

INTERPORTO PADOVA

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

INTERPORTO PADOVA

intermodalità ancora più efficiente e alleata dell'ambiente con la totale automazione delle movimentazioni nel Terminal

A Padova la seconda edizione di Green Logistics Expo

EDITORIALE

NUOVO GOVERNO:
LA LOGISTICA IN AGENDA

ECONOMIA

L'INDUSTRIA
NEL MEZZOGIORNO

IMMOBILIARE

GOODMAN GUARDA
ALLA SOSTENIBILITA'



KONTRACTOR



WE BUILD UP
YOUR
VALUE



General Contractor Immobiliare
www.kontractor.it

LA LOGISTICA NELL'AGENDA DEL NUOVO GOVERNO

Il settore deve essere al centro dell'attenzione

L'ITALIA È IN PROCINTO DI AVERE UN NUOVO GOVERNO ALLA FINE DI UNA TRAVAGLIATA LEGISLATURA, TERMINATA ANCOR PRIMA DELLA SUA SCADENZA NATURALE. CIÒ STA AVVENENDO IN UN MOMENTO DI CRITICITÀ SOCIOECONOMICA A CAUSA PRIMA DELLA PANDEMIA COVID-19 E POI PER LE CONSEGUENZE INTERNAZIONALI DELL'INVASIONE DELL'UCRAINA DA PARTE DELLA RUSSIA. IL NUOVO GOVERNO DOVRÀ QUINDI CONFRONTARSI CON LE ATTUALI EMERGENZE, L'ALTO COSTO DELL'ENERGIA E UN'INFLAZIONE A LIVELLI SCONOSCIUTI DA TEMPO IMMEMORABILE, E, SOPRATTUTTO, CERCARE DI EVITARE CHE I DATI ECONOMICI DEL PAESE, ANCORA POSITIVI, NON PEGGIORINO. PER OTTENERE QUESTO RISULTATO OCCORRE SALVAGUARDARE IL NOSTRO EXPORT, CHE, SPECIALMENTE IN UN MOMENTO DI CALO DEI CONSUMI INTERNI, RAPPRESENTA UN'ANCORA DI SALVEZZA PER LA NOSTRA INDUSTRIA. UNA LOGISTICA E UNA PORTUALITÀ EFFICIENTI SONO FONDAMENTALI PER UN TALE OBIETTIVO E, QUINDI, DEVONO ESSERE AL CENTRO DELL'ATTENZIONE DEL NUOVO ESECUTIVO, PARIMENTI ALLA CONCRETIZZAZIONE, NEI TEMPI CONCORDATI IN AMBITO EUROPEO, DEGLI IMPEGNI PROGETTATI NELL'AMBITO DEL PIANO NAZIONALE RIPRESA E RESILIENZA. PER LA LOGISTICA, IN PARTICOLARE, IL PIANO È ESSENZIALE SU DIVERSI FRONTI, DA QUELLO DELLA REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE DETERMINANTI PER MIGLIORARE, SPECIE NEL MEZZOGIORNO, LA MOBILITÀ DELLE MERCI, ELIMINANDO COLLI DI BOTTIGLIA CHE RALLENTANO IL COLLEGAMENTO TRA PORTI E INLAND TERMINAL, AL MIGLIORAMENTO DEI LIVELLI DI FORMAZIONE E DI PREPARAZIONE DEGLI ADDETTI AL SETTORE, IN CUI, OGGI, È DIFFICILE RIUSCIRE A TROVARE COMPETENZE CORRISPONDENTI ALLE NECESSITÀ. IL SETTORE LOGISTICO, IN UN MONDO CHE STA VELOCEMENTE CAMBIANDO, CHE STA PONENDO IN LUCE ESIGENZE NUOVE, COME QUELLE DELLA SOSTENIBILITÀ IN TUTTE LE SUE ESPRESSIONI O DEL MUTAMENTO DEGLI ORIENTAMENTI AL CONSUMO CHE STANNO PRIVILEGIANDO L'ECOMMERCE, DEVE NECESSARIAMENTE ADEGUARSI E RINNOVARSI: COMPITI CHE NON POSSONO ESSERE LASCIATI SOLO ALLA BUONA VOLONTÀ DELLE IMPRESE, MA CHE VANNO SOSTENUTI A LIVELLO POLITICO. L'ATTENZIONE ALLA LOGISTICA E ALLA PORTUALITÀ NON È STATA MAI UNA PRIORITÀ DI TANTI GOVERNI DEL PASSATO, QUANDO SI RAGIONAVA ESCLUSIVAMENTE IN TERMINI DI UNA SOLA MODALITÀ O DI UNA SOLA CONTINGENZA. OGGI, OCCORRE RIPORTARE, PER LO SVILUPPO DEL PAESE, QUESTI TEMI, COME DICEVAMO, AL CENTRO DELL'ATTENZIONE.

VI SEGNALIAMO

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

Stampa estera

**LE SANZIONI IMPOSTE
ALLA RUSSIA FUNZIONANO?**

8

Economia

**2022: IL LAVORO
STA "TENENDO"**

10

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

Economia

**L'INDUSTRIA
NEL MEZZOGIORNO**

14

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

Cover

**INTERPORTO PADOVA:
INTERMODALITA' SEMPRE PIU' EFFICIENTE**

39

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

Logistica "verde"

**TORNA A PADOVA
GREEN LOGISTICS EXPO**

40

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

Portualità

**PRIMO SEMESTRE 2022:
TRAFFICI IN CRESCITA**

44

Stampa
Mediaprint Milano

Immobiliare

**PANATTONI, SEMPRE
PIU' PRESENTE IN ITALIA**

51

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

Immobiliare

**LA SOSTENIBILITA' AL CENTRO
DELLE STRATEGIE DI GOODMAN**

53

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

16

DALLE AZIENDE

21



Il The Economist si chiede se le sanzioni imposte dall'Occidente alla Russia stiano funzionando nell'ottica sia di frenare la guerra in Ucraina sia di rappresentare un monito alla Cina in rapporto alla questione Taiwan (il servizio a pag. 8)



Nel primo semestre di quest'anno i traffici dei porti italiani, nonostante gli effetti della pandemia e la complicata situazione internazionale, sono cresciuti, ma occorre migliorare il loro livello di competitività (il servizio a pag. 44)

Con **PARK***life* progettiamo luoghi
e spazi di lavoro più gradevoli.

Pronti per una partita?



La pressione dei costi di produzione

Secondo i dati Istat, in Italia, il prodotto interno lordo del secondo trimestre di quest'anno, corretto per gli effetti di calendario e destagionalizzato, è aumentato dell'1,1% rispetto al trimestre precedente e del 4,7% nei confronti del

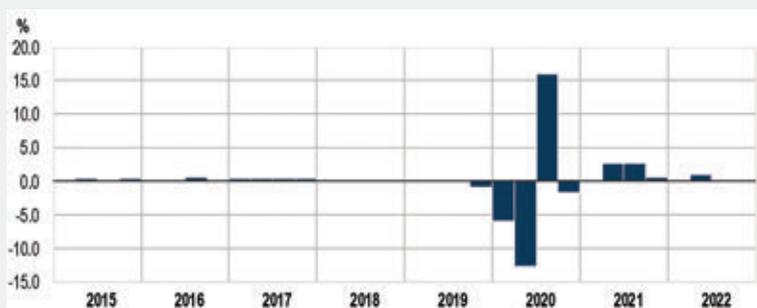


secondo trimestre del 2021. Quindi, con un leggero miglioramento rispetto alle previsioni. Questo dato fa sì che la variazione acquisita per il 2022 sia pari a più 3,5%. Rispetto al trimestre precedente, tutti i principali aggregati della domanda interna sono in ripresa, con un aumento dell'1,7% sia dei consumi finali nazionali sia degli investimenti fissi lordi. Anche le importazioni e le esportazioni sono aumentate, rispettivamente, del 3,3% e del 2,5%. L'economia nazionale,

Prodotto interno lordo

Fonte: ISTAT

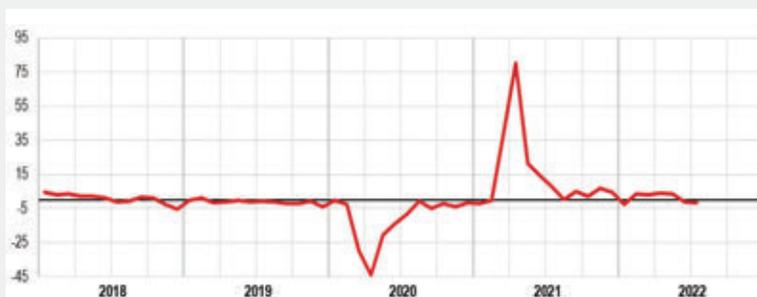
(I trim. 2015-II trim. 2022, variazioni % congiunturali, anno di riferimento 2015)



Produzione industriale

Fonte: ISTAT

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



Produzione per tipo di industria

Fonte: ISTAT

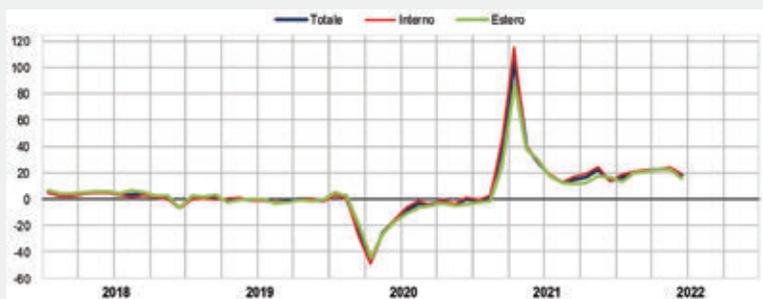
(lug. 2022, variazioni % congiunturali e tendenziali)

RAGGRUPPAMENTI PRINCIPALI DI INDUSTRIE	Dati destagionalizzati		Dati corretti per gli effetti di calendario	
	lug 22 giu 22	mag22-lug22 feb22-apr22	lug 22 lug 21	gen-lug 22 gen-lug 21
Beni di consumo	-0,7	-1,1	+1,0	+5,1
Durevoli	-1,9	-0,4	+3,9	+5,4
Non durevoli	-0,6	-1,7	+0,4	+5,0
Beni strumentali	+2,0	-1,4	-2,0	-0,1
Beni intermedi	-0,6	-1,0	-4,4	-1,1
Energia	-0,5	-1,2	+3,2	+3,6
Totale	+0,4	-1,6	-1,4	+1,3

Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

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



nonostante le tante criticità, finora ha reagito bene. Un segnale di rallentamento viene dai dati della produzione industriale, che, se è aumentata a luglio rispetto a giugno dello 0,4%, ha registrato nel trimestre maggio-luglio una flessione dell'1,6% rispetto ai tre mesi precedenti. L'indice mensile a luglio è cresciuto su base congiunturale solo per i beni strumentali (più 2,0%), mentre è calato per i beni di consumo (meno 0,7%), i beni intermedi (meno 0,6%) e l'energia (meno 0,5%).



Fatturato dei servizi

Fonte: ISTAT

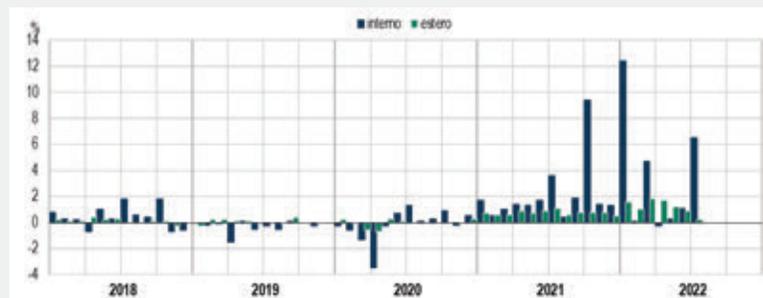
(I trim. 2011-II trim. 2022, variazioni % congiunturali, base 2015=100)



Prezzi alla produzione dell'industria

Fonte: ISTAT

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

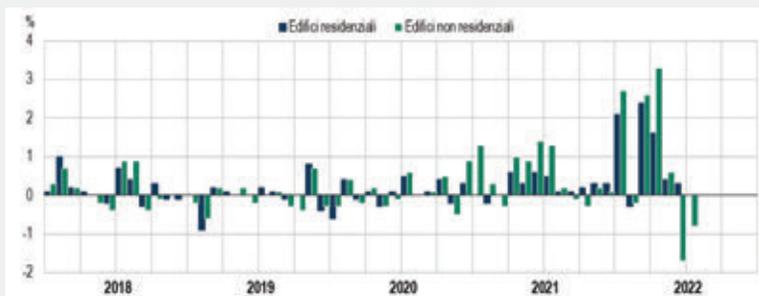


In termini tendenziali, in confronto con luglio 2021, l'indice è diminuito dell'1,4%. I settori che maggiormente hanno rallentato la produzione sono stati la metallurgia e la fabbricazione di prodotti in gomma e di prodotti chimici. Anche il fatturato dell'industria, a giugno, è lievemente diminuito (meno 0,2%) sul mese precedente, sintesi di una contenuta flessione su entrambi i mercati (meno 0,3% sul mercato interno e meno 0,1% su quello estero). Nel secondo trimestre del 2022, però, l'indice complessivo è cresciuto del 6,2% rispetto al trimestre precedente (più 6,2% sul mercato interno e più 6,1% su quello estero). Corretto per gli effetti di calendario, il fatturato totale cresce in termini tendenziali del 18%, con incrementi del 19,1% sul mercato interno e del 15,7% su quel-

Prezzi alla produzione nelle costruzioni

Fonte: ISTAT

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



lo estero. In particolare, per quanto riguarda la manifattura, l'Istat stima che il fatturato sia calato dell'1,6% in termini congiunturali e sia cresciuto dello stesso 1,6%, in volume, rispetto allo stesso mese del 2021. Meglio è andato il fatturato nel settore dei servizi che è aumentato nel secondo trimestre 2022 del 3,5% rispetto al trimestre precedente e del 17,0% in termini tendenziali. Gli incrementi maggiori si sono registrati, secondo l'Istat, per il trasporto e il magazzinaggio (più 6,0%) e per il commercio all'ingrosso,

Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

(gen. 2017-ago. 2022, per tipo di prodotto, indice Nic*, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



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

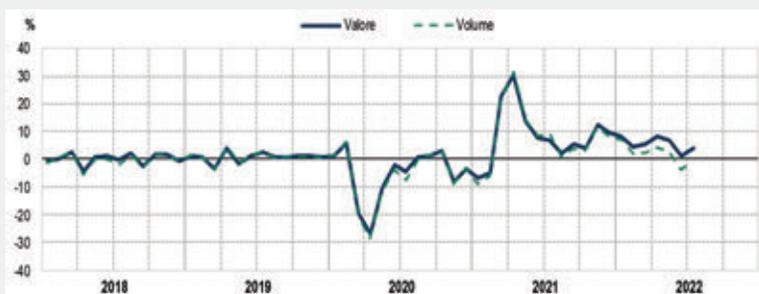


commercio e riparazione di autoveicoli e motocicli (più 3,8%). Da sottolineare ancora una volta il continuo, inesorabile aumento dei prezzi alla produzione dell'industria: a luglio, sono cresciuti del 5,0% su base mensile e del 36,9% su base annua (dal più 34,1% già registrato a giugno). Sul mercato interno i prezzi sono aumentati del 6,5% rispetto a giugno e del 45,9% su base annua. Al netto del comparto energetico, i prezzi hanno mostrato una dinamica congiunturale molto meno intensa (più 0,3%) e una crescita tendenziale nettamente meno ampia (più 13,1%). A luglio, invece, i prezzi alla produzione delle costruzioni per "Edifici residenziali e non residenziali" sono diminuiti dello 0,5% e sono cresciuti del 7,1% su base annua, simile l'andamento per la costruzione di strade e ferrovie.

Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

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



ASSA ABLOY

L'evoluzione tecnologica di un magazzino tramite la gestione delle baie di carico

Dalla progettazione alle soluzioni da integrare, fino al rapporto costante con assistenza customizzata e manutenzione preventiva.

Negli ultimi anni abbiamo assistito ad un'importante crescita nella realizzazione di magazzini di diversa scala, dedicati a soddisfare la sempre maggiore domanda di eCommerce ma anche la necessità di incrementare la capacità di stoccaggio interno delle aziende manifatturiere. ASSA ABLOY Entrance Systems è in grado di proporre per questi progetti il suo ampio portafoglio di soluzioni per l'accesso automatico negli edifici, garantendo il proprio supporto in tutte le fasi, dalla progettazione all'installazione, fino alla manutenzione e alla modernizzazione.

A servizio del cliente. ASSA ABLOY Entrance Systems ha l'ambizione di diventare il fornitore preferito dei propri clienti e, per far questo, continuerà a investire nel service, attraverso lo sviluppo tecnologico e la formazione del personale. La connettività svolgerà un ruolo importante nella futura offerta di servizi. Questo significa creare una rete di porte connesse e intelligenti che consenta di raccogliere e scambiare dati, utili per i nostri clienti. In questo modo, sarà possibile fornire ai clienti tempi di risposta più rapidi, informazioni dettagliate sull'utilizzo dei prodotti e aiutarli a ottimizzare sicurezza, produttività, energia ed efficienza.

Nuove soluzioni ad alto tasso innovativo e tecnologico. In quest'ottica abbiamo lanciato una soluzione ad alto tasso di innovazione tecno-



ASSA ABLOY Entrance Systems

logica: il Docking Management System (DMS), una piattaforma governata dall'intelligenza artificiale che consente la gestione ottimizzata dei punti di carico e scarico del magazzino. Attraverso una serie di KPI si hanno informazioni circa il tempo di carico/scarico, di entrata e uscita dei mezzi, così come il tracciamento degli ingressi dei mezzi e la prenotazione della baia. IL DMS consente anche di rendere le attività logistiche a minor impatto ambientale perché, tramite la gestione ottimizzata dei portoni di accesso alle baie, è possibile ridurre le dispersioni termiche dovute ad aperture prolungate.

Manutenzione preventiva, riparativa e certificazioni. Le rampe di carico e i portoni motorizzati sono pur sempre delle macchine e, come tali, sono conformi alla Direttiva Macchine 2006/42/CE (recepita, in Italia, dal Dlgs. 17/2010) e alle relative norme armonizzate. Rimane responsabilità dell'utente il re-

perimento e la conservazione della documentazione relativa agli asset installati, nonché l'esecuzione della manutenzione preventiva sulla base delle indicazioni del produttore. ASSA ABLOY Entrance Systems propone, a tal proposito, specifici pacchetti di assistenza che garantiscono sicurezza, conformità, verifiche di controllo qualità, regolari interventi di manutenzione pianificata e un'ampia disponibilità di parti di ricambio.

Chi è ASSA ABLOY?

ASSA ABLOY Entrance Systems è la divisione del gruppo omonimo operante nel settore degli accessi sia pedonali che industriali e opera nel segmento della logistica, nell'industria manifatturiera, così come nel settore dei trasporti aerei e navali, come fornitore di prodotti che consentono la movimentazione delle merci e la chiusura dei varchi con portoni coibentati. Il Gruppo ASSA ABLOY è presente in oltre 70 Paesi nel mondo con 51 mila dipendenti e un fatturato di 9,4 miliardi di euro. ■

THE ECONOMIST

Le sanzioni imposte alla Russia funzionano?

Sei mesi fa la Russia ha invaso l'Ucraina. Sul campo di battaglia si sta svolgendo una guerra di logoramento, di distruzione e di morte lungo una linea del fronte di mille chilometri. Al di là del campo di guerra infuria un'altra lotta: un feroce conflitto economico di una portata che non si vedeva dal 1940. I paesi occidentali cercano di paralizzare l'economia russa, da 1,8 trilioni di dollari, con un "arsenale" di sanzioni. L'efficacia di questo embargo è considerata in occidente la chiave per un esito favorevole della guerra. Rivela, però, anche molto sulla capacità delle democrazie liberali di proiettare la propria influenza a livello globale verso la fine degli anni 2020 e oltre, anche contro la Cina. Un fatto preoccupante, finora la guerra delle sanzioni non sta andando bene come previsto. Da febbraio, l'America, l'Europa e i loro alleati hanno scatenato una raffica senza precedenti di divieti che coprono migliaia di aziende e individui russi. La metà dei 580 miliardi di dollari di riserve valutarie della Russia giace congelata e la maggior parte delle sue grandi banche sono tagliate fuori dal sistema globale dei pagamenti. L'America non compra più petrolio russo e un embargo europeo entrerà pienamente in vigore a febbraio. Alle aziende russe è vietato acquistare input dai motori ai chip. Oligarchi e funzionari affrontano divieti di viaggio e congelamento dei beni. La task-force americana "KleptoCapture" ha perfino sequestrato un superyacht che potrebbe aver avuto un uovo Fabergé a bordo.

Oltre a soddisfare l'opinione pubblica occidentale, queste misure hanno obiettivi strategici. Quello a breve termine, almeno inizialmente, era di innescare una crisi di liquidità e aggravare la bilancia dei pagamenti in Russia per rendere difficile il finanziamento della guerra in Ucraina. A lungo termine, l'intento era quello di compromettere la capacità produttiva e la sofisticazione tecnologica della Russia in modo che qualora Vladimir Putin avesse in mente di invadere un altro paese avrebbe meno risorse a portata di mano. Un ultimo obiettivo era quello di dissuadere altri paesi da usare l'arma della guerra. Dietro obiettivi così ambiziosi si cela una nuova dottrina del potere occidentale. Il momento "unipolare" degli anni 1990, quando la supremazia americana era incontestata, è scomparso da tempo, e la tentazione dell'Occidente di usare la forza militare è diminuito dopo le guerre in Iraq e Afghanistan. Le sanzioni sembravano of-



Nonostante le sanzioni alla Russia e gli aiuti occidentali all'Ucraina, il conflitto è giunto al settimo mese di distruzione e morte

fruire una risposta consentendo all'Occidente di esercitare il potere attraverso il suo controllo delle reti finanziarie e tecnologiche al centro dell'economia del 21° secolo. Negli ultimi 20 anni sono state dispiagate per punire le violazioni dei diritti umani, isolare l'Iran e il Venezuela e ostacolare aziende come Huawei. Ma l'embargo russo porta le sanzioni a un nuovo livello mirando a paralizzare l'undicesima economia più grande del mondo, uno dei maggiori esportatori di energia, grano e altre materie prime.

Quali sono i risultati? Su un orizzonte da tre a cinque anni l'isolamento dai mercati occidentali causerà il caos in Russia. Entro il 2025 un quinto degli aerei civili potrebbe essere messo a terra per mancanza di pezzi di ricambio. Gli aggiornamenti alle reti di telecomunicazioni sono in ritardo e ai consumatori mancheranno i marchi occidentali. E' vero che lo Stato e i magnati si stanno impadronendo dei beni occidentali, dalle fabbriche di automobili ai punti vendita di McDonald's, ma ciò premia solo il capitalismo più clientelare, mentre la Russia sta perdendo alcuni dei suoi cittadini più talentuosi, che si tirano indietro di fronte alla realtà della dittatura e alla prospettiva che il loro paese diventi una "stazione di servizio" per la Cina. Il problema, però, è che il colpo del knockout non si è materializzato. Infatti, il Pil della Russia si ridurrà del 6% nel 2022, secondo i calcoli dell'Fmi, molto meno del calo del 15% che molti si aspettavano a marzo, o del crollo verificatosi in Venezuela. Le vendite di energia genereranno quest'anno per la Russia un surplus delle partite correnti di 265 miliardi di dollari, il secondo più grande del mondo dopo quello cinese. Dopo una crisi, il sistema finanziario russo si è stabilizzato e il pa-



Le vendite di energia genereranno quest'anno per la Russia un surplus delle partite correnti di 265 miliardi di dollari

ese sta trovando nuovi fornitori per alcune importazioni, tra cui, ovviamente, la Cina. Nel frattempo, in Europa, una crisi energetica potrebbe innescare una recessione e i prezzi del gas naturale continuano a crescere anche perché i russi stanno comprimendo la produzione.

Si sta, quindi, scoprendo che l'arma delle sanzioni ha difetti. Uno è il ritardo temporale. Il blocco dell'accesso alla tecnologia dei monopoli occidentali richiede anni per mordere, e le autocrazie sono brave ad assorbire il colpo iniziale di un embargo perché possono mobilitare risorse. Poi c'è il contraccolpo. Sebbene il Pil dell'Occidente faccia impallidire quello della Russia, non c'è alcun desiderio di Putin di allentare la morsa sul gas. Il più grande difetto delle sanzioni è che gli embarghi totali o parziali non vengono applicati da oltre 100 paesi con il 40% del Pil mondiale. Il petrolio degli Urali sta fluendo in Asia. Dubai è piena di contanti russi e puoi volare con Emirates e altri a Mosca sette volte al giorno. Un'economia globalizzata è brava ad adattarsi agli shock e alle opportunità, soprattutto perché la maggior parte dei paesi non ha alcun desiderio di far rispettare la politica occidentale. Si dovrebbe quindi scartare ogni illusione che le sanzioni offrano all'Occidente un modo economico e asimmetrico per affrontare la Cina, un'autocrazia ancora più grande. Al fine di scoraggiare o punire un'invasione di Taiwan, l'Occidente potrebbe impadronirsi dei 3 trilioni di dollari di riserve della Cina e "tagliare" le sue banche. Ma, come con la Russia, è improbabile che l'economia cinese crolli. Il governo di Pechino, d'altro canto, potrebbe vendicarsi, ad esempio, affamando l'Occidente di elettronica, batterie e prodotti farmaceutici, lasciando gli scaffali di Walmart vuoti

ti e innescando il caos. Dato che molti paesi hanno come loro più grande partner commerciale la Cina e non gli Stati Uniti, far rispettare un embargo globale sarebbe ancora più difficile di quanto avvenuto con la Russia. Invece la lezione di Ucraina e Russia è che affrontare autocrazie aggressive richiede un'azione su più fronti. L'"hard power" è essenziale: le democrazie devono ridurre le loro sanzioni ai punti di strozzatura degli avversari, a quelli che "fanno più male". Le sanzioni svolgono un ruolo vitale, ma l'Occidente non dovrebbe farle proliferare: più i paesi temono le sanzioni occidentali di domani, meno saranno disposti a far rispettare gli embarghi sugli altri oggi.

Oltre i blocchi. La buona notizia è che, 180 giorni dopo l'invasione, le democrazie si stanno adattando a questa realtà. Armi pesanti si stanno riversando in Ucraina, la Nato sta fortificando i confini dell'Europa con la Russia e l'Europa si sta assicurando nuove fonti di gas e accelerando il passaggio all'energia pulita. L'America sta riducendo la sua dipenden-



Il conflitto economico Russia-Occidente diventa sempre più duro: Putin minaccia la chiusura dei rifornimenti energetici per l'Unione europea

za dalla tecnologia cinese e sollecitando Taiwan a migliorare le sue difese militari. Il problema è che ogni autocrazia, non ultima la Cina di Xi Jinping, sta anche studiando la guerra delle sanzioni con la Russia ed è impegnata a imparare le stesse lezioni. L'Ucraina segna una nuova era di conflitto del 21° secolo in cui gli elementi militari, tecnologici e finanziari sono intrecciati, ma non è un'epoca in cui l'Occidente può presumere di avere la preminenza: nessuno può contrastare l'aggressione solo attraverso dollari e semiconduttori. ■

2022: l'occupazione sta "tenendo"

Nel primo semestre oltre 230 mila occupati in più, mentre nel mese di luglio si è registrato un rallentamento. In aumento i contratti a tempo indeterminato.

Nel nostro paese, da gennaio a giugno di quest'anno, sono state create circa 230 mila posizioni lavorative, quasi 100 mila in più rispetto allo stesso periodo del 2019, prima della pandemia. Sono stati in aumento i contratti a tempo indeterminato. Secondo la Banca d'Italia, nei mesi primaverili la dinamica dell'occupazione dipendente ha mostrato tuttavia segnali di rallentamento: la differenza tra le assunzioni e le cessazioni si è ridotta, pur restando ampiamente positiva. A fronte della tenuta dell'industria si conferma il rallentamento delle costruzioni, annunciato nel bimestre marzo-aprile. Anche nel commercio e nel turismo in maggio e giugno sono emersi segnali di indebolimento; in questi settori tuttavia, nei primi sei mesi dell'anno, sono stati creati oltre 90 mila posti di lavoro, circa 29 mila in più di quelli del 2019. "Il recente rallentamento del comparto turistico e di quello del commercio - nota la Banca d'Italia - settori che ricorrono in misura maggiore a rapporti di lavoro di breve durata, si è riflesso in una frenata complessiva della crescita delle posizioni a termine. Nei primi sei mesi dell'anno esse hanno rappresentato circa un quarto delle attivazioni nette, dopo aver tenuto conto dei fattori stagionali". Al contrario, l'occupazione a tempo indeterminato ha beneficiato del continuo aumento del numero di trasformazioni di contratti temporanei in permanenti che negli ultimi mesi è tornato sui livelli del 2019. A fronte di un andamento costante delle assunzioni e dei licenziamenti, si è registrato un lieve calo delle

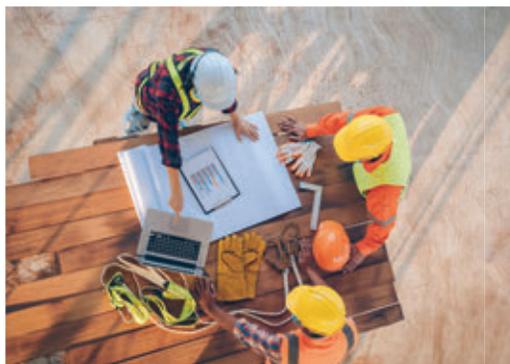
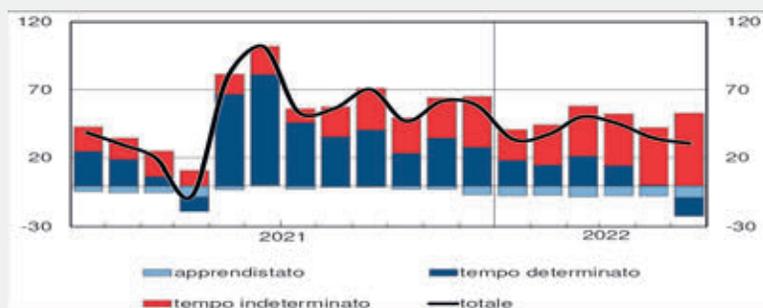
occupati, mentre sono cresciuti gli inattivi. L'occupazione è calata di 22 mila unità tra le donne, i dipendenti permanenti, gli autonomi e tutte le classi d'età, con l'eccezione dei maggiori di 50 anni tra i quali è cresciuta; crescita che si è registrata anche tra i maschi e i dipendenti a termine. Il tasso di occupazione è sceso al 60,3% (meno 0,1 punti). Confrontando il trimestre maggio-luglio con quello precedente, si è comunque registrato un aumento del livello di occupazione pari allo 0,6%, per un totale di 140 mila occupati in più. La crescita dell'occupazione registrata nel confronto trimestrale si è associata alla diminuzione sia delle persone in cerca di lavoro (meno 4,2%, pari a meno 89 mila unità) sia degli inattivi (meno 0,6%, pari a meno 79 mila unità). Il numero di occupati a luglio 2022 ha superato quello di luglio 2021 del 2,0% (con più 463 mila unità), questo aumento è trasversale per genere ed età.

dimissioni; queste ultime erano cresciute rapidamente nel 2021, quando la ripresa del mercato del lavoro aveva alimentato le transizioni di lavoratori da un'impresa a un'altra. È proseguita inoltre la riduzione del numero di contratti di apprendistato, particolarmente marcata a partire dal dicembre 2021.

Assunzioni per mese

Fonte: Banca d'Italia

(2021-2022, secondo contratto, in migliaia di unità)



L'industria mantiene i livelli di occupazione, mentre sono in calo nel settore delle costruzioni

A luglio, invece, secondo gli ultimi dati Istat, sono diminuiti, rispetto al mese precedente, sia gli occupati sia i disoc-

cupati, mentre sono cresciuti gli inattivi. L'occupazione è calata di 22 mila unità tra le donne, i dipendenti permanenti, gli autonomi e tutte le classi d'età, con l'eccezione dei maggiori di 50 anni tra i quali è cresciuta; crescita che si è registrata anche tra i maschi e i dipendenti a termine. Il tasso di occupazione è sceso al 60,3% (meno 0,1 punti). Confrontando il trimestre maggio-luglio con quello precedente, si è comunque registrato un aumento del livello di occupazione pari allo 0,6%, per un totale di 140 mila occupati in più. La crescita dell'occupazione registrata nel confronto trimestrale si è associata alla diminuzione sia delle persone in cerca di lavoro (meno 4,2%, pari a meno 89 mila unità) sia degli inattivi (meno 0,6%, pari a meno 79 mila unità). Il numero di occupati a luglio 2022 ha superato quello di luglio 2021 del 2,0% (con più 463 mila unità), questo aumento è trasversale per genere ed età.

TERMINAL CONTAINER RAVENNA

Sviluppo e crescita del traffico intermodale

Il terminal ha da tempo consolidato i traffici con il Mediterraneo orientale.

Buone notizie per il settore trasporti che fa riferimento al segmento intermodale. T.C.R. – Terminal Container Ravenna sta registrando in questo 2022 un importante incremento del traffico ferroviario riferito a volumi, qualità e produttività con

Un' importante novità è l'attivazione del fast corridor ferroviario con Marzaglia che permette lo sdoganamento delle merci in container nel magazzino di destino, con saving di tempi e costi. Questa soluzione facilita la supply chain velocizzando il transito delle merci grazie ad un sistema di controllo

informatizzato, che consente il tracciamento elettronico del percorso dei contenitori e la messa a disposizione dei dati a tutti i soggetti coinvolti nel processo di importazione. Altra importante novità di quest'anno, riguarda l'inaugurazione dei collega-



tazione di contenitori con prosecuzione ferroviaria. Dal punto di vista delle facilities, T.C.R. dispone di una struttura molto efficiente con 5 binari di oltre 420 metri ciascuno con due RMG dedicate alla sola movimentazione del traffico treno. La presenza di un magazzino interno al terminal offre alle aziende la possibilità di svuotamento e di ricarica su altre UTI per una distribuzione su ferro. A rendere sempre più competitivo T.C.R. contribuiscono gli investimenti ferroviari che il Porto di Ravenna sta compiendo per



previsioni di aumento anche nella seconda parte dell'anno. T.C.R. ha da tempo consolidato la sua posizione di porto gateway specializzato nei commerci con i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo orientale quali Israele, Egitto, Libano, Cipro, Grecia e Turchia. T.C.R. difatti è uno snodo logistico che offre una molteplicità di connessioni marittime e intermodali: via mare, con ottimi transit time, in import ed export; via ferrovia con il Nord Italia attraverso i terminal ferroviari di Marzaglia Modena, Segrate Milano (MedLog) e Melzo (Hannibal – Gruppo Contship Italia) e tramite quest'ultimo, T.C.R. è in grado di raggiungere anche le aree del Centro e Nord Europa.

menti diretto marittimo tra il Bangladesh e Ravenna, unico scalo diretto in Italia. Questo servizio ha colto fin da subito l'opportunità intermodale per la distribuzione nazionale, volgendo anche uno sguardo interessato verso la distribuzione continentale.

T.C.R. è attento anche all'aspetto della sostenibilità, come dimostra la scelta di potenziare il traffico intermodale investendo e implementando la capacità di movimentazione dei container per/da treno rendendo l'operazione più rapida con investimenti su macchine e aree dedicate solo a stoccaggio e movimen-



il potenziamento dell'accessibilità nelle aree portuali. Si tratta di un investimento importante per la linea ferroviaria adriatica che consentirà di potenziare l'accessibilità al porto di Ravenna con le principali direttrici ferroviarie. ■

I piccoli comuni producono più Pil delle grandi città

I comuni sotto i 20 mila abitanti hanno una forte vocazione manifatturiera.

Una ricerca realizzata dall'ufficio studi della Cgia di Mestre, su incarico dell'Associazione per la sussidiarietà e la modernizzazione degli enti locali-Asmel, ha messo in luce che sono i piccoli comuni il motore dell'economia produttiva italiana. La ricerca sottolinea, infatti, che nei comuni con meno di 20 mila abitanti è concentrato il 41% sia delle imprese italiane sia del totale dei lavoratori dipendenti (escluso il pubblico impiego). Altresì in questa classe si "produce" il 39% del valore aggiunto nazionale. Se alziamo la soglia, nei comuni sotto i 100 mila abitanti, il Pil prodotto è il 66% del totale, mentre gli addetti delle imprese private ammontano al 69% e le imprese ubicate sono addirittura il 71%. Tranne che nel Lazio e in Liguria, in tutte le regioni,



Palazzo Ducale di Sassuolo, Modena. Con 40 mila abitanti il comune è famoso nel mondo per la produzione di piastrelle

la maggior parte della ricchezza del paese viene "generata" in comuni di minori dimensioni. In altre parole, fabbriche, uffici, negozi e botteghe sono concentrate nei comuni a minor dimensione

La collocazione delle imprese industriali

Fonte: CGIA

(l'effetto trainante dei comuni piccoli e medi)

CLASSE DEMOGRAFICA	UNITÀ LOCALI	QUOTA	ADDETTI	QUOTA	VALORE AGGIUNTO (MILIONI €)	QUOTA
MENO DI 20MILA	514.069	54%	3.029.993	56%	182.871	53%
20-60MILA	199.096	21%	1.120.575	21%	68.435	20%
60-100MILA	60.856	6%	318.603	6%	20.972	6%
OLTRE 100MILA	175.688	18%	905.624	17%	69.585	20%
TOTALE	949.709	100%	5.374.795	100%	341.844	100%

demografica. Assieme alle realtà comunali di media dimensione, inoltre, sono i principali soggetti economico/ istituzionali cui la politica, anche ai fini della "messa a terra" del Pnrr, dovrebbe guardare con maggiore attenzione.

A differenza delle grandi aree metropolitane, infatti, nel nostro paese, i piccoli e medi comuni continuano ad avere poche risorse e molte difficoltà nell'accedere ai

tanti "avvisi pubblici" loro destinati e nella gestione dei fondi. Inoltre, la forte concentrazione delle attività produttive nelle realtà di minori dimensioni impone alle amministrazioni locali di questi

territori risposte importanti su temi come la tutela dell'ambiente, la sicurezza stradale, la mobilità, l'adeguatezza delle infrastrutture viarie e la necessità di avere un trasporto pubblico locale efficiente. Sono criticità che richiederebbero una pianificazione su larga scala che, spesso, non si può attivare a causa delle poche risorse umane e finanziarie a disposizione. Degli 825,4 miliardi di euro di valore aggiunto prodotto da tutte le aziende private presenti nel paese (pari a poco meno della metà del Pil nazionale), 541,7 miliardi sono generati nelle piccole e medie amministrazioni comunali e 283,6 miliardi nelle grandi. "Se separiamo - aggiunge la ricerca Cgia - il valore aggiunto totale prodotto dalle imprese private nelle due branche che lo compongono, industria e servizi, emerge la grandissima vocazione manifatturiera dei comuni sotto i 20 mila abitanti dove è insediato il 54% delle imprese industriali, il 56% degli addetti e addirittura il 53% del Pil".

TRANSPALLET ELETTRICI T14 - T20

Le nuove soluzioni di Linde per la logistica dell'ultimo miglio

Una risposta ideale per rispondere alle diverse esigenze degli operatori.

Riuscire ad anticipare, riconoscere e rispondere ai trend del mercato è una delle sfide più importanti per un'azienda, ma è anche ciò che può fare la differenza. Lo sa bene Linde Material Handling, che ha presentato nei mesi scorsi i nuovi transpallet elettrici con operatore in accompagnamento T14 - T20, rispondendo così a uno dei maggiori trend del settore degli ultimi anni: la crescita globale del mercato dei transpallet elettrici, favorita anche dall'accelerazione dell'eCommerce nel periodo della pandemia.

La nuova gamma di Linde rap-



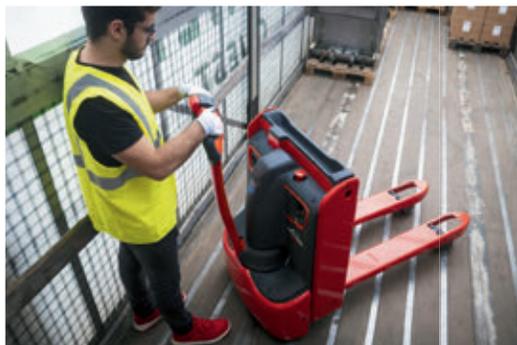
presenta la soluzione ideale per rispondere alle diverse esigenze degli operatori: perfetti per la movimentazione di merci e il trasporto di pallet - con capacità di carico compresa tra 1,4 e 2,0 tonnellate - questi veicoli possono essere utilizzati nelle situazioni più eterogenee, dalle stazioni di carico e scarico alle operazioni di consegna nelle aree urbane fino alle strette aree di carico degli autocarri. I nuovi T14 - T20 rispondono anche alla crescente domanda



degli operatori che cercano un mezzo in grado di coniugare una grande manovrabilità con robustezza, affidabilità e una manutenzione semplice ed economica. La nuova serie ha infatti una linea innovativa, costituita da un telaio della lunghezza di soli 429 mm (T14), che rende il carrello più maneggevole e allo stesso tempo più leggero.

Manovrabilità quindi, ma anche affidabilità e sicurezza: i nuovi transpallet sono stati pensati per garantire prima di tutto la sicurezza dell'operatore. Il telaio ribassato pro-

tegge i piedi da eventuali urti, mentre il timone lungo e ancorato in posizio-



ne bassa assicura che l'operatore mantenga sempre una distanza sufficiente dal transpallet durante la guida. Il timone inoltre prevede il sistema di velocità proporzionale che regola la velocità in base all'angolo di inclinazione del timone stesso e prevede il sistema di frenata automatica al rilascio della farfalla da parte dell'operatore. Inoltre, la nuova gamma di modelli dispone del sistema intelligente anti-schiacciamento per i piedi dell'operatore, un sistema integrato dotato di sensori in grado di rilevare il contatto, anche leggero, del piede con il veicolo arrestandolo immediatamente ed evitando così che i piedi dell'operatore possano rimanere intrappolati tra il carrello e l'ostacolo. Infine, il freno di stazionamento automatico impedisce lo spostamento involontario del carrello quando posizionato in pendenza.

La nuova gamma di transpallet elettrici gode inoltre di tutti i servizi di assistenza offerti da Linde: i tecnici del Gruppo sono in grado di accedere ai dati del transpallet tramite un'interfaccia centrale che

permette di effettuare la diagnostica degli errori e gli aggiornamenti software anche da remoto. Questi dati vengono gestiti in maniera digitale per ciascun veicolo e permettono un monitoraggio di eventuali danni in tempi brevissimi. ■

L'industria nel Mezzogiorno

La presenza della manifattura nel Meridione è significativa e fortemente interconnessa con il centro-nord, ma deve trovare nuovi impulsi sul terreno dell'internazionalizzazione, della ricerca&sviluppo, dell'innovazione.

di **Carlotta Valeri**

Nell'aula magna dell'Università di Bari, il centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno-Srm, collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, insieme al Centro studi e documentazione sull'industria del Mezzogiorno-Cesdim, ha recentemente presentato una ricerca sul tessuto manifatturiero del Mezzogiorno. Massimo Deandreis,



direttore generale di Srm, ha sottolineato un primo aspetto rilevante delle problematiche dell'industria meridionale: "Con circa 92 mila imprese industriali, oltre 4.600 imprese della logistica portuale e un tessuto produttivo fortemente interconnesso con il resto del paese, il Mezzogiorno rappresenta - se fosse uno Stato - la settima realtà industriale in Europa. La nuova ricerca di Srm delinea quindi un Sud con un'anima produttiva importante, ma in cui le eccellenze sono spesso nascoste nelle medie numeriche. Le imprese oggi devono, però, confrontarsi con un contesto in rapido cambiamento, dove la sostenibilità dei prodotti e dei pro-

Le risorse Pnrr per il Sud

Fonte: SRM

(stima per ciascuna delle 6 Missioni)

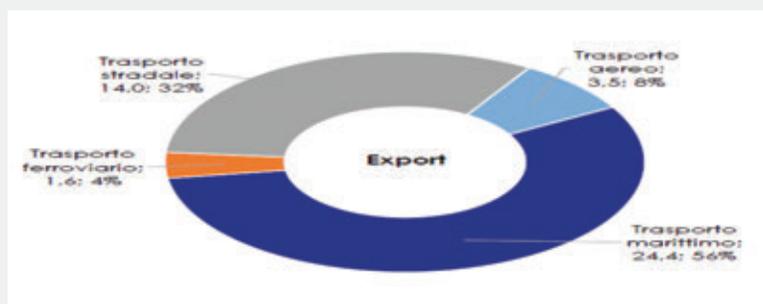
PNRR: risorse per Misura e stima della quota per il Mezzogiorno



L'export del Mezzogiorno

Fonte: SRM

(2021, per modalità di trasporto, in miliardi di euro e in %)



cessi, l'impatto della transizione energetica e i nuovi equilibri geoeconomici avranno, più che in passato, un effetto diretto sulla capacità di fare impresa. Il Mezzogiorno, con i suoi punti di forza, può diventare un'area ad elevata competitività, ma occorre puntare con

convincione su quella parte di Sud che innova e produce".

La manifattura del Mezzogiorno, nonostante tutto, come sottolinea Srm, "è un comparto strategico anche per l'apparato produttivo italiano". Ciò resta



Nel Sud sono presenti produzioni di grande rilievo nazionale: ad esempio, il Siderurgico di Taranto produce il 50% dei laminati italiani

vero nonostante la crisi procurata dalla pandemia che ha colpito il settore mentre già viveva una “fase di selezione”, tra l’altro generata dalla precedente crisi finanziaria del 2008-2009. Infatti, negli anni precedenti la pandemia, si è assistito a una dura selezione delle imprese con una riduzione numerica che in alcune aree di più densa presenza manifatturiera ha fatto pensare a una fase di parziale deindustrializzazione. Una situazione aggravata dal fatto che all’eliminazione naturale delle aziende più inefficienti si è aggiunta la delocalizzazione di imprese sane. L’area ha anche note debolezze strutturali e infrastrutturali, ma che non devono far

passare in secondo piano le qualità e i punti di forza che sono tuttavia presenti. Alcuni esempi. Nel 2019, il settore manifatturiero al Sud ha generato il 9% del valore aggiunto totale dell’area e il 12% del valore aggiunto manifatturiero italiano. Per alcuni settori, come i mezzi di trasporto e l’agrifood, ha superato di gran lunga il 20%. Nel caso dell’industria alimentare, in particolare, nel Sud si concentra la maggiore quota di unità locali e addetti di tutte le ripartizioni italiane. Nel settore automotive, cantieristico e aerospaziale il valore aggiunto prodotto nel Mezzogiorno è più di un quinto di quello nazionale. Anche l’incidenza sul valore aggiunto

nazionale della produzione di legnomobili, carta, gomma e plastica e prodotti dei minerali non metalliferi è superiore alla media generale del 12%. Questi dati dimostrano che l’affermazione che spesso si sente, ossia che l’industria è al Nord e che il Sud è votato ad altri settori non è corretta. La realtà è che, sottolinea Srm, “Il Sud Italia è un territorio molto eterogeneo dove convivono aree arretrate e punte di eccellenza formidabili. Un territorio dove vi è industria altamente tecnologica e alleanze d’avanguardia con il mondo accademico, e - in prossimità di tali eccellenze - territori abbandonati dove malgoverno, assenza di imprenditorialità e criminalità sono prevalenti. Dicotomie spesso estreme anche all’interno delle stesse regioni”.

La manifattura può essere un forte volano per lo sviluppo del Mezzogiorno, ma occorre valorizzarne la competitività in un contesto sempre più globalizzato, puntando sulle cosiddette strategie dinamiche che consentono di operare con efficacia e stabilità sui mercati. Occorre, in altri termini, far propri i “driver del dinamismo”, ovvero internazionalizzazione, ricerca&sviluppo, digitalizzazione e innovazione. Va posto, infine, in primo piano che la competitività economica e la sostenibilità del Mezzogiorno dipendono anche da un adeguato sviluppo della logistica e della portualità. Uno sviluppo che deve tener presente le esigenze del territorio favorendo quegli investimenti che possono far aumentare il valore percepito nei confronti dell’area nell’ambito della supply chain globale. Lo sviluppo del Mezzogiorno, quindi, “può e deve passare anche dalle zone economiche speciali”.

Il Mezzogiorno produce il 52% delle energie alternative nazionali, tra eolico, solare e bioenergie



Gli Usa stanziavano 1,4 miliardi per le ferrovie

L'amministrazione Biden, con il supporto bipartisan del Congresso, sta rafforzando il servizio ferroviario statunitense, sia merci sia passeggeri. Infatti, il dipartimento dei Trasporti Usa è stato autorizzato per legge a varare un finanziamento

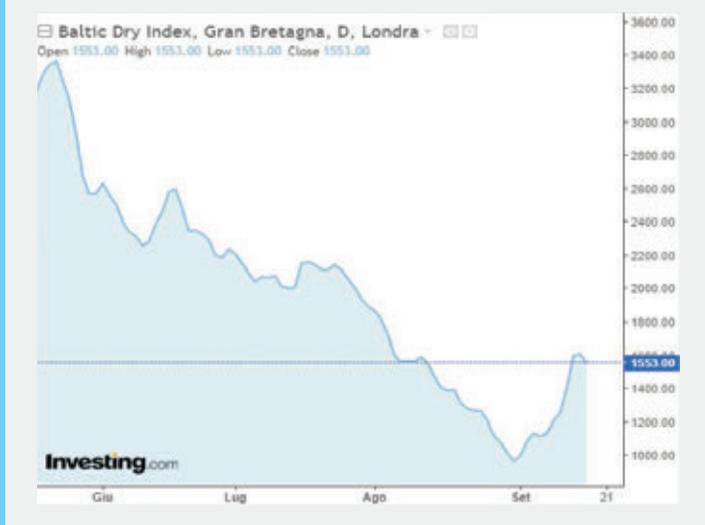


di oltre 1,4 miliardi di dollari per migliorare le infrastrutture ferroviarie e la sicurezza del traffico. I finanziamenti, che sa-

ranno gestiti dalla Federal Railroad Administration, promuoveranno progetti tesi alla modernizzazione delle linee nell'ottica di rendere più agevole, sicura ed efficiente la circolazione su ferro di famiglie e merci. Si è giunti a questo provvedimento, che ha triplicato le risorse a disposizione della ferrovia, anche sotto la spinta di diversi Stati e di comunità locali. Attenzione particolare sarà rivolta alle zone periferiche del paese: il 25% delle risorse sarà rivolto alle aree rurali. "Il trasporto ferroviario di merci è una parte fondamentale delle nostre catene di approvvigionamento e quando i costi di spedizione diminuiscono, le famiglie pagano meno per le merci", ha dichiarato il segretario ai Trasporti Pete Buttigieg, che ha aggiunto: "Grazie alla legge bipartisan sulle infrastrutture del presidente Biden, siamo entusiasti di annunciare il più grande round di finanziamenti di sempre per rendere i treni passeggeri e merci in tutta l'America più sicuri, più veloci e più affidabili". In particolare, i finanziamenti saranno diretti a ridurre la congestione dei traffici su rotaia, migliorare le connessioni intermodali, istituire nuovi corridoi ferroviari interurbani per i passeggeri e rafforzare le ferrovie a corto raggio per migliorare le economie locali e per accrescere la fluidità delle catene di approvvigionamento merci. Amit Bose, amministratore dalla Federal Railroad Administration, ha così commentato la nuova legge: "I nuovi progetti genereranno opportunità economiche e miglioreranno l'esperienza di

Il Baltic Dry Index in altalena

(dati del Baltic Exchange di Londra)



Il Baltic Dry Index, rilevato quotidianamente dal Baltic Exchange di Londra, è l'indice che indica sulle principali rotte marittime mondiali (facendo torto al suo nome che indicherebbe solo il Mar Baltico) il livello medio dei costi dei noli marittimi per il trasporto di materie prime "dry", quindi, non liquide, e "bulk", ossia sfuse. È considerato un importante indicatore economico a livello globale in quanto indirettamente mette in luce la domanda di materie prime. L'andamento nel 2022 dell'indice è stato molto "volatile", scendendo a inizio anno, per risalire a febbraio e ulteriormente calare tra marzo e aprile e poi aumentare in modo significativo fino agli ultimi giorni di maggio, quando ha iniziato a flettere bruscamente, passando da quota 3342 del 22 maggio a 966 di fine agosto. Da allora ha iniziato a risalire per giungere al valore di 1796 il 21 settembre.

viaggio delle comunità di tutta l'America, siano esse urbane o rurali, grandi o piccole. I finanziamenti messi a disposizione contribuiranno a lanciare la nuova rivoluzione ferroviaria del nostro paese e a mantenere gli standard ineguagliabili della nostra rete ferroviaria per sicurezza ed efficienza". C'è da aggiungere che i finanziamenti si concentreranno anche su particolari progetti di sicurezza come il miglioramento dei passaggi a livello, sullo sviluppo e la formazione della forza lavoro, sulla pianificazione regionale delle ferrovie e dei corridoi, sulle analisi ambientali e sulla ricerca e la diffusione della tecnologia di sicurezza ferroviaria.

In Italia in aumento il consumo di suolo

Secondo i dati pubblicati dal rapporto 2022 del Sistema nazionale protezione ambiente-Snpa, il consumo di suolo è nel nostro paese in continua crescita. Infatti, il rapporto sottoli-



nea che tra il 2006 e il 2021, l'Italia ha perso 1.153 chilometri quadrati di suolo naturale o seminaturale, con una media di 77 chilometri quadrati l'anno a causa principalmente dell'espansione urbana e delle sue trasformazioni collaterali che - sottolinea il rapporto - "rendendo il suolo impermeabile, oltre all'aumento degli allagamenti e delle ondate di calore, provoca la perdita di aree verdi, di biodiversità e dei servizi ecosistemici, con un danno economico stimato in quasi otto miliardi di euro l'anno". Nel 2021, il suolo consumato pro capite è aumentato in Italia di 3,46 metri quadrati per abitante e di 5,46 rispetto al 2019. Il trend è, quindi, in crescita: si è passati, infatti, dai circa 349 metri quadrati per abitante del 2012 ai circa 363 di oggi. Sempre l'anno scorso, a livello regionale, la Valle d'Aosta ha avuto il consumo più basso,

ma ha comunque aggiunto più di 10 ettari alla sua superficie consumata, la Liguria è riuscita a contenere il nuovo consumo di suolo al di sotto dei 50 ettari, mentre Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia, Molise, Basilicata e Calabria si sono mantenute sotto ai 100 ettari. Gli incrementi maggiori sono avvenuti in Lombardia (con 883 ettari in più), Veneto (più 684 ettari), Emilia Romagna (più 658), Piemonte (più 630) e Puglia (più 499). I valori percentuali più elevati si sono collocati, anche nel 2021, in Lombardia (12,12%), Veneto (11,90%) e Campania (10,49%). Tra i comuni, Roma ha confermato la tendenza dell'ultimo periodo e ha consumato più suolo di tutte le altre città italiane: in dodici mesi la capitale ha perso altri 95 ettari di suolo. La principale ragione di consumo di suolo sta nel costante aumento degli edifici: oltre 1.120 ettari in più l'anno scorso distribuiti tra aree urbane (32%), aree suburbane e produttive (40%) e aree

IL RENO IN SECCA

I trasporti fluviali in Germania sono a rischio per la siccità che ha ridotto notevolmente la portata dei fiumi. In primis, quella del Reno, che è una via d'acqua interna fondamentale per i trasporti di merci in Germania: in agosto, il livello dell'acqua in alcuni punti del corso del fiume è sceso a 45 centimetri. Un livello molto basso, anche se ancora non a quello storico di 27 centimetri toccato nell'autunno del 2018. Un livello che comunque sta costringendo le navi a caricare molta meno merce, specialmente quella "pesante", come acciaio e carbone. Un notevole danno per la logistica tedesca che sta tentando di deviare i trasporti sulle linee ferroviarie. Un'operazione non semplice e comunque costosa. A ciò si aggiunge la necessità di movimentare più carbone possibile a causa delle difficoltà energetiche create dalla limitata importazione di gas dalla Russia.



rurali (28%). “Correre ai ripari è possibile”, nota il rapporto: “si potrebbe iniziare intervenendo sugli oltre 310 chilometri quadrati di edifici non utilizzati e degradati esistenti in Italia, una superficie pari all'estensione di Milano e Napoli”. Anche la logistica contribuisce all'erosione: ben 323 ettari nel 2021 prevalentemente nel nord est (105 ettari) e nel nord ovest (89 ettari). “Prosegue, quindi, il consumo di suolo dovuto alla costruzione di nuovi poli logistici rilevati anche in aree a pericolosità idrogeologica elevata”, sottolinea il rapporto Snpa.

Europa: traffico container condizionato dalla guerra

I dati di settembre del Drewry Container Port Throughput Index (indice sul traffico globale container, basato su 235 scali nel mondo che rappresentano il 75% dei volumi movimentati), riferiti a giugno scorso, sottolineano che il traffico globale



giugno, il che significa che i volumi hanno iniziato a crescere. Shenzhen ha registrato una fenomenale crescita del 41,4% su base annua. Una crescita favorita anche dalle prestazioni molto basse del porto nel giugno 2021 per le restrizioni dovute al Covid e per chiusura parziale del terminal Yantian a causa delle restrizioni Covid. In Europa, invece, le cose sono andate diversamente. Infatti, l'indice dei porti europei è diminuito del 4,3% su base annua e dell'1,5% su base mensile.

L'invasione russa dell'Ucraina ha comportato non solo un calo della produzione in Europa, ma anche un temuto pesante impatto sulla domanda dei consumatori nei prossimi mesi. Nonostante le difficoltà dovute alla nota grave congestione, i porti nordamericani hanno registrato buoni risultati negli ultimi mesi, ma sono diminuiti a giugno in termini congiunturali dell'1,3%, sebbene l'indice Drewry sia stato superiore del 5,6% sullo stesso mese dell'anno precedente.

Container nei porti del mondo

Fonte: Drewry

(settembre 2022, Drewry Port Throughput Indices, base 2012=100)

Index	Jun-21	May-22	Jun-22 *	Monthly change (%)	Annual change (%)
Global	144.9	143.8	147.8	2.8% ▲	2.0% ▲
Greater China	154.9	154.0	162.5	5.5% ▲	4.9% ▲
Asia (excl. China)	137.4	132.3	135.1	2.2% ▲	-1.7% ▼
Middle East & South Asia	137.3	136.7	143.3	4.9% ▲	4.4% ▲
Europe	128.6	129.0	123.1	-1.5% ▼	-4.3% ▼
North America	163.7	175.1	172.9	-1.3% ▼	5.6% ▲
Latin America	129.9	130.6	126.6	-3.0% ▼	-2.6% ▼
Africa *	114.2	102.9	119.8	16.4% ▲	4.9% ▲
Oceania	137.0	138.2	147.6	6.8% ▲	7.7% ▲

containerizzato ha registrato una crescita su base annua del 2,0%, mentre è cresciuto del 2,8% rispetto al mese precedente. La Grande Cina, il Medio Oriente, l'Asia meridionale e l'Oceania sono state le regioni che hanno registrato i maggiori incrementi in termini sia annuali sia mensili. Sempre a giugno scorso, mentre i lockdown in Cina hanno ostacolato la produttività in alcuni porti, la regione della Grande Cina ha comunque registrato una crescita su base annua del 4,9%. Shanghai, il più grande porto, ha segnato un calo del 7,4% su base annua, ma un aumento dell'11,4% rispetto a mag-

Il carrello della spesa degli italiani

L'Osservatorio Immagino di GS1 Italy ha svolto uno studio per individuare le tendenze trasversali che guidano la spesa alimentare degli italiani, singolarmente per tre momenti di consumo: prima colazione, pasti (primi e secondi piatti) e fuoripasto. Lo studio ha riguardato 88.261 prodotti di largo consumo. È emerso che nella scelta per il cibo della prima colazione prevalgono scelte mirate a “salutismo” e “naturalità”, in primo luogo con il consumo di prodotti che contengono proteine, avena e le dizioni “senza lattosio” e “vegano”. La stessa tendenza “salutista” sta prevalendo anche sulle scelte dedicate ai pasti e ai consumi fuoripasto. Prevalgono, infatti le vendite, ad esempio, nei primi piatti, di prodotti “senza grassi aggiunti”, “con pochi grassi” e “senza coloranti”. Nei secondi piatti, domina la dicitura “100% ingredienti naturali”.

prima colazione, pasti (primi e secondi piatti) e fuoripasto. Lo studio ha riguardato 88.261 prodotti di largo consumo. È emerso che nella scelta per il cibo della prima colazione prevalgono scelte mirate a “salutismo” e “naturalità”, in primo luogo con il consumo di prodotti che contengono proteine, avena e le dizioni “senza lattosio” e “vegano”. La stessa tendenza “salutista” sta prevalendo anche sulle scelte dedicate ai pasti e ai consumi fuoripasto. Prevalgono, infatti le vendite, ad esempio, nei primi piatti, di prodotti “senza grassi aggiunti”, “con pochi grassi” e “senza coloranti”. Nei secondi piatti, domina la dicitura “100% ingredienti naturali”.



Colliers

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

Trova la soluzione giusta per te, con Colliers.



Accelerating success.

Export italiano ai massimi storici e reingegnerizzazione dei processi

Il 4 e 5 ottobre Euromerci con C-Trade alla fiera dell'export Go International.

di **Paolo Massari** e **Lucia Iannuzzi**

Consulenti doganali e co-fondatori di C-Trade (c-trade.it)

Ad agosto, per il sedicesimo mese consecutivo, l'Italia ha registrato una crescita nell'export: nei primi sei mesi del 2022 è arrivato a quota 306 miliardi, 56 in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, che già aveva rappresentato un record. Le vendite all'estero degli ultimi 12 mesi, infatti, aumentano proporzionalmente, registrando un più 10% rispetto all'anno precedente. Dal punto di vista geografico, i progressi sono uniformi sia sui mercati extra-Ue che in Europa, Francia e Germania in testa con un più 15%. Se consideriamo che, solo nel 2020, sono state presentate all'Agenzia delle Dogane più di 14 mln di dichiarazioni di esportazione, abbiamo il polso di una situazione post-pandemica dinamica, che coinvolge le aziende nell'espletamento di una serie di obblighi in grado di comportare altrettanti rischi.

CTRADE

non si paga niente e gli uffici sono più permissivi (decisamente falso). L'Italia è un paese esportatore; i prodotti Made in Italy sono conosciuti e apprezzati in tutto il mondo e anche il legislatore è attento al fatto che venga commercializzato con ogni tutela. Infatti, per adeguare le operazioni di export alla disciplina unionale, che vuole tutte le operazioni doganali dematerializzate (il legislatore Ue vede nella telematica una delle principali forme di semplificazione degli adempimenti), anche l'Agenzia delle Dogane sta lavorando a grandi cambiamenti: primo fra tutti quello di digitalizzare e reingegnerizzare i processi. Dopo quelli che avevano coinvolto già da giugno le dichiarazioni di importazione, dal 9 agosto è stata svelata la roadmap della rein-

no, oltre alla presentazione della dichiarazione di esportazione, anche la relativa rettifica e/o annullamento;

- la possibilità di inviare telematicamente la dichiarazione anche prima della presentazione delle merci all'ufficio di esportazione;
- lo sdoganamento centralizzato.

Entro il prossimo mese di dicembre gli operatori possono effettuare, in ambiente di addestramento, i test di connessione e di conformità ai nuovi servizi "Export" e "Transito"; dal 18 gennaio al 28 febbraio 2023 si potrà operare in ambiente reale; dal 1° marzo 2023 i nuovi tracciati saranno obbligatori. Si tratta di un cambio di paradigma che necessita di un lento e costante sforzo di consapevolezza e di planning da parte delle aziende per poter godere appieno delle tutele e delle agevolazioni che una corretta pianificazione doganale può dare. È proprio per sensibilizzare a una più diffusa cultura doganale che nell'ambito della fiera dell'export Go International parleremo di Compliance doganale: import/export in parole semplici durante un workshop gratuito su prenotazione che si terrà al Palazzo delle Stelline di Milano il 5 ottobre alle h.16.00 (il programma è consultabile su gointernational.it). Nel corso della due giorni dedicata ai servizi per l'export, C-Trade ed Euromerci saranno insieme allo stand n.16 per dialogare con gli operatori di settore che vorranno conoscere di più sulle possibilità di saving legate a una corretta gestione dei processi doganali in export. ■



Facciamo attenzione, non lasciamoci ingannare da chi dice che esportare è facile, che i controlli doganali sono meno frequenti (in parte vero), che tanto

gegnerizzazione che coinvolgerà anche l'export. Il nuovo sistema prevede per l'esportatore:

- nuove funzionalità che consento-

Prologis: zero emissioni entro il 2040

Ben Bannatyne, presidente di Prologis Europe, presentando i risultati operativi della società nel secondo trimestre di quest'anno, ha annunciato un ambizioso traguardo: "Prologis sta lavorando per raggiungere l'obiettivo di zero



emissioni nette nella catena di valore entro il 2040 e continueremo a comunicare i nostri progressi effettivi e misurabili. Nel frattempo, stiamo costantemente migliorando la nostra strategia ESG rafforzando l'efficienza energetica, la neutralità carbonica e i programmi imperniati sulla centralità del cliente". Commentato le performance dei secondi tre mesi dell'anno, il presidente ha aggiunto: "Continuiamo a osservare una domanda elevata per spazi logistici di alta qualità, sostenibili e versatili nei nostri mercati estremamente vincolati. Siamo orgogliosi di essere un passo avanti rispetto alle esigenze dei nostri clienti e di offrire valore al di là del settore immobiliare grazie alle nostre dimensioni e capacità di approvvigionamento, quali la nostra piattaforma Essentials. In particolare, i fondamentali robusti e i costi crescenti hanno portato a un incremento dei canoni del 4,7% nel secondo trimestre del 2022, una percentuale che rappresenta la crescita trimestrale più elevata mai registrata. A fronte di una domanda ai massimi storici, continuiamo ad addentrarci nei centri urbani, avvalendoci dei dati proprietari per sostenere il nostro approccio orientato al futuro, assicurandoci spazi per i nostri clienti in città di prim'ordine quali Bleiswijk, Roosendaal e Amsterdam nei Paesi Bassi e Berlino, Hannover e Duisberg in Germania". Passando ai "numeri" operativi, il

portafoglio complessivo della società ha registrato 20,7 milioni di metri quadri; l'attività di locazione 981.269 metri quadri, di cui 196.692 hanno interessato nuovi contratti e 784.577 i rinnovi; i canoni di locazione sono mediamente aumentati del 18,6%, rispetto alla data di sottoscrizione del contratto. Per quanto concerne i nuovi sviluppi, nel secondo trimestre dell'anno, sono stati avviati due sviluppi "build-to-suit" per un totale di 61.050 metri quadrati in Italia e Belgio e otto sviluppi speculativi per un totale di 225.368 metri quadrati in Belgio, Ungheria, Italia, Paesi Bassi, Polonia e Regno Unito.

Fast Corridor porto Ravenna terminal Mazaglia, Modena

E' attivo il nuovo Fast Corridor per l'operatore intermodale Medlog tra il terminal container, del Gruppo Sapir, del porto di Ravenna e l'inland terminal di Marzaglia, Modena, della società Terminali Italia di Rfi. Un'iniziativa che ag-



giunge valore a tutta la filiera logistica: i container sbarcati dalla nave nel Terminal Container Ravenna-Tcr vengono caricati subito sul treno. I controlli sulla merce presente nei container non avvengono più nel porto, ma presso il polo logistico di destinazione, con una notevole riduzione dei tempi di sosta e dei relativi costi. Tutto ciò migliora anche le tempistiche di consegna della merce a destino. "E' una soluzione che sarà utile a tutto il porto di Ravenna, anche grazie agli investimenti fatti negli ultimi anni da Tcr a partire dall'ultima gru di banchina. Le condizioni di >

LUFTHANSA CARGO ABBATTE IL CONSUMO DI PLASTICA

Ogni anno, Lufthansa Cargo ha bisogno di circa 500 tonnellate di film plastico in tutto il mondo per proteggere il suo carico durante il trasporto. Come parte della sua strategia di sostenibilità, l'azienda ha lavorato per molti anni per ridurre la necessità di plastica e per stabilire lavorazioni più rispettose dell'ambiente. Questo impegno sta dando i suoi frutti: a partire da metà settembre, Lufthansa Cargo è la prima compagnia aerea cargo a utilizzare un nuovo tipo di film costituito per il dieci per cento da plastica riciclata e di un micrometro (un μ) più sottile rispetto ai film precedenti. Ciò significa che sono necessari circa due chilogrammi in meno di pellicola su ogni volo cargo. "I rifiuti di plastica sono diventati un grave problema per l'ambiente in tutto il mondo. Siamo quindi particolarmente impegnati sia per ridurre il nostro bisogno di plastica sia per utilizzarla in modo da preserva-



re il più possibile l'ambiente. Nella nostra strategia di sostenibilità, seguiamo il principio guida 'Ogni azione conta'. Ogni passo che possiamo fare per rendere la logistica del trasporto aereo più sostenibile è per noi molto importante, che si tratti di lavorare sia a terra sia in aria", ha sottolineato Dorothea von Boxberg, chief executive officer della società, spiegando il motivo che sta alla base dell'intensa attenzione al tema della plastica.

competitività, infatti, sono sempre il frutto degli impegni di tutto il contesto portuale e l'obiettivo è crescere insieme per sostenere le realtà aziendali della regione. Grazie alla collaborazione dell'agenzia delle dogane e la sinergia con l'operatore intermodale Medlog, vogliamo dare una forte spinta alla relazione tra il porto ravennate e le aziende emiliane in particolare, che saranno sicuramente stimolate dall'interesse di questa eccellente opportunità. Il nostro sarà un impegno costante nel sostenere e proporre soluzioni intermodali, valide anche nell'ottica della sensibilità ambientale e della sicurezza sul lavoro. A oggi, il Tcr ha relazioni intermodali con Marzaglia, Segrate e Melzo e tramite quest'ultimo riusciamo a raggiungere le più importanti destinazioni europee", ha commentato Giannantonio Mingozi, presidente di Terminal Container Ravenna. "Il Fast Corridor - ha osservato in una nota Federico Pittaluga, amministratore delegato di Medlog - rappresenta una formula doganale che ben si sposa con i processi verticali di integrazione modale. Grazie a questa modalità vengono abbattuti i tempi di sosta portuale, con i relativi costi, e rese più efficienti le tempistiche di consegna della merce". "Con questo 'corridoio' è stato raggiunto un altro importante traguardo che offrirà maggiore attrattività ai traffici tra il terminal portuale di Ravenna, Tcr e il terminal di Marzaglia gestito da Terminali Italia. L'obiettivo è di incrementare e promuovere l'intermodalità tra trasporto navale, ferroviario e su gomma in modo digitalizzato e veloce. Siamo pienamente soddisfatti del risultato che consentirà di velocizzare i flussi import ed export da e per il porto, snellendo i processi di sdoganamento", ha sottolineato Salvatore Castello, responsabile della struttura di produzione di Terminali Italia.

One Express: una nuova partnership per il Benelux

One Express, sta allargando in Europa il suo pallet network: dopo aver siglato un accordo con la società spagnola Palibex, ha avviato la collaborazione con Cts Group, importante player dell'area Benelux. "Si tratta di una partnership di grande rilevanza - ha spiegato Andrea Scarabelli, area manager Europa della società - perché ci consentirà di portare le merci della nostra clientela nel cuore dell'Europa senza passare dalla Germania. Il che significa maggiore si-



curezza, minori danni e migliori tempi di resa ma anche di approdare ai grandi porti olandesi, punto di riferimento per il commercio internazionale". Cts Group è uno spedizionie-

re molto attento alla "qualità", a sua volta aderente a un network che gestisce non solo bancali, ma anche groupage e collettame, fino ai piccoli cartoni, con una copertura territoriale capillare e molto efficiente. Grazie a questa nuova partnership, in 72 ore, con partenza da Bologna, i carichi arriveranno a destinazione, accrescendo così la capacità di servizio e permettendo agli affiliati One Express di assicurare alla clientela rotte cruciali per lo sviluppo del business. Contestualmente, le aziende italiane potranno avere prodotti e materie prime provenienti dai porti del nord Europa, in primo luogo da Rotterdam, in maniera efficiente e rapida. "Abbiamo già avviato diversi test e i feedback sono più che positivi - ha sottolineato il responsabile customer service Europa&contenzioso - per cui siamo sicuri che questa collaborazione ci darà grandi soddisfazioni. Per noi è importante, significa dimostrare ancor più che One Express

La società Larizza Consulting, Insurence Broker

offre l'opportunità alle aziende associate ad Assologistica di:

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

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

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

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

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

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



può fregiarsi di essere un'ambasciatrice del Made in Italy nell'Unione europea". Come in precedenza sottolineato, di primaria importanza sono i collegamenti e i servizi con Rotterdam, Amsterdam, Anversa ed Eemshaven, dove transita la maggior parte del traffico internazionale. Una rilevanza, dunque, non solo per l'export, ma anche per l'import e non soltanto per le merci europee. "In questo modo - sottolinea un comunicato della società - One Express amplia notevolmente la propria capacità di servizio ed è destinata a crescere ancora, fornendo contemporaneamente ai singoli membri del network un vantaggio competitivo per i loro clienti".

Geodis: attività e ricavi in crescita

Nel primo semestre di quest'anno, rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, Geodis ha migliorato notevolmente le sue performance e la sua attività. Commentando questi risultati, Marie-Christine Lombard, Ceo della società francese, ha dichiarato: "In un contesto globale turbolento, abbiamo confermato la nostra capacità di generare una crescita redditizia. Nel primo semestre del 2022, il Gruppo ha fatturato 6.748 milioni di euro, con un incremento del 34% rispetto all'anno precedente. Questi buoni risultati dimostrano l'importanza del nostro modello di crescita e ci consentono di portare avanti la nostra strategia di acquisizioni mirate, nel tentativo di costruire una rete globale e integrata di hub di trasporto e logistica. Vorrei ringraziare i nostri clienti per la loro fiducia e i nostri team per la loro capacità di sviluppare le soluzioni necessarie per affrontare le interruzioni che hanno colpito la supply chain globale". Il netto aumento dei ricavi e della redditività è stato trainato da tutte le attività e in particolare dal Freight Forwarding. E' da sottolineare che questo risultato è stato raggiunto in un contesto di estrema tensione nel trasporto marittimo e aereo, che si è tradotto in tariffe di trasporto elevate e volumi di mercato in contrazione. Nonostante tale quadro negativo, Geodis ha continuato a crescere e a guadagnare quote di mercato. In particolare, la contract logistics si è sviluppata rapidamente, soprattutto negli Stati Uniti, grazie alla crescita dell'eCommerce; la line of business road transport ha registrato un buon livello di volumi in Francia e in altri paesi; la line of business distribution&express ha



continuato a essere trainata dallo sviluppo dell'eCommerce, specialmente in Francia. Molta attenzione Geodis sta rivolgendo alla sostenibilità ambientale e alla riduzione delle emissioni nocive. Infatti, con l'ambizione di ridurre del 30% le emissioni di CO2 entro il 2030 (rispetto al 2017), la società sta facendo progressi per rendere più ecologiche le proprie flotte di veicoli: sono stati ordinati altri 120 veicoli a gas naturale, portando a 320 il numero di camion ordinati alimentati da biogas per le consegne dell'ultimo miglio nei centri urbani. Oltre ad una riduzione fino all'80% delle emissioni di CO2 rispetto a un veicolo diesel Euro VI-E, le emissioni di particolato e biossido di azoto sono inferiori dell'85%. Nel frattempo, Geodis sta collaborando con Renault Trucks per progettare un nuovo camion elettrico appositamente studiato per la logistica urbana. La società, inoltre, sta elaborando soluzioni per incrementare il traffico multimodale, dove è già leader nel settore dell'intermodalità strada-rottaia. A livello ferroviario sta continuando a espandere la propria rete in Europa anche con una nuova linea che collega la Francia e l'Italia.

VGP: i risultati finanziari del primo semestre 2022

VGP, sviluppatore, gestore e proprietario paneuropeo di immobili logistici e semi-industriali di alta qualità nel settore real estate, ha reso noti i risultati del primo semestre dell'anno: l'utile netto è stato di 153,1 milioni di euro e i contratti di locazione firmati e rinnovati hanno raggiunto un valore di 35,4 milioni, con un aumento del 9,7% rispetto all'anno precedente. Al 30 giugno 2022, era in fase di costruzione un totale di 1,346 milioni di metri quadrati attra-

verso 40 progetti che rappresentano 88,1 milioni di euro di affitti annuali aggiuntivi dopo la completa costruzione e locazione (87,4% pre-let). Jan Van Geet, amministratore delegato della società ha così commentato: “Nel primo semestre abbiamo assistito a una crescita consistente, con la sottoscrizione di contratti di locazione nuovi o rinnovati per 35 milioni di euro, sostenuti da un aumento significativo delle locazioni nella maggior parte dei paesi. Tale aumento è stato registrato nonostante un approccio più prudente da parte del settore dell’eCommerce, in cui alcuni importanti operatori hanno spostato la loro attenzione al 2024 e oltre. L’instabilità dei mercati energetici non solo ha dato un impulso significativo al nostro potenziale



di ricavi derivanti dalle energie rinnovabili, ma ha anche accelerato il desiderio dei nostri tenant di convertirsi al consumo di energia rinnovabile. Oltre ai tradizionali caposaldi di Germania e Paesi Bassi, stiamo avviando progetti di energia solare in quasi tutti i paesi, sulla base della domanda diretta dei tenant”. L’amministratore delegato ha inoltre aggiunto: “Una solida posizione di capitale è importante, in particolare quando si presentano sempre più spesso opportunità di brownfield molto interessanti. Il significativo cash recycling attraverso il completamento di operazioni di joint venture migliora il nostro bilancio e ci consente la flessibilità necessaria per servire al meglio i clienti, permettendoci di creare un valore significativo per tutti gli stakeholder coinvolti”. In Italia, con oltre 450 mila metri quadrati di aree in proprietà e dopo avere chiuso il 2021 con la full occupancy dei suoi immobili, VGP ha annunciato dall’inizio del 2022 nuove importanti acquisizioni nel nord Italia, continuando a puntare a operatori di primario standing per l’insediamento delle loro attività logistiche e produttive. Recentemente, infatti, sono stati avviati, a Parma, i lavori per la realizzazione della nuova

sede logistica di GLS Enterprise su una superficie di quasi 19 mila metri quadrati. Si tratta del nuovo centro built-to-suit dedicato allo smistamento merci per il gruppo GLS, che vedrà la luce nel novembre prossimo.

P3: nuovo tenant al Parco Logistico di Brignano

Nuovo ingresso nel Parco Logistico di P3 Brignano, Bergamo, dove a partire da fine agosto è operativo il Gruppo Vittoria, leader nella realizzazione e produzione di pneumatici da strada e mountain-bike. P3 Logistic Parks, investitore a lungo termine specializzato nello sviluppo e gestione di immobili logistici in Europa, ha finalizzato la locazione di u-



na unità di circa 6.000 mq all’interno di questo complesso logistico di sua proprietà. Ubicato in posizione strategica con ottimi collegamenti, a pochi chilometri dall’Autostrada Bre.Be.Mi e dall’aeroporto di Orio Al Serio, il complesso logistico ha recentemente ottenuto la certificazione Breeam Very Good, che accomuna l’intero portafoglio degli immobili storici di P3. Un importante risultato, che ha come obiettivo quello di mantenere alta l’asticella nei confronti del tema della sostenibilità, anche per gli immobili di non recente costruzione come in questo caso. Vittoria ha fatto il suo ingresso in tempi brevi, grazie all’operatività di P3 che ha apportato soluzioni tailor-made in linea con le esigenze del cliente, con particolare attenzione ai temi in materia di sicurezza e prevenzione incendio. Gli spazi dispongono di un’altezza interna sotto trave di 10.5 metri e 7 baie di carico. ■

MANHANDWORK:

tra GDO, nuove partnership e convention interna

MHW è un operatore logistico con un'esperienza di quarant'anni nel settore.

ManHandWork è un operatore logistico che vanta un'esperienza consolidata nella gestione dei magazzini in outsourcing. Oltre **1.600** i lavoratori in organico distribuiti nei **43** impianti attualmente gestiti in tutta Italia, per un fatturato cresciuto negli ultimi 6 anni sempre in doppia cifra e che oggi ha raggiunto quota 60 milioni di euro. Asset importante per **ManHandWork**, tra gli altri, è sicuramente il settore della GDO: "Si tratta di un settore per noi strategico sia per incidenza sul fatturato che in termini assoluti - afferma **Marco Covarelli, founder e presidente di ManHandWork** -.

La complessità della logistica della GDO ci ha consentito negli anni di raggiungere alti livelli di servizio e di affrontare le

specificità del settore con sempre maggiori strumenti a disposizione dei nostri clienti. La logistica nella GDO ha caratteristiche precise come le diverse politiche di approvvigionamento, l'elevata quantità di merce da movimentare fino ai numerosi partecipanti commerciali di diverse dimensioni (fornitori e produttori). Noi affrontiamo tutte queste sfide, oltre che con un'attitudine che è il risultato di un know how maturato in più di quarant'anni di lavoro nella logistica, soprat-


ManHandWork

tutto con il lavoro di due reparti chiave nella vita di ManHandWork: l'ufficio di **logistics intelligence** e l'attività di **ingegneria del lavoro**. Il primo ci permette di definire insieme al committente i processi da gestire, monitorati in modo costante da cruscotti ad hoc; il secondo ci garantisce una precisione chirurgica nell'identificare il dimensionamen-



to del personale e il tipo di contratto più adatto ai singoli impianti e alle singole attività".

Due strumenti che ManHandWork ha messo in campo in un importante progetto affidatogli da un prestigioso player della GDO che con cinque insegne molto radicate è tra i protagonisti del settore. La sfida era triplice: la chiusura di un plant che serviva 90 punti vendita e in cui lavoravano 90 operatori, il trasferimento di persone e volumi in un altro centro distributivo distante 80 km

e l'ampliamento del nuovo plant a cui si è poi aggiunta la costruzione di una parte automatizzata. Si è così passati da un magazzino di 35 mila mq a uno di 65 mila, con 320 operatori che oggi servono 240 punti vendita. Un successo che avuto fin dall'inizio basi solide: "Il kick-off perfetto per una partnership efficace deve basarsi sulla trasparenza e la condivisione che, per chi come noi tratta le risorse umane, è fondamentale ed è l'unico punto di partenza possibile - prosegue **Marco Covarelli** -.

Altro elemento vincente di questa case history è che il cliente ci ha considerati un vero partner per la loro crescita, chiedendoci supporto in tutte le fasi del progetto: dai rapporti con le istituzioni locali e i sindacati fino alla riprogettazione del layout del nuovo magazzino. Questo ci ha permesso di far emergere il valore della

competenza e quindi della stessa partnership. Il risultato? Nessuna interruzione del servizio sia nel vecchio plant che in quello nuovo e volumi che continuano a crescere, dando la possibilità così al nostro cliente di programmare nuove aperture".

Proprio in questo contesto si sviluppa l'accordo stretto recentemente con Sogegross, uno dei principali gruppi privati del nostro Paese nel settore della Grande Distribuzione Organizzata e con una capillare presenza nel Centro-

Nord Italia. L'esigenza del Gruppo Sogegross era quella di ricercare un partner logistico che garantisse, oltre a elevati standard di qualità nelle attività oggetto dell'appalto, anche una maggiore efficienza sui processi. L'approccio innovativo, orientato alla trasparenza e alla valorizzazione delle risorse, e la solida organizzazione di ManHandWork, oltre a un piano di efficientamento nel medio termine, sono state le caratteristiche che hanno determinato la definizione della partnership. MHW è quindi ora impegnata nei magazzini di Tortona e Serravalle Scrivia, dove gestisce direttamente la fase di inbound e outbound dei reparti secchi e freschi. Sono 85 le



ManHandWork sostiene l'associazione benefica "Tennis Foundation" che aiuta a emergere i talenti di questo sport, appartenenti a famiglie meno abbienti

risorse assunte per la gestione dell'appalto (17 dedicate al plant di Serravalle Scrivia e 68 per quello di Tortona) e, come da prassi in ManHandWork, è stata riservata una grande attenzione a tutto il personale affinché potesse familia-

rizzare nel più breve tempo possibile con la nostra cultura aziendale. "Allineare i nuovi assunti alle nostre procedure ma soprattutto alla nostra filosofia è per noi determinante per un'efficace fase di start-up e per la qualità dei servizi che offriamo ai nostri partner - spiega Marco Covarelli, founder e presidente di ManHandWork -. Siamo molto contenti di questi primi mesi di lavoro insieme, così come della fiducia che ci ha riservato il Gruppo Sogegross, una delle realtà italiane più prestigiose nel settore della GDO". ■

LA CONVENTION INTERNA

Sono stati due giorni di formazione di alto livello quelli vissuti da oltre 120 lavoratori, lo scorso giugno, al Grand Hotel Castrocara Terme per il 3° MethodHelpsWork, un appuntamento interno che per ManHandWork riveste una grande importanza. Protagoniste indiscusse le emozioni, ma non solo. Progetti, forte desiderio di condividere idee, successi e qualsiasi spunto potesse esse-



re di utilità per l'azienda, il tutto vissuto con partner eccezionali come Mauro Berruto e la Scuola Holden e, più in generale, grazie un contributo straordinario da parte di tutte le persone che hanno avuto un ruolo nella convention. Da chi l'ha organizzata a chi ha fatto da relatore, da chi ha contribuito con un suggerimento, per proseguire con tutti i partecipanti.

Si è parlato di storytelling, crescita, appartenenza, fino alle attività di corporate social responsibility che ManHandWork ha deciso di sostenere perché affini ai suoi

valori, come l'associazione benefica I Tennis Foundation che aiuta ad emergere i talenti del tennis appartenenti a famiglie meno abbienti. La volontà della direzione per la convention era infatti quella di confezionare un evento in cui emergesse nel modo più efficace possibile lo stretto legame (professionale, umano e di obiettivi) che esiste tra ManHandWork e le sue persone: obiettivo raggiunto. "Riassumendo, un week end in cui è emerso cosa significa essere MHW e posto l'accento sull'importanza di trasmettere i nostri valori ai nuovi arrivati - spiega l'amministratore delegato e vicepresidente Annalisa Cavallo -. Abbiamo anche raccontato e descritto le partnership definite negli ultimi mesi e comunicato gli ottimi risultati ottenuti a conferma di un trend di crescita costante pur in un mercato iper competitivo come quello della logistica. Perché, come amiamo ripetere ai nostri lavoratori, desideriamo condividere con loro complimenti e successi".



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.

Pensieri d'agosto

di Franco De Renzo*

Forse durante il periodo di non lavoro, parlare di ferie è troppo, si rileggono appunti e pezzi di giornali messi via per meditare. Queste storie, sono un po' stantie, ma servono per richiamarci all'ordine. Non ritengo opportuno commentare le norme fiscali. Dopo il 25 settembre 2022, è molto probabile che molte cose cambieranno, e non certo solo per la flat tax al 14 o 24%. Quello che non cambia è che per molti mancano le disponibilità, non solo in famiglia ma anche nei conti statali e se si riducono le entrate, ad esempio con la flat tax, vorrei che qualcuno mi spiegasse come sia possibile spendere di più. Dove andare a prendere le risorse che si perderebbero? Senza contare che, probabilmente, sarebbe necessario, prima di parlare di riduzione o abbattimento delle imposte, modificare la Costituzione. Non amiamo pagare le tasse, ma non consideriamo nemmeno che nessuno è riuscito a varare una norma che fosse ritenuta giusta e corretta da tutti. Un'evenienza praticamente impossibile. Ancora di più quando si parla di tasse di successione. Un argomento su cui ci sarebbe molto da discutere se si considera che la relativa regolamentazione è molto diversa nell'Unione europea, ove in alcuni paesi l'aliquota è superiore al 50% dell'asse ereditario. E non voglio parlare di altre amenità che ci provengono, almeno fino al 25 settembre, da coloro che ci rappresenteranno. Quindi pazienza. Ci divaghiamo un pochino.

Ad agosto, in una piccola città, cade una pioggia torrenziale e per diversi giorni la città sembra deserta. La crisi affligge questo posto da molto tempo, tutti hanno debiti e vivono a credito. Fortunatamente, un milionario, con tanti soldi, arriva ed entra nell'unico piccolo hotel del posto, chiede una stanza, mette una banconota di 100 euro sul tavolo della reception e va a vedere le stanze. Il gestore dell'hotel prende la banconota e scappa per pagare i suoi debiti con il macellaio. Questo prende i 100 euro e scappa per pagare il suo debito con l'allevatore di maiali. Quest'ultimo prende la banconota e corre a pagare ciò che deve al mulino - fornitore di mangimi per maiali. Il proprietario del mulino prende i 100 euro al volo e corre a saldare il suo debito con Giannina, la prostituta che non



Secondo De Renzo, probabilmente, per poter varare nel nostro paese la flat tax servirebbe cambiare la Costituzione

paga da molto tempo, in tempo di crisi, offre persino servizi a credito. La prostituta, con la banconota in mano, parte per il piccolo hotel, dove aveva portato i suoi clienti le ultime volte e non aveva ancora pagato e consegna 100 euro al proprietario dell'hotel. In quel momento, il milionario, che ha appena dato un'occhiata alle stanze scende, dice di non essere convinto, prende i suoi 100 euro e va via. Nessuno ha guadagnato un euro ma ora l'intera città vive senza debiti e guarda al futuro con fiducia! Morale: se i soldi circolano, nell'economia locale, la crisi è finita. Consumiamo di più nei piccoli negozi e mercati: stop alle banalità; consuma ciò che producono i tuoi amici e il tuo paese; se il tuo amico ha una microimpresa, compra i suoi prodotti; se il tuo amico vende scarpe, comprale; se la tua amica vende dolci, compra; se il tuo amico è un contabile, vai a chiedere consiglio; se il mio amico possedesse un ristorante ... cosa ne pensi? Vorrei mangiare lì; se un mio amico avesse un negozio, in quello comprerei. Alla fine della giornata, la maggior parte dei soldi è raccolta da grandi società e cosa credi? Vanno via dal paese. Ma quando acquisti da un imprenditore, da una piccola impresa di medie dimensioni o dai tuoi amici, li aiuti, tutti noi vinciamo e contribuiamo alla nostra economia. Sosteniamo l'imprenditorialità, supportiamo il consumo locale, sosteniamo la produzione nazionale. ■

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

Novità per i carichi eccezionali

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

I MIMS, in attuazione di quanto previsto dal decreto-legge 50/2022, convertito con legge 91/2022 n. 91, ha ritenuto opportuno emanare lo scorso luglio le linee guida sui “Trasporti in condizioni di eccezionalità”, che descrivono in modo sistemico la normativa del settore. Oltre a offrire un riepilogo del contesto normativo, sia in ambito nazionale che regionale, le linee guida descrivono i compiti attribuiti ai soggetti preposti al rilascio dell’autorizzazione per la circolazione. Inoltre, propongono un protocollo di verifica per massa che prevede, tra l’altro, la conoscenza, il monitoraggio e il controllo della sovrastruttura stradale per valutare la compatibilità del trasporto eccezionale, la valutazione delle pavimentazioni stradali al passaggio dei carichi, le modalità di verifica della compatibilità con la stabilità dei manufatti. Le linee guida indicano i compiti attribuiti ai soggetti preposti al rilascio dell’autorizzazione per la circolazione dei trasporti e veicoli eccezionali ai sensi dell’art. 10, c. 6 del CdS (ente proprietario o concessionario per le autostrade, strade statali e militari e regioni per la rimanente rete viaria) e del gestore della strada, identificabile nell’ente proprietario della strada o, per le strade in concessione, nel concessionario, al quale sono demandati i compiti richiamati dall’art. 14 del CdS. Viene anche chiarito che la “accurata istruttoria preventiva” sulle strade interessate al transito deve essere svolta dagli enti gestori delle strade. Se, secondo i gestori, il percorso non è idoneo al trasporto eccezionale, gli stessi gestori devono individuare un percorso alternativo. Se un percorso idoneo non esiste nella rete di loro competenza, devono invitare tempestivamente il richiedente a trovarlo lui e rinnovare quindi la domanda di autorizzazione. Si ribadisce che “la verifica di transitabilità ai fini del rilascio dell’autorizzazione è un preciso compito in capo al gestore della strada o comunque al titolare delle strutture del sottopasso o sovrappasso”, chiarendo definitivamente alcuni equivoci che si erano creati spesso in passato tra enti pubblici e trasportatori.

Le linee guida non mancano comunque di rilevare i problemi tutt’ora irrisolti riguardanti la competenza degli enti: “Alcune Regioni hanno mantenuto la funzione e rilasciano direttamente le autorizzazioni, senza costituire un elenco

delle strade provinciali e comunali. In questi casi viene di solito richiesto il nulla osta a Province e Comuni interessati dal percorso da autorizzare. Le criticità che ne discendono sono la difficoltà di scambio delle informazioni tra Regione, Province e Comuni e l’impossibilità di rilasciare le autorizzazioni nei tempi previsti. A questo si aggiunge la mancanza di una gestione della funzione nell’ottica dell’utenza, la quale raramente viene supportata nell’attività di richiesta dell’autorizzazione e di verifica della percorribilità al momento del transito... Altre Regioni delegano, con apposita legge regionale, le Province che devono redigere gli elenchi delle strade



percorribili dai trasporti eccezionali per essere pubblicati sui propri siti istituzionali e su quello della Regione. Sono molteplici le criticità riscontrate, in primo luogo l’assenza di elenchi delle strade, la mancanza di conoscenza del territorio e la difficoltà di scambio delle informazioni tra Regione e Province e l’impossibilità di rilasciare le autorizzazioni nei tempi previsti”. È fuori di dubbio che la frammentazione delle competenze e il difficile scambio di informazioni tra enti limita il rispetto dei termini per il rilascio delle autorizzazioni. Alcuni primi spiragli si potranno forse avere quando verrà attuata in futuro la realizzazione della cosiddetta “anagrafe delle strade”, sulla quale saranno indicate le strade dove è ammessa la circolazione dei veicoli con carichi eccezionali. ■

* 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

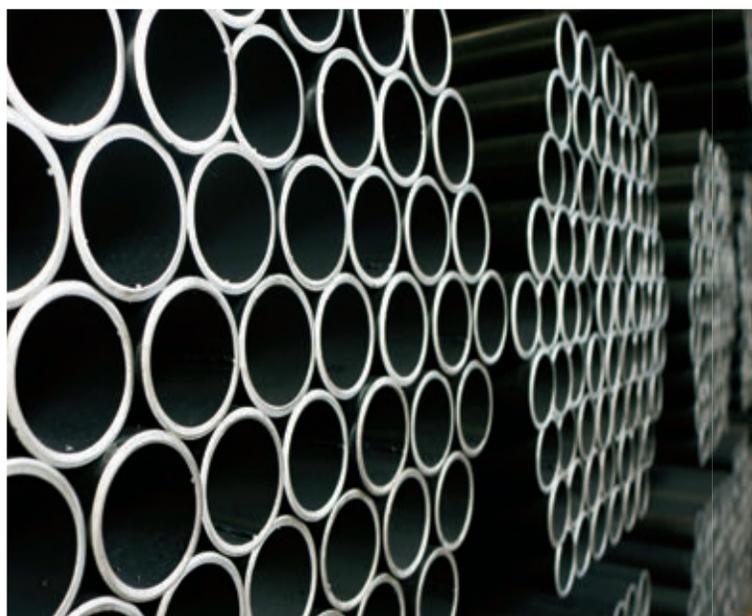
Il valore delle relazioni OLAF

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Con una recente sentenza (la n. 2422 del 9 giugno 2022) la commissione tributaria regionale della Lombardia, allineandosi all'orientamento ormai in via di consolidamento della corte di cassazione, ha precisato che è illegittimo l'accertamento tributario avente ad oggetto la contestazione dell'origine della merce importata e dunque il recupero del dazio "antidumping", se fondato esclusivamente sui verbali di

il numero elevato di operatori di settore coinvolti in tali operazioni economiche; dunque, comprendere correttamente il riparto dell'onere probatorio tra contribuente e amministrazione fiscale risulta fondamentale per una gestione efficace dei flussi commerciali, il più possibile scevra da (dis)orientamenti giurisprudenziali che, oggetto di repentini mutamenti, spesso mandano in confusione anche il più "navigato" degli spedizionieri.



Spesso, come avviene per prodotti come i tubi di acciaio, società europee, onde evitare dazi, qualora fossero importati dalla Cina, operano un'operazione "triangolare", facendoli "transitare" dall'India

indagine generica dell'Organismo europeo per la lotta antifrode-OLAF, privi dunque di una correlazione precisa tra l'operazione import in contestazione e le risultanze investigative. La decisione si inserisce nel vivace dibattito giurisprudenziale circa la valenza probatoria delle indagini OLAF, in relazione ad accertamenti dell'agenzia delle dogane che non forniscono prova certa - o comunque non sono supportati da elementi probatori ulteriori che smentiscano inequivocabilmente il certificato di origine della merce - circa l'origine della merce in importazione. Il tema è di rilevante importanza per

La pronuncia in questione trae origine da una operazione di importazione di tubi in acciaio (come è noto, l'import di questo tipo di merce coinvolge molte imprese europee) che venivano dichiarati di origine indiana da parte dell'importatore, mentre secondo un "report" OLAF sarebbero di origine cinese, con la conseguente applicabilità del dazio "antidumping", compreso tra il 70 ed il 74% del valore dei prodotti importati. Il "caso tubi" è assai noto, a tal punto da aver avuto anche una notevole risonanza mediatica, ed è originato proprio da una "inchiesta" dell'Ufficio antifrode europeo del 2019, conclusasi con una raccomandazione agli Stati membri - preordinata al rimpinguamento delle casse unionali - di recuperare i dazi "antidumping" attraverso revisioni in accertamento a posteriori. In buona sostanza, da tale inchiesta emergeva il coinvolgimento di diverse società del nord Italia in una serie di operazioni di

importazione elusiva del tributo doganale, che prevedevano l'importazione di condutture acquistate dall'India, ma originariamente prodotte in Cina. Long story short: le lavorazioni della merce in territorio indiano (ad esempio, una mera lavorazione a freddo) non erano tali da conferire al prodotto origine indiana, quella effettivamente dichiarata dalle società di importazione (cosiddetta operazione di triangolazione). Perché, però, in giurisprudenza, sono sorte questioni sul valore probatorio di queste "inchieste"? Sembra utile, dunque, comprendere come queste indagini vengano condotte, prima di gridare "al lupo, al lupo".

OLAF, servizio amministrativo di investigazione istituito nel 1999 come ufficio generale della commissione europea, è un organismo indipendente, deputato allo svolgimento di indagini interne ed esterne (ovvero offrendo un servizio di coordinamento delle autorità nazionali preposte al controllo della regolarità fiscale) finalizzate a far emergere frodi ed altre attività a sfondo illecito, a tutela degli interessi finanziari dell'Unione europea (la "base giuridica" di tale obiettivo unionale è infatti l'art. 325 TFUE). Un'indagine OLAF, dunque, può avere ad oggetto tutte le irregolarità che implicano l'elusione di diritti doganali, nonché i casi di irregolarità nella gestione dei fondi spesi dall'Unione. Si tratta, in ogni caso, di indagini amministrative effettuate su tutto il territorio dell'Unione europea, senza limiti territoriali e senza la necessità di ottenere una preventiva



autorizzazione per il compimento di un atto investigativo (vedere il regolamento n. 1073/1999). Al termine dell'indagine - che, nella maggior parte dei casi, contiene valutazioni statistiche di carattere generale, ed è fondata su un quantitativo elevatissimo di operazioni e di soggetti - l'OLAF cristallizza le risultanze in un rapporto, evidenziando eventuali irregolarità (anche, se del caso, di rilievo penale) e lo inoltra alle competenti autorità nazionali, deputate al recupero del gettito fiscale. Proprio in questa fase nasce il problema della valenza probatoria di tali rapporti. In generale si può affermare che le risultanze dell'OLAF hanno pieno valore probatorio nei procedimenti amministrativi e giu-



**NOTIZIE, INTERVISTE,
APPROFONDIMENTI E INCHIESTE**

Le trovate qui

www.euromerci.it

*Indispensabile per tutti
gli operatori della supply chain*



La Corte di giustizia europea è intervenuta sull'argomento delle relazioni OLAF, sostenendo che tale documento non può, da solo, costituire prova sufficiente a disconoscere l'origine della merce dichiarata in dogana

diziari (l'art. 11, comma 2, del regolamento UE n. 883 del 2013, che sostituisce il regolamento CE n. 1073/1999, infatti, recita che "le relazioni così redatte costituiscono elementi di prova nei procedimenti amministrativi o giudiziari dello Stato membro ... sono soggette alle medesime regole di valutazione applicabili alle relazioni amministrative nazionali e ne hanno la medesima valenza probatoria").

L'elevata mole di dati emergenti da tali rapporti, nonché l'eterogeneità delle operazioni oggetto di accertamento del report hanno però condotto la giurisprudenza europea (e, di riflesso, quella interna), a distinguere il valore probatorio del rapporto OLAF in base alla precisione del suo contenuto. Nella sentenza della Corte di Giustizia C-47-16 del 16 marzo 2017 (in particolare al par. 49), infatti, il collegio di Strasburgo ha affermato che, nel caso in cui la relazione contenga unicamente una descrizione generale della situazione in questione, tale documento non può, da solo, costituire prova sufficiente a disconoscere l'origine della merce dichiarata in dogana. Affinché il report soddisfi la pretesa dell'amministrazione fiscale di recupero del dazio è necessario infatti dimostrare un collegamento preciso tra la merce oggetto dell'operazione economica in contestazione e precisi riscontri nelle in-

vestigazioni condotte da OLAF. In effetti, della necessità di modulare il regime "privilegiato" di tali relazioni, era ben conscia la Corte di Cassazione già negli anni precedenti, quando, a più riprese, ha affermato il principio secondo cui la "fedeltà privilegiata" spetta unicamente agli accadimenti storico-oggettivi oggetto di specifico accertamento del report, mentre le considerazioni di carattere logico-presuntivo eventualmente presenti nell'atto e poste a fondamento di una pretesa dell'amministrazione fiscale debbono essere valutate alla luce del regime (nazionale) previsto per la prova

presuntiva (devono presentare, cioè, i caratteri della gravità, della precisione e della concordanza).

Nel caso di specie, peraltro, l'agenzia delle dogane neppure aveva prodotto la relazione OLAF che poneva a fondamento del disconoscimento dell'origine (cinese) della merce dell'importatore. Anzi, in presenza di una dichiarazione di origine non preferenziale della merce oggetto di contestazione, regolarmente rilasciata dalle autorità competenti del paese fornitore, spettava all'agenzia delle dogane, nel caso vi fossero fondati dubbi circa la veridicità di tale attestazione, attivare la procedura di cooperazione amministrativa (art. 59 del regolamento UE n. 2447/2015) con le competenti autorità amministrative del fornitore per ottenere riscontro sul punto. A maggior ragione, dunque, l'onere probatorio della pretesa fiscale non poteva dirsi soddisfatto tramite il riferimento all'indagine OLAF, che, nel caso sub iudice, neppure veniva allegata. In conclusione, va accolto favorevolmente l'orientamento più recente della giurisprudenza nazionale, meno "giustizialista" e più sensibile alle complesse dinamiche sottostanti a questa tipologia di operazioni, che, evitando di porre il contribuente in una situazione di disparità rispetto all'amministrazione fiscale, valorizza l'esigenza di una prova diretta del fatto costitutivo della pretesa di recupero del dazio. ■

Porti sempre più "digital"

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Il 15 settembre si è tenuto a La Spezia, presso la sala convegni del Terminal Crociere, un evento dal titolo "Il futuro dei porti è sempre più digital: quali saranno le nuove professioni?", promosso da AIDP Liguria, Associazione Italiana Direzione del Personale. L'evento è stato introdotto da Massimo Lavezzini, in qualità di responsabile del cluster marittimo AIDP Liguria e ha visto un intervento di apertura a cura di Mario Sommariva, presidente dell'Autorità di sistema del Mar Ligure Orientale, che ha contestualizzato il tema con un approccio ampio tra storia, attualità e nuove sfide. E' seguita una tavola rotonda, moderata da Lucia Nappi, direttore del Corriere Marittimo, con la partecipazione di alcuni addetti ai lavori: Massimo Lavezzini, in qualità - oltre che di responsabile AIDP - di direttore del personale di PSA SECH Genova; Luca Trevisan, direttore risorse umane di Contship Italia; Genziana Giacomelli, human resource director del Gruppo Tarros; Federica Catani, direttore di Scuola Nazionale Trasporti e Logistica. L'evento è stato chiuso da un intervento di Amarildo Arzuffi, direttore area formazione di Fondimpresa.

Il confronto nell'ambito della tavola rotonda ha avviato una riflessione su alcuni temi che stanno significativamente impattando sullo sviluppo dei porti, in particolare: i processi di digitalizzazione, efficientamento e automazione nei terminal portuali; i cambiamenti organizzativi che derivano dalle innovazioni di processo introdotte; la rivoluzione 4.0 e la capacità da parte delle imprese del settore di governare le risorse umane prima ancora che le tecnologie e gli aspetti IT; la direzione delle aziende in tema di formazione e riqualificazione del personale; l'inserimento delle nuove professionalità in azienda; l'appeal del porto e delle sue professioni nei confronti dei giovani in cerca di lavoro; le partnership che sviluppano valore aggiunto all'interno del sistema: imprese, scuole di formazione, enti decisori e finanziatori. Tutti gli interventi, pur da diversi punti di osservazione, hanno messo in luce il ruolo sempre più determinante che stanno assumendo all'interno delle imprese i processi di digitalizzazione e di automazione dei sistemi, con un'accelerazione molto forte in termini di cambiamento. I responsabili HR partecipanti alla tavola rotonda (Contship Italia, PSA Sech, Gruppo Tarros) han-



no raccontato la propria esperienza e le dinamiche interne alla propria organizzazione in rapporto a tale cambiamento, riconoscendo il fattore centrale rappresentato dalla gestione del personale. E' emersa, infatti, la comune necessità di superare, nell'ambito delle organizzazioni, le naturali resistenze all'innovazione, lavorando su un coordinamento delle attività non solo esecutive, ma anche preparatorie, al fine di garantire l'equilibrato procedere di "tecnologia" e "risorse umane". Il lavoro in team e il coinvolgimento del personale nel perseguimento degli obiettivi aziendali rappresenta, in questo contesto, un fattore chiave di sviluppo dei processi di innovazione.

Tutti gli interventi hanno sottolineato un'altra centralità, quella della formazione, non solo in ottica di riqualificazione e aggiornamento continuo del personale già inserito in azienda, ma anche in funzione della preparazione, al di fuori dell'azienda, di nuove professionalità. L'intervento di Scuola Nazionale Trasporti e Logistica nel dibattito ha contribuito a mettere in luce l'indispensabile apporto della formazione ai processi di digitalizzazione e automazione, attraverso il racconto di progetti di particolare valore ideati e sviluppati in strettissima partnership con le imprese, destinati alla formazione di figure professionali "non standard", concepiti sin dall'inizio in una logica di risposta alle nuove esigenze. Infine, tutti i relatori hanno convenuto sulla necessità che i diversi "ruoli" interagiscano e collaborino alla gestione del cambiamento: istituzioni, imprese, lavoratori, parti sociali, fino agli organismi interprofessionali (come Fondimpresa). ■

catani@scuolatrasporti.com

Le coperture rischi guerra nelle

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

Gli eventi degli ultimi mesi hanno portato drammaticamente all'attenzione del mondo le conseguenze disastrose di un conflitto armato, e tra queste l'impatto sulla esecuzione di trasporti ed esportazioni. L'Ucraina è come noto uno dei massimi produttori ed esportatori mondiali di commodities quali grano, mais, semi di girasole, olio di semi di girasole, e prima del 24 febbraio 2022 erano centinaia le navi che salpavano da porti ucraini cariche di materie prime. A seguito dell'invasione ad opera della Russia circa 80 navi sono rimaste bloccate nei porti ucraini, e lo sono tuttora anche se proprio in queste ore si è faticosamente fatta strada un'ipotesi di sblocco. Il 25 febbraio la nave cargo giapponese Namura Queen è stata colpita da un missile russo mentre si trovava in un porto nella regione di Odessa, dove avrebbe dovuto caricare del grano. In seguito l'uscita da molti porti ucraini è stata resa impossibile dalla presenza di mine o dal rischio di ulteriori attacchi armati. In molti casi la merce presente a bordo è stata soggetta a deterioramento per surriscaldamento, poiché è stato complesso, e spesso impossibile, attuare misure di mitigazione attraverso la ventilazione delle stive.

Sono numerose le questioni, quindi, sorte in questi mesi di conflitto, in particolare:

- la condotta e gli obblighi di diligenza posti a carico dell'assicurato per la mitigazione del danno e l'adozione delle azioni di salvataggio;
- la possibilità di dichiarare l'abbandono del carico, in contesti in cui non vi era (e non vi è ad oggi) la conferma della perdita totale dello stesso;
- il nesso causale tra rischi guerra e i danni da deterioramento causati dalla permanenza a bordo della nave;
- effetti della cancellazione, termini e modalità di comunicazione previsti nella cancellation clause;
- obblighi di copertura in capo al venditore in una vendita CIF;
- individuazione del titolare dell'interesse assicurato nelle vendite CIF, ossia su chi grava il rischio di danneggiamento.

Quanto agli obblighi di copertura, come noto, i principali contratti impiegati per il trading di soft commodities sono

predisposti dalle associazioni di settore (Gafta e Fosfa) e prevedono sempre automaticamente (ossia salvo deroga) una copertura estesa ai rischi di guerra. Nei contratti GAFTA ad esempio per una vendita CIF/CIFFO il venditore è tenuto a offrire un copertura assicurativa che rispetti i GAFTA Insurance Terms No.72 viz. Le clausole dei formulari recitano di regola: Insurance For Contracts Concluded on CIF/CIFFO



Carri armati russi durante l'invasione dell'Ucraina. La guerra sta avendo conseguenze internazionali pesanti anche a livello commerciale

terms. Sellers shall provide insurance on terms not less favourable than those set out hereunder, and as set out in detail in GAFTA Insurance Terms No.72 viz.:

(a) Risks Covered: Cargo Clauses (WA), with average payable, with 3% franchise or better terms -Section 2 of Form 72; War Clauses (Cargo) -Section 4 of Form 72; Strikes, Riots and Civil Commotions Clauses (Cargo) -Section 5 of Form 72.

(b) Insurers : the insurance to be effect with first class underwriters and/or companies who are domiciled or carrying on business in United Kingdom or who, for the purpose of any legal proceedings, accept a British domicile and provide an address for service of process in London, but for whose solvency Sellers shall not be responsible.

(c) Insurance Value: insured amount to be for not less than 2% over the invoice amount, including freight when freight is payable on shipment or due in any event, ship and/or cargo lost or not lost, and including the amount of any War Risk premium payable by Buyers.

polizze marine

Immagini del porto di Odessa, il più grande scalo marittimo ucraino



Come si vede, il contenuto della copertura che il venditore è tenuto a stipulare si estende ai rischi guerra, e il contratto contiene una disciplina specifica in relazione allo standing dell'assicuratore scelto per l'emissione della polizza. L'esperienza dei mesi trascorsi ha tuttavia evidenziato come molto spesso alla prova dei fatti le coperture stipulate dai venditori fossero non rispettose dei requisiti richiesti, con richiami alle Institute War Clauses (Cargo) 1.1.82 ed alle Institute Strikes Clauses (Cargo) 1.1.82, e con l'esercizio sistematico del diritto della compagnia di recedere dalla copertura attraverso la notice of cancellation. Un esempio ben rappresentativo delle comunicazioni che sono state trasmesse nelle settimane successive all'invasione è ad esempio la seguente notice of cancellation:

"We hereby send you a written notice of cancellation for cover against war risks and strikes risks as defined in the relevant Institute War Clauses (Cargo) 1.1.82, and Institute Strikes Clauses (Cargo) 1.1.82 under your Cargo Open Insurance Policy No. 1101211023. With this notice of cancellation, we absolutely exclude the said risks for the areas listed in the JWLA-028 (Joint War Listed Areas) list - Last Updated, where Ukrainian and Russian waters in the Black Sea and the Sea of Azov is amended to read To From/ Via Ukraine and Russia, irrespective of types and or means of transport. The above is effective upon the expiry of 7 (seven) days from 00:00 (EET; UTC +2) of today – 4th of March 2022. Irrespective of the notice of cancellation, cover in respect of war risks and strikes risks shall terminate automatically:

- upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following: United Kingdom, United States of America, France the Russian Federation, the People's Republic of China;
- in respect of any waterborne cargo on board of a vessel, in connection with which cover is granted hereunder, in the event of such vessel being requisitioned either for title of use.

Any insurance against the said risks which shall have att-



ched in accordance with the conditions of the Institute War Clauses (Cargo) 1.1.82, and Institute Strikes Clauses (Cargo) 1.1.82 before the cancellation date becomes effective but in any case, will cease upon the expiry of 7 (seven) days from 00:00 (EET; UTC +2) of today - 4th of March 2022"

Le coperture rischi guerra contengono in effetti regolarmente una clausola con la quale in caso di scoppio di conflitto armato l'assicuratore ha il diritto di recedere dalla copertura. Le formulazioni di tali clausole sono variabili. Un esempio è il seguente:

"The war insurance may be cancelled by the Insurer or the Insured at any time with seven days' prior notice. Insurance cover ends at 12:00 hours on the seventh day after the date on which notice was served. In the case of cancellation by the Insurer, however, he hereby agrees to continue the insurance cover if a new premium and/or renewal terms and conditions are agreed".

Va tenuto presente tuttavia che le coperture per rischi guerra generalmente concesse in Usa prevedono un termine di 48 ore per la cancellation. ■

HAVI: l'impegno per l'ambiente

di **Marco Ronco*** e **Massimo D'Alessandro***

HAVI, che ha sempre agito in un'ottica di forte attenzione all'ambiente e alla sua salvaguardia, negli ultimi anni ha ulteriormente focalizzato la propria attenzione su queste tematiche. Nel 2019 ha ufficializzato il suo target di abbattimento delle emissioni di CO₂/tonnellata consegnata per il 40% entro il 2030. Il target è stato ufficializzato all'interno del "Science Based Target", organizzazione fondata da CDP, UN Global Compact, WRI e WWF. Alla fine del 2021 la percentuale di riduzione delle emissioni è stata già del 15%, maggiore di quanto previsto per il relativo anno. Nel 2022 HAVI ha già ufficializzato la volontà di aderire al "Net Zero" target entro il 2050, obiettivo più ambizioso ed in linea con le nuove indicazioni degli esperti di dover assicurare al massimo l'1,5 °C in più nel 2050.

Diverse sono state le iniziative messe in atto per contribuire a questa riduzione: a livello di centri di distribuzione, le principali iniziative hanno riguardato la fornitura di energia proveniente da fonti rinnovabili, pannelli solari per alimentare le celle dei frigoriferi e utilizzo di impianti di refrigerazione con refrigeranti con basso GWP (Global Warming Potential). Nel trasporto, che rappresenta la parte più importante delle emissioni, sono state implementate soluzioni quali l'utilizzo di biocarburanti (HVO, Biogas) e l'utilizzo di camion elettrici o alimentati ad idrogeno. Da segnalare che, per quanto riguarda i biocarburanti, in diversi paesi il biodiesel utilizzato nei mezzi di trasporto proviene dalla conversione dell'olio esausto ritirato dai ristoranti dei clienti. Questo è stato uno dei più importanti esempi di economia circolare creati all'interno del sistema cliente/fornitore in cui HAVI opera.

In HAVI forte spinta viene inoltre data all'innovazione. Diverse soluzioni operative sono nate dai processi interni di Innovation che garantiscono la possibilità a tutti gli stakeholders interni ed esterni di poter proporre soluzioni diverse nell'esercizio dell'operatività. Ultimo esempio è stato l'implementazione a livello globale dei Net per pallet in sostituzione del film plastico. Solo questa soluzione ha garantito l'abbattimento di 3.500 ton di CO₂ per anno. Ma HAVI non si ferma



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

CHI È HAVI

HAVI - socio di SOS LOGISTICA - è un'azienda globale, di proprietà privata, focalizzata sull'innovazione, l'ottimizzazione e la gestione delle catene di approvvigionamento di marchi leader del mercato del food service. Fondata nel 1974, impiega più di 10 mila persone e serve clienti in quasi 50 paesi. Alcuni numeri che ne caratterizzano l'attività: presenti in 47 nazioni; 1.600 trucks; 3,2 MWh generati da impianti fotovoltaici o eolici; 60% della flotta europea operante con combustibili alternativi (ed esclusione del diesel); 20 mila punti di consegna; 3 milioni di consegne per anno; 130 HUBs/DC.



Un camion HAVI in Portogallo alimentato a GNV

qua, al nostro interno vi sono persone totalmente dedicate a cercare e a rendere applicabili soluzioni innovative per agire in un'ottica sostenibile e di forte attenzione all'ambiente.

**Marco Ronco è Senior Director Sales, Region West Europe, e Massimo D'Alessandro è Director Sustainability & Innovation, Global Operations*

Interporto Padova: intermodalità sempre più efficiente

Messa in funzione, a tempo di record, la quinta gru elettrica a portale e a giorni sarà inaugurato il nuovo piazzale dedicato ai semirimorchi.

Interporto Padova guarda con decisione al futuro. Molti traguardi sono già stati raggiunti in questo 2022 e altri arriveranno nei prossimi mesi, ma tutti saranno presentati anche in occasione di Green Logistics Expo, il Salone della logistica sostenibile in calendario alla Fiera di Padova dal 5 al 7 ottobre prossimi. Salone nel quale la piattaforma logistica padovana sarà protagonista. Se il 2021 si è chiuso con numeri record per container e semirimorchi (386.802 Teu), ben 8040 treni movimentati, un valore della produzione di 39,9 milioni (più 8,4% ri-

loro carico/scarico sugli speciali vagoni a tasca direttamente con le gru elettriche a portale. Il nuovo piazzale è stato realizzato sul lato nord del Nuovo Terminal Intermodale e si sviluppa lungo tutti i 750 metri del primo binario servito dalle gru a portale. Già oggi sono due le relazioni plurisettimanali attive con treni blocco esclusivamente di semirimorchi per Colonia e Geleen, e a fronte di un continuo aumento della domanda, il nuovo piazzale permetterà di aumentarne il numero. Nella stessa occasione sarà presentato anche il nuovo collegamento

**INTERPORTO
PADOVA SPA**
LOGISTICS OPERATOR



le imprese che hanno fornitori o impianti produttivi nel Paese del Dragone.

Nel futuro prossimo di Interporto Padova, l'obiettivo è l'automazione del terminal intermodale per essere il primo interporto italiano dotato di questa tecnologia che migliora in modo significativo l'efficienza della movimentazione. I lavori sono già avviati e si sviluppano su due fronti: da un lato la messa a punto dei software che gestiranno le operazioni, dall'altra le infrastrutture fisiche necessarie, a partire dalla palazzina per la sala controllo delle gru e che è già stata realizzata. L'obiettivo dell'automazione sarà raggiunto in due fasi: nella prima, le gru elettriche saranno controllate da remoto, e non più dall'operatore nella cabina della gru stessa, nella seconda tutti i movimenti saranno governati da un computer e l'intervento umano sarà solo di supervisione. Da sottolineare anche che alle cinque gru attualmente in funzione se ne aggiungerà in futuro una sesta, per aumentare l'operatività complessiva del terminal. Il presidente di Interporto Padova Franco Pasqualetti commenta: "Noi l'attività logistica la facciamo in prima persona, il Terminal Intermodale è di nostra proprietà e gestito direttamente da noi. Questo ci permette di essere davvero vicini alle necessità delle imprese e di essere sempre aderenti alle richieste del mercato. Direi di più, in molti casi ci permette di cogliere in anticipo i trend futuri". ■



spetto all'esercizio precedente) e un risultato netto positivo di quasi 2,9 milioni, l'anno in corso, nonostante la guerra e la crisi energetica, conferma il trend di crescita.

Merito dell'organizzazione sempre più performante del terminal e della messa in servizio, a tempo di record, della quinta gru elettrica a portale. Proprio in occasione di Green Logistics Expo sarà inaugurato anche il nuovo piazzale dedicato ai semirimorchi e che permette il

intermodale, destinato ai container, con Gioia Tauro realizzato grazie alla sinergia fra Mercitalia, Medlog (MSC), Interporto Padova e Porto di Gioia Tauro. Non un treno come gli altri, visto che copre uno dei tragitti più lunghi fra quelli possibili a livello nazionale (circa 1.000 km) ottimizzando così al massimo l'utilizzo della modalità ferroviaria. Dalle scorse settimane inoltre, Interporto Padova è il terminal di riferimento nel Nord Est per un importante collegamento ferroviario dalla Cina, via Melzo, di grande interesse per tutte

Torna a Padova Green Logistics Expo

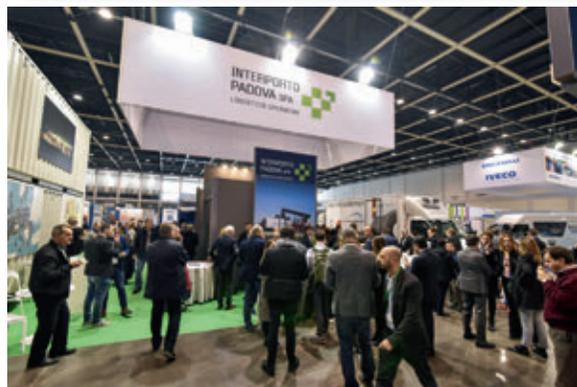
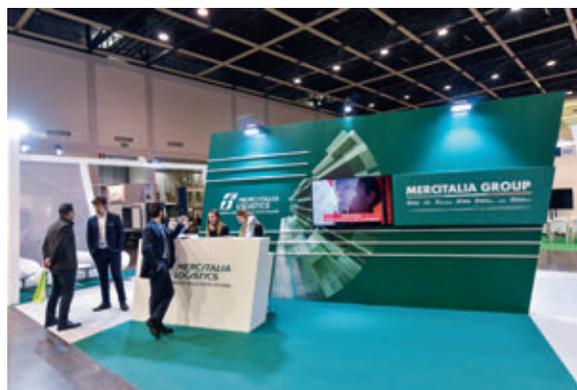
Dal 5 al 7 ottobre si svolgerà alla Fiera della città veneta la seconda edizione della manifestazione che rappresenta per il settore logistico un importante momento di confronto sul sempre più rilevante tema della sostenibilità.

Green Logistics Expo, l'unico appuntamento fieristico italiano B2B dedicato all'intero comparto della logistica sostenibile, torna in Fiera, a Padova, per la sua seconda edizione dal 5 al 7 ottobre. Intermodalità, transizione ecologica e digitalizzazione sono i temi chiave per il futuro della logistica, la cui direzione è tracciata, per i prossimi dieci anni, dall'allegato infrastrutture del Documento di economia e finanza del 2022 che individua gli interventi prioritari

per il comparto dei trasporti e della logistica, concretizzabili grazie ai 61 miliardi che il Piano nazionale ripresa e resilienza assegna al settore, di cui 25,40 per la Missione 3, "Infrastrutture per una mobilità sostenibile", e 35,6 spalmati trasversalmente su altre tre delle sei Missioni previste dal Piano. Con questi presupposti, Green Logistics Expo, Salone internazionale della logistica sostenibile, è un appuntamento che catalizza l'interesse dei maggiori player del settore, tra i quali

Interporto Padova, MSC, Fercam, Mercitalia, GTS solo per citarne alcuni. Questa manifestazione è già un punto di riferimento per gli operatori del settore perché mette assieme business, innovazione e cultura con la presenza di tutte le funzioni fondamentali della logistica, delle imprese leader e degli stakeholders di riferimento. Quattro le macroaree espositive che rappresentano al meglio la realtà della logistica in Italia e in Europa: intermodalità, logistica industriale, City&Logistics,

Nelle foto, immagini dell'ultima edizione della Fiera



eCommerce, tutte in grado di riunire integralmente la filiera.

Nei giorni del Salone, eventi e dibattiti affronteranno i temi più urgenti, come la convergenza di fondi pubblici sulla logistica, ma anche le necessità del settore di fare i conti con la transizione energetica e l'economia circolare. Importanti protagoniste della manifestazione saranno le associazioni, Assologistica, SOS-LOGistica, l'Associazione nazionale imprese trasporti automobilistici-Anita e l'Unione interporti riuniti-Uir, tutte presenti con un'area espositiva, un Villaggio, ad hoc. Tra gli appuntamenti più significativi, il 5 ottobre il convegno d'apertura "Investimenti, Infrastrutture, Riforme. La logistica per trasformare l'Italia" durante il quale sarà previsto un collegamento video con l'interporto di Padova per la contemporanea inaugura-

zione del nuovo terminal intermodale per semirimorchi. Il convegno prevede le conclusioni del ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili Enrico Giovannini. Subito a seguire, il programma della prima giornata prevede un importante focus sulle ferrovie, a titolo "RFI - L'età del ferro. I 10 anni che cambiano l'Italia", che vedrà direttamente coinvolta, in una conversazione con Marco Spinedi, presidente dell'interporto di Bologna, Anna Masutti, presidente di Rete ferroviaria italiana. Un'occasione per conoscere non solo l'entità degli investimenti, ma anche le assegnazioni, l'apertura dei cantieri e le scadenze delle infrastrutture finanziate dal Pnrr. Tra le altre iniziative, il 6 ottobre, la tavola rotonda "Verso il nuovo Documento di indirizzo strategico per la mobilità e la logistica", alla quale parteciperanno il direttore dell'Osservatorio Contract

Logistics del Politecnico di Milano Damiano Frosi, che ha contribuito all'estensione del Documento con un position paper, e altri partecipanti ai tavoli di lavoro; lo stesso giorno, il convegno "Green warehousing - come realizzare un magazzino 100% green", al quale parteciperanno il presidente di Assologistica Umberto Ruggerone e il professor Fabrizio Dallari, Liuc University Cattaneo, durante i lavori saranno presentati i risultati dell'Osservatorio immobiliare logistico; il giorno 7, si svolgeranno, fra le altre tante iniziative, un confronto tra Mto e imprese sul tema dell'intermodalità e un dibattito sull'argomento "Bologna e Padova, due grandi aree metropolitane a confronto sulla governance degli insediamenti logistici", nel quale intervengono il sindaco del capoluogo emiliano Matteo Lepore e il sindaco di Padova Sergio Giordani. ■

IL "VILLAGE" DI ASSOLOGISTICA

"La nostra partecipazione alla manifestazione Green Logistics Expo 2022 con il 'Villaggio Assologistica' è particolarmente significativa perché dopo oltre due anni di assenza causa i noti eventi pandemici, finalmente si possono incontrare tutti gli attori delle varie filiere della logistica, apportando le nuove esperienze e le innovazioni tecnologiche in materia non unicamente di sostenibilità ambientale, ma anche di sostenibilità economica e sociale che l'attuale situazione impone. Ci auguriamo che la risposta dei nostri associati sia importante, anche perché le sfide che li aspettano su questi (e - certo - anche su altri) temi sono altrettanto importanti e significative", ha sottolineato il segretario generale di Assologistica Jean Francois Daher, presentando la partecipazione dell'associazione all'evento fieristico padovano. Una partecipazione rilevante per Assologistica non solo per il suo livello di rappresentanza (conta infatti oltre 250 aziende associate, con oltre 70 mila dipendenti diretti e indiretti e 22 milioni di metri quadrati di aree coperte) che abbraccia tutti i settori della logistica, dai magazzini generali ai terminalisti portuali, interportuali e aereoportuali, ma anche per le sfide, come sottolineato da Daher, alle quali la logistica sta andando incontro a livello organizzativo per misurarsi con successo sulle tante problematiche che pongono la situazione economica attuale, la crisi energetica e l'esigenza di affrontare i cambiamenti climatici. Il progetto "Villaggio Assologistica", che consiste in una vasta area espositiva personalizzata dedicata ai soci dell'associazione, è stato varato proprio per permettere alle aziende di avere un proprio spazio o di partecipare a stand collettivi. Un'iniziativa che sottolinea ancora una volta l'importanza che Assologistica rivolge ai temi della sostenibilità in tutti i suoi risvolti.



Assologistica

I primi camion a idrogeno di Dachser

L'azienda, presente in 42 paesi, sta svolgendo, in Germania, test pratici su veicoli pesanti a emissioni zero. Entreranno in servizio a metà 2023.

Dachser, il prossimo anno, a Magdeburgo, in Germania, utilizzerà per i trasporti un camion Hyundai Xcient alimentato a idrogeno. L'autocarro a emissioni zero sarà utilizzato per la distribuzione regionale e per i servizi regolari notturni verso Berlino. Un altro camion a idrogeno a celle combustibili, l'Enginius Bluepower da 19 tonnellate, inizierà a fare consegne per l'azienda nel centro di Amburgo a metà del 2023. Dachser sta procedendo con i test pratici delle tecnologie di guida a zero emissioni. In particolare, l'autocarro Hyundai Xcient a celle a combustibile a idrogeno ha un peso totale consentito di 27 tonnellate metriche e offre 18 posti pallet, ha un'autonomia fino a 400 chilometri, il che significa che può essere utilizzato su due turni. Il camion sarà guidato da autisti professionisti che quest'anno stanno completando la loro formazione. Mentre di giorno questo camion viene testato per la distribuzione regionale nell'area di Magdeburgo, di notte sarà utilizzato per raggiungere la filiale dell'azienda a Berlino-Schönefeld. Per le operazioni notturne, il veicolo a emissioni zero sarà equipaggiato con un rimorchio a cassa mobile. Le strutture per il rifornimento di idrogeno saranno disponibili nei pressi delle due filiali dell'azienda di Magdeburgo e Berlino al momento della consegna del veicolo. Il partner contrattuale di Dachser in questo progetto è H2 Delivery Truck Pool GmbH & Co. KG di Magdeburgo. La società fa parte di H2 Green Power & Logistics GmbH, che ha presentato la logistica dei veicoli commerciali alimentati a idrogeno durante un suo



L'Enginius Bluepower da 19 tonnellate che Dachser utilizzerà per le consegne nel centro urbano di Amburgo, Germania

roadshow che ha visitato undici città tedesche alla fine del 2021.

A partire dalla metà del 2023, come detto, Dachser impiegherà un camion Bluepower 1938 FCEV della Enginius di Brema, filiale del Gruppo Faun, per le consegne nel centro urbano di Amburgo. Il Bluepower 1938 ha un peso totale consentito di 19 tonnellate e può trasportare fino a 18 pallet di merci con il suo rimorchio a cassone fisso. La sua autonomia stimata di 250 chilometri più riserva è ideale per le consegne nei centri urbani e offre anche un potenziale di recupe-

ro molto elevato. "Nell'ambito di uno studio condotto in collaborazione con l'Università di Scienze applicate di Kempten, abbiamo già stabilito che esiste un notevole potenziale per i camion a idrogeno nella rete europea di groupage di Dachser", ha sottolineato Stefan Hohm, chief development officer e membro dell'executive board dell'azienda, che ha aggiunto: "Siamo impazienti di introdurre i primi autocarri a idrogeno nella nostra rete, in quanto ciò significa che saremo in grado di raccogliere esperienze pratiche preziose sull'uso di questi mezzi". ■

DACHSER IN CIFRE

Grazie a circa 31.800 dipendenti in 376 sedi in tutto il mondo, l'azienda ha generato un fatturato netto consolidato di circa 7,1 miliardi di euro nel 2021. Nello stesso anno, ha gestito un totale di 83,6 milioni di spedizioni per un peso di 42,8 milioni di tonnellate. Dachser è rappresentata dalle proprie organizzazioni nazionali in 42 paesi.

LONATO S.P.A. E COLMAR TECHNIK S.P.A.:

Hanno messo in esercizio un locotratore elettrico

Ha sostituito un mezzo Diesel con un aumento di efficienza e un calo dei costi.

LONATO S.p.A. (Logistica integrata strada ferrovia) e COLMAR TECHNIK S.p.A., che dai primi anni 60 progetta e realizza macchine ferroviarie, hanno recentemente messo in esercizio un "locotratore" elettrico alimentato a batteria in conformità al Piano Nazionale Transizione 4.0. Il locotratore è un mezzo per il traino di convogli su ferrovia in grado di muoversi anche su gomma - fuori dai binari. Il tutto avviene in un ambito di massima sicurezza in ogni situazione, anche grazie al radio-comando di manovra e al gancio automatico di collegamento al convoglio ferroviario. Il locotratore messo in esercizio è il modello SL160E dotato di 3 pacchi batterie da 1.400 Ah ciascuno, pesa 31 tonnellate ed è in grado di trainare fino a 3.200 tonnellate di carico grazie a due motori elettrici da 40 kw dedicati alla trazione.

Con questo investimento LONATO S.p.A. ha sostituito un mezzo Diesel con uno completamente elettrico, migliorando in efficienza e diminuendo i costi di gestione, in linea con quanto previsto dalle direttive del ministero dello Sviluppo Economico per il sistema Industria 4.0. Fra gli aspetti 4.0 più significativi dell'iniziativa vi sono:

Telemanutenzione. La conoscenza dell'effettivo stato di utilizzo della macchina in real time permette di effettuare le manutenzioni basandosi sulle condizioni reali di lavoro oltre che su base temporale.

LONATO SPA
SERVIZI LOGISTICI INTEGRATI
TERMINAL FERROVIARIO
DEPOSITI MERCE

COLMAR



Inibizione avviamento motore. Si può intervenire da remoto sull'accensione del motore attraverso il pilotaggio di opportuni sensori gestiti dalla centralina di diagnostica, che interviene direttamente sul circuito di start del veicolo, operando qualora ci sia la necessità di arrestare il funzionamento della macchina. Ogni operazione di inibizione dell'avviamento avviene in maniera sicura: una volta inviato il messaggio di blocco accensione del motore termico questo non viene arrestato se in funzione, ma ne pregiudica il successivo avviamento.

Variatione di velocità da remoto. Si realizza attraverso n° 2 output digitali sulla centralina Industria 4.0 attivabili da remoto per il comando bi-direzionale (uno condizionato dal segnale del quadro, quindi attivabile solo a macchina spenta, e uno non condizionato da altri input per la visualizzazione di comando statico su Display a bordo macchina); ad esempio visualizzazione a display del comando da remoto che, per ragioni di sicurezza, deve essere approvata a bordo macchina in base al tipo di profilo operatore.

Codifica operatore e livello di responsabilità. Ogni operatore è fornito di personale codice abilitante per le funzioni di controllo da remoto; questo aspetto risulta fortemente connesso anche alla sicurezza, implicando di fatto la presenza di una gerarchia di autorizzazioni per il controllo della macchina.

LONATO S.p.A. e COLMAR TECHNIK S.p.A. hanno pianificato uno specifico percorso di formazione, creando nuove competenze per poter governare i processi logistici di movimentazione dei convogli ferroviari con il locotratore, supportati dalle tecnologie digitali. L'obiettivo è avere il pieno controllo delle informazioni e dei prodotti, gestendo e monitorando il loro uso in piena sicurezza, riducendo i tempi di movimentazione, gli spazi utilizzati e l'efficientamento dell'intero processo, anche manutentivo. L'implementazione del locotratore elettrico di COLMAR rientra nella strategia di sviluppo sostenibile intrapresa della LONATO S.p.A. nell'ambito delle certificazioni ISO 9001:2015, IFS, I-CEA BIO e BIO SUISSE. ■

Primo semestre 2022: traffici in crescita

I porti italiani, nonostante le criticità internazionali, si dimostrano dinamici.

Assoporti ha pubblicato i dati di traffico dei porti italiani del primo semestre 2022. Il presidente dell'associazione Rodolfo Giampieri ha così commentato tali dati: "Il primo semestre di quest'anno ha confermato la ripresa complessiva dei nostri porti, che continuano a registrare performance positive. Questo è avvenuto nonostante il contesto economico già indebolito dalla pandemia e divenuto molto complicato per effetto della guerra, dell'inflazione incalzante e dei crescenti costi energetici che stanno mettendo sotto pressione il sistema produttivo italiano. Ribadisco un concetto che è stato il tema centrale di questi anni così particolari, e che abbiamo voluto ribadire in occasione della nostra assemblea lo scorso giugno: i risultati raggiunti confermano, nonostante le difficoltà legate al contesto mondiale, che i nostri porti 'non si fermano', continuando a sostenere le esigenze del territorio, delle sue imprese e dei suoi consumi". Il presidente di Assoporti ha poi aggiunto: "I dati confermano che i nostri porti hanno dato e stanno dando grande prova di resi-



Veduta aerea del porto di Genova

lienza dovuta anche a una forte capacità organizzativa, indispensabile per rafforzare sempre più il ruolo della portualità. Lo avevamo già sostenuto: il Mediterraneo è tornato ad avere un ruolo centrale e strategico per i traffici mondiali, grazie a forti segnali di regionalizzazione della produzione. Per cogliere, però, in pieno, quest'opportunità le risposte devono es-

sere date rapidamente all'interno di una strategia condivisa. Credo che adesso sia indispensabile mettere in atto al più presto le necessarie opere che consentiranno ai nostri porti di aumentare il livello di competitività, nonché a essere in linea con le previsioni in materia ambientale. In questo contesto, la semplificazione normativa va ulteriormente rafforzata". ■

I DATI DEL SEMESTRE

I traffici commerciali dei porti italiani, complessivamente, a giugno, hanno raggiunto 244 milioni di tonnellate segnando una crescita anche rispetto al periodo pre-pandemia (più 2,7%). Soltanto per le rinfuse è restato ancora da centrare il riallineamento sui valori ante-Covid. In particolare, le merci in contenitori hanno confermato un indice positivo del più 8,4% in questo primo semestre 2022, rispetto al secondo del 2021, e, addirittura, un più 13,3% rispetto ai primi sei mesi del 2019. Un risultato decisamente positivo con un totale di quasi 63 milioni di tonnellate di merci containerizzate movimentate. Per le merci Ro-Ro, invece, si è registrata un'inversione di tendenza: dopo la forte ripresa verificatasi nel 2021 nei confronti del 2020 (con oltre 11 milioni di tonnellate in più) hanno segnato una flessione del 3,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, pur mantenendo un più 8,3% in confronto ai primi sei mesi del 2019. I positivi risultati raggiunti anche per questi comparti rispetto ai primi sei mesi del 2021 consentono di affermare che l'attività dei nostri porti si sta mostrando resiliente rispetto alla guerra in atto e alle tensioni internazionali, che stanno condizionando sempre più le scelte future. Tuttavia, se dal punto di vista delle merci i traffici sono ripresi in modo sostenuto, permangono le criticità legate al settore passeggeri, in particolar modo alle crociere. Nonostante le percentuali che registrano uno scontato aumento rispetto ai primi 6 mesi del 2021, sia per i traghetti sia per il comparto crocieristico, i numeri restano ancora decisamente inferiori ai livelli pre-Covid. Considerata la decisa tendenza al rialzo anche per questo settore, Assoporti auspica che la piena ripresa possa essere testimoniata dai numeri che dovrebbero ritornare più stabili nel 2023.

Near miss: come prevenire il rischio di scivolamento sul luogo di lavoro

La legge impone alle aziende di prevenire questa tipologia di rischi. Servono misure e soluzioni innovative, come quelle suggerite da Serpac.

Ogni 1.000 incidenti, 909 sono fortunatamente senza conseguenze: si tratta perlopiù di scivolamenti e la maggior parte, purtroppo, avviene sul luogo di lavoro. Questi “quasi o mancati infortuni” anche definiti near miss, al pari degli infortuni, vanno considerati veri e propri indicatori di rischio: devono rientrare nella valutazione dei rischi di un’azienda ed essere utilizzati come potenziali dati per la prevenzione e protezione dei lavoratori. Sulla base di ciò l’INAIL ha redatto uno specifico documento sulla gestione e segnalazione dei near miss, con l’obiettivo di incrementare la cultura della sicurezza nelle aziende. Per questo, il datore di lavoro è oggi obbligato a valutare e prevenire anche questa tipologia di rischi, normata dal D.Lgs. 81/08, e per farlo può adottare misure e soluzioni innovative, come quelle suggerite da Serpac. Scopriamole insieme.

Il “Grippy Floor Mat” certificato antiscivolo. Un tappeto assorbente e antiscivolo perfetto da posizionare nelle zone già a rischio. Non solo



SERPAC
FOR DANGEROUS GOODS



don't risk,
manage and pack
safely

all’ingresso di un ufficio, di un’azienda, o di un magazzino, ma anche vicino a macchinari che spesso rilasciano sversamenti o che hanno piccole perdite di liquidi. Questo tappeto è infatti certificato antiscivolo R13 e riduce notevolmente la scivolosità in condizioni di bagnato o in presenza di polvere. Inoltre, ha tutta una serie di caratteristiche che lo rendono un investimento sicuro per un’azienda:

- dove si posiziona rimane, la sua forma non si altera nel tempo;
- è molto semplice da pulire e può essere trattato con aspirapolvere e macchine lava-asciuga senza rimuoverlo dal pavimento;
- il suo adesivo è rispettoso delle superfici e non lascia alcun residuo dopo la rimozione;
- è economico e può durare fino a 12 settimane: è un vero investimento sulla sicurezza e salvaguardia l’ambiente poiché duraturo nel tempo.

I materiali assorbenti per sversamenti.

Oltre ai tappeti assorbenti è fondamentale che tutti i luoghi di lavoro con rischio di sversamenti liquidi abbiano a disposizione assorbitori industriali, ovvero degli specifici assorbitori tecnici che consentano di intervenire immediatamente in caso di fuoriuscita di liquidi. Questi assorbitori sono prodotti in diverse tipologie in modo che ogni azienda possa scegliere il prodotto mi-

gliore per trattare i propri ambienti e i propri liquidi. Tamponi, rotoli, salsicciotti e cuscini assolvono a questo compito, assieme a kit pronti all’uso disponibili in tre gamme di capacità assorbente:

- universali, da utilizzare per l’assorbimento della maggior parte dei liquidi;
- Haz-mat, creati appositamente per assorbire sostanze acide e caustiche;
- Oil-only, perfetti per sostanze oleose (ma non per l’acqua).

Gli assorbenti granulari. Hanno la stessa funzione di altri prodotti tradizionali che però non possono essere chiamati assorbitori tecnici, uno fra tutti, la “segatura”, che, oltre a non essere efficace contiene sostanze dannose per l’uomo, come la silice. Gli assorbenti granulari forniti da Serpac hanno un elevatissimo potere assorbente rispetto alla segatura o all’argilla e mantengono il loro stato granulare anche dopo aver incorporato il liquido: questo rende estremamente semplice la loro rimozione con una banale scopa e consente un rapido ripristino dell’area di sversamento. Infine, gli assorbenti granulari tutelano anche dal rischio di residui, proteggendo totalmente dai near miss. Attenzione però alla scelta, l’assorbitore granulare va sempre valutato in base al tipo di liquido da assorbire e ai luoghi dei possibili sversamenti. ■

Il ministro Giovannini in visita a Trieste

Nell'incontro con il presidente dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino affrontati i temi della digitalizzazione e dello sviluppo della ferrovia.

Enrico Giovannini, ministro delle infrastrutture e mobilità sostenibili, ha visitato il porto di Trieste insieme al presidente dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino, al direttore marittimo del Friuli Venezia Giulia Vincenzo Vitale e al prefetto di Trieste Annunziato Vardè. La giornata è stata l'occasione per illustrare al ministro gli sviluppi dello scalo giuliano e l'avanzamento delle principali opere. Focus della visita sono stati lo sviluppo ferroviario e la digitalizzazione. Dopo una prima tappa al Porto Nuovo per vedere da vicino il parco ferroviario e le opere di infrastrutturazione, l'incontro è proseguito presso la Torre del Lloyd, sede dell'Autorità di sistema portuale, per concludersi via mare sulla motovedetta della guardia costiera. D'Agostino ha voluto sottolineare la rilevanza che ha la digitalizzazione di tutte le operazioni dentro lo scalo, grazie soprattutto ad alcune implementazioni del Sinfomar, il Port Community System: "Con l'informatizzazione di tutte le attività collegate al porto sia lato mare sia lato terra, si sono ridotti tempi e costi delle operazioni, facendo di Trieste uno dei porti più avanzati e competitivi d'Italia e d'Europa. Siamo l'unico porto europeo ad avere un Port Community System con la parte ferroviaria integrata. Tutto ciò ci permette di ottimizzare al meglio anche l'integrazione con l'autotrasporto, riducendone il forte impatto a livello portuale e urbano".

Ampio spazio nell'incontro è stato dedicato agli investimenti legati alle infrastrutture ferroviarie, che per-



Porto di Trieste. Il ministro delle Infrastrutture e mobilità sostenibili Enrico Giovannini (a sinistra) con il presidente dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino

metteranno di arrivare al 2026 con tre nuove stazioni ferroviarie completamente rinnovate (Campo Marzio-Porto Nuovo, Servola e Aquilinia) e una capacità di 20 mila treni da 750 metri, portando di fatto a un raddoppio della capacità attuale. "Anche i dati statistici del primo semestre dell'anno - ha rilevato D'Agostino - parlano di un porto in crescita. Oltre 5 mila, infatti, sono stati i treni operati (più 7,54%) e la movimentazione totale ha superato i 29 milioni di tonnellate rispetto lo stesso periodo del 2021 (più 13,23%). In crescita anche le rinfuse liquide (più 12,39%); il settore contenitori (più 17,36%) con oltre 431 mila teu movimentati, il miglior dato semestrale di sempre; il comparto Ro-Ro (più 10,90%).

A conclusione della visita il ministro Giovannini ha espresso parole di apprezzamento per il lavoro messo in

campo nello scalo, definendo Trieste "eccellenza internazionale". Più in generale, il ministro ha sottolineato l'impegno del ministero nel settore: "i porti sono uno degli elementi strategici del futuro; con il Piano nazionale di ripresa e resilienza abbiamo deciso un investimento straordinario in tutti i porti della penisola, soprattutto quelli che devono essere connessi con la ferrovia. Trieste lo è già, ma c'è la possibilità di fare ancora meglio ed è quello che sta avvenendo assieme a Rfi. Per noi, i porti non sono solo un luogo di imbarco e sbarco delle merci, ma luoghi di innovazione, ricerca e formazione. Trieste è avanti rispetto ad altri porti e investe in questa direzione per attirare nuovi talenti, nuove persone, incluse le donne. Grazie a innovazione e digitalizzazione molte donne, infatti, possono trovare soddisfazione e lavorare nei nostri porti". ■

La tua azienda aspira a diventare AEO

Operatore Economico Autorizzato?

Frequenta il corso di Assologistica per diventare Responsabile delle Questioni Doganali

L'AEO (Authorized Economic Operator) è il maggiore riconoscimento che l'Autorità Doganale possa conferire a uno spedizioniere internazionale.

Un operatore economico non è obbligato a divenire AEO: si tratta di una scelta individuale. Tuttavia, in base alla nuova normativa Unionale, per accedere ad alcune semplificazioni doganali (ad esempio garanzia globale con ammontare ridotto per debiti già sorti) è necessario possedere lo status di AEO.

Tra i maggiori benefici diretti dello status di AEO vi sono migliori relazioni con le Autorità doganali, maggiore velocità nelle spedizioni, facilitazioni relative alla dichiarazione di prepartenza, riduzione dei controlli fisici e documentali, priorità di notifica in caso di selezione per il controllo, possibilità di richiedere un luogo specifico per il controllo doganale, utilizzo del logo AEO e mutuo riconoscimento per Paesi terzi.

Tra i requisiti per diventare AEO vi è quello di poter contare tra i propri dipendenti di un **Responsabile delle Questioni Doganali**. Assologistica (in collaborazione con altri enti formativi) promuove un percorso formativo grazie al quale conseguire questa qualifica.

Il percorso dell'anno 2023 (inizio 7 marzo) dura **complessivamente 220 ore, 45 lezioni in modalità FAD - Formazione A Distanza (Zoom)** più una giornata di esame. I suoi contenuti sono stabiliti dalla Determinazione Direttoriale emanata dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli in data 29 aprile 2020, prot. 123923/RU.

Tesisquare ha presentato Platform 7.0

Uno strumento in grado di migliorare le performance aziendali.

Nella splendida cornice dell'Università di Scienze gastronomiche del Castello di Pollenzo, prestigioso ateneo fondato dal creatore di Slow Food Carlin Petrini, si è tenuto l'incontro organizzato da Tesisquare, società con sede nella vicina Bra (in provincia di Cuneo) e partner di riferimento per la creazione di ecosistemi digitali di supply chain. Nell'occasione è stato presentato Platform 7.0, già disponibile per il mercato dalla fine di luglio. L'evento "Tesisquare Next-Broaden horizons, Explore beyond" ha visto la partecipazione di circa 150 clienti e operatori del settore, dei quali almeno una ventina provenienti dall'estero. Un appuntamento enfatizzato dalla bellezza dell'incantevole sito un tempo di proprietà dei Savoia e che attualmente si fregia del titolo di patrimonio mondiale dell'Unesco. L'occasione è stata impreziosita anche dall'intervento del mito nazionale e mondiale della ginnastica Juri Chechi. Una performance oratoria motivazionale, la sua, che si è inserita alla perfezione nello spirito dell'incontro, cioè l'indefessa ricerca del raggiungimento degli obiettivi: sacrificio e volontà come elementi fondamentali per "arrivare alla meta" come la sua esperienza agonistica ben testimonia. Concetti espressi anche negli interventi del chairman e ceo della società Giuseppe Pancotto, secondo il quale "gli ultimi anni, connotati da profondi cambiamenti, hanno stimolato le aziende a misurarsi con sfide che possono generare grandi opportunità di business con nuove dinamiche geoeconomiche e modelli multi-channel. Ciò comporta nuove sfide per le aziende che devono sviluppare modelli di supply chain sempre più resilienti al rischio, flessibili a nuovi modelli di busi-



Tesisquare è un possibile partner per la creazione di ecosistemi digitali aziendali rivolti alla supply chain

ness e territorialmente scalabili. È per questo che noi vogliamo essere vicini ai clienti, aiutandoli ad affrontare queste nuove sfide". Nel particolare, Tesisquare Platform 7.0 è uno strumento in grado di orchestrare e gestire i processi sia di upstream (inbound) che di downstream (outbound), migliorandone le performance e i livelli di servizio. La piattaforma - composta da 51 work packages - si basa su un modello dati unico e condiviso permettendo così di lavorare in modo collaborativo, sicuro e in tempo reale in reti di fornitura e approvvigionamento complesse, eterogenee e internazionali. Secondo lo chief product officer Gianluca Giacardi "sono tre i fattori concomitanti, endogeni ed esogeni che hanno contribuito al rilascio della major release 7.0 della Tesisquare Platform: rispondere al nostro progetto di svolgere sul mercato il ruolo di Software Vendor; assecondare i nuovi bisogni del mercato in ambito digital supply chain dopo tre anni di grande disruption che hanno

e stanno cambiando i paradigmi della catena del valore; spingere la componente di innovazione facendo atterrare sulla nuova release gli stack tecnologici sui quali abbiamo investito". Entrando ancor più nel merito dei plus connessi alla novità, il general manager Giulio Berzuini ha sottolineato che "Software Vendor traduce un progetto strategico definito nel medium term plan aziendale che ha l'obiettivo di aumentare il livello di configurazione e integrazione delle nostre soluzioni software per garantire ai clienti una maggiore autonomia e reattività al cambiamento degli scenari di business e nei confronti dei partner di canale, dando loro la possibilità di giocare il ruolo di 'implementation partner' e quindi di prendere in carico l'ownership di progetto a 360 gradi". In sintesi, per Berzuini, "la nuova release garantisce una maggior scalabilità di delivery che riteniamo un fattore di successo per la strategia dei nostri clienti e partner". (T.M.) ■



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

PROGRAMMA VIDEOCORSI OTTOBRE-NOVEMBRE

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

INCOTERMS: COSA SONO, A COSA SERVONO, COME FUNZIONANO

a cura di SC Sviluppo Chimica

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

18 OTTOBRE

LA VALUTAZIONE DEI RISCHI DI SECURITY NELL'ORDINAMENTO GIURIDICO ITALIANO

a cura di SC Sviluppo Chimica

19 OTTOBRE *

GESTIONE E TRATTAMENTO DEL RISCHIO DOGANALE

20 OTTOBRE

GLOBAL PACKAGING TREND E SOLUZIONI D'IMBALLO

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

NOVEMBRE 2022

3 NOVEMBRE

BENCHMARKING (INTERNO ED ESTERNO), COSA È E PERCHÉ È IMPORTANTE PER LE IMPRESE DI LOGISTICA

7 NOVEMBRE *

IL SISTEMA INFORMATIVO DELL'AGENZIA DELLE DOGANE E DEI MONOPOLI AIDA (Automazione Integrata Dogane Accise) e delle relative funzionalità; i servizi digitali disponibili sul Portale Nazionale (PUD - Portale Unico Dogane) e sul Portale dell'UE (TP - EU Trader Portal); le precauzioni per impedire l'accesso non autorizzato ai sistemi informatici doganali

8 NOVEMBRE

I RISCHI DEL CAMBIO DEL FORNITORE LOGISTICO: COME AFFRONTARLI CONTRATTUALMENTE

15 NOVEMBRE

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

17 NOVEMBRE

SUPPLY CHAIN RISK MANAGEMENT: APPROCCIO ALLA FILIERA AFFIDABILE E SICURA

21 NOVEMBRE

L'ESPORTATORE AUTORIZZATO, COME GESTIRE L'AUDIT DOGANALE

24 NOVEMBRE

CHECK-LIST DEGLI ADEMPIMENTI PER LA GESTIONE DEI TRASPORTI SU STRADA

29 NOVEMBRE

LA RIFORMA SPG E GLI ACCORDI SOSPESI IN FASE DI NEGOZIAZIONE DELLA UE

* 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

Trend positivo nel primo semestre 2022

World Capital segnala un aumento dei canoni di locazione, soprattutto al nord.

Il dipartimento di ricerca di World Capital Group-WCG, in collaborazione con Nomisma, ha pubblicato il Borsino dell'immobiliare logistico con l'analisi dell'andamento del mercato del settore nei primi sei mesi dell'anno. Dalla pubblicazione emerge un primo dato: continua a confermarsi anche quest'anno nel settore la tendenza alla crescita già registrata nel 2021. Infatti, nel primo semestre, il mercato ha registrato un take up di oltre 1,5 milioni di metri quadrati. Un altro dato è sottolineato dalla pubblicazione: la scarsità di immobili logistici nuovi, la forte concorrenza per ottenerne la disponibilità e il notevole aumento dei costi di costruzione hanno "generato un incremento dei canoni di locazione", soprattutto nel nord Italia. Per quanto riguarda le location, Firenze, Prato, Roma, Genova e Milano risultano quelle con i canoni più elevati per le nuove costruzioni. Nel dettaglio, il capoluogo toscano ha registrato un canone annuo per metro quadrato tra un minimo di 60 euro e un massimo di 80; Prato ha oscillato tra 55 e 70 euro; Genova tra 54 e 68; Roma tra 55 e 68; Milano tra 57 e 65. Anche le trattative si sono dimostrate "veloci", secondo il Borsino WCG. Infatti, il 67% delle trattative si sono concluse entro i primi 6 mesi dell'anno. La scarsità di immobili disponibili ha fatto sì che anche gli sconti siano stati di entità modesta: il 70% delle trattative si è chiuso con sconti sotto il 10%, il 20% ha avuto sconti tra il 10% e il 20% e solo il 10% oltre il 20%.

Spostandoci su quanto è emerso dal set dati di Nomisma, Genova è la location a più alta vocazione logistica con oltre 4.500 unità locali attive che

Canoni medi di locazione

Fonte: WCG

(capannoni costruiti entro 12 mesi)

	Min.	Max.
Firenze	60 ▲	80 ▲
Milano	57 ▲	65 ▲
Prato	55 ▲	70 ▲
Roma	55 ▲	68 =
Genova	54 ▲	68 ▲



valgono il 5% di tutte le aziende presenti nella provincia. Milano, invece, con oltre 17.900 unità locali attive nel settore concentra nella sua area l'8,3% delle aziende logistiche nazionali. Tra le altre prime location in cui si registra un'importante presenza del settore logistico ci sono la provincia di Roma (con il 7,9% del totale delle imprese logistiche nazionali), Napoli e Torino. Nella top 3 delle secondary location per presenza del settore, in termini di unità locali attive, rientrano invece: Bologna, Verona e Venezia. Andrea Faini, ceo di World Capital Group, ha così commentato questi dati: "Tra i mercati europei, l'Italia è considerata una destinazione ad alto potenziale.

Entro la fine del 2023 si prevedono 39 nuovi progetti nel nostro paese per un totale di oltre 1,7 milioni di metri quadrati di immobili logistici, con la Lombardia che registra il maggior numero di sviluppi (38)". Il Borsino, inoltre, si è soffermato sulla valutazione di un aspetto oggi rilevante per il settore: la sostenibilità. Interessante è un dato messo in luce dalla pubblicazione sulle soluzioni maggiormente utilizzate dalle aziende per una maggiore attenzione alle problematiche ambientali: il 50% ha utilizzato ai fini energetici il fotovoltaico; il 33% ha agito a livello dell'illuminazione usando impianti a led; il 17% ha impiegato materiali riciclabili. ■

Panattoni, sempre più presente in Italia

L'azienda ha presentato a Milano due nuovi progetti.

di **Tiziano Marelli**

La filiale italiana di Panattoni, azienda leader nel mercato immobiliare industriale mondiale, ha recentemente organizzato un incontro a Milano per annunciare gli sviluppi che riguardano l'attività del gruppo nel nostro paese. Le novità sono state illustrate dal managing director Jean-Luc Saporito e dal responsabile per la creazione di business, sviluppo e strutturazione degli accordi Marco Zorzetto. L'occasione era data dall'annuncio delle nuove realizzazioni che la società sta perseguendo nel nord Italia, in particolare a Ospedaletto Lodigiano e a Scarmagno, in provincia di Torino.

Per quanto riguarda lo sviluppo logistico in provincia di Lodi, particolare plus è dato dalla posizione strategica che precede l'immobile posto sull'asse Milano-Piacenza, a soli 30 chilometri circa dal capoluogo lombardo, e per il quale è prevista la realizzazione di una struttura di 15 mila metri quadrati di grado A, capace di soddisfare i requisiti della certificazione Breeam con rating Very Good. Invece a Scarmagno - dove

Jean-Luc Saporito, managing director



Il render del progetto immobiliare di Scarmagno, Torino

l'area riguarda l'ex complesso Olivetti - è stato portato a termine l'acquisto di un terreno di 24 ettari con capacità edificatoria di 86 mila metri quadrati. Si tratta di acquisizioni che testimoniano la volontà di Panattoni di sviluppare progetti e investimenti sul mercato italiano - sia speculativi che built-to-suit - per far fronte a una richiesta crescente di strutture sempre più moderne ed ecosostenibili. A tal proposito, come ha sottolineato nell'occasione Jean-Luc Saporito: "Stiamo seguendo e perseguendo quello che rappresenta il cuore della nostra strategia aziendale, che deve sempre tenere conto al meglio delle esigenze strettamente logistiche dei clienti. Per questo abbiamo acquisito due terreni che si trovano nelle immediate adiacenze dei caselli delle principali reti autostradali, in location di potenziale grande interesse: strutture che ci conferiscono anche la possibilità di edificare fino a 100 mila metri quadrati di magazzini classe A progettati per ottenere una perfetta certifi-

cazione ambientale. Grazie all'acquisizione del primo terreno brownfield nell'area di Scarmagno, posso affermare che Panattoni può consolidare la sua presenza in Italia tenendo in gran conto l'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale anche per quanto riguarda le sue future operazioni. Le premesse per l'immediato futuro sono da considerare molto promettenti in tal senso". Ottimismo condiviso e rafforzato anche da parte di Marco Zorzetto, forte anche del fatto che ormai diverse ricerche di settore hanno acclarato come nel nostro paese le aree dismesse "rappresentano una superficie incredibile tanto da essere paragonabile all'intero territorio di una regione come l'Umbria. Si tratta di un dato gigantesco, che obbliga le nostre professionalità a una ricerca di location compatibili con le esigenze del mercato e dei nostri partner. Una ricerca che deve essere sempre attenta, continua, costante e destinata sempre più a concentrarsi e crescere grazie a un monitoraggio del territorio >

e delle migliori peculiarità di cui questo ampiamente dispone per rispondere alle aspettative che il mercato del settore riveste, in maniera sempre più consapevole”.

Sull'operatività della società vale un dato: il 2022 è il sesto anno consecutivo, grazie a quasi sette milioni di metri quadrati di spazi edificati negli ultimi tre anni, che Panattoni è riconosciuto come sviluppatore logistico leader nel nostro paese secondo la classifica

dell'autorevole testata paneuropea Property EU. Ricordiamo che Panattoni Development Company è una società americana che si occupa di spazi industriali e che la famiglia è di origini italiane - toscane, per l'esattezza - da quattro generazioni e che attualmente è da considerare uno dei più grandi sviluppatori industriali del mondo, presente in ben 26 uffici nel nord America. In Europa, è attiva dal 2005. Oltre che nel nostro paese - la sede principale è a Milano - la holding vanta uffici in Polonia,

Germania, Regno Unito, Repubblica Ceca, Slovacchia, Paesi Bassi, Spagna, Portogallo, Francia e Svezia. A tutt'oggi, Panattoni ha sviluppato progetti in tutta Europa per più di 14 milioni di metri quadrati ed è anche specializzata nello sviluppo di progetti build-to-suit per soddisfare le esigenze dei singoli locatari. Tra i clienti più importanti della società sono da annoverare Amazon, DB Schenker, DHL, Fedex, DPD, XPO, Coca Cola, Weber, Whirlpool, Bosch, Volkswagen e H&M. ■

L'INGRESSO IN INDIA

Panattoni sta allargando la sua presenza a livello mondiale. Infatti, ha aperto una filiale in India, a Bangalore, la capitale e la città più grande dello stato del Karnataka, nel sud-ovest del paese. L'azienda americana intende introdurre il suo modello di business trasparente, “open book”, che prevede la collaborazione con investitori istituzionali per facilitare l'impiego di capitali in investimenti diretti nei mercati industriale e logistico, in forte espansione in India. Il primo obiettivo di crescita di Panattoni è concentrato sulle otto città indiane più importanti, con l'intento di lanciare i primi due o tre progetti entro la fine del 2023 per un investimento iniziale previsto di 200 milioni di dollari. La seconda fase dell'espansione riguarderà i mercati di secondo livello. L'apertura della sede centrale di Bangalore è stata preceduta da quella di un ufficio a Mumbai, ed è in programma l'apertura di una sede anche a Delhi per rafforzare la presenza nei principali centri urbani. Robert Dobrzycki, Ceo e co-owner di Panattoni Europa e India, ha dichiarato: “In soli 20 anni, Panattoni si è affermata come il principale operatore nel settore logistico-industriale in Europa e come uno dei più importanti investitori di capitali istituzionali a livello mondiale, direttamente in questo settore immobiliare in rapida espansione. Non vedo nessun motivo per cui l'istituzionalizzazione e la rapida crescita dei settori industriale e logistico nel Nord America e in Europa non possano essere replicate nei prossimi anni dalla sede indiana di Panattoni e in altri paesi asiatici, su una scala più rapida e più veloce. Faciliteremo l'accesso degli investitori a tali asset e forniremo sostegno ad una crescita sostenibile, economica e occupazionale dell'India, come abbiamo già fatto negli Stati Uniti e in Europa”. Sandeep Chanda, managing director di Panattoni India, ha così commentato la presenza dell'azienda nel paese: “L'ingresso di Panattoni nel mercato indiano porta con sé le tecnologie di progettazione e costruzione che sono un fiore all'occhiello del Gruppo. Il nostro accesso ai capitali istituzionali globali e a un'ampia rete di locatari internazionali riuscirà a integrare la forte domanda di immobili industriali e logistici moderni e sostenibili che stiamo già osservando nelle aziende indiane. Maggiore efficienza della supply chain, rapida crescita dell'eCommerce e consolidamento dei fornitori di servizi logistici 3PL sono tutti fattori di mercato fondamentali che l'India condivide sempre più con i suoi omologhi negli Stati Uniti e in Europa”. Secondo una ricerca dell'agente immobiliare internazionale Cbre, l'attività di locazione industriale e logistica in India è cresciuta di circa il 39% nel solo 2021. La domanda di aree logistiche nuove e moderne è guidata dalla forte crescita del retail online, con i retailer e gli operatori di eCommerce che cercano di espandere i loro spazi destinati a magazzino.



Scorcio di Bangalore, capitale dello stato indiano meridionale di Karnataka. E' il centro dell'industria tecnologica del paese

La sostenibilità al centro delle strategie di Goodman

Il Gruppo, specializzato nel real estate logistico, presente a livello globale e anche in Italia, punta a ridurre le emissioni nocive, all'uso di energie rinnovabili, alla riduzione dei consumi e allo sviluppo dell'economia circolare.

a cura di **Ornella Giola**



STEFANO FIERRO

“ Il focus di Goodman per il mercato italiano è prevalentemente quello della logistica urbana a servizio delle cosiddette gateway cities, aree metropolitane ben collegate alle reti infrastrutturali, densamente abitate e con crescenti livelli di consumo e servizi. La provincia di Milano e le zone ad essa immediatamente limitrofe rappresentano, per noi, in Italia, un esempio concreto di territorio caratterizzato da elevata connettività e accessibilità, ampi volumi di business e notevoli potenzialità di crescita”, ci dice subito Stefano Fierro, country manager di Goodman Italia, in apertura della nostra intervista.

QUALI I VOSTRI OBIETTIVI CONCRETI IN QUESTO CONTESTO?

La nostra ambizione è quella di creare in tali contesti nuovi spazi e infrastrutture per l'economia digitale perfettamente integrati nell'ambiente circostante. In Goodman, la sostenibilità ambientale, economica e sociale non è semplicemente considerata un criterio di valutazione di un potenziale investimento, ma costituisce uno dei principi fondanti della nostra cultura aziendale, nonché la prova del nostro approccio di lungo periodo sul mercato. La sintesi perfetta della strategia di Goodman sul mercato italiano è il Novate Logistics Centre, un progetto in corso di realizzazione, localizzato in una posizione unica in termini di accessibilità e prossimità al comune di Milano (meno di un chilometro), tale da servire oltre 8 milioni di persone entro appena un'ora di guida. Il centro logistico nascerà su un'ex area industriale abbandonata da anni e finalmente riqualificata attraverso un lungo processo di demolizione e bonifica. L'immobile sarà dotato di caratteristiche all'avanguardia sia in tema di efficienza energetica che di benessere per i futuri lavoratori.

PUÒ ILLUSTRARE I RISULTATI RAGGIUNTI IN AMBITO ESG DA PARTE DI GOODMAN?

Siamo molto ambiziosi in ambito ESG, ma è proprio questo che ci ha permesso di raggiungere già molti ri-

sultati. In primis crediamo fortemente nell'importanza di ridurre le nostre emissioni di carbonio e di fare qualcosa di concreto per l'ambiente. A questo proposito, nel 2022 Goodman Europe è diventato il primo sviluppatore immobiliare logistico a ottenere dalla Science Based Targets Initiative l'approvazione dei propri obiettivi di riduzione delle emissioni volti a contenere il riscaldamento globale entro la soglia di 1,5°C e relativi alle emissioni Scope 1, 2 e 3. Ridurre al minimo le nostre emissioni è dunque la nostra priorità, ma non sempre si trovano materiali a basse emissioni di carbonio sul mercato. Per questo in tutti questi casi anziché attendere preferiamo compensare le emissioni incorporate di carbonio che non siamo in grado di evitare. In tema di energia, invece, abbiamo deciso di eliminare il ricorso a combustibili fossili in tutti i nostri nuovi immobili in favore di alternative più pulite, e stiamo gradualmente aggiornando il nostro portfolio esistente in questo senso. Questo approccio è già una realtà in Italia, dove tutti i nostri immobili sono dotati di pannelli fotovoltaici in copertura per generare energia rinnovabile direttamente in sito. Siamo inoltre costantemente alla ricerca di modi per ottimizzare e ridurre al minimo i consumi di energia grazie al ricorso a sistemi di monitoraggio e gestione dei consumi, materiali isolanti e impianti altamente efficienti.



Il progetto del Goodman Novate Logistics Centre di prossima costruzione

UN ALTRO TEMA MOLTO INTERESSANTE PER GOODMAN È QUELLO DELLA CIRCOLARITÀ...

Si tratta di un'area relativamente nuova per il settore real estate, ma anche di un'opportunità importante: il nostro obiettivo è quello di fare tutto il possibile per arrivare a progettare, realizzare e gestire immobili sempre più circolari. Per edilizia circolare si intende un'edilizia basata su soluzioni che ottimizzano lo sfruttamento delle risorse e delle materie prime nell'intero ciclo di vita. Un esempio è l'ambizioso progetto che abbiamo portato avanti a Tremblay-en-France, dove abbiamo collaborato con i principali esperti di mercato per classificare, separare e recuperare il più possibile ed evitare di produrre rifiuti. Grazie a questo impegno e al ricorso a 3 diversi metodi abbiamo raggiunto un tasso di recupero del 99,1% (in peso) - un risultato che va ben oltre il tasso di regolamentazione francese e quello raccomandato dall'Unione europea, che parlano di una diversione di almeno il 70% dei rifiuti dalla discarica.

LA VOSTRA IDEA DI SOSTENIBILITÀ PERÒ NON SI LIMITA SOLTANTO ALLE

TEMATICHE AMBIENTALI. COSA STATE FACENDO RELATIVAMENTE AGLI ALTRI AMBITI ESG?

In ambito sociale, ad esempio, attraverso la Goodman Foundation collaboriamo con organizzazioni no profit locali per fare la differenza nella vita delle persone. Le attività della Goodman Foundation ruotano intorno a tre tematiche: bambini e giovani, cibo e ambiente e comunità e salute. Tra le attività di quest'anno, la Fondazione ha scelto di donare un milione di euro per sostenere le iniziative di organizzazioni

come Unicef e Ospedale universitario di Bruxelles in favore dell'emergenza umanitaria in Ucraina. A livello di corporate governance, infine, Goodman si impegna a operare secondo principi di etica e trasparenza e a promuovere il confronto aperto con tutti i propri stakeholder. L'azienda ha inoltre adottato un solido modello di governance che comprende una serie di organi per la gestione efficace dei processi decisionali.

COME STA ANDANDO IL PROGETTO MOSAICO VERDE?

Mosaico Verde è una campagna nazionale di forestazione promossa da Legambiente e AzzeroCO2. Goodman ha scelto di aderirvi nel 2021 tramite un progetto in tre fasi. La prima fase si è svolta tra la fine del 2021 e l'inizio del 2022 con la messa a dimora di 1.000 piante nelle aree del comune di Milano, in particolare a Boscoincittà, importante parco urbano facente parte del Parco Agricolo Sud Milano, e Cava Ongari, una delle ex cave di ghiaia e sabbia della zona oggi protagonista di un importante intervento di recupero. Questo primo intervento, inaugurato lo scorso aprile, contribuirà ad assorbire circa 700 tonnellate di CO2 considerando la media del ci-

Il Pioltello Logistics Centre



clo di vita di un albero (100 anni). Il nostro supporto durerà almeno altri due anni, durante i quali prevediamo la messa a dimora di altre piante con l'obiettivo di arrivare a 3.000 piante in tre anni. Attualmente, stiamo lavorando alla fase due, che dovrebbe cominciare nell'autunno 2022: l'obiettivo è quello di ridurre ulteriormente la CO2, ma anche favorire la biodiversità e restituire spazi alla comunità.

PERCHÉ UN OPERATORE LOGISTICO DOVREBBE SCEGLIERE LE VOSTRE SOLUZIONI IMMOBILIARI?

Per un operatore alla ricerca di spazi in location strategiche, noi rappresentiamo un ottimo partner in termini di affidabilità, attenzione alla sostenibilità e qualità degli immobili, che in Goodman ci piace definire “future proof”, capaci cioè di resistere alle sfide del futuro, e dei quali ci prendiamo costantemente cura attraverso i nostri servizi di property management. Operando ormai da diversi decenni su scala globale, dalla Nuova Zelanda agli Stati Uniti, abbiamo sviluppato un'approfondita conoscenza del mercato logistico internazionale. Questo, unitamente alle nostre competenze tecniche e commerciali, ci consente di comprendere in anticipo le esigenze dei nostri clienti e di soddisfarle pienamente mediante progetti di sviluppo ad hoc. Operiamo infatti prevalentemente secondo la modalità Built to Suit, ovvero progettiamo e realizziamo immobili “su misura”, lavorando fianco a fianco con i nostri clienti per identificare sin dall'inizio le loro necessità operative e tradurle poi in soluzioni efficienti da un punto di vista tecnico e ambientale. Ci distinguiamo, infine, dai competitor per gli investimenti nel campo dell'innovazione, puntando a costruire strutture all'avanguardia (come, ad esempio, i progetti multipiano Green Dock di Parigi e Castellbisbal di Barcellona o le logistics towers



Il Goodman Business Park di Chiba, Giappone

a Shanghai e in Giappone) attraverso l'impiego di nuove soluzioni e tecnologie.

TRA I TREND IN ATTO NEL SETTORE DELL'IMMOBILIARE LOGISTICO QUALI REPUTA PIÙ IMPATTANTI SULLE SCELTE FUTURE DEGLI OPERATORI LOGISTICI?

Le tematiche ambientali sono ormai ben comprese da tutti gli attori del settore ma prevediamo comunque, anche nel nostro paese, un'ulteriore presa di coscienza generale sull'importanza di agire rapidamente per contrastare il cambiamento climatico in atto. Allo stesso tempo, acquisiranno sempre maggiore importanza per gli operatori le tematiche di wellbeing, al fine di migliorare le condizioni di impiego dei lavoratori e adeguarle a standard qualitativi più alti. Ciò si tradurrà da un punto di vista immobiliare nella richiesta di spazi sia in grado di soddisfare i requisiti di performance ambientale ed efficienza energetica sia capaci di garantire adeguati livelli di comfort lavorativo. Inoltre, secondo una ricerca dell'Onu, entro il 2050 ben due terzi della popolazione globale vivrà in grandi centri metropolitani. Si prevede che la domanda dei consumi, anche per effetto della crescente spinta della digitalizzazione, si concentrerà preva-

lentemente nelle aree densamente abitate, nelle quali però la disponibilità di suolo sarà davvero limitata. In Goodman siamo stati bravi ad anticipare queste dinamiche, sviluppatesi anche nel mercato italiano ben prima dell'avvento della pandemia.

I PREOCCUPANTI SCENARI ECONOMICI CHE SI STANNO PROSPETTANDO COME PENSA POSSANO INCIDERE SUL VOSTRO SETTORE?

Dopo quasi tre anni di pandemia siamo ormai abituati a operare in un ambiente caratterizzato da elevata volatilità e incertezza. Prevediamo che la guerra in Ucraina porterà ulteriori sfide alla supply chain; ciò nonostante, i nostri team sono in grado di gestire tale situazione lavorando a stretto contatto con i clienti, gli investitori e tutti gli stakeholder in modo da trovare risposte e soluzioni condivise. Inoltre, a seguito dei recenti avvenimenti, sempre più clienti ci chiedono di portare avanti le tematiche legate alla sostenibilità e di accelerare la transizione verso le fonti di energia rinnovabile. Ci stiamo già impegnando a eliminare il ricorso al gas in tutti i nuovi sviluppi in Europa attraverso l'installazione di sistemi HVAC efficienti, creando al contempo energia rinnovabile come il solare fotovoltaico. >

QUALI RISPOSTE DA PARTE DEI DECISORI POLITICI PENSA NECESSITI L'IMMOBILIARE LOGISTICO ITALIANO?

Sebbene già segnalato da tempo dall'Unione europea, anche da noi si comincia ad affrontare con maggiore consapevolezza il problema del consumo del suolo. Tuttavia, oltre a promuovere il recupero e la rigenerazione urbana di aree dismesse e la maggiore tutela verso le aree agricole, si rende necessario e urgente consentire, da un punto di vista urbanistico ed edilizio, lo sviluppo in altezza anche degli edifici logistici, così come già avviene da tempo per tutte le altre tipologie immobiliari. Attualmente gli strumenti di piano comunali non soddisfano tale richiesta, e neppure i più recenti aggiornamenti dei piani di governo del territorio sembrano prendere in esame tale aspetto. Mi sento, inoltre, di affermare che ad oggi manca una vera strategia di incentivi per la bonifica su aree industriali urbane abbandonate e contaminate. La logistica infatti sta diventando sempre più di tipo last mile, quindi necessita di spazi strategici all'interno delle grandi aree metropolitane. Questa tendenza può rappresentare una grande opportunità per le am-

Impianto Goodman a Puurs, Belgio



Il Green Dock, il centro polifunzionale di Goodman che sorgerà al porto di Genevilliers, Parigi

ministrazioni desiderose di recuperare quel tessuto urbano periferico, spesso degradato e che difficilmente oggi risulterebbe attraente per altre destinazioni d'uso. La situazione odierna però non sembra sostenere queste iniziative virtuose. Da un punto di vista urbanistico ed edilizio, le amministrazioni tendono a incentivare esclusivamente la demolizione di vecchie strutture mediante riduzioni del contributo di costruzione (oneri primari e secondari), ma nulla è previsto invece per la bonifica dei suoli e della falda, il cui onere resta a carico dell'effettivo inquinatore. Principio, questo, assolutamente corretto e

condivisibile, ma spesso volte inapplicabile, essendo i responsabili difficilmente identificabili con certezza o semplicemente già falliti da tempo. Il risultato è che i costi di risoluzione delle passività ambientali restano completamente a carico dell'investitore, che opera però all'interno di precisi confini in termini di tempi e costi, con conseguente rinuncia a proseguire oltre nel progetto. Una soluzione in tal senso potrebbe essere quella di prevedere una campagna di incentivi per tutte quelle aree industriali urbane o sub-urbane identificate e classificate sinergicamente dalle amministrazioni, dalle autorità ambientali e dagli sviluppatori immobiliari come prioritarie in termini di obiettivi di riqualificazione urbanistica e rischio ambientale. Una significativa riduzione degli oneri di urbanizzazione e delle tasse sulla proprietà, almeno per un periodo di tempo definito, renderebbero sostenibili nuovi progetti di sviluppo in tali aree, restituendone la fruizione alla collettività e stimolando l'iniziativa imprenditoriale. ■



LOGISTICS & MARITIME FORUM

10-11

NOVEMBER 2022

PIACENZA EXPO



BOOSTING THE
DIGITAL
GREEN
TRANSITION

- **EU FUNDING AND PNRR**
- **DECARBONISATION**
- **SKILLS AND GENDER GAP**
- **DISRUPTIVE TECH FOR TRANSPORT**
- **HYDROGEN FOR SHIPPING AND LOGISTICS**
- **PORTS AS ENERGY HUBS**

PARTNER



SPONSOR



JOIN NOW!

BILOG@CIRCLETOUCH.EU
 WWW.BILOG.IT

VGP

BUILDING
TOMORROW
TODAY

Avete bisogno di più spazio per la vostra attività?

VGP

PARK
LEGNANO

SPAZIO DISPONIBILE
ca. 22.500 m²



VGP

PARK PADERNO
DUGNANO

SPAZIO DISPONIBILE
ca. 50.000 m²



VGP Italy s.r.l.
Via Cassanese 4
20054 Segrate (MI) / Italy
www.vgpparks.e
+ 39 02 841 773 69
giancarlo.porcu@vgpparks.eu



Green Logistics Expo
Fiera di Padova
5.— 7. 10. 2022
PAD 8 – Stand F150



EXPO Real
Munich
4.— 6. 10. 2022
Stand A2.123

