fine di allinearsi alle misure delle Nazioni Unite dell'accordo di Parigi sul clima. In particolare, le emissioni saranno continuamente ridotte con l'aiuto del rinnovo e dell'ottimizzazione della flotta, una migliore efficienza operativa e l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione.



Un nuovo strumento digitale di DKV Mobility

DKV Mobility, fornitore europeo di servizi per la mobilità, ha lanciato DKV Analytics, un innovativo strumento digitale per il pieno controllo, la trasparenza dei costi e una maggiore efficienza nella gestione della flotta. DKV Analytics - all'interno del portale digitale DKV Cockpit - con le sue molteplici funzioni fornisce in modo intuitivo ai clienti una panoramica completa dei processi di

rifornimento e di ricarica, pedaggio, utilizzo dei servizi per i veicoli, monitoraggio delle emissioni di CO2 e molto altro. La schermata, che può essere personalizzata in base alle esigenze individuali, mostra una lista dettagliata di tutti i centri di costo rilevanti, mentre, i dati selezionati possono essere esportati per ulteriori analisi di approfondimento. "Nell'ultimo anno abbiamo raccolto il feedback dei nostri clienti su come fornire una soluzione a tutto tondo per la gestione dei costi", ha affermato Till Kreiler chief digital officer di DKV Mobility. "Lavorando



in sinergia con loro, abbiamo sviluppato DKV Analytics e sviluppato nuove funzionalità. DKV Analytics consente un'analisi rapida ma approfondita di tutti i dati rilevanti connessi ai nostri servizi. Mettiamo al centro un'esperienza utente eccezionale e, sulla base del nostro test di pre-lancio, siamo felici di vedere come ciascun utente si sia trovato subito a proprio agio con questo innovativo strumento". "Siamo orgogliosi di aver elaborato un ulteriore tool digitale che facilita la gestione dei costi per i nostri clienti. Grazie all'ascolto attivo con loro, stiamo andando nella direzione di semplificare la vita degli utenti in termini di user experience grazie all'innovazione tecnologica, con l'obiettivo di porre sempre il cliente al centro della nostra strategia di sviluppo", ha sottolineato Marco Berardelli, managing director di DKV Italia. Uno degli elementi chiave di DKV Analytics è una dashboard personalizzabile come panoramica completa. Gli utenti possono selezionare e organizzare il proprio pannello secondo l'arco di tempo desiderato e visualizzare i loro dati in un semplice riepilogo. Da lì, potranno andare nel dettaglio esaminando le spese di tutti i centri di costo rilevanti.

TX LOGISTIK: CERTIFICATO DI SICUREZZA PER I PAESI BASSI

L'agenzia dell'Unione europea per le ferrovie ha rilasciato a TX Logistik un certificato di sicurezza unico per i trasporti in Germania e nei Paesi Bassi per altri 5 anni. La società ferroviaria tedesca, che fa parte del Gruppo Mercitalia, si conferma così in possesso dei requisiti per operazioni ferroviarie sicure in entrambi i paesi. TX Logistik ha dimostrato un sistema completo di gestione della sicurezza per il controllo dei rischi nelle operazioni ferroviarie in collaborazione con i suoi partner. Tutte le parti coinvolte hanno lavorato intensamente su questo tema. Il certificato autorizza anche il trasporto di merci pericolose. Nei Paesi Bassi, la società finora ha operato su due rotte: sei volte a settimana, collega Venlo e Melzo/Milano, inoltre, collega Rotterdam con Monaco e Kornwestheim rispettivamente tre volte la settimana.



DHL Express Italy traina la crescita a Malpensa

DHL Express Italy sta trainando la crescita del cargo all'aeroporto di Malpensa con un forte incremento di voli giornalieri, che sono passati dai 30 del 2020 ai 52 di oggi, con una crescita del 73%. L'azienda, inoltre, effettua oltre 120 collegamenti su strada che fanno capo all'hub DHL Express di Malpensa per il ritiro delle spedizioni e delle consegne dell'ultimo miglio. Inaugurato nel marzo 2021, con un investimento di 110 milioni di euro, l'hub continua così a registrare numeri con il segno più. "Questo hub - ha dichiarato Nazzarena Franco, Ceo di DHL Express Italy - è, per volumi e movimentazioni, il nostro quarto hub d'Europa ed è considerato un punto chiave del network globale di DHL Express.



Grazie alla nostra posizione strategica su questo territorio, che rappresenta circa un quarto del totale dell'export italiano e un terzo dell'import nazionale, sosteniamo le imprese sia locali sia nazionali che producono ed esportano le proprie eccellenze nel mondo, e che ci riconoscono come partner affidabile per il loro sviluppo. Alla luce dell'attuale situazione geopolitica e sanitaria, riteniamo che il settore



cargo aereo lombardo e italiano ricopra un'importanza straordinaria nel sistema economico e produttivo nazionale e quindi vada sostenuto".

La presenza a Malpensa del più grande hub dell'Europa del sud di DHL Express, connesso direttamente con la principale rete mondiale di destinazioni aeree del Gruppo DHL, consente alle imprese dell'area, della Lombardia e del nord Italia, di raggiungere fino a 220 destinazioni in tutto il mondo in 24-48 ore. Tale capacità operativa rappresenta una leva strategica di successo per le realtà industriali del territorio e le loro strategie di internazionalizzazione, nonché un valore aggiunto nelle relazioni B2B delle nostre imprese, che storicamente sono parte integrante delle principali filiere industriali internazionali, quali ad esempio automotive, machinery, fashion, high tech. Con 110 milioni di euro di investimento stanziati solo per lo scalo varesino nel corso degli ultimi anni, Malpensa vale un terzo degli investimenti di DHL Express in Italia nell'ambito di un più ampio piano di potenziamento delle strutture a livello nazionale per un totale di 350 milioni di euro. ■

A Milano è partito "Fili", un grande progetto di rigenerazione territoriale

Il progetto mira a riqualificare i principali centri di connessione di Ferrovie Nord anche con interventi di ricucitura urbana e con l'adozione di soluzioni all'avanguardia nel disegno architettonico e nella sostenibilità ambientale.

Si è ufficialmente aperto a Milano, il 12 luglio, con l'inaugurazione dello stand in Piazza Gae Aulenti, il Road Show di Fili, uno dei più grandi progetti di rigenerazione urbana ed extraurbana in Europa. Il tour è stato ideato per permettere ai cittadini di conoscere più da vicino, anche attraverso un'esperienza diretta e strumenti interattivi, i sei interventi che cambieranno il volto dell'asse Milano-Malpensa. L'itinerario conta 16 tappe nelle principali piazze lombarde e si svolge tra il 2022 e il 2023. Ad aprire il primo appuntamento è stata una cerimonia inaugurale con taglio del nastro, che ha visto la partecipazione del presidente della Regione Lombardia Attilio Fontana, dell'assessore regionale alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile Claudia Maria Terzi e del presidente di Ferrovie Nord Milano Andrea Gibelli.

Fili è un imponente disegno di riqualificazione dei principali centri di connessione di Ferrovie Nord, che si accompagna a interventi di ricucitura urbana con l'adozione di soluzioni all'avanguardia nel disegno architettonico e nella sostenibilità ambientale. Il progetto interessa l'asse Milano-Malpensa, corridoio fondamentale per le Olimpiadi di Milano Cortina 2026, che si presenterà come un'intera arteria di nuovi scenari urbani verdi, moderni e ad alta vivibilità. I luoghi toccati dall'in-

tervento saranno le stazioni di Milano Cadorna, Milano Bovisio, Polo di Saronno e Busto Arsizio e le aree ad esse adiacenti, con un intervento che arriverà a interessare progetti per un totale di 2 milioni di metri quadrati all'interno della Lombardia. Fili comprende inoltre la piantumazione di migliaia di alberi in circa 41 mila ettari attraverso 24 comuni, la creazione di una superstrada ciclabile di 54 km fra la stazione di Milano Cadorna e Malpensa e la realizzazione di una Foresta Sintetica Pensile presso la stazione Milano Cadorna, che produrrà ossigeno per la città di Milano. "Fili è un progetto nel quale la Regione Lombardia ha investito in modo importante, con un totale di risorse assegnate, attraverso vari strumenti, pari a oltre 210 milioni di euro", ha sottolineato Fontana, che ha aggiunto: "Al di là delle risorse, però, da presidente della Regione, rivendico soprattutto il grande lavoro compiuto per costruire le 'condizioni abilitanti' per creare gli spazi e arare il terreno sui cui questo progetto - e altri, spero, di pari visione - possano svilupparsi sul nostro territorio. Leve che spaziano da interventi che riguardano lo sviluppo sostenibile, nuovo mainstreaming di Regione Lombardia, ma anche transizione digitale, e soprattutto semplificazione. Semplifichiamo reingegnerizzando i processi, riordinando l'appa-



Il taglio del nastro della manifestazione, da sinistra Attilio Fontana, presidente Regione Lombardia, Andrea Gibelli, presidente Ferrovie Nord Milano, e Claudia Maria Terzi, assessore regionale lombardo Infrastrutture, Trasporti e Mobilità

rato normativo, riducendo gli oneri, soprattutto creando le condizioni perché, in logica subsidiaria, gli attori del territorio possano operare al meglio in un quadro di certezze, contribuendo alla creazione di valore pubblico".

"Il progetto Fili è una nuova modalità di connessione tra il territorio, le realtà sociali, le stazioni e la mobilità - ha detto il presidente di FNM - È uno dei progetti più importanti a livello europeo. Coinvolge Milano, il suo hinterland, la provincia di Varese fino all'aeroporto di Malpensa. La rigenerazione urbana oggi è uno dei temi principali per interpretare la mobilità e, con questa proposta, riteniamo che la nostra regione, la Lombardia, possa cambiare vestito ed essere al passo con le grandi realtà europee, metropolitane e non, in termini di sostenibilità e decarbonizzazione". ■

Accordo di collaborazione tra Assologistica e l'Università Liuc

In occasione dell'evento di inaugurazione del GreenTransitionHub della Liuc del 7 luglio, è stato siglato un importante accordo di collaborazione tra la Liuc e Assologistica. Infatti, il rettore dell'Università Federico Visconti e il presidente dell'associazione Umberto Ruggerone hanno firmato un agreement in merito alle attività di ricerca sul settore immobiliare per la logistica, già oggetto di studio negli ultimi anni da parte del professor Fabrizio Dallari e del suo team attraverso l'Osservatorio Osil della Liuc Business School. Grazie a questa collaborazione e al sostegno delle aziende associate ad Assologi-

stica, sarà sviluppata una nuova ricerca relativa alla sostenibilità dei magazzini che consentirà anche di aggiornare il repository nazionale dei magazzini presenti in Italia. Assologistica, con questo accordo, prosegue nel suo impegno nel settore dell'immobiliare logistico. Il presidente Ruggerone ha più volte messo in luce quanto questo settore sia importante perché deve rispondere alle varie particolarità e problematiche che le im-



Un momento della firma dell'accordo tra il rettore Liuc Federico Visconti (a sinistra) e il presidente di Assologistica Umberto Ruggerone

prese logistiche devono affrontare e risolvere a seconda della loro specializzazione: "una situazione con cui dobbiamo fare i conti".

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
Telefono: 0234537790**

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

Ridurre le tasse

di Franco De Renzo*

Una volta a scuola si studiava anche l'educazione civica. Chi è in avanti con l'età se lo ricorderà. Erano le prime istruzioni che ricevevamo per una convivenza civile e il rispetto reciproco. Erano i tempi in cui la politica era considerata un servizio per coloro che avevano minori conoscenze. Ricordo il professore di matematica all'Università che riteneva doveroso da parte sua, trasmettere a noi studenti le sue conoscenze. Professore che non percepiva alcun compenso, perché fortunatamente per lui, poteva contare su altre sostanze. I cittadini demandavano ad altri le incombenze del legiferare e di metterle in pratica e di farle rispettare, quando alla magistratura spettava il compito di verificare che tutto avvenisse secondo le norme. Poi qualcosa si è inceppato, non si capisce cosa sia successo. Le norme, normalmente scritte dai giudici dislocati nei ministeri, spesso sono bocciate perché incostituzionali. Pochi esempi di vita quotidiana che qualcuno vorrebbe addebitare a chissà chi, mentre i responsabili sono quelli che fanno e disfano in parlamento. Siamo il paese ove si spendono tante risorse per riparare i danni che frane, alluvioni, maremoti e dissesti vari producono in continuazione, ma ben poco, sembra, si faccia per prevenire simili problemi. Quando si sa che la prevenzione, normalmente, costa di meno, anche perché si lavora con maggiore serenità, ed è possibile prevenire gli interventi in anticipo e programmare le risorse sempre più limitate. Se i soldi si trovano in caso di calamità, perché non utilizzarli prima per sistemare e effettuare la manutenzione compiutamente alle strutture che ne hanno bisogno? Tutti i politici hanno una visione diversa dagli altri. Se uno parla di lavoro, l'altro parla di ridurre le tasse sui salari, se si ritiene corretto permettere a tutti di avere un salario minimo vitale, si finisce di non avere gente disposta ad andare a lavorare per percepire pochi soldi in più. E si riesce a far pervenire il reddito di cittadinanza anche a chi è rinchiuso nelle patrie galere. Qui sembra davvero che la burocrazia sia caduta in mezzo alle ortiche. Vanno bene tutti i controlli, ma a tutto si deve porre pure un limite. Volendo, il fisco riesce a farci i conti in tasca senza neanche metterci le mani. Ma sembra ci sia una



Si spendono tante risorse per riparare i danni da eventi calamitosi, non sarebbe meglio spenderli in prevenzione?

regia occulta che impedisca che tutto sia fatto in regola. Con l'entrata in vigore dell'Iva, nel 1972, il ministro delle Finanze Preti affermava che dovendo versare la differenza tra quanto addebitato ai clienti e quanto pagato ai fornitori, l'evasione sarebbe di colpo scomparsa. Non è andata propria così. Con l'emissione delle fatture elettroniche, la situazione è diventata ancora più stringente. Passando tutto tramite il cervellone dell'agenzia delle entrate, è impossibile versare meno Iva di quanto dovuta. Ci stiamo avvicinando a un sistema quasi scientificamente idoneo a evitare abbagli e floride evasioni. Ma se non si emette la fattura nessuno può accorgersene, naturalmente. Avevano fatto votare il referendum su Monarchia e Repubblica quando la stragrande maggioranza degli italiani era analfabeta. Abbiamo votato "gli onorevoli" perché con scienza e coscienza prendessero le decisioni necessarie per rendere i cittadini più tranquilli e sereni, ma quando non riescono a decidere, i quasi mille rappresentanti del popolo, ecco che rimane il referendum che, tra l'altro, procura ai promotori un bel po' di quattrini. Ricordando gli insegnamenti evangelici: ciò che vogliamo che gli umani facciano a noi, dobbiamo farlo a loro (Lc. 6,31). Perché la regola d'oro è: vogliamo per noi il bene? Facciamolo agli altri. Imperativo per tutti, in modo particolare per i politici. ■

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

Diritto urbanistico e logistica

a cura dello Studio Legale Mordiglia* - Davide Canepa

Con una recente sentenza (n. 5297/2022 del 27.06.2022) il Consiglio di Stato si è pronunciato sulla questione delle categorie di destinazione urbanistica, con particolare riferimento alla destinazione, non tipizzata, ad uso “logistica” e sulla determinazione degli oneri concessori. La sentenza è di interesse non solo per gli aspetti di diritto urbanistico, ma anche per le considerazioni che il Consiglio svolge sulla definizione di “logistica” (tema che si interseca con la modifica appena effettuata all’art. 1677-bis del codice civile). La vicenda trae origine dall’impugnazione del provvedimento del comune di Boltiere di cessazione dell’utilizzo degli immobili e delle note ad esso sottese di sospensione del procedimento di rilascio della agibilità, sul presupposto che i lavori svolti dal privato non avevano comportato l’acquisizione di una destinazione “commerciale”, come invece preteso dall’amministrazione al solo scopo di ragguagliarvi il calcolo degli oneri concessori.

Le categorie di destinazione urbanistica, come noto, sono state introdotte col cosiddetto decreto-legge “Sblocca Italia” tramite l’inserimento dell’articolo 23-ter nel Testo unico per l’edilizia, al preciso scopo di omogeneizzare le scelte di governo del territorio. Tale disposizione, che riduce a cinque le categorie previste (residenziale; turistico-ricettiva; produttiva e direzionale; commerciale; rurale) si rivela utile ai fini dell’individuazione, almeno in termini astratti e generali, di raggruppamenti connotati da valutata similarità di carico urbanistico, tanto da qualificare “rilevante” il mutamento della destinazione d’uso dall’una all’altra, seppure non accompagnato dall’esecuzione di opere edilizie (il cosiddetto mutamento “funzionale”). All’interno di tali distinzioni generali, l’identificazione delle categorie avviene ad opera della legislazione regionale e, ancor più in dettaglio, negli strumenti urbanistici comunali.

Il Consiglio di Stato ritiene che con il termine “logistica” si debba intendere il complesso delle attività organizzative, gestionali e strategiche che in un ente, struttura o azienda, governa i flussi di materiali e delle relative informazioni dall’origine presso i produttori-fornitori, fino alla consegna-disponibilità dei prodotti finiti agli utenti-clienti e, laddove



Secondo il Consiglio di Stato, la logistica può costituire, a seconda dei casi, una sub funzione dell’attività sia commerciale sia industriale

esista, al servizio postvendita. L’originaria accezione ristretta del termine, tuttavia, confinata alla distribuzione di un prodotto finale e, quindi, consistente in un insieme di attività operative legate alla gestione dei magazzini e dei trasporti è stata via via superata, sicché oggi si ritiene più corretto parlare di un settore disciplinare integrato, come ambito di gestione aziendale volto prevalentemente all’ottimizzazione della rete distributiva e promozionale, non necessariamente legata ad una merce, ovvero del centro nevralgico di governo di un’impresa o di una rete di imprese che integrano i loro processi attraverso scambi informativi, per assicurare la corretta acquisizione, movimentazione e gestione dei materiali e finanche dei servizi, propri o di altre aziende. Al fine di evitare categorizzazioni preconcepite, il Consiglio ha aderito all’indirizzo giurisprudenziale che si rifà allo scrutinio in concreto dell’attività principale cui quella logistica accede,

che ne determina inscindibilmente l'incidenza sul carico urbanistico. La logistica può, quindi, costituire, a seconda dei casi, una sub funzione sia dell'attività commerciale che di quella industriale (Cons. Stato, sez. IV, 16 novembre 2018, n. 6388; sez. II, 27 ottobre 2021, n. 7193; id., 5 maggio 2021, n. 3512).

Determinante al riguardo diviene l'analisi della tipologia di flusso di utenze correlate al locale magazzino, normalmente presenti in un'azienda di logistica, che può comportare un differente carico urbanistico "se è funzionale all'esercizio di attività produttiva, venendo utilizzato per la gestione di materiali derivanti da un fabbricato industriale, ovvero se è strumentale all'esercizio di attività commerciale, fungendo da deposito di prodotti finiti pronti per essere immessi sul mercato" (v. Cons. Stato, sez. II, n. 3512/2021). Solo in tale ultima ipotesi la gestione del magazzino si inserisce, come fase autonoma, nel ciclo della commercializzazione, svolgendo un ruolo di intermediazione commerciale, in quanto mediante il deposito viene di fatto regolato il flusso ed il deflusso delle scorte. Diversamente, essa si concretizza nella gestione del flusso di materie, servizi e informazioni necessaria a permettere di mantenere un elevato livello di efficienza e competitività di un'impresa, i cui contenuti sono variegati e difficilmente tipizzabili, se non attingendo all'attività principale cui accede, quale suo strumento di valorizzazione ed efficientamento. Ai fini della determinazione degli oneri concessori, l'ammissibilità di un insediamento di attività di logistica in una determinata area non ne implica, quindi, automaticamente, come aveva prospettato il comune l'omogeneizzazione in termini di valutazione del carico urbanistico con la destinazione d'uso "commerciale", cosa che deve essere effettuata in concreto, ove non ne sia stata data adeguata ponderazione preventiva in sede di pianificazione urbanistica. ■

* 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



**NOTIZIE, INTERVISTE,
APPROFONDIMENTI E INCHIESTE**

Le trovate qui

www.euromerci.it

*Indispensabile per tutti
gli operatori della supply chain*

Il principio di proporzionalità e le

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Con una recente ordinanza (Sez. VI, n. 14908 dell'11 maggio 2022) la Corte di Cassazione ha stabilito che il principio di proporzionalità delle sanzioni, più volte ribadito dalla Corte di Giustizia dell'Unione europea, impone al giudice nazionale di disapplicare la norma sanzionatoria interna (nella specie il famigerato art. 303 del testo unico della legge doganale) se non è adeguata alla specificità del caso concreto e non rispecchia il disvalore oggettivo e soggettivo della violazione. Nel caso di specie l'agenzia delle dogane aveva applicato una sanzione "irragionevolmente alta", superiore di oltre il 300% rispetto al diritto di confine accertato, a fronte di un errore di classificazione della merce in importazione

della società contribuente. Tale società impugnava l'atto di contestazione della sanzione alla commissione tributaria provinciale, che accoglieva parzialmente il ricorso riducendo l'importo della sanzione del 10% (aumento applicato dall'agenzia in ragione dei precedenti fiscali della società contribuente), valorizzando la condotta collaborativa del contribuente. La commissione tributaria regionale, poi, accoglieva l'appello della parte contribuente rideterminando la sanzione amministrativa in misura pari al maggior diritto di confine accertato, affermando che la sanzione prevista dall'art. 303 "è eccessiva ed irrispettosa dei principi dell'Unione europea in tema di proporzionalità delle sanzioni". Contro tale pronuncia proponeva ricorso per Cassazione l'agenzia delle dogane lamentando la violazione e l'erronea applicazione dell'art. 303, sostenendo che la commissione tributaria regionale aveva arbitrariamente ridotto l'importo della sanzione, non tenendo conto dei minimi e dei massimi edittali previsti dalla normativa nazionale, ed aggiungeva che la commissione avrebbe comunque potuto rispettare il principio unionale di proporzionalità, graduando la sanzione nel rispetto del delta edittale.

La Corte di Cassazione ha ritenuto il ricorso infondato.



La Corte di Cassazione, in una recente ordinanza, ha ribadito "il principio di proporzionalità" che deve essere rispettato tra l'importo della violazione e quello della sanzione

Il Supremo collegio, infatti, ha affermato - decisione condivisibile - che, nonostante la scelta dell'an e del quantum della sanzione tributaria sia rimessa alla discrezionalità degli Stati membri, occorre comunque tenere conto dello scopo minimo perseguito dalla disciplina sanzionatoria, che, nella specie, è quello di recuperare il diritto di confine dovuto.

Non solo, oltre al criterio teleologico della ratio del legislatore nazionale, l'ambito di discrezionalità degli Stati membri incontra l'ulteriore limite nell'ormai collaudato principio di proporzionalità, di derivazione sovranazionale. In ambito doganale, infatti, l'art. 42 del codice doganale dell'Unione europea prevede espressamente che le sanzioni doganali devono essere "effettive, proporzionate e dissuasive". Tale principio, in virtù della primazia del diritto dell'Unione, gode del privilegio della diretta applicabilità, con conseguente possibilità, da parte del giudice nazionale, di disapplicare la norma interna incompatibile. Quello della proporzionalità, come è noto, è un principio superiore e trasversale, che permea ogni settore dell'ordinamento giuridico, lueggiando, in generale, l'esigenza sostanziale che il potere pubblico interferisca con i diritti riconosciuti ai singoli solo nella misura strettamente necessaria e adeguata al raggiungimento dello scopo

sanzioni doganali



Il diritto europeo riconosce espressamente che le sanzioni doganali devono essere "effettive, proporzionate e dissuasive"

prefissato. Anche l'Unione europea, del resto, all'art. 5 del Trattato postula che l'esercizio dei poteri unionali sia subordinato al rispetto della proporzionalità. Ciò significa che l'azione dell'Unione europea deve essere adeguata al raggiungimento degli obiettivi previsti dai Trattati.

In ambito doganale, il principio di proporzionalità, riferito all'impianto sanzionatorio, assume delle caratteristiche peculiari, che la Corte di Giustizia dell'Unione ha progressivamente modellato attraverso il meccanismo del rinvio pregiudiziale ex art. 267 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. In estrema sintesi, la giurisprudenza unionale ha specificato i contenuti del principio di proporzionalità sanzionatoria, affermando che la sanzione doganale, per collimare con tale superiore principio, deve essere adeguata allo scopo di recuperare il tributo e non deve essere più grave di quanto necessario, tenuto conto delle modalità della condotta (criterio oggettivo), del grado di compartecipazione soggettiva (criterio soggettivo) del contravventore, nonché della ratio della previsione sanzionatoria. Di tali principi fa tesoro la Corte di Cassazione nella pronuncia annotata, quando afferma che la sanzione inflitta, pari a più del 300% dell'importo dovuto, viola l'art. 42 del codice doganale sotto un duplice profilo.

Anzitutto la sproporzione della sanzione emerge in maniera evidente in virtù della mancata considerazione, da parte dell'agenzia delle dogane, della condotta collaborativa del contribuente, ma anche dal punto di vista obiettivo - ha precisato la Corte - il minimo edittale previsto dall'illecito è intrinsecamente sproporzionato perché impedisce di adeguare l'entità della sanzione al fatto concreto. Spetta dunque al giudice nazionale valutare se la sanzione inflitta, tenuto conto di esigenze preventive e repressive, sia adeguata alla luce del principio di proporzione, eventualmente potendo disapplicare la normativa interna.



Roma, Piazza del Parlamento. Sarebbe opportuno che la legislazione nazionale riconoscesse direttamente il "principio di proporzionalità" delle sanzioni onde evitare agli operatori ricorsi alla magistratura

Nonostante tale orientamento sia da accogliere con favore, sarebbe preferibile un intervento - risolutivo - del legislatore nazionale, che ben potrebbe riportare la disciplina positiva entro il perimetro del principio di proporzionalità già sul piano della fattispecie astratta, evitando peraltro di "scaricare il barile" alla magistratura. Solo in tal modo, infatti, verrebbe assicurata agli operatori la possibilità di ritagliarsi maggiori margini operativi, senza dover attendere singole decisioni giudiziali che, oltretutto, non possono fisiologicamente garantire quel sufficiente grado di prevedibilità (circa le conseguenze delle proprie violazioni) che la sola legge positiva può dare. ■

Logistica portuale: nuove esigenze

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

La logistica, in particolar modo quella portuale, è interessata da processi di continua e profonda innovazione, che determinano un forte cambiamento nella richiesta di figure professionali da parte delle imprese. Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, che, da oltre 30 anni, costituisce un punto di osservazione organizzato e privilegiato sugli scenari di logistica e trasporto, adatta la progettazione delle iniziative formative a queste esigenze in continuo divenire. Sulla base di un recente studio condotto dalla Scuola, sono stati individuati i profili maggiormente richiesti dalle imprese, in particolare realtà che operano nell'ambito della movimentazione delle merci e realtà che invece operano nella gestione del flusso informativo documentale (in particolare agenzie marittime e spedizionieri).

Nelle imprese terminaliste dall'analisi degli organici si rileva l'importanza dei seguenti ruoli: figure tecnico/gestionali afferenti alla supervisione, coordinamento e controllo delle operazioni portuali quali capi-turno, foreman, ship planner e yard planner; figure tecniche addette alla manutenzione dei mezzi utilizzati nelle operazioni di movimentazione e stoccaggio delle merci, il cui peso corrisponde a circa 1/3 delle unità lavorative; figure operative specialistiche adibite a svolgere le varie fasi del ciclo operativo delle operazioni portuali in collaborazione con il personale fornito dalle imprese erogatrici di servizi portuali quali gruisti, stivatori, rallisti, carrellisti, operatori addetti alle operazioni di sbarco/imbarco delle merci. Nelle imprese di servizi portuali, invece, si registra una concentrazione dell'organico nei ruoli operativi specialistici adibiti a svolgere le varie fasi del ciclo operativo delle operazioni portuali mentre in quelle ferroviarie i ruoli caratterizzanti i processi lavorativi afferenti al flusso delle merci sono costituiti da ruoli operativi specialistici coinvolti nelle due fasi operative caratterizzanti il trasporto ferroviario: formazione e verifica dei convogli e conduzione degli stessi. Infine, nelle aziende di trasporto su gomma il ruolo maggiormente critico è quello del conduttore di mezzi pesanti e camion. Nelle imprese specializzate nella gestione del flusso documentale ed informativo, emerge l'importanza di una serie di figure professionali, di seguito elencate, caratterizzate da livelli di forte specializzazione: figure tecnico-commerciali in grado



Le attività logistiche nei porti stanno chiedendo sempre più spesso nuove figure professionali

di redigere preventivi in base alle richieste formulate dai potenziali clienti e di condurre attività di negoziazione finalizzate all'acquisizione di ordini; figure gestionali impiegate nel coordinamento delle unità organizzative presenti in azienda e nella gestione dei processi di innovazione/evoluzione organizzativa e tecnologica in atto; figure tecniche addette all'organizzazione e alla gestione operativa dei trasporti anche di tipo intermodale; ruoli amministrativi svolgenti operazioni di carattere amministrativo e di controllo sulla documentazione inerenti alle attività di movimentazioni merci e container, nonché di sdoganamento degli stessi.

La Scuola pianifica stabilmente percorsi volti alla preparazione di tali figure professionali, accompagnati da impegni all'assunzione specifici da parte delle imprese che guardano con interesse alla possibilità di investimenti aziendali non solo rivolti alla formazione continua del proprio personale, ma anche rivolti alla formazione di nuove risorse specializzate. Sul sito della Scuola, www.scuolatrasporti.com, è possibile consultare i bandi attualmente aperti di selezione per tre nuovi percorsi che vedono un impegno occupazionale importante e la generazione di un valore per l'intero sistema: manutentore mezzi terminal portuale, verso la nuova figura di "meccatronico"; preparatore dei treni - rif. tecnico ferroviario polifunzionale; tecnico delle spedizioni.

catani@scuolatrasporti.com

Logistica e Comunità sostenibili

di **Renzo Provedel**

Vicepresidente di SOS-LOGistica

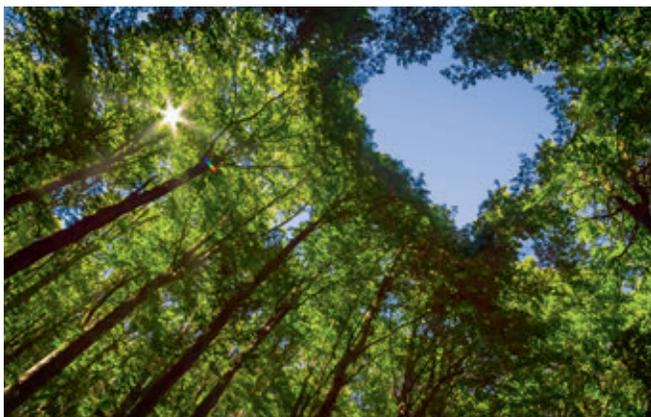
SOS-LOGistica ha deciso con l'Università Carlo Cattaneo Liuc di Castellanza e il dipartimento di psicologia dell'Università di Milano-Bicocca di dedicare il convegno del 19 settembre 2022 alla relazione tra le Comunità e la logistica sostenibile. Un tema attuale che ha una sua complessità che è illustrata, così come i contenuti del convegno, in questo articolo.



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

La Comunità è un'entità che potrebbe sembrare un'idea astratta, ma che si rivela una forza di grande potenza per chi organizza e gestisce la filiera logistica, una forza che esiste e opera sul territorio. Le Comunità esistono da sempre, magari le abbiamo chiamate con parole diverse: aggregazioni, gruppi, comunità di scopo, associazioni. Si tratta, con la parola "comunità", di superare l'idea del "singolo", dell'individuo, a cui molto spesso sono dedicate le promozioni e le pubblicità: oggi la maggior parte del marketing e delle attività commerciali sono finalizzate a soddisfare le esigenze di un individuo. Spesso usiamo il termine "efficienza" per descrivere il lavoro fatto dall'offerta per configurare e realizzare i servizi per una singola persona e non ci occupiamo invece della Comunità. La società è formata da individui, sì, ma la comunità di appartenenza, cui è legata la persona gioca un ruolo rilevante: spesso non ne vediamo le azioni e ancora più spesso non le coinvolgiamo direttamente. Possiamo pensare ad alcune di queste comunità: la squadra di lavoro, gli amici che frequentiamo, il borgo o il quartiere nel quale viviamo, la nostra rete di relazioni personali. Insomma c'è sempre uno spazio, intorno a noi, nel quale ci relazioniamo e creiamo energia e proposte. Oggi, con Internet, queste Comunità hanno una vita più veloce e si attivano a fronte di casi specifici innescati da singole persone o piccoli gruppi. Talvolta questa comunità serve a propagare un aiuto, una rivendicazione, una "istanza" per cambiare le cose: penso ai gruppi di pressione per influenzare gli indirizzi politici. Voglio semplicemente dire che le "comunità" ci sono, sono attive e spesso influenzano le azioni di tante persone. La "logistica", che oggi sta diventando "sostenibile", vive sui territori e dunque si relaziona continuamente con le Comunità. Infatti, il 19 settembre, nella prima ora e mezza del convegno, che Sos-Logistica organizza con l'Università Carlo Cattaneo Liuc di Castellanza e il dipartimento di psicologia dell'Università di Milano Bicocca, ascolteremo

la voce di alcuni che sono capaci di farci vedere questa relazione e gli effetti che si propagano nella filiera logistica. Cercheremo con loro di "estrarre" schemi e persone che creano questa relazione "logistica-comunità" e ne sono coinvolti.



L'obiettivo dell'associazione SOS-LOG è di promuovere sempre a più largo raggio lo sviluppo sostenibile, in termini ambientali, sociali ed economici, dei processi di logistica e trasporto

Faccio un solo esempio, che si verifica ogni qualvolta rendiamo operativo un polo logistico (un magazzino per intenderci). Il magazzino crea cambiamenti sul territorio spesso molto impattanti quali: traffico, con relativo inquinamento e rumore; lavoro sia per creare l'infrastruttura fisica del magazzino sia per svolgere poi l'attività di movimentazione e di flussi fisici in entrata e in uscita. Se il progetto del magazzino non tenesse conto del traffico locale allora sarebbero davvero guai seri: aumento della congestione del traffico locale, livelli di rumorosità inaccettabili, modifiche strutturali al territorio non sopportabili dalla comunità locale. Possiamo porci la domanda "fatale": c'è collaborazione tra chi cambia le cose (i logistici-progettisti, che attivano il progetto e agiscono come committenti) e la Comunità. Sì e no, è la risposta. Ci sono gli >



Un magazzino logistico opera sul territorio e dunque si relaziona continuamente con le comunità che questo territorio vivono

enti locali e le associazioni di categoria che se ne possono occupare...ma coinvolgono la comunità o danno per scontate le loro esigenze? C'è un metodo "sano" per progettare questi cambiamenti? Ci sono regole che lo determinano? Di questo parleranno i relatori del convegno. Che cos'altro possiamo dire sulle Comunità? In primis che possono offrire soluzioni alla committenza logistica perché funzionano come generatori creativi.



Il marketing moderno punta sull'individuo e ignora "la comunità", il "gruppo" che invece gioca molto spesso un ruolo importante nell'organizzazione sociale. La logistica deve tenerne conto

Nella seconda parte del convegno ci sarà il "Laboratorio", che sarà intitolato "Prove di comunità sostenibili" perché i partecipanti potranno delineare diversi "schemi" delle possibili interazioni tra la logistica e la comunità: che cosa chiede e propone la comunità, che cosa accoglie e realizza la logistica sostenibile. Come? Si creeranno cinque tavoli, uno per ogni relatore, dove il relatore guiderà i lavori per produrre uno "schema operativo" di questa interazione "comunità-

L'ASSOCIAZIONE SOS-LOGISTICA

SOS-LOGistica www.sos-logistica.org è l'associazione che, dal 2005, è focalizzata sulla "logistica sostenibile", ideatrice del Primo Rating di Sostenibilità Logistica. La mission dell'associazione è lo sviluppo sostenibile di processi di logistica e trasporto che soddisfi i bisogni delle generazioni presenti senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i loro. Il focus dell'associazione è raccogliere e promuovere le migliori pratiche di logistica green e mobilità sostenibile, sviluppando progetti, attività ed ecosistemi volti ad aumentare la consapevolezza di imprese committenti, pubbliche amministrazioni e consumatori finali sul valore di tali processi.



SOS-LOGistica ha ideato il Rating di logistica sostenibile, che certifica le aziende più virtuose con processi e programmi di sostenibilità oggettivi da ente terzo e indipendente.

Il Rating si basa sul protocollo standard di logistica sostenibile articolato su 4 assi principali - ambiente, economia, sociale, visione di sistema/innovazione - per un totale di 20 sfide e oltre 140 requisiti. L'iniziativa è rivolta a tutte le organizzazioni della filiera: operatori e gestori di infrastrutture logistiche, aziende di produzione, Gdo e piattaforme di eCommerce. Tutte le informazioni e le modalità di adesione sono disponibili qui: <https://tinyurl.com/9v2p9vh6>

logistica": ogni partecipante si sentirà e sarà messo in gioco. Questi cinque schemi saranno poi riportati in plenaria e potranno costituire efficaci modelli di comportamento per i committenti e i fornitori di servizi logistici. Questa "immersione virtuale" porterà alla luce l'innovazione e, spero, indurrà a sperimentare le versioni prototipali nelle realtà operative di chi parteciperà al laboratorio.



Colliers

Cambia la **logistica**, cambiano gli **spazi**.

Trova la soluzione giusta per te, con Colliers.

Accelerating success.

Il contratto di logistica inserito nel codice civile

Un obiettivo storico che l'associazione perseguiva da anni.

di **Claudio Perrella** e **Alessio Totaro**
Studio RP Legal & Tax

Con la conversione in legge del decreto legge 30 aprile 2022, n. 36, pubblicato sulla Gazzetta ufficiale 29/06/2022, n. 150, ha trovato ingresso nel codice civile il contratto di logistica, attraverso la modifica dell'articolo 1677-bis che adesso recita: "Se l'appalto ha per oggetto, congiuntamente, la prestazio-

dall'attuale presidente Umberto Ruggerone, convinti che i tempi fossero maturi per un simile recepimento, poiché l'esperienza quotidiana attesta che si tratta di una tipologia contrattuale alla quale gli operatori fanno riferimento senza esitazioni.

Si tratta di un risultato storico, dopo

articolati, qualificati espressamente dalle parti come contratti di logistica; l'impiego di tali fattispecie contrattuali in un contesto poco delineato sotto il profilo normativo si è rivelata tuttavia spesso fonte di contenziosi e incertezze applicative, inevitabilmente riverberatesi sulla produzione giurisprudenziale e prima ancora



Il codice civile, dopo decenni, ha finalmente recepito la figura del trasporto multimodale mare/ferro/gomma

ne di due o più servizi di logistica relativi alle attività di ricezione, trasformazione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione di beni di un altro soggetto, alle attività di trasferimento di cose da un luogo a un altro si applicano le norme relative al contratto di trasporto, in quanto compatibili". È stata la conclusione di un lungo percorso, promosso da Asso-logistica, dal suo segretario generale Jean Francois Daher, e sostenuto con forza dal presidente Carlo Mearelli, dal suo successore Andrea Gentile e

che la recente modifica introdotta nel codice civile all'articolo 1696 con la legge 29 dicembre 2021, n. 233, aveva previsto un limite ad hoc per il trasporto multimodale, definito nel nuovo testo della norma "il trasporto effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa", e dunque anche in tal caso per la prima volta dopo decenni il codice civile ha recepito la figura del trasporto multimodale. L'ultimo ventennio ha visto una crescita ormai irreversibile nell'adozione di contratti sempre più strutturati ed

danneggiando i rapporti commerciali. Era avvertita da tempo la necessità di fare chiarezza in relazione ad alcuni profili, in particolare per garantire che le prestazioni di trasporto, anche laddove eseguite nel contesto di un contratto di appalto di servizi di logistica, siano regolate dalla specifica normativa dettata in tema di autotrasporto per conto terzi, mantenendo il beneficio del limite di responsabilità dettato dal codice civile e del termine di prescrizione annuale previsto dall'art. 2951.



Assologistica

In giurisprudenza il quadro è in effetti composito. Alcune pronunce relative a contenziosi nascenti da contratti di logistica lo hanno qualificato come contratto misto, avente ad oggetto - a seconda della fattispecie concreta - prestazioni proprie del contratto di deposito e di quello di trasporto (nei casi decisi dalla Corte d'appello di Milano con la sentenza n. 2189 del 2013 nonché dalla Corte d'appello di Napoli con sentenza del 14 giugno 2016, nei quali entrambe le Corti hanno ritenuto applicabile la disciplina in materia di deposito, ritenendola la prestazione obbligatoria principale oggetto del contratto); ovvero come appalto di servizi (Corte d'appello di Bologna, 5.2.1997; Tribunale di Milano, 15.9.2006, n. 10185). Una parte di quella giurisprudenza di merito, che

conseguentemente - con riferimento alle obbligazioni di trasporto - il termine prescrizione biennale previsto dall'art. 1667 c.c. e non quello annuale previsto per il contratto di trasporto dall'art. 2951 c.c. (cfr. Trib. Milano, n. 10185 del 15 settembre 2006; App. Bologna, 05/02/1997). Una pronuncia del Tribunale di Parma, premesso che "il contratto di logistica è un negozio atipico, in forza del quale un soggetto, il fornitore di servizi logistici, assume la gestione di una o più fasi delle attività di deposito, movimentazione, manipolazione e trasferimento

"il contratto di servizi logistici integrati configura, quindi, una figura atipica mista, contenente in sé gli elementi di varie fattispecie contrattuali (appalto, deposito, trasporto, somministrazione)", ha ritenuto applicabile il termine annuale di prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di trasporto previsto dall'art. 2951 c.c., sulla scorta dell'orientamento della giurisprudenza di legittimità che ritiene che tale termine trovi applicazione anche quando le varie prestazioni di trasporto siano rese in esecuzione di un unico contratto misto di appalto di servizi di trasporto (Tribunale di Parma, sentenza del 3 luglio 2013).

Pur non essendosi pronunciato specificamente in fattispecie riconducibili al contratto di logistica, l'orientamen-



Jean Francois Daher, segretario generale di Assologistica

Finalmente, sarà posto termine ai tanti, storici dubbi interpretativi della giurisprudenza, in particolare sulle prestazioni di trasporto eseguite nel contesto di un appalto di servizi di logistica

qualifica il contratto di servizi logistici integrati come riconducibile alla fattispecie tipica dell'appalto, ha ritenuto che fosse applicabile esclusivamente la disciplina contenuta negli artt. 1655 e seguenti del codice civile e,

di prodotti di un altro soggetto, il committente, con organizzazione dei mezzi a proprio carico, e si obbliga quindi alla prestazione dei servizi funzionali allo svolgimento di tali attività, dietro il pagamento di un corrispettivo" e che

to della giurisprudenza di legittimità ritiene nella prevalenza che il termine annuale di prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di trasporto, previsto dall'art. 2951 c.c., trovi applicazione anche quando le varie prestazioni di trasporto siano rese in esecuzione di un unico contratto (misto) di appalto di servizi di trasporto, dovendosi in tale ipotesi far riferimen->

to alla normativa in tema di trasporto per individuare quelle norme che, come la durata della prescrizione, sono intimamente collegate alla concreta tipologia della prestazione (in questo senso, Cass. 24265/2010, in una fattispecie di prestazioni di trasporto eseguite nell'ambito di un contratto di appalto; Cass. n. 25517/2015, pure

in una fattispecie di prestazioni esecutive di un unico contratto misto, con causa anche di appalto di servizi) e ciò ha spesso indotto la necessità di percorrere tutti i tre gradi di giudizio previsti dal nostro codice di procedura civile per far affermare un principio dato per scontato dagli operatori del settore. Tale orientamento, specificamente riferito al caso dell'appalto misto di servizi di trasporto, è coerente con le conclusioni raggiunte dalla giurisprudenza di legittimità con riferimento alla disciplina applicabile al contratto misto. In tali casi infatti la Corte di cassazione ritiene che la disciplina giuridica vada individuata in quella risultante dalle norme del contratto tipico nel cui schema sono riconducibili gli elementi prevalenti (cosiddetta teoria dell'assorbimento o della prevalenza), senza escludere ogni rilevanza giuridica degli altri elementi, che sono voluti dalle parti e concorrono a fissare il contenuto del contratto, ai quali si applicano le norme proprie del contratto cui essi appartengono, in quanto compatibili con quelle del contratto prevalente (cfr. Cass. Sez. Un. 11656/2008; 26485/2019; 17450/2020).



L'inserimento del contratto di logistica nel codice civile assicurerà maggiore chiarezza ai ruoli e alle responsabilità degli operatori logistici grazie a contratti più definiti e certi all'interno di una cornice normativa

In dottrina, il contratto di logistica - definito come quell'accordo con cui un soggetto, detto fornitore di servizi logistici, si assume la gestione di una o più fasi delle attività di deposito, movimentazione, manipolazione e trasferimento di prodotti di un altro soggetto, detto committente, con organizzazione di mezzi a proprio carico e si obbliga quindi alla prestazione dei servizi funzionali allo svolgimento di tali attività, dietro il pagamento di un corrispettivo - è stato di regola qualificato come un contratto di appalto e ritenuto assoggettato alla relativa normativa, ma anche sul punto vi sono state posizioni contrastanti. Il dato di comune percezione è dunque che nei servizi di logistica possono essere ricomprese una serie di prestazioni che, seppure aventi come fulcro attività relative alla movimentazione di flussi di beni di soggetti terzi, appaiono nella pratica estremamente variegate e tali da non poter essere agevolmente racchiuse in una nozione unitaria.

L'introduzione nel codice della nuova disposizione dell'articolo 1677-bis del

codice civile ha preso atto dell'inquadramento ormai invalso del contratto di logistica nello schema del contratto di appalto, garantendo tuttavia l'applicazione del trasporto alle attività prettamente vettoriali. Si tratta del resto di un meccanismo analogo a quello recepito nel codice civile in materia di vendita, dove all'interno del tipo negoziale sono contenuti i sottotipi che riflettono le articolazioni della vendita già diffuse all'epoca dell'adozione del codice civile, e che in virtù dell'inclusione codicistica hanno trovato poi affermazione sempre più piena. Non vi erano ragioni in effetti perché le prestazioni di trasporto rese nell'ambito di un contratto di appalto di servizi di logistica fossero regolate in maniera difforme da quelle effettuate in esecuzione di un contratto tipico di trasporto. L'introduzione del contratto di logistica nel codice civile, oltre a risolvere definitivamente i dubbi interpretativi della giurisprudenza, permetterà di assicurare maggiore chiarezza ai ruoli, alle attività e alle responsabilità degli operatori che compongono la filiera della logistica, dando cornice normativa a contratti più definiti e certi. ■



FOCUS INTERMODALITÀ

Per crescere deve "crescere" la logistica

a cura di **Paolo Giordano**

L'Italia per quanto riguarda la quota di mercato destinata al trasporto merci su ferrovia e al combinato strada-rotaia è nettamente dietro ai principali paesi europei, per non parlare della Svizzera e dell'Austria. Il cargo ferroviario non è un elemento "normale" del nostro trasporto merci, rappresenta un'eccezione. Oltretutto è andato diminuendo nel tempo, anche per la scelta fatta anni fa dalle Ferrovie dello Stato di punta-

re tutte le carte sull'alta velocità e sui passeggeri a lungo raggio, tagliando il ramo merci che pesava in negativo sul bilancio. Scelta forse valida per le FS, ma penalizzante per l'economia del paese e per la sua logistica, sempre più centrata sull'autotrasporto. Oggi, l'Europa in primis ci chiede di cambiare, così come fanno le esigenze della sostenibilità ambientale. Per cambiare, occorre anche "cambiare" la logistica e l'industria: la prima deve

mettere nel mirino, e vanno effettuate scelte che lo permettano, il treno e l'intermodalità e la seconda deve occuparsi di logistica e non lasciarla tramite il franco fabbrica in terze mani, per lo più estere. Serve anche, per usare una frase forse abusata, un "salto culturale", ossia iniziare a capire quanto sia importante, e tanti paesi lo dimostrano, partendo dalla Cina, quanto sia rilevante la logistica per lo sviluppo economico.

Serve un “progetto paese”

“Lo sviluppo della multimodalità, mare, aria, ferro, strada, richiede un deciso impegno complessivo che coinvolga decisori politici, logistici, imprese del trasporto e dell’industria”, sottolinea Luigi Legnani, presidente FerCargo.



LUIGI LEGNANI

Sulla situazione attuale e sulle prospettive del trasporto intermodale, abbiamo rivolto alcune domande a Luigi Legnani, presidente dell’associazione FerCargo.

L’ITALIA È IN UN MOMENTO ASSAI COMPLICATO, IN CLIMA ELETTORALE, CON UN’INFLAZIONE IN CRESCITA, CON ALTI COSTI DELL’ENERGIA. TEME RIPERCUSIONI NEGATIVE SULLA LOGISTICA E IN PARTICOLARE SULL’INTERMODALITÀ?

■ Auspicio che ciò non avvenga. Certamente, sarebbe un fatto molto negativo se non si procedesse con le opportunità che il Pnrr ha offerto al paese, alla logistica e alla stessa intermodalità. Per parlare del nostro settore, attraverso il Pnrr si stava portando avanti un ragionamento di “sistema”, con l’obiettivo, ad esempio, non solo di realizzare le opere infrastrutturali più importanti, ma anche quelle complementari per avere un “sistema logistico nazionale” efficiente, raccordato

e interfacciato con la ferrovia, i terminal, i porti, gli interporti. Rfi sta lavorando bene in quest’ottica, a livello di moduli, di interconnessioni. Rallentare questo cammino sarebbe, come dicevo, negativo.

LA PRIMA PREOCCUPAZIONE RIGUARDA QUINDI LE INFRASTRUTTURE?

■ Parlando di trasporto, la realizzazione delle infrastrutture è fondamentale. Questo è palese. Specialmente per quelle opere, come dicevo, che permettono di superare “colli di bottiglia” storici e di velocizzare, altra forte esigenza, la circolazione, ferroviaria e stradale, della merce in punti nevralgici quali sono i porti e gli interporti. La realizzazione delle infrastrutture non è però sufficiente per lo sviluppo e questo è altrettanto palese.

Se ci soffermiamo sul cargo ferroviario e sull’intermodalità, sappiamo che abbiamo davanti gli obiettivi dichiarati dall’Unione europea: arrivare a trasferire sulla ferrovia, per il 2030, il 30% della movimentazione cargo superiore ai 300 chilometri. Oggi, in Italia, siamo più o meno al 13%. La strada da percorrere è, quindi, molto lunga e complessa e non può essere un compito affidato solo alle imprese ferroviarie: lo shift modale deve divenire un obiettivo del paese, collegato in primo luogo agli obiettivi della

transizione ecologica e della sostenibilità ambientale. Ci deve essere un “progetto” complessivo che tenda a tale risultato...

LEI SPESSO, PER SPIEGARE QUESTO ARGOMENTO, PARLA DI HARDWARE E DI SOFTWARE...

■ Esattamente. L’hardware riguarda le infrastrutture, mentre il software riguarda tutto ciò che “corre” sopra tali infrastrutture, ossia il complesso dei servizi, delle opportunità che vengono offerte a chi opera nelle ferrovie e a chi le usa. Il tema dell’intermodalità, come quello della sostenibilità ambientale, deve riguardare la società intera, il governo, il sistema produttivo, quello della logistica e della distribuzione, quello dell’autotrasporto.



Macchinari in un’industria tessile. Uno dei problemi italiani che penalizza la logistica nazionale è l’esteso uso del “franco fabbrica” da parte della nostra manifattura

A proposito di quest’ultimo si è spesso parlato di “gomma contro ferro”. Il che è una banalità: tra le due modalità serve e bisogna stringere sempre più una collaborazione efficiente, appunto “in



Immagine del porto di Livorno. Per lo sviluppo dell'intermodalità è determinante semplificare e velocizzare i collegamenti ferroviari con i porti

un'ottica di sistema", nella quale devono rientrare anche i logistici, gli Mto, i distributori, i produttori di beni. Sul piano politico-organizzativo bisogna lavorare per una sempre crescente integrazione tra mare, terra, gomma e ferro. L'intermodalità, di tutto ciò, deve essere un punto di riferimento centrale. Spesso invece ciò si dimentica, specialmente a livello degli incentivi. Sul tema del costo dell'energia, ad esempio, il trasporto ferroviario è spesso marginalizzato, non essendo considerato un settore "energivoro": un approccio sbagliato perché invece per le imprese ferroviarie il problema del costo dell'energia è cruciale ed è vitale per difendere la qualità del servizio.

ALL'INTERNO DI QUESTO "SISTEMA" CHE VA DISEGNATO E SOSTENUTO, LEI PONE ANCHE I PRODUTTORI DI BENI, LE NOSTRE IMPRESE MANIFATTURIERE, CHE DOVREBBERO ESSERE I CLIENTI DELL'INTERMODALITÀ E CHE USANO PER LO PIÙ LA GOMMA. COME CAMBIARE TALE IMPOSTAZIONE CHE RISALE A TEMPI LONTANI?

■ Oggettivamente, credo che nell'ultimo periodo su questo terreno si stiano facendo passi avanti. Sta crescendo una maggiore attenzione sul trasporto ferroviario e intermodale, anche sulla base di una presa di coscienza sull'attuale importanza del tema della sostenibilità ambientale. Sappiamo che la ferrovia è la modalità più "sostenibile".

CREDE CHE CIÒ SIA SUFFICIENTE?

■ Non basta. C'è da affrontare decisamente un altro tema che ha anche risol-

ti culturali: il diffuso uso che fanno le nostre imprese manifatturiere della vendita "franco fabbrica". Come sappiamo, questa è una scelta che lascia la logistica, l'onere del trasporto del prodotto finito a destinazione nelle mani di chi lo compra. Una scelta molto debole e molto sbagliata. Una scelta che sottolinea come la logistica in Italia sia ancora molto spesso considerata un settore marginale, che è "estraneo" al processo produttivo. La correzione di questo atteggiamento rientra nel processo della creazione di un nuovo software, di un nuovo sistema logistico anche in termini di consapevolezza, di crescita culturale. Su questo versante stiamo lavorando anche noi, con Assofer, l'associazione che raccoglie gli operatori ferroviari e intermodali italiani. C'è anche l'impegno di molti Mto e di importanti operatori dell'autotrasporto. In particolare, questo impegno deve essere rivolto specialmente verso le aziende medio-piccole che sono l'ossatura del nostro sistema industriale e che spesso hanno maggiori difficoltà a trovare soluzioni logistiche adeguate. Dobbiamo impegnarci tutti per rendere possibile un "salto di qualità", una nuova organizzazione, anche in funzione della difesa ambientale, della nostra logistica. Un impegno a cui deve partecipare anche chi produce. E' da prendere in considerazione una politica degli incentivi che favorisca tale processo.

QUESTO "SALTO DI QUALITÀ" DELLA LOGISTICA NAZIONALE CHE STA DESCRIVENDO COINVOLGE IL SISTEMA INDUSTRIALE, QUELLO LOGISTICO E DEL TRASPORTO VERSO OBIETTIVI "INEDITI" PER IL NOSTRO PAESE. E' OTTIMISTA SULLA POSSIBILITÀ DI UN TALE CAMBIAMENTO?

■ Non credo che il problema sia quello di essere pessimisti o ottimisti, anche se, ripeto, ci sono segnali positivi verso il cambiamento. Esistono esigenze molto forti di aumentare l'efficienza logistica

nazionale, di difendere l'export della nostra manifattura, anche con il miglioramento dell'organizzazione logistica e del trasporto marittimo, aereo e terrestre, di affrontare i cambiamenti climatici. Tutto ciò con poco tempo a disposizione. Bisogna rispondere necessariamente a tali esigenze se crediamo nello sviluppo della nostra economia. Penso che su questo impegno debba essere anche coinvolta l'opinione pubblica: ciò aumenterebbe il livello culturale nazionale sui temi logistici. Ad esempio, in Svizzera, ogni mese viene pubblicata una statistica sui dati del modal shift. E' un modo di tenere aggiornati i cittadini, che hanno approvato con referendum i grandi lavori del progetto Alptransit, sui risultati che vengono ottenuti. Possiamo arrivare a risultati positivi solo se ci impegniamo tutti sugli obiettivi da raggiungere.

UN'ULTIMA DOMANDA. L'UNIONE EUROPEA STA CERCANDO, E DA TEMPO, DI RISOLVERE LE PROBLEMATICHE CHE OSTACOLANO IL TRASPORTO FERROVIARIO INTERNAZIONALE. COSA SERVE?

■ Un problema centrale riguarda la gestione degli interventi e delle opere che interessano le infrastrutture ferroviarie europee, come in Germania, in Francia, nella stessa Italia. Questi interventi spesso generano ritardi, anche importanti, sulla circolazione dei treni e sui tempi di viaggio programmati. Ritardi che aumentano i costi del trasporto: è evidente che se un viaggio programmato di otto ore si prolunga fino a dodici, quattordici ore viene a costare assai di più. Inoltre, così si abbassa la credibilità, l'affidabilità e la qualità dei servizi della ferrovia con ripercussioni negative sulla quota di mercato. Serve un monitoraggio di queste opere, serve una gestione più attenta che metta i servizi in sicurezza e servono anche valutazioni degli impatti negativi generati dai lavori con interventi compensativi. ■

Interporti: un volano “azzoppato” per la crescita

Da tempo immemorabile viene chiesta la riforma della legge 240/90, che gli ha istituiti, vecchia di oltre trent'anni e concepita in una realtà economica e logistica totalmente diversa da quella attuale.

Gli interporti italiani rappresentano un atout importante su cui basare la crescita dell'intermodalità mare-strada-rotaia. Fortemente concentrati al nord, dove sono 14 sui 24 totali, queste infrastrutture mettono a disposizione - secondo la Uir, l'associazione che ne rappresenta la quasi totalità - del trasporto e della logistica nazionali 32 milioni di mq di spazi logistici, oltre 5 milioni di mq di magazzini, sviluppano un traffico ferroviario di 50 mila treni l'anno per la movimentazione di oltre 65 milioni di tonnellate di merci. Forti traffici, in particolare, si contano nell'interporto di Padova, nel Quadrante Europa di Verona, nel Cim di Novara, in quelli di Bologna e Parma. Sono nati alla fine degli anni '80, un'intuizione tutta italiana, come “un complesso di strutture, in primo luogo uno scalo ferroviario, e servizi logistici finalizzati allo scambio delle merci tra le diverse modalità”. Sono, quindi, inland terminal non solo al servizio della logistica e del trasporto, ma anche dei porti. Un dato fondamentale quest'ultimo in un paese come il nostro dove mancano negli scali marittimi gli spazi retroportuali. Sono, perciò, essenziali nel contesto del nostro sistema logistico.

La loro funzione avrebbe dovuto essere sostenuta con un'azione di governo, azione che era stata avviata dall'ex ministro dei Trasporti Graziano Delrio con le strategie “Connette-

re l'Italia” e “La cura del ferro”. Strategie di fatto abbandonate con la caduta del governo Gentiloni nel giugno del 2018. Oggi, il Pnrr ha ripreso il tema nella Missione 3 “Infrastrutture per una mobilità sostenibile”, ponendosi l'obiettivo di “potenziare la competitività del sistema della logistica”. Alcuni punti su cui agire, indicati dal Pnrr, oltre al potenziamento infrastrutturale per “ridurre il gap tra Nord e Mezzogiorno”, riguardano il superamento “dei colli di bottiglia” che ostacolano un rapido collegamento delle linee nazionali ferroviarie con porti, interporti, aeroporti; binari inadeguati; adeguamento delle sagome; forte sviluppo della digitalizzazione; accelerazione dell'iter di approvazione del contratto di programma tra governo e Rfi. Tutti punti che vanno posti in essere. Un altro problema, sollevato dalla Uir da tempo immemorabile e che non si è ancora riusciti a risolvere, è la riforma della legge istitutiva degli interporti, la legge 240/1990. Una legge, quindi, vecchia di oltre trent'anni e appartenente a un contesto economico “prestorico”. Già dal maggio 2007, la Uir aveva presentato il problema in un'audizione alla camera dei deputati e fatto approvare una nuova legge, ma solo in un ramo del parlamento, poi sciolto. Riforma sollecitata e puntualizzata in un'altra



Veduta aerea dell'interporto di Bologna

audizione nel maggio 2016, quando l'allora presidente Alessandro Ricci, precisò l'esigenza di adeguare il “quadro normativo degli interporti ai cambiamenti del mercato logistico”. Fra l'altro, la Uir chiedeva che tramite la riforma della 240/90 venissero definiti i concetti di piattaforma logistica territoriale e di interporto nella logica del disegno europeo di politica dei trasporti, limitando la dispersione insediativa di realtà infrastrutturali al di fuori di logiche di sistema, e di riordinare le competenze in materia di pianificazione per le piattaforme logistiche territoriali e di conseguenza per gli interporti, tra i tre livelli (comunitario, nazionale e regionale). Anche allora, come avvenuto ai giorni nostri, lo scioglimento del parlamento bloccò la riforma. Come sottolinea l'attuale presidente della Uir Matteo Gasparato, che presiede anche il Quadrante Europa, la riforma “è indispensabile per liberare gli interporti da estemporanee, inutili ‘zavorre’ normative che non consentono il definitivo sviluppo delle nostre strutture”. ■

A un passo dall'Europa, a un passo dall'Asia.



Europa e Asia diventano più vicine grazie a un collegamento diretto che unisce il flusso di scambi attraverso un unico gateway: il **terminal container di Ravenna**. Dal Bangladesh al nord Europa con TCR e Hannibal, l'operatore intermodale del Gruppo Contship.

L'Oriente non era mai stato così vicino.

RAVENNA - MELZO

Melzo - Rotterdam
10 roundtrip
a settimana

Melzo - Venlo
6 roundtrip
a settimana

Melzo - Vienna
2 roundtrip
a settimana

Melzo - Lubecca
2 roundtrip
a settimana

Melzo - Koln
5 roundtrip
a settimana



tcravenna.it



SCOPRI DI PIÙ

Porti, solo “regionali”?

Per estendere il raggio di azione dei nostri scali è indispensabile poter contare su una ferrovia efficiente sia sul versante della rete sia su quello dei servizi.

di **Valerio di Velo**

Il traffico container nei nostri porti da lungo tempo resta ancorato, più o meno, sulla movimentazione di 10 milioni di teu. Da questa cifra non ci spostiamo e continuiamo a non riuscire a intercettare il traffico internazionale in continuo aumento nel Mediterraneo, né riusciamo a far partire/arrivare nei nostri scali tanta merce italiana, o diretta in Italia, che sceglie per convenienza i porti del nord Europa, né riusciamo a servire aree europee vicine ai nostri confini come la Svizzera e la Germania del sud. Quindi, il raggio di azione dei nostri porti ha un'hinterland limitato: le regioni, i territori limitrofi. Unica eccezione è Trieste, “il caso virtuoso” per aver lavorato in un’ottica internazionale e puntato decisamente sul traffico via ferro. Il problema sono le storiche criticità che abbiamo a far uscire velocemente e a basso costo dall’area marittima la merce, specialmente per la ferrovia, costretta molto spesso e da sempre a fare lunghe e costose manovre per formare i treni. Tutti i nostri porti principali mostrano limiti evidenti da nord a sud: Savona e Genova hanno collegamenti via ferro complicati, in attesa del Terzo Valico e degli adeguamenti sulle linee a nord, Napoli ha due interporti molto vicini, Nola e Marcianise, ma li raggiunge con grande difficoltà, Gioia Tauro continua a non avere sbocchi a terra e si limita all’attività di transhipment, sul quale ha difficoltà a competere con gli altri porti mediterranei, Ta-



Veduta aerea del porto di Gioia Tauro

ranto è scomparso dallo scenario marittimo nazionale dopo l’abbandono da parte di Evergreen, che ha scelto il Pireo. Ciò avviene nonostante che sia a Taranto sia a Gioia Tauro ci sarebbero vasti spazi per offrire alla merce lavorazioni e servizi a valore aggiunto.

Per modificare questa situazione di stallo, il Pnrr ha previsto interventi rilevanti, in primo luogo a livello infrastrutturale: in particolare, il miglioramento dei collegamenti ferroviari sia per il porto di Napoli sia per quello di Gioia Tauro, per quest’ultimo con l’ammodernamento della linea San Ferdinando-Rosarno, il potenziamento della linea Verona-Brennero e dei collegamenti tra la Liguria e le Alpi. Su questa scia e sull’esigenza di dover rispondere alle richieste dell’Unione europea nell’ambito della riduzione delle emissioni nocive del trasporto, vanno migliorati anche i servizi su ferro offerti alla logistica. Chiudendo i lavori in un convegno della nuova associazione del cargo ferroviario Fermerci, alla quale aderiscono anche Hupac e Mer-

cialia Logistics del Gruppo FS, il ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, ha ricordato che “il raddoppio della quota modale del traffico merci su rotaia che l’Italia deve ottenere per raggiungere gli standard europei lo si fa con l’impegno di tutti gli operatori del settore lungo la filiera. La scelta di un operatore come il Gruppo FS di dare vita a un Polo dedicato alla logistica è una delle novità più importanti per il settore che consente al nostro paese di avere una interlocuzione con operatori stranieri. Lo sforzo straordinario fatto sul traffico passeggeri ora va fatto per il trasporto delle merci”. Un ritorno in primo piano del Gruppo Ferrovie dello Stato sulla scena del cargo sarebbe importante per lo sviluppo dell’intermodalità. Nella presentazione del piano industriale 2022-2031, il nuovo management del Gruppo ha preso tale impegno. Sulla rilevanza di un simile passo basterebbe ricordare cosa hanno significato in Francia e Germania a livello logistico le iniziative delle ferrovie nazionali ex-monopoliste.

Contship Italia tra il mare e la terra guardando al Mediterraneo e all'Europa

Il Gruppo, leader di mercato nel business dei terminal container marittimi, negli ultimi anni ha fortemente sviluppato il trasporto intermodale.

Da una parte l'anima marittima con Terminal portuali in Italia a La Spezia, Ravenna e Salerno e nel Mediterraneo a Tangeri e presto a Damietta in Egitto. Dall'altra parte il mondo terrestre con l'Hub RHM di Melzo e le società che si occupano di intermodalità e logistica. E' questo oggi il Gruppo Contship Italia, leader di mercato nel business dei terminal container marittimi e nel trasporto intermodale. Il Gruppo, grazie alla rete di terminal marittimi e soluzioni per la logistica e l'intermodalità, offre servizi integrati, che consentono di raggiungere le più importanti aree economiche nazionali ed europee. E' parte del Gruppo Eurokai, il più grande operatore terminalistico in-



Negli ultimi anni il settore intermodale del Gruppo Contship Italia è stato protagonista di un notevole sviluppo che va in questa direzione, proponendo una offerta unica, integrata e indipendente. Melzo (Milano) si trova al centro del network intermodale Contship ed è una componente chiave dell'opzione "Southern Gateway", il corridoio logistico che collega i terminal marittimi e terre-

stri con i principali mercati italiani e dell'Europa Centrale e Meridionale. Con Rail Hub Milano, il più avanzato hub intermodale privato in Italia con un'area di 300 mila mq a Melzo (20 km a est di Milano) è suddiviso in due terminal: Melzo 1, dedicato al trasporto marittimo nazionale, e Melzo 2 è per il trasporto internazionale. Melzo 2 permette di sviluppare treni più lunghi, di 750 metri attrezzati

che provengono dalla Germania e dalla Cina. Oltre alla movimentazione del carico, RHM offre anche servizi di magazzino e stoccaggio temporaneo e un'officina Bombardier per la riparazione e la manutenzione dei locomotori, anche di terzi. Attività molto importante per RHM è l'attività doganale. Con Hannibal, l'operatore intermodale del

Gruppo, attivo con oltre 90 treni alla settimana che collegano Genova, La Spezia e Ravenna con Melzo, Marzaglia e Padova fino a Rotterdam. Con Oceanogate Italia, l'operatore ferroviario del Gruppo Contship che offre



servizi di trazione e manovra affidabili, integrati ed efficienti per i treni merci.

La proposta Contship Italia su terra non si ferma qui: da pochi mesi è operativa una nuova realtà chiamata "driveMybox", unica nel suo genere nel panorama nazionale che fa dell'innovazione e della digitalizzazione i suoi asset principali. Si tratta infatti di una iniziativa per il trasporto su gomma dei container: è la prima e l'unica piattaforma digitale in Italia dedicata a questa attività che permette di collegare i piccoli autotrasportatori ai clienti finali, migliorare la prestazione del servizio, ridurre tempi, costi e adempimenti burocratici, oltre che a tutelare la categoria dei padroncini, incrociando con un semplice click domanda e offerta. ■



dependente in Europa. Oggi l'intermodalità rappresenta una delle soluzioni più efficaci in termini di **logistica sostenibile** sia dal punto di vista ambientale, che dal punto di vista economico e sociale, grazie alla combinazione intelligente strada-rotaia ed all'utilizzo dell'autotrasporto solo per il primo e ultimo miglio dell'intera catena.

Fercam: sempre più sostenibili i trasporti attraverso il Brennero

Nel 2021, l'azienda altoatesina ha risparmiato 14 mila tonnellate di CO2 con i trasporti intermodali effettuati in collaborazione con TX Logistik.

Fercam ha ottenuto recentemente i certificati dell'operatore ferroviario TX Logistik che attestano la riduzione della propria impronta ecologica ("carbon foot print") raggiunta nel 2021 grazie all'impiego del trasporto combinato strada/rotaia sull'asse del Brennero. L'azienda altoatesina da molti anni è attiva nel settore intermodale e per i propri trasporti ferrovia/strada si avvale anche della competenza di TX Logistik, azienda ferroviaria del gruppo Mercitalia/Ferrovie dello Stato, insieme ad altri operatori del combinato che forniscono il servizio di trazione ferroviaria. Le filiali italiane dell'operatore logistico altoatesino che effettuano servizi intermodali sull'asse del Brennero con TX Logistik nel 2021 hanno spedito oltre 12.000 unità di carico in combinato via ferrovia, totalizzando un risparmio di emissioni di CO2 pari a complessivamente oltre 14 mila tonnellate. Il calcolo della riduzione dell'impronta ecologica è stato effettuato con il metodo di calcolo di Ecotransit (www.Ecotransit.org) che a sua volta opera in base allo standard DIN En



lungi, riuscendo contemporaneamente a realizzare un notevole risparmio di emissioni di CO2", ha sottolineato Hans Splendori, direttore vendite di Fercam Transport. Le molte iniziative azien-

16258. I certificati sono la conferma dell'impegno dell'operatore logistico e dei clienti che di questa modalità si servono, per raggiungere gli obiettivi di tutela ambientale e di sostenibilità prefissati.

"Negli scorsi anni sono costantemente aumentati i clienti sensibili alla problematica ambientale, preferendo oltre che per la loro produzione anche per il trasporto modalità ecosostenibili per raggiungere i propri mercati di sbocco. L'asse del Brennero è una tratta molto utilizzata nell'intermodale, perché questa modalità è meno vulnerabile a condizioni avverse esterne, quali blocchi stradali, code lunghissime o condizioni meteo sfavorevoli in particolare d'inverno. Il trasporto combinato ferrovia/strada unisce i punti di forza del mezzo stradale nella presa e distribuzione dell'ultimo miglio sul territorio, accoppiandoli ai vantaggi della ferrovia sui percorsi

dali volte a fare di Fercam una delle primarie imprese di trasporti e logistica green coinvolgono i più diversi ambiti aziendali, che, oltre alla costante sperimentazione di carburanti alternativi e alla conversione del parco automezzi, riguardano anche gli impianti ("Emission Free Buildings"), in gran parte alimentati da energia autoprodotta da pannelli fotovoltaici e illuminati da luce a Led con crepuscolari astronomici e rilevatori di presenza nonché la distribuzione a zero emissioni senza rilasciare alcuna sostanza inquinante prodotta da motori endotermici nei centri urbani ("Emission Free Delivery"), un progetto avviato a Roma nel 2020 che viene ora gradualmente esteso a tutte le filiali nazionali dell'azienda. Fercam, operatore logistico multinazionale a gestione familiare, ha concluso il 2021 con un fatturato di 943 milioni di euro. È presente in 21 paesi con oltre 100 filiali di proprietà e una fitta rete di corrispondenti in tutto il mondo. Opera nei diversi settori del trasporto e della logistica con servizi specializzati. ■





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

PROGRAMMA VIDEOCORSI SETTEMBRE-OTTOBRE

SETTEMBRE 2022

2 SETTEMBRE *

CONTROLLI DOGANALI E PROCEDIMENTO DI ACCERTAMENTO

6 SETTEMBRE

REVISIONI DELL'ACCERTAMENTO

7 SETTEMBRE

I PILASTRI DELL'INDUSTRIA 4.0 ANCHE NELLE AZIENDE DI LOGISTICA

9 SETTEMBRE *

GLI STRUMENTI DI DEFLAZIONE DEL CONTENZIOSO

13 SETTEMBRE *

IL CONTENZIOSO TRIBUTARIO E PRESSO LE ALTRE GIURISDIZIONI

14 SETTEMBRE

LA RIFORMA DEL CODICE CIVILE IN TEMA DI SPEDIZIONIERE E VETTORE E GLI IMPATTI SUI CONTRATTI DI TRASPORTO E DI LOGISTICA INTEGRATA

16 SETTEMBRE *

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

20 SETTEMBRE E 23 SETTEMBRE *

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

22 SETTEMBRE

CONTROLLO DI GESTIONE NELL'AUTOTRASPORTO. METODI, PROCEDURE E CHIAVE DI LETTURA DEI DATI

27 SETTEMBRE-30 SETTEMBRE *

IMPOSTE SULLA PRODUZIONE E SUI CONSUMI: PRINCIPI APPLICATIVI E PRINCIPALI ISTITUTI

28 SETTEMBRE

NUOVA BOLLA DOGANALE

OTTOBRE 2022

4 OTTOBRE E 7 OTTOBRE *

NOZIONE DI RISCHIO DOGANALE

6 OTTOBRE

IL SUBAPPALTO NELLE OPERAZIONI DI LOGISTICA: MODELLI CONTRATTUALI, RISCHI E RIFLESSI GIUSLAVORISTICI

11 OTTOBRE *

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

12 OTTOBRE

RUOLO STRATEGICO DELLA GESTIONE DEL TEMPO NELLE IMPRESE DI LOGISTICA: PRINCIPI E SOLUZIONI PER ATTIVARLA/MIGLIORARLA

14 OTTOBRE E 18 OTTOBRE *

VALUTAZIONE DEL RISCHIO DOGANALE

20 OTTOBRE

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

21 OTTOBRE *

GESTIONE E TRATTAMENTO DEL RISCHIO DOGANALE

25 OTTOBRE E 28 OTTOBRE *

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

27 OTTOBRE

LA REVISIONE DEI CONTRATTI DI LOGISTICA ALLA LUCE DEI CAMBIAMENTI SULLA SCENA NAZIONALE ED INTERNAZIONALE

* 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

La ripresa parte da Malpensa

Il potenziamento della Cargo City dell'aeroporto lombardo non è più rinviabile.

di Virginia Sestieri

“L'aeroporto di Malpensa è cruciale in questa difficile congiuntura economica caratterizzata dal conflitto ucraino, che ci sollecita ad avviare una profonda rivisitazione e revisione delle catene globali del valore e delle dinamiche di scambio internazionali, mettendo ancora di più al centro il trasporto aereo. Per questo motivo, abbiamo molte perplessità sulla scelta di non prevedere risorse nell'ambito del Pnrr per lo sviluppo degli aeroporti. Infatti, le necessità di ripensare le supply chain internazionali non possono prescindere da un attore fondamentale come Malpensa. Si tratta, del resto, di un punto di accesso e di snodo fondamentale per il mercato globale, che è necessario valorizzare adeguatamente al fine di consolidarlo come un hub europeo rilevante”, ha dichiarato il presidente di Assolombarda, Alessandro Spada, aprendo i lavori del convegno “La ripresa parte da Malpensa: il cargo aereo supporto strategico per le industrie e la logistica”, tenutosi a Milano e organizzato da Assolombarda e Unione industriali Varese con la collaborazione della Sea. Su questa linea è intervenuto anche il presidente dell'Unione industriali di Varese, Roberto Grassi: “Non ci possiamo permettere la strozzatura delle attività della Cargo City di Malpensa, soprattutto in questa fase nella quale le imprese stanno affrontando la sfida del riposizionamento nelle catene globali del valore e nella riorganizzazione delle filiere produttive internazionali. Chiediamo al sistema politico-istituzionale di sostenere il Masterplan di Malpensa, in primo luogo realizzando la prevista crescita e l'allargamento dell'area cargo, così



Scorcio dell'aeroporto di Malpensa

fondamentale per il futuro della nostra manifattura. Sostenere Malpensa vuol dire fare politica industriale per il paese. Se oggi non facciamo una scelta a favore di questo aeroporto, domani non dovremo stupirci di essere un paese ai margini delle traiettorie internazionali di sviluppo”.

Il potenziamento della Cargo City dell'aeroporto lombardo è stato al centro di molte e lunghe polemiche, di accesi contrasti con gli enti locali e con gli ambientalisti, dato che nei vari Masterplan presentati andava a occupare aree di alto valore ambientale. Recentemente, è stato raggiunto un accordo in sede regionale tra le amministrazioni locali, le parti sociali e la Sea, la società che gestisce gli aeroporti lombardi. “Si tratta di un ottimo accordo, di un'intesa che ora permetterà al Masterplan di arrivare sul tavolo del governo con un largo consenso costruito sul territo-

rio. È la prova che sviluppo economico, equilibrio ambientale, tutela sociale possono rientrare in un'unica visione di sviluppo”, ha commentato Grassi. La rilevante e crescente importanza dello scalo aeroportuale di Malpensa per quanto riguarda il cargo è confermata dai numeri: nel 2021, ha aumentato i traffici del 45% sull'anno precedente e del 36% sul 2019, l'anno pre-pandemia, ciò ha significato che circa il 70% della merce in transito negli aeroporti italiani si è concentrato sullo scalo lombardo, superando quelle 740 mila tonnellate che erano state poste dal Masterplan come “obiettivo” per il 2024/2025. Numeri che inducono a riflettere sull'esigenza di affrontare con convinzione il tema dello sviluppo del cargo aereo, in Italia sempre sottovalutato, nonostante si dimostri fondamentale se non per volumi movimentati certamente per l'alto valore della merce che trasporta.

Assoporti guarda al futuro

La relazione del presidente Rodolfo Giampieri, che ha aperto l'assemblea dell'associazione, ha sottolineato "ciò che serve" per adeguare il sistema portuale ai cambiamenti in atto e alle nuove esigenze delle imprese.

di **Carlotta Valeri**

L'andamento dei porti italiani nel primo trimestre dell'anno è stato positivo, con un aumento di tutti i traffici e con una crescita di quello container del 13,4% sullo stesso periodo dell'anno scorso (va sottolineato, comunque, che nel periodo ancora non si erano sentiti gli effetti dell'invasione russa in Ucraina, iniziata a fine febbraio). Il dibattito all'assemblea di Assoporti, svoltasi a Roma, è partito da questo dato, come sottolineato, positivo. Lo ha riconosciuto anche il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, intervenuto nella manifestazione: "I porti italiani funzionano. Il sistema portuale italiano in questo anno e mezzo ha dimostrato resistenza e capacità di operare veramente come sistema lavorando insieme su riforme, investimenti e pianificazione. Stiamo però affrontando grandi cambiamenti a livello globale. In questa nuova prospettiva diventano fondamentali nuovi investimenti e ancor più fondamentale diventa il ruolo delle Zes come strumento di attrazione. Ciò dimostra che parlare di porti significa parlare di politica industriale del paese. Tanti sono i cambiamenti in corso a livello mondiale e l'Italia deve farsi trovare pronta come sistema paese". Lo sguardo è, quindi, rivolto al futuro, nell'ottica che sicuramente dopo la guerra in Ucraina, a livello economico, commerciale e geopolitico globale, gli equilibri saranno diversi.

Non sorprende, perciò, che la rela-



Particolare del porto di Trieste

zione all'assemblea del presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, sia stata tutta "proiettata in avanti". Il presidente ha sottolineato in apertura che la stabilità del commercio mondiale è messa in discussione da diversi fattori, come il forte aumento dei noli marittimi, l'alto costo dell'energia e delle materie prime, che incide in primo luogo sui livelli produttivi dei paesi industriali, la conseguente crescita dell'inflazione, un fenomeno che non si conosceva da anni. Infine, ma certamente tutt'altro che un dato secondario ci sono le crescenti tensioni geopolitiche, che molto probabilmente ridisegneranno lo scenario mondiale in maniera nuova e diversa. Quindi, la portualità italiana deve affrontare un clima d'incertezza. A questo proposito Giampieri ha sottolineato: "Siamo pronti ad affrontare gli imprevisti, basandoci su una nostra organizzazione che si è rilevata piena-

mente efficace ed efficiente, con ruoli ben definiti e regole certe. Sicuro ci sarà bisogno di modernizzare, ma il format funziona. Oggi, serve più che mai visione e coraggio nelle scelte da effettuare per sfruttare ogni opportunità. E' giunto il momento di agire tutti insieme e di farlo in maniera razionale e intelligente. Mai come adesso, con la trasformazione del mondo, guidata da due grandi obiettivi economici e sociali: la transizione ecologica e la transizione digitale, è necessario essere ancora più compatti e fare sintesi anche delle diverse posizioni presenti tra i player del comparto. Per tale motivo, come Assoporti in rappresentanza di tutte le Autorità di sistema portuale, ci poniamo come coordinatori delle azioni da mettere in campo e interlocutori leali delle istituzioni, non sottolineando soltanto quello che manca, troppo facile, ma proponendo anche quello >

IMPORT/EXPORT E TRASPORTO

Assoporti e Studi e Ricerche per il Mezzogiorno-Srm hanno pubblicato un report, presentato in occasione dell'assemblea dell'Assoporti, che esamina come ha viaggiato il nostro import/export nel 2021. Il trasporto marittimo si è dimostrato sempre fondamentale per i nostri flussi commerciali con l'estero. Infatti, questa modalità si è collocata, secondo il report, al secondo posto dietro il trasporto stradale, che ha movimentato il 49% delle merci, per un valore di 373,1 miliardi di euro, mentre via mare ha viaggiato il 36% del totale per un valore di 277,8 miliardi. Completano il trasporto con l'estero l'aereo con il 12% e un valore di 91,1 miliardi e la ferrovia con il 3% e il valore di 21,1 miliardi. Questi dati mettono in risalto, se ce ne fosse ancora bisogno, le difficoltà che ha il trasporto ferroviario anche su traghetti internazionali, che dovrebbero in teoria invece favorire rispetto all'autotrasporto la rotaia. Per quanto riguarda le principali merci esportate dall'Italia via nave (con gli Stati Uniti primo cliente), macchinari e attrezzature si collocano al primo posto, con un valore di 39,4 miliardi di euro, seguiti da prodotti chimici e in plastica (17,3 miliardi) e da mezzi di trasporto (16,9 miliardi), mentre per l'import dominano petrolio e gas (29,1 miliardi). I porti italiani, nel primo trimestre 2022, hanno avuto buone performance e in crescita rispetto allo stesso periodo del 2021. Tutti i settori sono cresciuti portando complessivamente il traffico a 118 milioni di tonnellate e a un incremento sul 2021 del 6,5%. In particolare, le rinfuse liquide sono cresciute del 3,1%, quelle solide del 9,2%, il traffico container del 13,4% e quello ro-ro dell'1,5%, mentre le merci varie sono aumentate del 14,7%.



“E' necessaria una semplificazione per garantire l'apertura dei cantieri e realizzare le opere previste dal Pnrr e dalle altre diverse fonti di finanziamento”, ha sottolineato Giampieri

che serve”. Tra le iniziative che servono proprio nell'ottica di permettere alla portualità di creare le migliori condizioni per la crescita economica del paese è quella di “riscoprire un valore fondamentale, principio fondante delle Autorità portuali prima, delle Autorità di sistema adesso, quello di avere una maggiore autonomia amministrativa e una maggiore autonomia finanziaria per dare risposte veloci alle necessità delle imprese”. Un'altra esigenza è quella di adeguare l'attività lavorativa nei porti alle nuove esigenze delle imprese, ai processi di rinnovamento e al cambiamento introdotto dallo sviluppo

della digitalizzazione. Serve a questo proposito, ha detto il presidente di Assoporti, “una grande assunzione di responsabilità personale e collettiva”.

Giampieri ha aggiunto: “Sempre più, con l'innovazione digitale e tecnologica ci troviamo di fronte a professioni, quelle del lavoro portuale e della logistica avanzata, di altissimo livello che si aprono con decisione all'impiego di giovani e alla parità di genere. Ma questo è soltanto un primo passo che ogni Autorità portuale sta portando avanti con i territori e con gli operatori portuali. Non basta scrivere un documento,

dobbiamo iniziare a vedere il cambiamento intorno a noi. Per realizzarlo, dobbiamo avviare un forte dialogo e una forte campagna di informazione. Senz'altro, le misure del Pnrr ci aiutano perché vanno in questa direzione e sono un'opportunità da cogliere”. “Però, occorre essere realisti - ha aggiunto Giampieri - senza una semplificazione robusta, razionale e intelligente questi obiettivi ambiziosi avranno difficoltà ad essere realizzati. La semplificazione è necessaria per garantire l'apertura dei cantieri e realizzare le opere previste dalle diverse fonti di finanziamento. Vogliamo lavorare bene e nel pieno rispetto delle norme in vigore, ma chiediamo che queste norme siano fluide e che ci sia un unico ente di indirizzo, di regolazione e di vigilanza. Da sottolineare, comunque, che è iniziato un serio percorso di semplificazione da parte del governo che però deve essere rafforzato, migliorato e accelerato. Abbiamo scadenze improrogabili dietro l'angolo. Se vogliamo essere come i paesi del nord Europa, molto spesso evocati, dobbiamo arrivare anche ai tempi di attuazione delle opere del nord Europa. Questa è semplificazione razionale, e non fuga da controlli e responsabilità” ■

Servono progetti e investimenti per una logistica industriale

A Palermo si è svolta la due giorni di Mid.Med Shipping&Energy Forum.

di **Carlotta Valeri**

A Palermo, nello splendido Palazzo dei Normanni, patrimonio dell'Unesco e sede dell'assemblea regionale siciliana, si è svolta la due giorni della seconda edizione di "Mid. Med Shipping&Energy Forum" promossa dalla Regione Sicilia e dall'International Propeller Clubs. Si può trarre una considerazione generale dai diversi dibattiti che si sono svolti durante la manifestazione: nel nostro paese, lo sviluppo della logistica e dell'economia del mare è stato a livello politico lungamente trascurato e sottovalutato. Lo stesso "mare" ha avuto la medesima sorte. Lo ha posto in evidenza quanto ha ricor-

dato Massimiliano Laurenti, dello Stato Maggiore della Marina, quando ha sottolineato che l'Italia è stato l'ultimo paese nel Mediterraneo a varare la legge 91/2021 che istituisce la "zona economica esclusiva" oltre il limite delle acque territoriali. "Zone" previste dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul "diritto del mare" firmata a Montego Bay, Giamaica, nel dicembre 1982. Una legge importante ai fini della difesa dei nostri diritti marittimi in un mare, come il Mediterraneo, dove diversi paesi, dalla Turchia e dal Medio Oriente all'Africa del nord, si muovono con molta aggressività. Un aspetto geopolitico che abbiamo colpevolmente a lungo trascurato.



Un convegno di Mid.Med al Palazzo dei Normanni, Palermo

“La presunta centralità del Mediterraneo è un concetto che la politica italiana dà per scontato, e fa ben poco per interpretarlo, per intercettarlo. In Francia, ad esempio, non è così: esiste un ministero del Mare e il marittimo è un tema ‘sensibile’. Cosa che non avviene da noi, dove non solo manca una sensibilità sull’argomento, ma anche una concreta progettualità. La politica non decide mai cosa serve, non fa scelte, che invece servono perché attualmente occorre fronteggiare in questo settore shock che potrebbero ulteriormente favorire e valorizzare porti diversi dai nostri”, ha detto il parlamentare europeo Marco Campomenosi. Mauro Nicosia, presidente di Confetra Sicilia,

ha aggiunto: “A ogni piè sospinto noi sentiamo parlare di ‘centralità’ del Mediterraneo e quindi, data la nostra posizione geografica, della ‘nostra centralità’. Non viene posto però il problema rispetto a cosa siamo ‘centrali’. Recentemente ho visto una mappa del mondo disegnata dai cinesi, che pongono la Cina come punto ‘centrale’ del pianeta. La ‘centralità’ dipende dai punti di vista, non è un valore assoluto per definizione. L’Italia, e la Sicilia in particolare, è sempre stata una ‘frontiera’ che ha subito influenze dall’esterno ed è ancora così. Da questa strettoia dobbiamo uscire, in primo

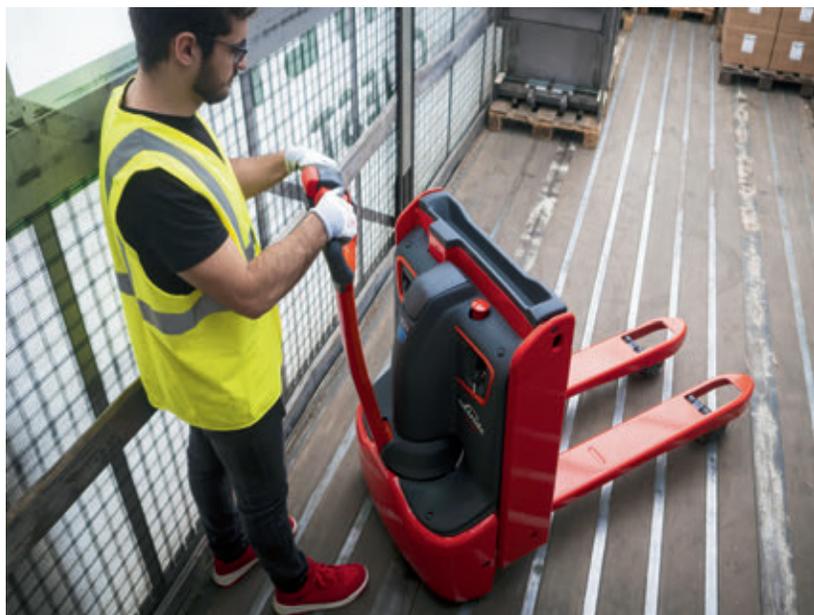
luogo rivalutando la nostra politica per una logistica industriale che guardi oltre i nostri confini, un atteggiamento che abbiamo sempre avuto difficoltà ad assumere”. “In Italia, manca una visione, una strategia rispetto alla logistica e alla portualità. Soprattutto, non identifichiamo le priorità. Così restiamo indietro in un mondo che si muove veloce e che pianifica. Parliamo di ‘centralità’ dell’Italia e della Sicilia rispetto al Mediterraneo, ma in realtà non ci crediamo neanche noi come dimostra il fatto che su questo tema non diamo risposte concrete sulle quali dovremmo fare investimenti”, ha aggiunto Antonio Pandolfo, presidente Europa Servizi Terminalistici. ■

A Mannheim, Linde ha presentato i nuovi carrelli

Si è svolta in Germania, per dieci giorni, la manifestazione "WoMH" che ha posto i clienti a stretto contatto con l'azienda nella ricerca delle soluzioni più adatte.

di **Tiziano Marelli**

Recentemente, per dieci giorni e a rotazione, Linde Material Handling ha accolto a Mannheim, in Germania, visitatori da tutto il mondo in occasione dell'evento che per l'azienda tedesca è considerato un punto centrale del suo presentarsi al pubblico di clienti e operatori, con particolare riferimento a quelli impegnati nell'ambito della logistica. Si è trattato del WoMH, che è acronimo di "World of Material Handling", manifestazione settoriale il cui motto 2022 recita "Your Way is our Way" (La tua via è la nostra via), che più affiancati così nel raggiungimento di obiettivi comuni fra soggetti coinvolti in una collaborazione commerciale davvero non si potrebbe. Giova ricordare che Linde è società che fa parte del Gruppo Kion ed è produttore di carrelli elevatori e da magazzino operante a livello globale nonché un fornitore di soluzioni e servizi per l'intralogistica, con una rete di vendita e assistenza che si estende in oltre cento paesi nel mondo. In particolare è opportuno sottolineare come WoMH rappresenti un'occasione pressoché unica nella complessità del settore, in tutti i suoi vari aspetti. L'idea-base che sta all'essenza dell'incontro è quella che gli ospiti non si debbano limitare a visitare agli stand, ma piuttosto che i prodotti e le soluzioni possono per loro stessi rappresentare l'occasione di una sperimentazione dal vivo, in scenari di impiego assolutamente realistici. Al contempo,



Il transpallet Linde T14-20 molto facile da manovrare anche in spazi ristretti

è possibile - anzi: incoraggiato - un confronto con i diversi esperti di prodotto e con i consulenti aziendali Linde, in gran numero presenti sul posto, per ipotizzare di concerto le soluzioni possibili più adatte a seconda delle diverse problematiche che le singole situazioni professionali possono creare.

Causa pandemia l'appuntamento con WoMH si è giocoforza dovuto fermare per quattro anni, ma adesso che la "macchina" ha potuto rimettersi in moto chi meglio di Linde, azienda che considera il "movimento" la ragione stessa del suo esistere commerciale,

poteva usare l'occasione come una sorta di trampolino di (ri)lancio per un deciso balzo in avanti? Quello che ne è uscito è da considerarsi alla stregua non solo di una passerella ma anche di un vero e proprio show, come in effetti si è rivelato in alcuni momenti conviviali del fitto calendario che la società ha stabilito affinché le novità riferite ai prodotti di casa potessero essere viste, spiegate e addirittura testate in ogni loro peculiarità. Linde si è quindi "messa in mostra" in quasi 17 mila quadrati sfruttati appieno, tanto lo spazio è stato in grado di rappresentare un itinerario perfetto a di-



sposizione del mercato di riferimento. I convenuti hanno così potuto effettuare un vero e proprio excursus che non ha tralasciato nulla in termini di futuro prossimo venturo possibile riferito al settore, con particolare riferimento alla sicurezza e alla sostenibilità. Come ha infatti subito messo in chiaro uno dei manager Linde durante una delle prime tappe del percorso, affermando

Nelle foto, il carrello Linde E100-180



che “Linde non costruisce carrelli elevatori, ma piuttosto posti di lavoro”, intendendo che la continua ricerca di elementi che possano garantire l’operatività in un ambito del proprio riferimento produttivo in condizioni di assoluta tranquillità e massima ergonomia non può che trasformarsi in un’attenzione verso la migliore costruzione possibile dei manufatti aziendali, che proprio su questi plus puntano per distinguere l’azienda tedesca. Concetti ampliati da Stefan Prokosch, senior vice president brand management dell’azienda, durante la cena-spettacolo serale: “L’aumento dei costi energetici, la carenza di manodopera qualificata, la maggiore richiesta di sicurezza operativa, la ricerca di soluzioni che garantiscano una maggiore sostenibilità: queste sono solo alcune delle sfide che dobbiamo affrontare insieme ai nostri clienti. Allo stesso tempo, è importante sfruttare il potenziale di ottimizzazione offerto

dalla digitalizzazione e dal collegamento in rete. Per tutto questo negli ultimi anni Linde si è trasformata in un fornitore di soluzioni ad ampio respiro offrendo, oltre alla sua crescente gamma di prodotti, un numero sempre maggiore di soluzioni software, sistemi di assistenza, strumenti di consulenza e proposte di servizi, come il leasing delle batterie o la manutenzione predittiva”.

Fra le tante novità di WoMH 2022 particolare citazione merita senz’altro il sistema Linde Steer Control, una nuova tipologia di sterzo elettroidraulico che non prevede l’uso del volante classico: le braccia del conducente rimangono appoggiate sul bracciolo e il carrello viene controllato con la mano sinistra tramite una mini-ruota integrata, in pratica un joystick, vantaggio che consente all’operatore di lavorare in modalità più rilassata e quindi di rimanere concentrato - e produttivo - più a lungo, visto che la postazione di lavoro riveste una particolare ancorché assoluta importanza d’interfaccia tra operatore e macchina. I conducenti devono essere in grado di utilizzare il carrello in modo agile, semplice e veloce per poterne sfruttare appieno il potenziale di prestazioni, e Linde Steer Control è stato “pensato” proprio per assolvere questo compito, e per questo si basa sulla tecnologia steer-by-wire: i comandi del conducente sono convertiti in segnali elettrici e inoltrati agli attuatori idraulici, mentre un sofisticato concetto di sicurezza garantisce il funzionamento a prova di guasto del sistema di controllo del veicolo. In più, il controllo elettrico delle ruote apre nuove possibilità funzionali poiché lo sterzo reagisce in modo più o meno sensibile >

a seconda della velocità del veicolo. Se il carrello sta procedendo velocemente, il joystick verrà inclinato di lato per ottenere una certa deviazione dello sterzo delle ruote, e se il conducente riduce la velocità del carrello, lo stesso movimento della mano produce una maggiore deviazione dello sterzo. Una citazione anche per la nuova gamma di carrelli elevatori ad azionamento elettrico con portata da 10 a 18 tonnellate, una capacità di carico sino ad oggi raggiunta solo dai carrelli termici. Disponibili in dodici modelli - con portata di 10, 12, 14, 15, 16 o 18 tonnellate e diversi baricentri di carico - i carrelli Linde E100-180 rappresentano una soluzione interessante per le aziende che operano nell'industria del legno, dell'acciaio e delle costruzioni e delle bevande. Sono azionati da uno speciale sistema a quattro motori - due per ciascuna ruota - che fornisce la potenza necessaria per trasportare agevolmente anche carichi molto pesanti. Il più potente tra i nuovi carrelli - l'E180/900, che vanta una capacità di carico di 18 tonnellate e un baricentro di carico di 900 millimetri - è in grado di raggiungere una velocità di marcia di 20 chilometri l'ora in soli 10 secondi, anche a pieno carico. I nuovi modelli da 10 a 18 tonnellate sono dotati di doppia trasmissione, doppio impianto idraulico di sollevamento, due batterie e pompe modulate. Il design della cabina è simile ai carrelli elevatori più piccoli, ma migliorato in termini di visibilità. A decisa garanzia del conducente vanno ascritti il tetto in vetro blindato antisfondamento, gli ampi pannelli in vetro delle portiere laterali e il parabrezza posteriore e anteriore che garantiscono una visibilità a 360 gradi e assicurano la massima sicurezza durante ogni manovra. Il sedile di guida può ruotare di 17 gradi e dispone di un comodo bracciolo per agevolare le manovre in retromarcia. La cintura



Il carrello Linde E100-180 è disponibile con batteria sia di piombo sia agli ioni di litio

di sicurezza include la funzione di monitoraggio della chiusura della fibbia. Gli E100-180 sono infatti disponibili sia in versione con batteria al piombo che con batteria agli ioni di litio. Un punto di forza di questi modelli è che la tecnologia della batteria può essere cambiata in qualsiasi momento senza necessità di modificare l'hardware: un vantaggio anche nel lungo periodo, soprattutto se il carrello dovesse essere posto sul mercato dell'usato.

Infine, e si tratta d'impressione assolutamente personale, è da ritenersi particolarmente efficace l'idea che l'azienda tedesca ha avuto nel voler ricreare all'interno della sala espositiva fieristica una sorta di "filiera" riguardante la produzione di bottiglie di vetro: un flusso declinato in tutte le sue fasi che ha accompagnato passo passo il visitatore nel suo svolgersi concreto. È così che centinaia di bottiglie rosse - in una sorta di dipanarsi del percorso compiuto e del "trattamento" a esse riservato molto efficace in termini di visibilità - hanno potuto essere "seguite" dal ricevimento in magazzini

allo stoccaggio dell'ultimo miglio, fino al loro posizionamento sugli scaffali di vendita. Scopo della dimostrazione è stato quello di evidenziare come il trasporto e la movimentazione dei carichi possano essere realizzati in modo efficiente e sicuro, in maniera ergonomica e sostenibile in un ambito dove la digitalizzazione e il collegamento in rete dei processi di magazzino vengono giustamente messi in luce, se non addirittura enfatizzati. Sicurezza e sostenibilità, ed è così - come in un viaggio circolare - che torniamo all'inizio del tour compiuto a WoMH 2022, che è giusto definire completo grazie alle dimostrazioni messe in campo dal management di Linde. In fondo, visto il finale appena descritto, quello che viene lanciato è un neanche tanto subliminale "message in a bottle" in termini di comunicazione e auspicabile scenario futuro all'insegna del rinnovamento. Una strada che presuppone "movimenti" condivisi, e che sarebbe opportuno - anche perché ormai impossibile da ignorare - fosse percorsa da un numero sempre più corposo di attori del settore logistico. ■

WORKSHOP ONLINE

I documenti di trasporto digitali: quadro normativo, stato dell'arte e case histories

14 Settembre 2022

ore 10,00-12,45

PROGRAMMA

10:00 **Gaetano Conti**, *Presidente del Comitato Logistica, Federchimica*

APERTURA DEI LAVORI

Panelists:

10:10 **Stefano Fadda**, *Studio Legale Fadda*

LA DISCIPLINA APPLICABILE AI DOCUMENTI DI TRASPORTO DIGITALI

11:10 **Daniele Marazzi**, *Consigliere Delegato, Consorzio DAFNE Digitalizzazione
SUPPLY CHAIN: STATO DELL'ARTE E CONSIGLI PER L'IMPLEMENTAZIONE*

Case histories:

11:50 **Andrea Condotta**, *Public Affairs & Innovation Manager - Gruber Logistics*

Marcello Calà, *Transport & Road Safety Manager e
Davide Italia, Regulatory Compliance Manager - Air Liquide Italia*

12:30 Q&A

12:45 **Gaetano Conti**, CONCLUSIONI

IL WORKSHOP È RISERVATO ALLE IMPRESE ASSOCIATE
A FEDERCHIMICA, ASSOLOGISTICA E ALLE IMPRESE ADERENTI
AL SERVIZIO EMERGENZE TRASPORTI - S.E.T.

Registrazione online entro il 12 settembre 2022 a questo link: <https://bit.ly/3Rzug3G>

CONTATTI: Tiziana Massa - Tel. 02 34565 356 - Email: t.massa@federchimica.it



+ spazi verdi
- 70.000 mq di aree
dismesse



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

www.quadranteeuropa.it

