

€ **EUROMERCI**

IL MENSILE DELLA LOGISTICA



GIUSEPPE AMICONE
Responsabile logistica Parmalat Italia

“La collaborazione con Casadei Pallets e NolPal ci permette di investire in economia circolare, evitando sprechi e riducendo emissioni di CO₂ grazie alla logistica 4.0 del pallet Epal”

Industria, logistica, Recovery Fund: la connessione è un dovere

EDITORIALE
**UN COMPITO IMMANE:
RICOSTRUIRE L'ITALIA**

**LOGISTICA SANITARIA
CON IL COVID-19
E' SEMPRE PIU' CENTRALE**

**AUTOTRASPORTO
UNA STORIA CHE
NON HA MAI FINE...**

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



BONUS PUBBLICITÀ AL 50% SULL'INTERO INVESTIMENTO DELL'ANNO 2021

La legge di bilancio per il 2021 ha confermato il **bonus pubblicità** a favore delle aziende che acquisteranno spazi pubblicitari su carta stampata e online.

L'incentivo fiscale prevede la possibilità di recuperare il 50% dell'investimento 2021 attraverso lo strumento del credito d'imposta.

La domanda andrà fatta attraverso i servizi della Agenzia delle Entrate, entro un limite massimo di 50 milioni di euro per ciascun anno.

EUROMERCI ED **EUROMERCI.IT** rientrano a pieno titolo tra i mezzi che vi consentono di beneficiare degli sgravi.

Il BONUS PUBBLICITÀ è una grande opportunità per fare comunicazione e promuovere la vostra attività, recuperando il 50% dell'investimento.

Non esitate a contattarci per maggiori informazioni e per conoscere le iniziative di **EUROMERCI** per i prossimi mesi.

Per la vostra Pubblicità e/o Comunicazioni via Dem o Banner



EUROMERCI, mensile e web magazine specializzato in Logistica, Supply Chain Management e Trasporti

Pubblicità: RANCATI ADVERTISING srl • Tel. 02 70300088

DRAGHI: UN COMPITO IMMANE

Ricostruire l'Italia

AL SENATO, IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO MARIO DRAGHI, NEI CINQUANTUNO MINUTI IMPIEGATI PER IL SUO DISCORSO DI INSEDIAMENTO, HA DISEGNATO NON SOLO UN PROGRAMMA DI GOVERNO, MA HA DETTATO LE LINEE GUIDA PER UN'OPERAZIONE BEN PIÙ ARDUA E COMPLESSA, DIREMMO "IMMANE", QUELLA DI RICOSTRUIRE IL NOSTRO PAESE. IN APERTURA DELL'INTERVENTO, DRAGHI HA DETTO CHE "IL SUO GOVERNO NON È LA SCONFITTA DELLA POLITICA". NEI CONTENUTI DEL SUO DISCORSO, PERÒ, LA POLITICA È USCITA BEN PIÙ CHE SCONFITTA: IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO HA DISEGNATO UN PAESE ARRETRATO, INEFFICIENTE, DISATTENTO E INEFFICACE SU TUTTI I TEMI CHE CARATTERIZZANO UNA SOCIETÀ E UN'ECONOMIA CHE DEVONO COMPE-TERE OGGI SUL MERCATO GLOBALE. UNA SITUAZIONE CREATA DALLA POLITICA. DOPO AVER PARLATO DELLA PANDEMIA E DI COME USCIRNE CON UN PIANO DI VACCINAZIONE CHE DEVE ANDARE BEN OLTRE LE ALCHIMIE DI ARCURI, CHE NON DEVE SVOLGERSI "IN LUOGHI BEN DEFINITI" ("OLTRETUTTO NON ANCORA PRONTI", HA AGGIUNTO), MA COINVOLGERE TUTTE LE FORZE DISPONIBILI PUBBLICHE E PRIVATE, DALL'ESERCITO ALLA CROCE ROSSA, DAI VOLONTARI ALLE FARMACIE, DRAGHI È ENTRATO NEL MERITO DELLE COSE E DELLE RIFORME DA FARE. FISCO, GIUSTIZIA, "TRANSIZIONE ENERGETICA", LAVORO, AMBIENTE, SUD E QUESTIONE DEMOGRAFICA, POLITICA INDUSTRIALE, PARITÀ DI GENERE, SVILUPPO DELLA DIGITALIZZAZIONE, PUBBLICA AMMINISTRAZIONE, INFRASTRUTTURE ... MOLTA ATTENZIONE HA DEDICATO ALL'ISTRUZIONE, UN TEMA A LUI CARO FIN DAI TEMPI IN CUI ERA GOVERNATORE DELLA BANCA D'ITALIA, SOTTOLINEANDO, IN PARTICOLARE, COME IL NOSTRO PAESE ABBA SEMPRESOTTOVALUTATO L'INSEGNAMENTO TECNICO (A QUESTO PROPOSITO HA CITATO LA GERMANIA). UN COMPITO IMMANE, DICEVAMO, DEL RESTO È QUELLO CHE SERVE OGGI AL PAESE. RESTA IL GRANDE PUNTO INTERROGATIVO SE RIUSCIRÀ A FARE QUANTO HA DETTO, DOVENDO PASSARE PER IL PARLAMENTO. IN SENATO, NELLE DICHIARAZIONI DI VOTO, TUTTI SI SONO SPERTICATI IN LODI AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. PROPRIO TUTTI, TRANNE L'IMPROBABILE EX MINISTRO DEI TRASPORTI TONINELLI CHE, CON LIVORE, HA RICORDATO A DRAGHI DI ESSERE STATO IL "RE DEGLI GNOMI DI ZURIGO", GLI AFFAMATORI DEL POPOLO. UN FORTE CLIMA DI PIAGGERIA, CHE CI HA RICORDATO PERICOLOSAMENTE IL SILENZIO CHE CARATTERIZZA UNA BATTUTA DI CACCIA PRIMA CHE APPAIA LA PRED A E SI DIA IL VIA ALLA "SPARATORIA". SPERIAMO NON SIA COSÌ, PERDEREBBE IL NOSTRO PAESE.

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

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

Cover

**EPAL VA GESTITO
IN CHIAVE 4.0** **30**

Quattro domande a tre manager

**INDUSTRIA, LOGISTICA
E RECOVERY FUND** **31**

Internazionalizzazione

**NUOVI ACCORDI COMMERCIALI
MUTANO LA GEOGRAFIA ECONOMICA** **38**

Immobiliare Logistico: Prologis

**UN 2020 IN CRESCITA IN LINEA
CON IL MERCATO DEL SETTORE** **43**

Immobiliare Logistico

**COLLIERS
SUL MERCATO ITALIANO** **45**

Logistica sanitaria

**L'EMERGENZA COVID-19 NE HA
ACCELERATO LA CENTRALITA'** **48**

Trasporto ferroviario

**L'IMPORTANZA DELLA NUOVA
LINEA LIONE-TORINO** **51**

Autotrasporto: costi minimi

**UNA STORIA CHE NON
HA MAI FINE...** **54**

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA **4**

NEWS **11**

DALLE AZIENDE **14**



Ultimo "regalo" del governo Conte alla logistica: un decreto, senza alcun criterio, sui rifiuti che danneggia pesantemente le imprese del settore con l'unico obiettivo di rimpinguare le casse dei comuni (il servizio a pag. 23)



La globalizzazione sta divenendo sempre più "regionale" e si stanno stringendo nuovi accordi commerciali bilaterali che stanno mutando la geografia mondiale dell'economia: un atout per il nostro export (servizio a pag. 38)



LA SALUTE IL BENEFIT PIÙ IMPORTANTE

**Le persone sono la risorsa più preziosa
per il successo della tua azienda.**
Proteggi la loro salute.

Se non l'hai ancora fatto iscriviti a Sanilog i tuoi dipendenti
per assolvere a un obbligo contrattuale del settore
"logistica, trasporto merci e spedizione".
Garantisci a chi lavora con te i migliori servizi di Sanità integrativa.

Scopri di più su www.sanilog.info



Le prestazioni sono erogate da

UniSalute
OPERATORI ASSICURAZIONE SALUTE



Dicembre 2020 "in rosso"

A dicembre 2020, l'Istat stima che l'indice destagionalizzato della produzione industriale sia diminuito dello 0,2% rispetto a novembre, mentre nella media del quarto trimestre dello scorso anno la flessione è stata dello 0,8% rispetto al trimestre

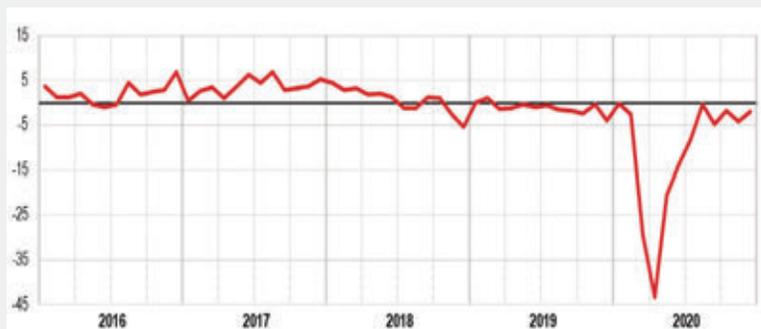


precedente. Il dato di dicembre 2020, corretto per gli effetti di calendario (i giorni lavorativi sono stati 21, contro i 20 di dicembre 2019) mostra una flessione rispetto a dicembre 2019 pari al 2%. In particolare, si è registrata rispetto all'anno precedente una forte flessione nella produzione di beni di consumo (meno 9,8%). Un dato che dimostra la continua debolezza della domanda interna, confermata anche dal crollo (meno 28,5%) della produzione tessile, dell'abbigliamento, delle pelli e degli accessori (tutti prodotti del Made in Italy che hanno pagato anche la flessione della domanda estera). Se si confronta l'andamento della produzione industriale di tutto il 2020, emerge una diminuzione in confronto al 2019 dell'11,4%: "il secondo peggior risultato dall'inizio della serie storica (che è partita dal 1990), dopo la caduta registrata nel 2009", commenta l'Istat. La flessione è estesa a tutti i principali raggruppamenti di industrie e, nel caso dei beni di consumo, la più ampia >

Produzione industriale

Fonte: ISTAT

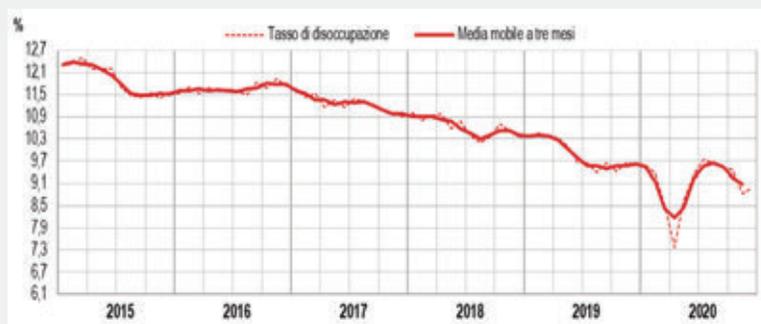
(gen. 2016-dic.2020, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



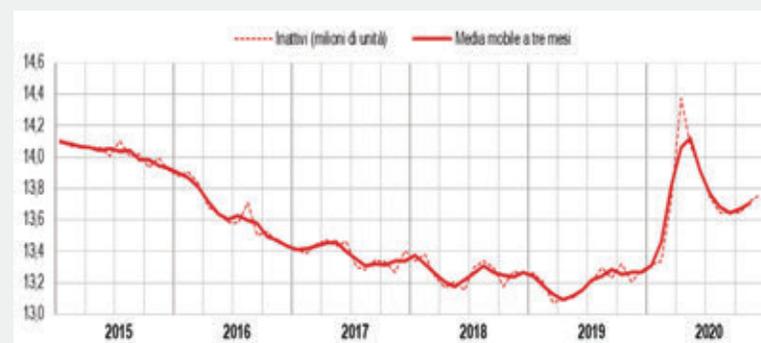
Andamento occupazione

Fonte: ISTAT

(tasso di disoccupazione, gen. 2015-dic. 2020, valori %)



(inattivi 15-64 anni, gen. 2015-dic. 2020, valori assoluti in milioni)





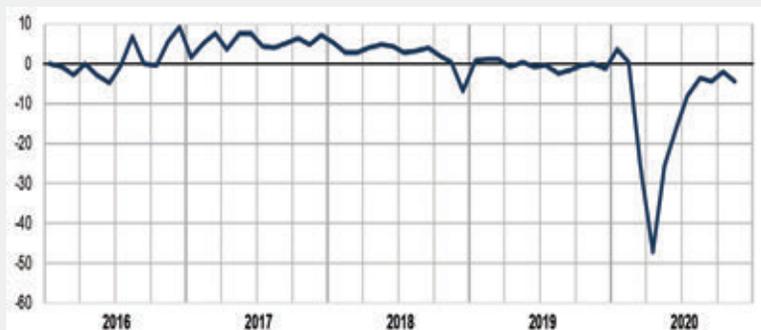
Andamento Pil Fonte: ISTAT

(I trim. 2013-IV trim. 2020, variazioni % congiunturali e tendenziali, anno riferimento 2015)

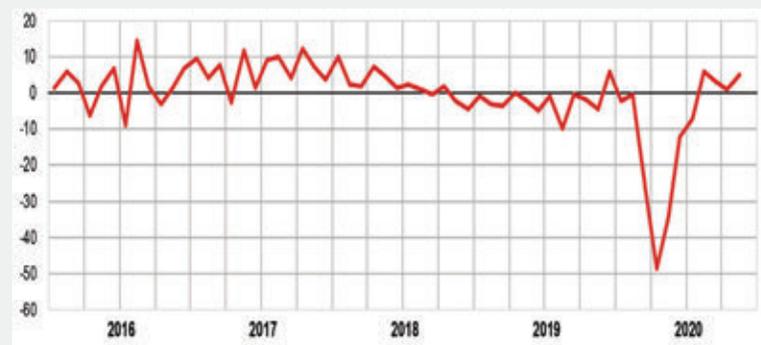


Andamento industria Fonte: ISTAT

(fatturato, gen. 2016-nov. 2020, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



(ordinativi, gen. 2016-nov. 2020, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



mai registrata. Nel corso dell'anno, il progressivo recupero, dopo il crollo di marzo e aprile, ha subito una battuta d'arresto nei mesi finali impedendo il ritorno ai livelli produttivi precedenti l'emergenza sanitaria: nella media del quarto trimestre l'indice destagionalizzato è, infatti, ancora inferiore del 3,1% rispetto a febbraio 2020. Lo stesso andamento in flessione è stato registrato, sempre a dicembre 2020, dall'occupazione, che, appunto, è tornata a diminuire (meno 0,4% rispetto a novembre, pari a meno 101mila unità), interrompendo il trend positivo che tra luglio e novembre aveva portato a un recupero di 220 mila occupati. Questo calo è concentrato sull'occupazione femminile sia su quella dipendente sia su quella autonoma. Parallelamente il tasso di disoccupazione, dopo quattro mesi di progressivo calo, è tornato a crescere, toccando il 9%. Anche l'occupazione nel mese di dicembre è risultata inferiore a quella di febbraio, con una perdita di oltre 420 mila unità. A tali dati, che indicano un fine anno critico per l'economia del nostro paese, si aggiungono anche quelli non positivi che riguardano il fatturato e gli ordinativi dell'industria: l'Istat stima che a novembre 2020 il fatturato dell'industria, al netto dei fattori stagionali, sia diminuito del 2,0% rispetto al mese precedente, pur aumentando del 3,8% nella media del >

Fiducia delle imprese

Fonte: ISTAT

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



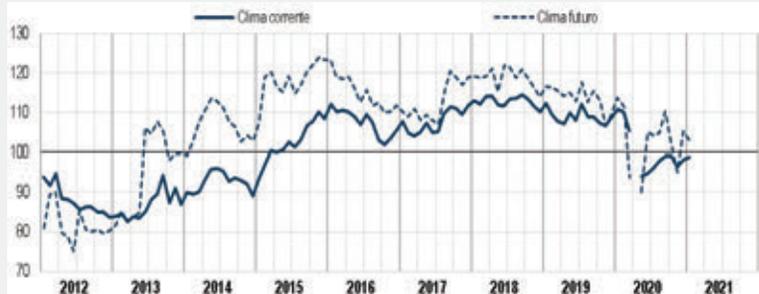
trimestre settembre-novembre rispetto al trimestre precedente. Anche gli ordinativi destagionalizzati registrano a novembre un calo su base mensile e un incremento su base trimestrale; in particolare la riduzione rispetto a ottobre si attesta all'1,3%, mentre l'incremento della media degli ultimi tre mesi rispet-



Fiducia dei consumatori

Fonte: ISTAT

(clima corrente e futuro, gen. 2012-gen. 2021, indici destagionalizzati, base 2010=100)



to ai tre mesi precedenti è pari al 5,1%. La dinamica congiunturale del fatturato riflette un calo del 2,5% per il mercato interno e una flessione dell'1,0% per quello estero. Per gli ordinativi, invece, la diminuzione è sintesi di una contrazione delle commesse provenienti dal mercato interno (meno 3,8%) e di una crescita di quelle provenienti dall'estero (più 2,5%).

Commercio al dettaglio*

Fonte: ISTAT

(dicembre 2020, variazioni % tendenziali, base 2015=100)

FORMA DISTRIBUTIVA E SETTORE MERCEOLOGICO	dic20 dic19	gen-dic20 gen-dic19
Grande distribuzione	-2,5	-2,8
Alimentari	+7,0	+4,4
Non alimentari	-16,6	-15,2
Imprese operanti su piccole superfici	-6,6	-10,1
Alimentari	+7,6	+4,1
Non alimentari	-10,5	-14,4
Vendite al di fuori dei negozi	-12,3	-13,9
Commercio elettronico	+33,8	+34,6
Totale	-3,1	-5,4

(* Dati provvisori)

DB MAGAZINE

Angela Merkel, ferrovia e cambiamenti climatici

La Cancelliera della Germania, Angela Merkel, in un'intervista concessa al magazine delle Ferrovie tedesche, ha sottolineato, oltre a rimarcare l'importante ruolo svolto dal trasporto ferroviario durante la pandemia: "La ferrovia gioca un ruolo fondamentale nel raggiungimento degli obiettivi che ci siamo prefissi per la protezione dell'ambiente. Lavoriamo

affinché più persone passino dall'uso delle automobili a quello del treno e più merci vengano trasportate su ferro. Ciò presuppone una moderna rete ferroviaria e un miglioramento dei servizi. A questi fini abbiamo stanziato 86 miliardi di euro, da investire nei prossimi dieci anni, destinati alla salvaguardia e alla modernizzazione della rete ferroviaria". La Cancelliera ha rilasciato l'intervista anche per sottolineare l'importanza della decisione dell'Unione europea di dedicare l'anno appena iniziato alla ferrovia. La Merkel ha poi specificato: "Nel cronoprogramma che abbiamo elaborato per sviluppare il traffico ferroviario, insieme all'obiettivo di aumentare passeggeri e merci nell'utilizzo di questa modalità, abbiamo anche introdotto misure tese allo sviluppo della digitalizzazione, all'introduzione di innovazioni, alla protezione dell'ambiente e alla diminuzione del rumore. Tutto ciò non solo guardando ai confini nazionali, ma anche alle reti transeuropee nel tentativo di rendere attrattiva la ferrovia in tutto il continente". Entrando più nei particolari, la signora Merkel ha aggiunto: "La pandemia ha dimostrato con chiarezza la necessità che la Germania debba investire maggiormente nell'innovazione, nella digitalizzazione e nella protezione ambientale. Progetti strategici, come quelli tesi allo sviluppo delle batterie, della hydrogen technology e della transizione energetica verso le fonti rinnovabili devono essere posti in primo piano. Senza tali innovazioni non sarà possibile fermare i cambiamenti climatici e contemporaneamente restare economicamente sostenibili. In questo contesto per la nostra società e per la nostra economia acquista grande importanza la valorizzazione del trasporto ferroviario. Questa modalità deve sempre più diventare la spina dorsale sia della logistica sia di una mobilità rispettosa dell'ambiente". ■



NOTIZIE, INTERVISTE,
APPROFONDIMENTI E INCHIESTE

Le trovate qui

www.euromerci.it

Indispensabile per tutti
gli operatori della supply chain

80 comuni producono il 41,9% del valore aggiunto italiano

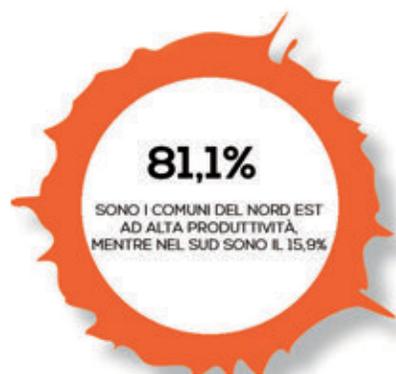
Un rapporto Istat mette in luce la concentrazione del nostro sistema produttivo e le forti differenze tra la quattro macroaree del paese.

di **Carlotta Valeri**

L Istat ha di recente pubblicato un rapporto, riferito al 2018, sui risultati economici delle imprese in rapporto alla loro localizzazione sull'intero territorio nazionale. Un primo dato interessante che emerge dal rapporto riguarda la distribuzione del valore aggiunto - che rappresenta l'incremento del valore che un'impresa apporta con i propri fattori produttivi, lavoro, capitale e attività imprenditoriale, a quello dei beni e servizi ricevuti da un'altra impresa - nelle quattro macroaree sulle quali viene generalmente articolato il nostro territorio: il 37,8% è genera-



Veduta di Roma. La capitale e Milano producono insieme oltre il 15% del valore aggiunto nazionale



to dal nord-ovest; il 25,5% dal nord-est; il 20,4% dal centro; il 16,4% dal Mezzogiorno. Da notare, quindi, che il nord-ovest registra un dato che rappresenta quasi il doppio di quello fatto segnare dal Mezzogiorno. In particolare, riguardo ai macrosettori di attività che formano tale valore aggiunto, ri-

spetto all'anno precedente, l'industria perde peso non solo nel Mezzogiorno (meno 0,3 punti percentuali) ma anche nel nord-ovest (meno 0,2 punti) e nel centro (meno 0,1 punti), mentre aumenta di mezzo punto percentuale nel nord-est.

Il fenomeno della concentrazione. Il 41,9% del valore aggiunto generato dal totale dell'economia è concentrato nell'1% dei comuni (80 in valore assoluto). Si tratta prevalentemente di zone densamente popolate (66 comuni) e in alcuni casi di zone a densità intermedia di popolazione (14 comuni

mediamente popolati). Nel complesso, sono comuni che fanno parte sia di sistemi locali urbani o turistici (48) sia di sistemi manifatturieri (32). Per



Imprese e territorio

Fonte: ISTAT

(anno 2018, quote % e valori assoluti in migliaia di euro)

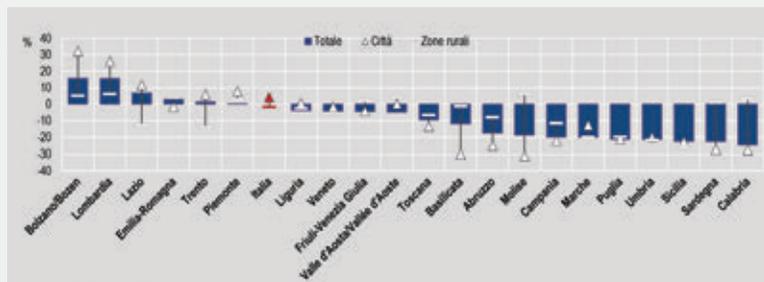
RIPARTIZIONE	Unità locali*	Addetti	Valore aggiunto	Fatturato	Comuni ad alta produttività	Comuni alto valore aggiunto	Valore aggiunto di multinazioni all'estere	Valore aggiunto di multinazioni italiane
Nord ovest	29,0	32,2	37,8	37,3	65,6	50,4	50,9	39,7
Nord est	21,1	24,0	25,5	24,4	81,1	72,1	19,1	27,9
Centro	21,7	20,8	20,4	22,3	43,4	56,2	21,8	20,2
Mezzogiorno	28,1	22,9	16,4	15,9	16,9	34,8	8,2	12,3
ITALIA	4.684.263	16.788.765	806.054.084	3.199.463.674	50,0	50,0	100	100

*Siti dove si svolge un'attività economica

Livello di produttività dei comuni altamente produttivi

Fonte: ISTAT

(anno 2018, per regione e grado di urbanizzazione, differenze % rispetto alla media nazionale)



più della metà dei casi (56) si tratta di comuni capoluogo di aree metropolitane. Le zone densamente popolate appartenenti all'1% dei comuni a maggior valore aggiunto realizzano l'85% del valore aggiunto di tutte le zone densamente popolate. Per il rimanente 99% dei comuni, che producono il 58,1% del restante valore aggiunto, per poco più di due terzi si tratta di comuni mediamente popolati (67,9%) e per un quinto di comuni delle zone rurali (20,1%). I comuni mediamente popolati, in particolare, realizzano la totalità del valore aggiunto di molti sistemi locali del Made in Italy (gioielli,

occhiali e strumenti musicali, legno e mobili, pelle e cuoio, tessile e abbigliamento) e, tra i non manifatturieri, di quelli portuali e a vocazione agricola. Il 40,5% dei siti industriali ricade nei comuni ad elevata urbanizzazione, che racchiudono anche il 42,0% degli addetti e il 46,1% del valore aggiunto.

Produttività e territorio. Secondo il rapporto Istat, nel 2018, la produttività del lavoro, misurata dal valore aggiunto per addetto, è stata pari a circa 48 mila euro su base nazionale (circa 47 mila euro l'anno precedente)

mentre la produttività mediana è stata poco oltre i 33 mila euro per addetto. I comuni ad alta produttività, cioè con una produttività superiore a quella mediana nazionale, rappresentano il 75,7% di quelli ad elevata densità abitativa, il 65,6% dei comuni mediamente popolati e solo il 40,7% dei comuni delle zone rurali. Questi comuni ricadono principalmente in sistemi locali specializzati, come abbiamo già accennato, in alcuni segmenti del Made in Italy, a prescindere dal grado di urbanizzazione. Nel nord-est i comuni ad alta produttività rappresentano l'81,1% del totale. Si tratta della quasi totalità delle città e dei centri mediamente popolati. La differenza di produttività rispetto alla media nazionale è particolarmente marcata per zone ad elevata densità di popolazione nelle province autonome di Trento e Bolzano. All'opposto, nel Mezzogiorno i comuni ad elevata produttività sono solo il 16,9% del totale e registrano inoltre il più ampio scostamento medio rispetto alla produttività dell'intera macroarea: più 7 mila euro, a differenza delle altre ripartizioni in cui il differenziale va dai 2.800 euro del centro ai mille del nord-est. Sempre nel Mezzogiorno poco più di quattro comuni ad alta produttività su dieci rappresentano aree ad elevata intensità abitativa, nel nord-ovest sono il 65,6% e al centro il 43,4. Questi ultimi dati sottolineano la particolarità del nostro Mezzogiorno che sta sempre più immiserendo il suo tessuto produttivo: segnala alcune eccellenze, che però non fanno "sistema", non riescono a fungere da volano per altre imprese. Un ultimo dato, riguardo ai comuni capoluogo: Milano e Roma si collocano largamente in testa alla classifica, da soli, coprono il 15,1% del valore aggiunto nazionale. ■

Cresce la fuga dei "cervelli"

Negli ultimi cinque anni, i laureati migranti sono aumentati del 23%.

Nell'ultimo decennio si è registrato un significativo aumento dell'immigrazione di cittadini italiani verso l'estero. Aumento che non è stato bilanciato dal numero di rientri. Infatti, secondo l'Istat, nel periodo si sono registrati 899 mila espatri e 372 mila rientri. Di conseguenza i saldi migratori con l'estero dei cittadini italiani, soprattutto a partire dal 2015, sono stati in media negativi per 69 mila unità l'anno. Tre sono gli aspetti preoccupanti di questo fenomeno: il primo, che in un paese come il nostro con una bassa natalità con l'emigrazione si perdono sempre più residenti italiani; il secondo, che soprattutto emigrano i giovani, e questo aggrava l'invecchiamento del paese; terzo, ma fondamentale, che per lo più emigrano giovani laureati e ciò "impoverisce" ancor più il paese. Ad esempio, nel 2019, l'età media degli italiani espatriati è stata di 33 anni per gli uomini e di 30 per le donne; un emigrato su cinque aveva meno di 20 anni, due su tre avevano un'età compresa tra i 20 e i 49 anni. Considerando il livello di

istruzione, sempre nel 2019, un italiano emigrato su quattro era in possesso di almeno la laurea (30 mila), una quota che scende a uno su tre se si esamina solo la fascia di età oltre i 25 anni (ossia il 72% del totale degli emigrati).

L'espatrio di giovani laureati è un fenomeno che sta crescendo fortemente: dal 2015 al 2019, è aumentato del 23%. Come dicevamo, l'espatrio non è stato compensato dai rientri, per quanto riguarda i laureati nel 2019 la "perdita" tra partenti e rientranti è stata di 14 mila unità. Tale perdita riferita agli ultimi dieci anni ammonta complessivamente a poco meno di 112 mila unità.

Chi paga il prezzo più alto di tali an-

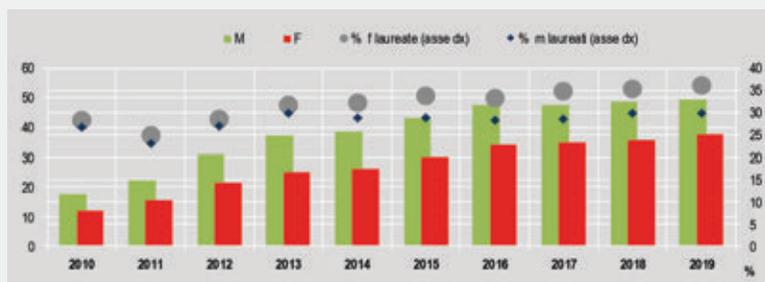


damenti è certamente il Sud, con l'aggravante che, oltre il fenomeno degli espatri, soffre anche quello della migrazione interna. Negli ultimi dieci anni sono stati circa un milione 140 mila i movimenti in uscita dal sud e dalle isole verso il centro-nord e circa 619 mila quelli sulla rotta inversa. Il bilancio tra uscite ed entrate si è tradotto in una perdita netta di 521 mila residenti che, in termini di popolazione, equivale alla perdita di un'intera regione come la Basilicata. Il contingente di emigrati meridionali che abbandona la terra di origine per stabilirsi in una regione del centro o del nord è composto prevalentemente da giovani in età attiva. Nel 2019, la quota più significativa di trasferimenti in uscita si è registrata nella fascia di età tra i 18 e i 35 anni (53%), mentre sulla rotta inversa tale quota è pari al 34%. Con riferimento al livello di istruzione dei soli cittadini italiani di 25 anni e più che partono dal Mezzogiorno e si dirigono verso il centro-nord, il 41% di essi è in possesso di almeno la laurea, mentre uno su tre parte con in tasca il diploma.

Lauree che vanno all'estero

Fonte: ISTAT

(2010-2019, fascia di età 25 anni e più, per genere.
Valori assoluti in migliaia e valori %)

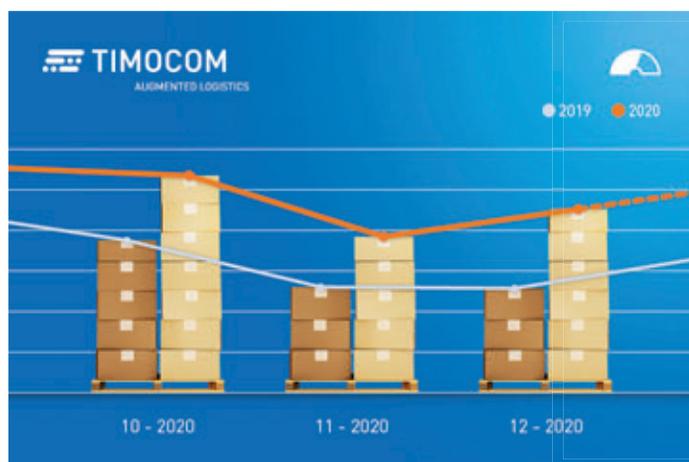


Dicembre record per l'autotrasporto europeo

I recenti dati del barometro dei trasporti TimoCom, che registra le richieste di trasporto inserite in 44 paesi europei nella borsa carichi dell'azienda tedesca, dimostrano per il quarto trimestre del 2020 una tendenza positiva, con un aumento rispetto al trimestre precedente del 9%. Sebbene i numeri siano scesi a ottobre (meno 4%) e a novembre (meno 28%) in rapporto a un settembre decisamente forte (più 70%), nel mese di dicembre il settore si è fortemente ripreso. Rispetto al mese precedente, gli inserimenti dei carichi sono aumentati di nuovo del 18%. Questa crescita salta particolarmente all'occhio, perché dicembre ha superato novembre 2020 di quasi 1,5 milioni di carichi. Un valore notevole, poiché solitamente l'ultimo mese dell'anno è caratterizzato da valori decisamente inferiori. Confrontando le cifre del trimestre con quelle dell'anno precedente, nonostante i valori di ottobre e novembre, nel 2020 si è registrato un aumento complessivo degli inserimenti di carichi del 53% rispetto al 2019. Infatti, come già accaduto a settembre del 2020, anche a ottobre sono stati nuovamente superati i 10 milioni di carichi mensili. Ottobre, novembre e dicembre mostrano inoltre gli scostamenti più significativi rispetto all'anno precedente. Espresso in numeri, il confronto del trimestre con quello dell'anno precedente si mostra come segue: ottobre più 43%, novembre più 47% e dicembre più 76% di domanda di trasporti. Il quadro generale del barometro nel 2020 è stato caratterizzato da un'elevata volatilità unita a segni di ripresa parziale degni di nota. Un fattore determinante di questa volatilità è stato rappresentato senza dubbio dai diversi periodi di lockdown



in numerosi paesi europei. Un esempio tra tutti: le offerte di carichi per tratte dalla Germania alla Francia sono letteralmente crollate ad aprile dell'84% e a maggio del 67% rispetto al 2019. Dopo l'allentamento dei rigorosi blocchi a metà maggio, a giugno la domanda è rapidamente salita, aumentando addirittura del 16% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Nel complesso, il numero di inserimenti di carichi nel 2020 è aumentato dell'8% rispetto al 2019, nonostante le considerevoli oscillazioni dovute alla pandemia. In particolare, la crescita è stata fortissima anche negli inserimenti di carichi dall'Italia alla Germania (ottobre più 58%, novembre più 128%, dicembre più 139%). A questo proposito, possiamo dire che il record di offerte di carichi registrato in chiusura d'anno ha colmato, nel bilancio complessivo, il gap con il 2019 che si era venuto a creare durante il lockdown primaverile. A sostegno di queste cifre, l'istituto nazionale di statistica tedesco ha registrato per il mese di novembre 2020 una crescita dell'import dall'Italia del 7,4% rispetto allo stesso mese del 2019.



Lufthansa Cargo investe sull'hub di Francoforte

Lufthansa Cargo, che, con un fatturato nel 2019 di 2,5 miliardi di euro, con 4.500 dipendenti in tutto il mondo e collegamenti con circa 300 destinazioni in più di cento paesi, è una delle compagnie leader nel trasporto merci aereo mondiale, ha deciso un forte investimento per modernizzare sempre più il suo hub di Francoforte. Il progetto varato vedrà la sua conclusione nel 2028. "Con questo investimento miriamo a

a creare tutte le condizioni strutturali e organizzative per rendere i nostri servizi aerei sempre più efficienti. Inoltre, puntiamo, in ottica futura, a porre in sicurezza il lavoro dei nostri dipendenti in quello che è il nostro più importante centro logistico in Germania”, ha sottolineato Peter Gerber, Ceo della compagnia. “Un aspetto importante del nostro programma è di diventare sempre più flessibili e

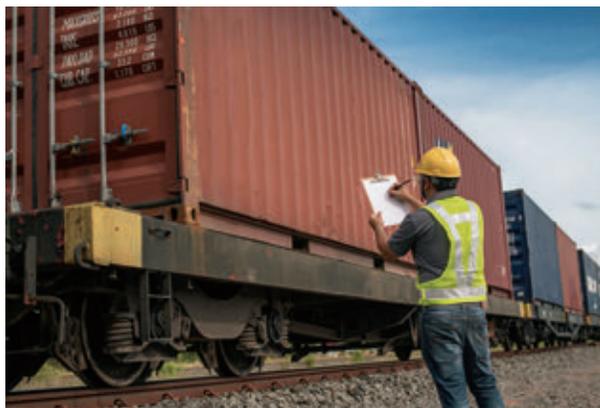


abili nel rispondere agli sviluppi e ai cambiamenti dei mercati, così come alle mutevoli esigenze dei clienti. Infatti, il piano è di migliorare il nostro livello infrastrutturale di pari passo con il miglioramento del nostro sistema logistico, che deve rendere costantemente più veloci le operazioni di imbarco/sbarco della merce e più efficienti i servizi logistici”, ha aggiunto Harald Gloy, Lufthansa Cargo’s chief operations officer. Il programma è stato avviato tenendo conto dei mutamenti avvenuti negli ultimi tempi a livello logistico, che, specie con lo sviluppo costante dell’eCommerce, sta modificando le richieste dei clienti e richiede un più elevato livello di digitalizzazione e l’applicazione di costanti miglioramenti tecnologici. Due aspetti sono particolarmente da tenere in evidenza: il primo, che il centro cargo della Lufthansa a Francoforte riceve e smista quasi l’80% del volume globale movimentato dalla compagnia; il secondo, che la Germania copre oltre il 30% del traffico aereo merci dell’Unione europea. Ciò fa capire quanto sia rilevante il programma di modernizzazione e di ricerca di sempre maggiore efficienza varato dalla compagnia.

Collegamento ferroviario merci Parigi-Sud Italia

L’operatore intermodale svizzero Hupac e la società ferroviaria francese T3M, in partnership, hanno posto in ser-

vizio un collegamento tra Parigi e il Sud del nostro paese. Il servizio ha preso il via il 18 gennaio, quando lo shuttle T3M Parigi-Novara si è connesso con quello gestito da Hupac Novara-Pescara-Bari. Il terminal dell’interporto Cim di Novara è utilizzato come piattaforma di collegamento tra i due treni. Il servizio sarà operativo cinque volte la settimana. Questa connessione permette alle due società ferroviarie di offrire ai clienti un servizio affidabile che si snoda lungo più di 1.700 chilometri. “Per promuovere e sviluppare lo shift modale dalla strada alla ferrovia, è necessario porre sul mercato soluzioni di trasporto che soddisfino le esigenze degli operatori che oggi usano il tuttostrada. Per farlo occorre studiare, come stiamo facendo insieme a T3M, servizi ferroviari semplici, affidabili e regolari, su lunghe distanze, anche a livello internazionale”, ha spiegato Alessandro Valenti, direttore Shuttle Net West di Hupac. Anthony Chérubini, managing director di T3M, ha aggiunto: “E’ molto importante sviluppare partnership come quella che abbiamo stretto con Hupac, tenendo presente che oggi, anche alla luce delle posizioni dell’Unione europea in materia di trasporto e di sostenibilità ambientale, la crescita del trasporto cargo via ferrovia è un’assoluta priorità, in particolare nel settore del trasporto combinato strada-rotaia. Infatti, oggi, dobbiamo fronteggiare molte situazioni critiche, fra le quali è in primo piano la necessità di salvaguardare sempre



più l’ambiente. In questa sfida, un ruolo importante può e deve svolgere un incremento sia del trasporto via ferrovia sia del combinato strada-rotaia. La complementarietà fra strada e ferrovia rappresenta senza dubbio il futuro dei trasporti merci sulle lunghe distanze. Il compito delle imprese ferroviarie è di rendere ciò possibile e sempre più competitivo”.

Fondamentale l'interconnessione fra i principali scali Usa

Il porto californiano chiede un rafforzamento del sistema portuale nazionale attraverso un continuo scambio di dati e di informazioni.

Il porto di Los Angeles, California, è il più importante negli Stati Uniti per il traffico container: ha, infatti, movimentato, nel 2020, 9,2 milioni di teu, la quarta prestazione annuale nella storia dello scalo. Gene Seroka, direttore esecutivo del porto, ha sottolineato questo risultato intervenendo in un meeting della Pacific Merchant Shipping Association: "Il traffico container dello scorso anno è stato il più erratico della nostra storia, con una flessione del 19% nei primi cinque mesi e una crescita senza precedenti nel resto dell'anno. Tale particolare andamento ha creato notevoli problematiche e complessità nella nostra gestione. Ne siamo usciti grazie all'ottimo lavoro e al sacrificio di tutti i lavoratori e alla grande collaborazione dei nostri partner e dei nostri clienti".

Seroka si è poi soffermato nel suo intervento sulle prospettive del porto: "I nostri prossimi obiettivi prioritari sono la creazione di nuovi posti di lavoro, la crescita del traffico, più investimenti in infrastrutture, un'accelerazione nello sviluppo e nella diffusione a tutti i livelli delle tecnologie che mirano a una drastica riduzione delle emissioni nocive, operare sempre meglio per rendere la nostra comunità e quella di chi ci circonda più fiorenti". "La strategia che dobbiamo perseguire - ha aggiunto il direttore esecutivo dello scalo californiano -, se vogliamo che l'America cresca nel suo stato di leader nel commercio mondiale, è quella di migliorare la connettività sia tra i più importan-



Veduta aerea del porto di Los Angeles

ti scali portuali nazionali, attraverso il rafforzamento nello scambio di dati e informazioni e lo sviluppo di un'aperta 'architettura' di interconnessioni, sia con i fornitori di servizi logistici sia con chi gestisce le merci".

Il porto di Los Angeles si sta muovendo sulle indicazioni dettate da Seroka: sul fronte della digitalizzazione, è stato varato un importante investimento per sviluppare la Control Tower, in collaborazione con la Wabtec Corporation, leader mondiale nell'applicazione di tecnologie innovative, per garantire una più veloce gestione di ogni fase di lavoro all'interno dell'area portuale fondata su dati in tempo reale; sono stati approvati recentemente, nonostante la pandemia, progetti infrastrutturali per 473 milioni di dollari tesi a introdurre miglioramenti e potenziamenti all'interno dell'area

portuale sugli otto maggiori terminal, sulla rete ferroviaria e su quella stradale; altri investimenti sono stati impegnati sull'obiettivo al 2030 di avere nelle aree dei terminal emissioni pari a zero. In particolare, il porto ha recentemente sottoscritto un programma di incentivazioni mirato a velocizzare e rendere più efficiente la mobilità dei camion all'interno dello scalo, che spesso resta congestionato se non bloccato dal traffico dei mezzi pesanti. Il programma prevede che i camion quando scaricano un container subito dopo ne carichino un altro, affinché non si abbiano corse a vuoto. "Questo è un provvedimento indispensabile che permette ai terminalisti meno spese e più efficienza e che dà risposte positive a una situazione di forte congestione nel porto dovuta agli attuali, crescenti, aumenti del traffico", ha spiegato Seroka. ■

Ceva Logistics: al via il treno Francia-Cina

Ceva Logistics ha introdotto un servizio di treni rapidi da Jinhua (Cina) a Dourges (Francia) per fornire una capacità di trasporto supplementare per i corrieri in un contesto di domanda senza precedenti di servizi di trasporto e logistica. Il primo treno è partito dalla Cina per un viaggio di 18 giorni. Caricato con 22 container pieni di varie forniture,



il treno è partito da Jinhua il 26 novembre ed è arrivato a Dourges 18 giorni dopo, il 14 dicembre. Il treno collega una serie di paesi "Belt and Road" come Kazakistan, Russia, Bielorussia e Germania con un viaggio di oltre 11 mila chilometri. Avendo Dourges come punto di transito, il treno coprirà anche il Belgio, i Paesi Bassi, la Spagna, l'Italia e tutta la Francia. Attraverso questo treno, Ceva è in grado di fornire ai clienti soluzioni ferroviarie Cina-Europa veloci, convenienti e sostenibili. Rispetto al movimento merci via camion, l'opzione del treno riduce le emissioni di CO2 fino al 67%. Xavier Bour, global ground and rail product leader dell'azienda, ha sottolineato: "Con una supply chain globale che sta vivendo una domanda crescente di servizi di trasporto e logistica, Ceva si impegna a fornire ai suoi clienti attuali, e potenziali, soluzioni convenienti e sostenibili. I nostri servizi ferroviari e multimodali, in collaborazione con la nostra società madre Cma Cgm Group, tra la Cina e l'Europa, fanno parte di questa strategia. La Francia è un importante hub logistico sul mercato europeo e con questo nuovo servizio, Ceva offre un'importante so-

luzione per il mercato ferroviario verso l'Europa orientale e occidentale. Il prossimo ampliamento della nostra strategia ferroviaria sarà lo sviluppo del mercato dell'Europa meridionale". Ceva Logistics, uno dei principali operatori logistici caratterizzato da una strategia non-asset based, propone soluzioni all'avanguardia per aziende di grandi e medie dimensioni, nazionali e multinazionali. La sua rete integrata nel Freight Management e nella Contract Logistics copre più di 160 paesi. Circa 58 mila dipendenti sono dedicati a fornire soluzioni in una varietà di settori industriali in cui Ceva applica la propria esperienza operativa per fornire i migliori servizi del settore. Ha generato un fatturato di 7,4 miliardi di dollari e un Ebitda rettificato di 260 milioni di dollari nel 2018.

L'azienda catanese LCT: più tratte in Germania

Luigi Cozza Trasporti-LCT, azienda leader nel settore della distribuzione merci, consolidati i confini italiani, amplia quelli esteri rafforzando la tratta da e verso la Germania



oltre a quelle già presenti in Spagna, Grecia e Tunisia. La società catanese continua il suo processo di crescita con l'espansione sempre più capillare all'interno del territorio europeo, garantendo operazioni di ritiro, trasporto, deposito e logistica in uno dei paesi più influenti nel commercio nazionale e internazionale quale la Germania. L'aggiunta di nuove tratte all'interno del territorio tedesco è la naturale conseguenza del continuo sviluppo di LCT. Lo stretto rapporto commerciale con la nazione che rappresenta il centro nevralgico dell'Europa continentale è, infatti, in perfetta sintonia con il piano di sviluppo aziendale che da

sempre pone l'accento sulla ricerca di mercati strategici e di riferimento a livello nazionale e internazionale. Oltre a garantire efficienza e professionalità nella gestione della logistica e dello scambio delle merci, la società Luigi Cozza Trasporti si distingue per il grande impegno nel settore dell'ecosostenibilità con mezzi che sfruttano la tecnologia LNG, un gas pulito non tossico, e a bassissimo impatto ambientale.

Nuovi carrelli presentati da Still

Still ha presentato i nuovi carrelli RCD (Diesel) e RCG (GPL) con portata da 1,5 a 5 tonnellate. "Questi carrelli controbilanciati con trasmissione idrodinamica - sottolinea un comunicato dell'azienda - sono ideali per i clienti che cercano un veicolo altamente performante, robusto



e affidabile, che abbia la qualità Still ma un prezzo contenuto". I carrelli sono equipaggiati con motori Diesel o GPL conformi alla norma sulle emissioni EU5 (2016/1628) che, anche grazie al potente e affidabile convertitore di coppia, offrono elevate performance e grande potenza. Il propulsore Diesel degli RCD ha una potenza tra 36,4 kW (RCD 15) e 55,4 kW (RCD 50), sufficienti ad assicurare, per esempio, al modello RCD 35 una capacità di movimentazione di oltre 120 t/h. Le varianti GPL montano propulsori di potenza compresa tra 40 kW (RCG 15) e 55,2 kW (RCG 50). Il modello RCG 35 raggiunge così una capacità di movimentazione superiore a 123 t/h. Nessun compromesso è stato fatto sul fronte della sicurezza, che per Still

è fondamentale. I nuovi RCD e RCG garantiscono un'eccellente visibilità su tutti i lati, in questo modo le operazioni di movimentazione possono essere svolte agevolmente e senza rischi. Il profilo del montante consente una buona visione delle forche e dei supporti di carico, mentre gli stretti travetti del tetto di protezione combinano la migliore visibilità possibile con la massima sicurezza. Luminosa e confortevole, la cabina di guida è dotata di comodo sedile, ampio vano piedi e freno di stazionamento a pedale, ed è ammortizzata per assorbire vibrazioni e urti senza trasmetterli al conducente. Il comfort di guida è ulteriormente aumentato dal piantone dello sterzo a regolazione continua e dai lunghi comandi idraulici. Queste caratteristiche, unite alla qualità Still e a un prezzo particolarmente vantaggioso, fanno dei nuovi RCD e RCG il prodotto più adatto per chi cerca un carrello semplice, ma performante, affidabile e sicuro. Come ad esempio piccole imprese artigiane, aziende di vendita al dettaglio, negozi di ferramenta, commercianti di rottami o operatori nel mercato delle bevande, che non necessitano di carrelli sofisticati come quelli impiegati dalle aziende operanti nel settore automotive, della grande distribuzione o della logistica.

World Capital: immobile per Autotrasporti Vercesi

World Capital ha locato 30 mila mq di un immobile logistico situato nella zona est di Milano, nel comune di Pozzuolo Martesana, di proprietà di Prologis, primario proprietario, sviluppatore e gestore di immobili logistici a livello mondiale. Il conduttore è Autotrasporti Vercesi, società attiva da 60 anni nel settore della logistica e del trasporto farmaceutico, diagnostico e biomedicale sensibile alle oscillazioni della temperatura. La piattaforma logistica ospita zone di stoccaggio con temperature differenziate al fine di poter accogliere una vasta gamma di farmaci, come per esempio i prodotti sanitari Covid e il nuovo vaccino. Il cuore dell'hub è infatti una maxi cella di 3.000 mq in grado di conservare materiale farmaceutico fino a meno 25 °. L'immobile, innovativo e capace di coniugare sostenibilità e tecnologia, si trova in posizione strategica, situato lungo la strada provinciale 103 "Vecchia Cassanese" nei pressi del casello autostradale della A58 (Tangenziale est esterna milanese). "Il Gruppo Vercesi continua a crescere e siamo felici di aver trovato in World Capital il partner ideale

per il nostro potenziamento - ha dichiarato Paola Vercesi, Ceo di Autotrasporti Vercesi - In questo periodo di emergenza diamo la nostra massima disponibilità per il trasporto del vaccino, mettendo a disposizione tutti i nostri automezzi. Il nostro hub sarà in grado di stoccare i prodotti in transito da-



gli aeroporti ai siti di destinazione utilizzando le più avanzate soluzioni tecnologiche". "Con questa operazione di sviluppo, Prologis ribadisce l'interesse per Pozzuolo Martesana e le aree industriali a est di Milano, ma, soprattutto, l'impegno a realizzare magazzini per le merci che soddisfino i bisogni primari dell'uomo, come il cibo e le medicine. Infatti, lo stabilimento di Pozzuolo DC1 è dedicato all'alimentare, mentre l'ultimo nato, il DC3, al farmaceutico", ha sottolineato Sandro Innocenti, senior vice president, country manager Italy di Prologis. "La logistica si dimostra ancora una volta resiliente. A confermarlo è il successo di questa operazione, di cui siamo molto orgogliosi - ha aggiunto Andrea Faini, Ceo di World Capital - Il deal appena concluso ci pone tra i primi advisor in Italia ad aver gestito la locazione di una piattaforma logistica destinata allo stoccaggio e al trasporto di farmaci Covid. La logistica si riconferma indispensabile per il nostro paese".

DKV raddoppia la rete per le ricariche elettriche

DKV, il fornitore europeo leader per i servizi di mobilità, ha recentemente aggiunto un'altra pietra miliare verso l'obiettivo di creare la più estesa e capillare rete di ricarica per veicoli elettrici in Europa. Nella seconda metà del 2020 l'azienda, infatti, ha lavorato per ampliare il network di ricarica elettrici



ca in Germania, Austria, Paesi Bassi, Belgio, Lussemburgo, Italia, Francia, paesi scandinavi e in diversi paesi dell'Europa orientale, raddoppiando così i punti di ricarica disponibili a inizio 2020 e arrivando a superare quota 130 mila. DKV è quindi in grado di offrire, oggi, una copertura della rete di ricarica che supera il 90% della disponibilità in diversi paesi, come Italia, Germania, Paesi Bassi, Lussemburgo e Danimarca. Tutti i nuovi punti di ricarica collegati sono attivi e già disponibili. "Siamo molto orgogliosi di aver ampliato la nostra rete di ricarica in così poco tempo e con questa estensione, ponendo così un'importante pietra miliare per la ricarica delle flotte elettriche dei nostri clienti in tutta Europa", ha affermato Sven Mehringer, managing director energy&vehicle services di DKV. "Questa crescita esponenziale dimostra che il tema della mobilità elettrica si sta sviluppando rapidamente in tutta Europa. Il nostro obiettivo è il 'Lead in Green' cioè diventare il fornitore leader di prodotti sostenibili nel nostro settore", ha aggiunto Marco Berardelli, managing director di DKV Italia. Nel corso del 2021, la rete di ricarica per veicoli elettrici DKV sarà ampliata ancora di più.

Tettoie Kopron installate all'aeroporto di Fiumicino

La società Kopron si è aggiudicata l'appalto per la progettazione, la fornitura e la posa in opera di 90 tettoie per auto all'interno del parcheggio per gli operatori del noleggio con conducente presso l'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino, Roma. Tale servizio è un'attività in forte crescita negli aeroporti e per garantire ad autisti e clienti soste protette, Aeroporti di Roma ha deciso di dedicare al servizio aree



coperte con pensiline, che sono state progettate e prodotte su misura, in base alle specifiche richieste tecniche del committente. Le tettoie per auto Kopron, grazie al design semplice ma moderno, si adattano in qualsiasi contesto. L'installazione avviene con facilità e in breve tempo, con la modularità è possibile sfruttare lo spazio a disposizione per coprire qualsiasi area. La struttura portante realizzata in acciaio zincato a caldo viene dimensionata per l'esatta location d'installazione. Il telo di copertura è costituito da una rete ombreggiante antivento e grandine. La zincatura a caldo è la scelta migliore per garantire la resistenza all'ossidazione e all'azione del tempo. Il grande parcheggio dell'aeroporto è composto da posti auto singoli e doppi. Oltre alle tettoie per posto auto, sono state progettate tettoie di protezione per il ritiro dei biglietti per parcheggiare. Le coperture per auto Kopron sono realizzate con le ultime tecnologie e rappresentano il meglio dell'outdoor Made in Italy. Il vero vantaggio di questa soluzione è l'ancoraggio a terra. Questo modello di tettoie per auto si installa, infatti, senza scavi di fondazione. "Siamo orgogliosi di aver lavorato per Aeroporti di Roma - ha commentato Fausto Cionini, tecnico commerciale di riferimento di Kopron - questa installazione è riuscita a soddisfare le richieste del committente, nel rispetto dei tempi, del budget e della funzionalità".

I carrelli Baoli sempre più numerosi nel Mezzogiorno

Baoli sta rafforzando la sua presenza nel mercato meridionale. Viene dal Sud Italia, in particolare dalla provincia di Catania, la conferma della crescita esponenziale di Baoli che

tramite i dealer Rimas e DLF ha partecipato alla recente 26° edizione del Saem, importante Salone dell'Edilizia del Mediterraneo. Una manifestazione svoltasi a Catania nella massima sicurezza e nel rispetto delle norme igienico-sanitarie, dove Rimas, in accordo con DLF, ha esposto numerosi prodotti della gamma Baoli all'interno di un ampio stand da 80 mq. "Un vero successo, i carrelli Baoli hanno raccolto molti pareri positivi, non a caso siamo in fase avanzata su diverse trattative che riguardano tutto il territorio siciliano", ha sottolineato Giuseppe Urzì, socio di Rimas. Questa testimonianza rispecchia perfettamente l'andamento di Baoli in tutto il Sud Italia, merito del grande lavoro svolto dai numerosi dealer presenti nel Mezzogiorno. Fondata nel 2011 per l'assistenza di carrelli elevatori, attrezzature per l'agricoltura e macchine puliscispaggia, Rimas si trova all'interno del mercato agroalimentare di Catania e opera nel settore e nella progetta-



zione di sistemi per la logistica da magazzino. A partire dal 2018, è dealer monomarca Baoli, felice di aver sposato fin dall'inizio il progetto: "Abbiamo avviato i primi contatti con Baoli nel 2016 - spiega Urzì - quando il progetto era nella sua fase iniziale. L'azienda ci ha trasmesso fiducia fin da subito e dopo aver visionato le macchine e il magazzino ricambi di Rolo, abbiamo deciso di avviare questa partnership che oggi si conferma vincente". La crescita di Baoli è giustificata da molti aspetti, secondo Rimas: "Inizialmente il marchio era sconosciuto e le aziende avevano molti dubbi, in particolare sulla validità del servizio after sales. Compravano una sola macchina per testare l'effettivo valore del mezzo, mentre oggi ci contattano per cambiare l'intero parco macchine. Con il tempo hanno imparato ad apprezzare >

non solo il rapporto qualità/prezzo e l'efficienza dei carrelli Baoli che non hanno nulla da invidiare ai marchi più blasonati, ma soprattutto hanno constatato l'affidabilità del servizio after sales. Noi di Rimas, grazie al supporto del magazzino Baoli di Rolo, garantiamo in tempi record i ricambi anche grazie al supporto delle nostre tre officine mobili di pronto intervento”.

Chep Italia premiata per l'attenzione ai dipendenti

Chep Italia, società specializzata in soluzioni per la supply chain, è una delle oltre 1.600 aziende al mondo Top Employers 2021 proclamate da Top Employers Institute, l'ente di certificazione internazionale che riconosce l'eccellenza delle condizioni di lavoro offerte dalle imprese ai propri dipendenti. Chep è stata certificata come Top Employer Europa per il quarto anno consecutivo, con le filiali di UK, Irlanda, Spagna, Germania, Polonia, Belgio e Francia, oltre all'Italia, accreditate individualmente. La certificazione viene ogni anno rilasciata alle aziende che raggiungono e soddisfano gli elevati standard richiesti dalla HR Best Practices Survey, programma suddiviso in sei macro aree che esamina e analizza in profondità venti diversi argomenti e rispettive best practices, tra cui people strategy, work environment, talent acquisition, learning, well-being, diversity&inclusion e molti altri. Questo è il primo riconoscimento nel settore del pallet pooling in Italia grazie, tra l'altro, al 56% di donne manager e ai progetti per il miglioramento organizzativo, tra cui il pro-

gramma “Knowledge Transfer” lanciato durante la pandemia. “In Chep lavoriamo tutti i giorni per valorizzare i nostri collaboratori favorendo l'apprendimento costante, la crescita dei talenti, un ambiente di lavoro trasparente e inclusivo in grado di rispondere sempre più alle esigenze di equilibrio tra vita lavorativa e privata” ha dichiarato Francesca Amadei, country general manager Italia di Chep (nella foto).

Traffico aereo europeo “vicino al disastro”

L'Associazione internazionale del trasporto aereo-lata ha definito il traffico 2020 del settore “vicino al disastro”. Lo dimostrano i dati: si stima che le compagnie aeree abbiano perso nel corso del 2020 11,9 miliardi di dollari e che il traffico passeggeri abbia registrato una flessione di circa il 70%. Ciò anche a causa della crisi economica che in Europa ha tagliato oltre 7 milioni di posti di lavoro. Rafael Schwartzman, vice presidente dell'associazione



per l'Europa, ha tracciato un quadro fortemente negativo anche per il 2021: “Le previsioni per l'anno in corso sono molto preoccupanti dato l'attuale decorso della pandemia. E' vero che c'è ottimismo per il vaccino, ma crediamo che sia molto difficile che farà in tempo a prevenire la perdita di altre centinaia di migliaia di posti di lavoro. E' assolutamente necessario che i governi e la commissione dell'Unione europea prendano immediate iniziative per salvaguardare quello che rimane dell'industria aeronautica europea e della rete di trasporto aereo. Inoltre, la salvaguardia del trasporto aereo è fondamentale per la ripresa economica che si basa anche sulla connessione tra grandi città. Dal 2019, tale connessione è crollata del 68% a Francoforte, del 67% a Londra e Parigi, del 66% a Istanbul e del 53% ad Amsterdam”.

Brexit e novità doganali

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

A partire dal 1° gennaio 2021, il Regno Unito non fa più parte dell'Unione doganale. Questo comporta dei cambiamenti alle regole inerenti alla circolazione delle merci e al relativo regime doganale. In particolare, la fine del periodo di transizione ha comportato: un'introduzione dei controlli di merci alle frontiere in più fasi (fino ad arrivare a controlli completi a partire dal 1° luglio 2021); l'imposizione di particolari obblighi doganali per gli operatori commerciali che importano beni controllati (quali prodotti soggetti ad accisa); l'adesione del Regno Unito alla Convenzione sul Transito Comune (CTC).

In tale contesto, il governo britannico ha recentemente pubblicato il nuovo regime tariffario, denominato UK Global Tariff, che entrerà in vigore a partire dall'inizio del 2021 e si applicherà a tutte le importazioni nel Regno Unito (salvo accordi commerciali preferenziali), sarà fissato in sterline e prevede la rimozione di tutti i dazi inferiori al 2%. Occorre porre estrema attenzione nelle negoziazioni con gli operatori inglesi perché i beni che rientrano nella stessa voce doganale sia in relazione alla Tariffa comune che nella UK Global Tariff possono avere trattamenti daziari diversi. Così come il medesimo bene, con caratteristiche specifiche per materia o destinazione, può essere diversamente classificato dalla Tariffa comune e UK Tariff, con la conseguenza non soltanto di un diverso trattamento daziario, bensì di una complessità di misure commerciali. Il nuovo regime tariffario eliminerà i dazi sulle importazioni che entrano nelle catene di approvvigionamento (tubi in lega di rame, viti e bulloni) per un valore



Non ci saranno dazi su importazioni "green" come le luci a led

complessivo di 30 miliardi di sterline. Saranno inoltre tagliati i dazi sulle "importazioni green", compresi i prodotti per l'energia rinnovabile come luci a Led e termostati. Il Regno Unito manterrà invece i dazi sui prodotti di alcuni settori ritenuti strategici, quali l'agricoltura, l'automotive e la pesca. Il piano di Londra prevede di imporre un prelievo del 10% sulle automobili e di stabilire tariffe per carne bovina, burro e pollame. L'UK Global Tariff prevede inoltre di eliminare dazi su diversi altri prodotti, per cui sono attualmente previste tariffe dell'Unione europea (indicate tra parentesi): lavastoviglie (2,7%), congelatori (2,5%), prodotti sanitari e tamponi (6,3%), vernici (6,5%) e cacciaviti (2,7%), specchi (4%), forbici e cesoie da giardino (4,7%), lucchetti (2,7%), prodotti da cucina come lievito in polvere (6,1%), lievito (12%), foglie di alloro (7%), timo macinato (8,5%) e cacao in polvere (8%). Inoltre, quasi tutti i prodotti farmaceutici e la maggior parte dei dispositivi medici (compresi i ventilatori) saranno esenti da dazi; solo alcuni prodotti utilizzati per combattere il Covid-19 manterranno una tariffa doganale. Il governo britannico ha però annunciato che l'esenzione da dazi e Iva applicata su questi prodotti per combattere l'emergenza, se necessario, sarà mantenuta anche dopo l'entrata in vigore del UK Global Tariff. ■



* Studio legale Mordiglia

20121 Milano - via Agnello 6/1

Tel. 02 36576390

16121 Genova - Via XX Settembre, 14/17

Tel. 010586841 - mail: mail@mordiglia.it www.mordiglia.it

La tassa patrimoniale

di Franco De Renzo*

Quando non sanno a quale santo votarsi, i nostri politici si ricordano che sarebbe opportuno utilizzare una tassa che colpisca le fortune accumulate. A parte il fatto che paghiamo già l'Imu, che ci addebitano bolli sui depositi bancari, che paghiamo imposte sui conti depositi titoli, anche quando il valore degli stessi scende, quello che preoccupa di più il cittadino contribuente è l'impossibilità di togliere un'imposta una volta applicata. E', come dire, un diritto acquisito. E una volta varata non si toglie e si tira avanti. Come il contributo per la guerra in Abissinia, i vari terremoti, l'Iva che paghiamo anche sulle accise. Già la nostra Costituzione prevede che le imposte si pagano proporzionalmente a quanto si guadagna, quindi, in misura crescente con l'aumentare dei redditi prodotti. Alcune parti politiche vorrebbero applicare una rata unica per tutti i redditi. Nessuno vieta loro di farlo ma prima bisogna andare a modificare l'art. 53 della Costituzione, forse non chiaro ad ognuno di noi: "Tutti sono tenuti a concorrere alle spese pubbliche in ragione della loro capacità contributiva. Il sistema tributario è informato a criteri di progressività".

La storia non ci spiega quando sono state imposte le prime tasse. Quale percentuale fosse dovuta. Dalla Bibbia si rileva che si era obbligati a pagare la "decima", cioè la decima parte di quanto fosse rimasto nella disponibilità dell'individuo. Ci sono stati metodi davvero fantasiosi per colpire sempre più nell'imposizione i contribuenti, come pagare per la lunghezza della barba, per il numero delle finestre, per il fumo prodotto dai camini (occhio perché il "focatico" fu abolito poco meno di 100 anni fa), così come i Savoia abolirono prima del 1930 la tassa sull'asse ereditario delle successioni per chi fosse morto in guerra. Se i cittadini, se tutti i cittadini e le imprese da loro amministrare, tenessero presenti i due commi dell'art. 53 della Costituzione, il nostro paese, così come quelli di tanti paesi, non dovrebbero rincorrere coloro che ritengono come propria prima regola quella di evadere le imposte. Sembra di porsi il problema se sia nata prima la gallina o prima l'uovo.

Gli evasori c'erano anche prima che gli ispettori del fisco fossero istituiti? Normalmente le leggi corrono ai ripari do-

po che lo Stato si è accorto di un atteggiamento un po' stravagante dei propri amministrati. Mi è stato riferito che, più o meno, nel 1980, un grosso professionista avesse percepito dal locale tribunale un'ingente somma per attività professionale svolta negli anni precedenti. Una somma che sarebbe stata falcidiata se dichiarata interamente nell'anno. Eravamo ancora all'inizio della regolamentazione del leasing. Ebbene, il professionista riuscì a comprare un immobile per quasi l'intero valore percepito, con un pagamento in tante rate mancanti per la chiusura dell'esercizio, riuscendo così ad avere una tassazione davvero minuscola. Così come av-



Buona parte dei cittadini italiani potrebbe, al limite, anche essere d'accordo su un'imposta che colpisca il proprio patrimonio, se questo servisse, una volta per tutte, a raddrizzare il debito pubblico

veniva che l'auto acquistata dal rappresentante di commercio, alla fine del periodo di leasing, fosse sistematicamente riscattata dalla suocera che poi provvedeva a rivenderla ad un valore ben superiore, naturalmente senza denunciarne la differenza nella propria dichiarazione dei redditi.

Buona parte dei cittadini italiani potrebbe anche essere d'accordo su un'imposta che colpisca il proprio patrimonio, se questo servisse, una volta per tutte, a raddrizzare i debiti che sciagurati amministratori hanno procurato. Il problema non è semplice, anche perché queste situazioni patrimoniali sulle quali calcolare un'eventuale imposta dovrebbero poi essere controllate da qualcuno. Adesso, una cosa è pagare le tasse sui redditi conseguiti in 365 giorni, e un altro è fare l'elenco dei beni posseduti, dare loro una valutazione, e su

questa poi pagare qualcosa. Non è semplice, non è facile, e si potrebbe mettere su pubblica piazza la propria ricchezza che, almeno per alcuni, potrebbe essere fonte di ulteriore studio per finalità criminali. Certo lo Stato italiano ha già avuto una patrimoniale secca ai tempi della presidenza del signor Giuliano Amato. Ve lo ricordate? Lo Stato, in un pomeriggio, decise di tassare tutti i depositi delle persone fisiche dello 0,6%. Operazione che non costò nulla e che produsse forti entrate. Se finora non è stata trovata la soluzione per tassare di più i beni dei cittadini, certamente è perché non è una cosa semplice. I beni iscritti nei pubblici registri sono facilmente tassabili. I depositi bancari anche. Potrebbero esserlo anche le quote e le azioni possedute e le partecipazioni in generale, ma non è un'operazione semplice anche perché la stessa azienda fatta valutare a più professionisti non sempre raggiunge lo stesso valore.

Stiamo arrivando a un uso massiccio delle carte di credito

per ridurre al minimo l'evasione anche nei piccoli negozi. Anche questo è corretto. Ma siamo sicuri che l'evasione si annidi nella mancata emissione della vendita di tre michette (panini milanesi)? La correttezza e l'onesta dovrebbe essere sovrana sempre, non solo nelle piccole cose ma soprattutto nei trasferimenti e nei contratti internazionali. L'Unione europea dovrebbe imporre un proprio ministero delle Finanze che sovrintenda nella gestione delle imposte ai paesi aderenti. Dovremmo porci una domanda precisa. Perché il Principato di Monaco dovrebbe tassare di più i propri residenti se quello che incassa è superiore a quello che spende? Non c'entra la mala gestio della cosa pubblica in tutto questo? A sentire i nostri politici, dall'estrema destra all'estrema sinistra, tutti vogliono il bene dei cittadini. Perché le cose non vanno bene? ■

* Franco De Renzo, Tel. 024474528

Email: francoderenzo@studioderenzo.it



quando l'affidabilità è tutto...

IL PRODUTTORE GLOBALE CON UNA ASSISTENZA LOCALE IMPAREGGIABILE

La qualità costruttiva e l'affidabilità dei carrelli elevatori e carrelli da magazzino Mitsubishi sono leggendari. La nostra vasta base di clienti ed i numerosi premi ne sono la prova. Questo è il motivo per cui lavoriamo solo con rivenditori che conoscono i loro clienti e sono abbastanza vicini da offrirvi un supporto locale senza pari.

Se avete bisogno di un carrello elevatore di classe mondiale chiamate il vostro rivenditore più vicino. Se volete unirvi alla rete di rivenditori Mitsubishi contattateci. In entrambi i casi, visitate il sito www.mitsubishicarrelli.com



In materia di controstallie

di **Alessio Totaro***

Una recente decisione della High Court (caso “Eternal Bliss”) ha affrontato un tema rilevante e ancora non risolto nei contenziosi nascenti dalla esecuzione di charter party, ossia se l’importo dovuto a titolo di controstallie possa ritenersi sempre esaustivo di ogni danno subito dall’armatore-noleggiante, oppure se possono darsi ipotesi in cui è ammessa la richiesta di danni ulteriori. Il caso tipico in cui si sostiene che le controstallie non possono ritenersi lo strumento adeguato per compensare in modo completo gli armatori è quello del ritardo nelle operazioni di sbarco, che eccede il termine di stallia concesso e allo

di un carico di soia dal Brasile alla Cina. Al porto di sbarco la nave era stata tenuta all’ancora per 31 giorni per la congestione del porto e la mancanza di spazi per lo stoccaggio a terra. A causa del ritardo, il carico aveva subito seri danni per la formazione di muffe, e i ricevitori avevano chiesto un risarcimento contro gli armatori, poi definito in via transattiva per oltre un milione di dollari. Gli armatori avevano quindi agito nei confronti dei noleggiatori per ottenere il recupero di tali somme. La Corte ha ritenuto che occorresse partire dalla interpretazione del contratto, per accertare se le pattuizioni esistenti con riguardo alle controstallie contenessero ele-

menti di rilievo per risalire all’intenzione delle parti.

Nel caso di specie il charter party era stato stipulato su formulario Norgrain, che - come di regola accade con i formulari di charter party - non contiene alcuna precisazione utile ai fini di ricostruire un’eventuale volontà delle parti di lasciare spazio a richieste di risarcimento in aggiunta alla controstallie. I noleggiatori hanno sostenuto nel giudizio che dal momento che la clausola che fissa le controstallie ha lo scopo di predeterminare e liquidare i danni, essa costituisce un exclusive remedy in caso di mancato rispetto del termine di stallia, sottolineando che sovvertire tale tradizionale impostazione finirebbe per ingenerare incertezze e alimentare contenziosi. La Corte tuttavia ha aderito alla posizione degli armatori, ritenendo che le controstallie sono, per loro natura, solo la misura

del corrispettivo per la perdita di impiego commerciale della nave, mentre danni di natura diversa (come la richiesta di risarcimento per danni al carico) non rientrano nell’ambito di applicazione della clausola, e possono dunque essere richiesti in quanto non liquidated damages, senza la necessità di provare l’esistenza di un inadempimento specifico da parte dei noleggiatori. La sentenza contiene un’analisi approfondita della giurisprudenza disponibile e si conclude affermando un principio in netta contrapposizione con il precedente caso “Bonde”. Si tratta dunque di una rilevante inversione, destinata ad avere ricadute sul piano pratico, e dare vita alla negoziazione di demurrage clauses che disciplinino in modo specifico l’eventualità che il superamento del termine di stallia determini anche il danneggiamento della merce trasportata. ■



stesso tempo causa danni alla merce trasportata. Il leading case sul punto è stato finora il caso “Bonde” ([1991] 1 Lloyd’s Rep 136), nel quale si è affermato che le controstallie sono un “exclusive remedy” in caso di mancato rispetto del termine di stallia, per cui l’armatore è tenuto a dedurre e provare la violazione di una distinta e ulteriore obbligazione nascente dal charter party. Il quadro sembra tuttavia mutato dalla recente decisione sul caso “Eternal Bliss”, nel quale il giudice ha ritenuto ammissibile il riconoscimento di un risarcimento in aggiunta alle somme dovute a titolo di controstallie, anche nel caso in cui i noleggiatori abbiano in realtà solo omesso di rispettare i tempi previsti per l’imbarco o lo sbarco della merce.

La decisione muove dalla considerazione dell’importanza che la questione continua ad avere per il mondo dello shipping: è significativo il passaggio della sentenza dove si afferma: “From time to time, a case provides the opportunity to resolve a long-standing uncertainty on a point of law of significance in a particular field of commerce. This is such a case”. La controversia è sorta in relazione al trasporto

* **R&P Legal studio associato**

www.replegal.it

Una tassa senza servizio

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

I pressapochismo della classe politica, come ultimo “regalo” per le imprese del settore logistico, ha concepito una legge - che, per inciso, è invocata da decenni da entrambe le parti in causa - incredibilmente approssimativa e scriteriata, tutta rivolta a rimpinguare le casse comunali a scapito di quelle private. Partiamo in medias res: con il decreto 116 del 3 settembre 2020 (recante modificazioni alla parte IV del Testo Unico ambientale) si è previsto, in estrema sintesi, che a decorrere dal primo gennaio 2021 mutano i criteri di qualificazione della natura dei rifiuti, in particolare quelli di tipo urbano. L'articolo 183, comma I, lettera b-ter - la cui formulazione è a dir poco criptica - stabilisce che sono da considerare urbani “i rifiuti indifferenziati e da raccolta differenziata provenienti da altre fonti che sono simili per natura e composizione ai rifiuti domestici indicati nell'allegato L-quater prodotti dalle attività riportate nell'allegato L-quinques”. Ora - tralasciando la scarsa precisione del criterio della “similitudine per natura e composizione” - se interpretiamo il contenuto dell'allegato L-quinques citato dalla norma, unito con la precedente disposizione, scopriamo che ogni attività d'impresa - ad eccezione di quella agricola e di quella industriale - diventa potenzialmente in grado di produrre rifiuti urbani non domestici. E i rifiuti speciali? specularmente, questi vengono individuati “per differenza” rispetto a quelli urbani, ed è la stessa legge a stabilire che, tra le altre cose, sono rifiuti urbani “i rifiuti prodotti nell'ambito delle lavorazioni industriali se diversi da quelli di cui al comma 2”. A parte un macroscopico errore di coordinamento - la legge infatti allo stesso tempo esclude che l'attività industriale sia suscettibile di produrre rifiuti urbani ma, di fatto, nel definire il rifiuto speciale afferma l'esatto contrario - dalla nuova disciplina deriva, in buona sostanza, che le aziende operanti nel settore logistico dovranno pagare doppiamente peggio. Oltre alle canoniche spese - già di per sé importanti - per lo smaltimento dei rifiuti speciali, ora si aggiunge la TARI, il cui presupposto è appunto “il possesso o la detenzione a qualsiasi titolo di locali o di aree scoperte, a qualsiasi uso adibiti, suscettibili di produrre rifiuti urbani”. Il problema è che, tuttavia, la nuova normativa si scontra con l'inequivocabile tenore letterale della legge istitutiva della TARI, posto che - secondo la legge (art. 1, comma 649, l. 147/2013) - nella determinazione della superficie assoggettabile

alla TARI non si deve tener conto di quella parte di essa in cui si formano, “in via continuativa e prevalente” (caso tipologico dell'impresa logistica), rifiuti speciali. Rifiuti che - come noto - sono smaltiti dallo stesso produttore, a proprie spese, rivolgendosi nella stragrande maggioranza dei casi ad imprese di smaltimento private. Ma vi è ben di



più: l'incomprensibile raddoppio dei costi di smaltimento dei rifiuti non è neanche lontanamente giustificabile alla luce del servizio (trattasi del resto di tributo a cui deve necessariamente corrispondere un servizio pubblico) che dovrebbe venire erogato dai comuni, ma che di fatto non lo è. In estrema sintesi, l'impresa è costretta a raddoppiare i costi - a parità di metratura della superficie che, come già detto, produce con continuità rifiuti speciali - una volta pagando la fruizione effettiva del servizio di smaltimento, una seconda volta “regalando” denaro alle casse dei comuni, perché lo dice la legge. Ancora più ingiusta appare la previsione normativa alla luce del criterio di calcolo - parametrato alla metratura dello spazio potenzialmente produttivo di rifiuti e non già all'effettiva produzione del rifiuto - della TARI, mentre nella maggior parte degli altri Stati europei vige il ben più equo principio del pay per use. Non si riesce perciò a comprendere la ragione di una tale scelta che, al contrario, dimostra ancora una volta come gli organi competenti abbiano sottovalutato sotto ogni aspetto possibile il ruolo strategico della logistica preferendo un sicuro sostegno ai comuni in danno di aziende che - lo si ripete - sono sempre state in prima linea, anche durante le prime tragiche fasi dell'emergenza sanitaria e ben potrebbero essere valorizzate in chiave di una ormai non più procrastinabile ripartenza economica. ■

La Spezia: 1° corso ITS Logistica

di **Federica Catani**

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Sono stati approvati dalla Regione Liguria due progetti biennali di livello ITS volti alla formazione del “Tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci”, ponendo quindi le basi per una programmazione stabile dell’iniziativa sul territorio della Spezia. Questo risultato fa seguito a una richiesta alla Regione del presidente della Fondazione ITS Nuove Tecnologie per il Made in Italy della Spezia, Roberto Guido Sgherri, relativa all’inserimento nella programmazione territoriale del nuovo percorso logistico, in ottica di integrazione e completamento dell’offerta formativa già disponibile in ambito meccanico. A supporto della richiesta è stata effettuata una puntuale analisi dei fabbisogni presso le imprese del settore logistica e trasporti, soprattutto in termini di competenze, professionalità e nuova occupazione. Tali fabbisogni risultano connessi al piano generale di investimenti previsto all’interno del porto della Spezia, e che porterà lo scalo ad aumentare prevedibilmente la propria superficie del 25% nei prossimi anni, attraverso progetti di ampliamento e riqualificazione. All’analisi dei fabbisogni ha partecipato Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, socio della Fondazione ITS La Spezia e con competenze riconosciute a livello nazionale nella formazione di settore. Numerose le imprese che sin dalla fase progettuale hanno dato il proprio sostegno all’iniziativa.

Il primo dei due progetti ha avuto avvio alla fine di gennaio 2021. Il numero delle domande pervenute (oltre 50) testimonia l’elevato interesse del territorio e dei giovani in cerca di lavoro nei confronti di questo settore. Particolare soddisfazione è stata espressa da Sgherri: “La qualità dei candidati è risultata molto alta e la selezione, molto attenta e strutturata sia in prove scritte che motivazionali, ha portato all’individuazione dei 20 giovani più indicati per la professione di tecnico superiore in questo settore. La disponibilità di un percorso ITS, per la prima volta a La Spezia, in ambito logistica e trasporti, rappresenta un’opportunità unica per i giovani in cerca di lavoro”. Il programma del corso (strutturato in 1200 ore di attività didattiche, teoriche e di laboratorio e in 800 ore di attività di stage in azienda per un totale di 2000 ore) prevede l’approfondimento di argomenti legati a: competenze di base, trasversali e soft skills (lingue, comunicazione, organizzazione, economia, diritto

e gestione d’impresa); competenze digitali applicate alla logistica; competenze tecnico-professionali; competenze specialistiche (supply chain management,

gestione dei trasporti, normativa e documentazione del trasporto). E’ previsto inoltre lo svolgimento di un project work in collaborazione con le imprese per l’approfondimento personalizzato, individuale o a piccoli gruppi, delle materie trattate. Completa, infine, il percorso, un periodo significativo di stage in azienda. L’attenzione al cambiamento in atto nel settore di cui i programmi didattici tengono conto va nel senso di una totale spendibilità della figura professionale nel mondo del lavoro. Oggi più che mai le imprese del settore logistico dimostrano di avere necessità di collegarsi strettamente con un’offerta formativa di particolare qualità, specializzazione e capacità innovativa, quale quella assicurata dai percorsi di livello ITS. Nella docenza e nel coordinamento dei corsi sono coinvolte risorse di più alto livello, provenienti dal mondo del lavoro, delle professioni, dell’università e della ricerca, attraverso un approccio integrato che costituisce una delle cifre più significative della formazione ITS. La Fondazione ITS La Spezia è già inoltre al lavoro per dare continuità ai percorsi ITS a vocazione logistica, attraverso una nuova analisi che consentirà di valorizzare i fabbisogni di tutti i comparti all’interno del mondo logistico, per poter declinare contenuti e metodi su esigenze di “filiera”. L’obiettivo sarà possibile attraverso un’attività stabile e competente di osservazione, analisi e confronto svolta dai soci dell’ITS, con il supporto delle parti sociali di livello nazionale, che hanno già creato in quest’ottica gruppi di lavoro e confronto. ■



*Roberto Guido Sgherri,
presidente Fondazione ITS La Spezia*

catani@scuolatrasporti.com

organizzano

IL PERCORSO AEO per RESPONSABILE delle QUESTIONI DOGANALI

220 ore in modalità webinar

Dal 5 maggio 2021

DESCRIZIONE DEL CORSO

Il corso ha una durata complessiva di 220 ore, 45 lezioni in modalità webinar e una giornata di esame. Dal punto di vista didattico, il percorso si articola in 5 moduli. Il primo modulo, di carattere introduttivo, affronta il tema della normativa doganale generale e il relativo impatto sui soggetti che intervengono nelle operazioni doganali. I successivi 4 moduli sviluppano temi specifici quali classifica, origine e valore delle merci; regimi e procedure doganali; accertamento doganale e contenzioso; Iva negli scambi internazionali e intracomunitari; sistemi informatici doganali, ecc.

Si affronteranno i contenuti stabiliti dalla Determinazione Direttoriale emanata dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli in data 29 aprile 2020, prot. 123923/RU.

Per coloro non interessati ad ottenere la "Certificazione delle competenze", che, tuttavia, desiderassero approfondire determinate tematiche oggetto di trattazione di una o più giornate, viene prevista la possibilità di partecipare ad alcuni moduli. Per le quotazioni contattare i singoli Enti formativi.

PER INFORMAZIONI E ISCRIZIONI

ASSOLOGISTICA

Mariella Marelli
Tel. 02 6691567
milano@assologistica.it
www.assologistica.it

ASSOLOMBARDA

Davide Inclimona
Tel. 02 58370.604
davide.inclimona@assolombarda.it
www.assolombardaservizi.it

PUNTO CONFINDUSTRIA

Elisabetta Pizzardo
Tel. 0425.202208
e.pizzardo@
puntoconfindustria.it
www.puntoconfindustria.it

UNIS&F

Marco Bianchi
Tel.: 0422 916458
Fax: 0422 916411
impresa@unisef.it
www.unisef.it

Le assicurazioni dei trasporti e

di **Matteo Giulio Albertini***

Le coperture “marittime”, come vengono ancora chiamate nell’anglosfera, in modo ben più romantico rispetto al più semplice italiano “trasporti”, sono storicamente le prime forme di assicurazione. Si va indietro di secoli, in particolare a Genova e poi in tutte le altre nazioni mercantili del Tardo Medioevo, per trovare la prima polizza moderna, non a caso a copertura di un viaggio via mare. La stessa leggendaria corporazione dei Lloyd’s di Londra

nasce alla fine del XVII secolo come caffè e luogo di incontro tra marittimi e mercanti, che si organizzano in forme di solidarietà reciproca per tutelarsi dai rischi delle avventure oceaniche. Si tratta di un ramo assicurativo ancora molto tradizionale, dove sopravvivono antiche convenzioni come quella dell’avaria generale (in caso di grave pericolo per la nave e perdita di carico, tutti coloro che hanno a bordo merci contribuiscono economicamente alle spese di salvataggio) e non privo di un certo romanticismo, che permane anche nella frettolosa vita quotidiana di chi si occupa di seguire, per quanto indirettamente, il mondo della logistica. Con cotanta tradizione alle spalle, si potrebbe immaginare che si tratti di un settore immobile e intorpidito, sepolto tra la polvere di vecchi registri ancora compilati con penna e calamaio (succede ancora ai Lloyd’s quando si perde una nave): niente di più falso. Negli ultimi decenni gli assicuratori dei trasporti hanno dovuto affrontare sfide inedite come lo sviluppo dell’aviazione commerciale, il lancio di satelliti, l’avvento dei droni, il gigantismo navale, la geopolitica della guerra dei dazi e della nuova via della seta.

Ultima ma non meno importante tra le tematiche attualmente al vaglio degli assicuratori, la sostenibilità, parola chiave del nostro tempo, tanto usata quanto abusata. Il mondo dei trasporti e della logistica sta in effetti affrontando, non da oggi, una transizione straordinaria verso forme di movimentazione delle merci che siano più sostenibili, anche considerando a titolo di mero esempio l’impatto del-



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



Le assicurazioni marittime sono state le prime forme di assicurazione

la navigazione sul totale delle emissioni di CO2 (1.000 milioni di tonnellate l’anno, più di quanto ne immette in atmosfera la Germania intera nello stesso periodo e l’Organizzazione Marittima Internazionale sta cercando di correre ai ripari). La sostenibilità nella logistica, tuttavia, non riguarda solo l’anidride carbonica che mandiamo in cielo, anzi fa riferimento ad un paradigma olistico virtuoso di organizzazione snella ed efficiente, risparmio energetico, formazione delle persone coinvolte, innovazione tecnica e tecnologica, infrastrutture di qualità e collaborazione solidale tra soggetti diversi verso un obiettivo comune. Il settore assicurativo dei trasporti si sta chiedendo cosa può fare per dare un contributo, forte della propria secolare esperienza e del gran numero di informazioni e dati di cui dispone (si pensi ad esempio alla qualità delle analisi dell’Unione Internazionale Assicurazioni Trasporti – IUIMI, pubblicate annualmente). Non dimentichiamo, poi,

la logistica sostenibile

che le assicurazioni hanno storicamente una forte missione sociale, che nel tempo ha portato a importanti cambiamenti. Nella logistica, però, tutto si traduce alla fine in un'equazione assai semplice: sostenibilità = minor rischio.

Il rischio dei singoli trasporti, che potrebbe sembrare minimo a un occhio distratto, ha invece un'inquietante serie di esternalità negative per la società, una su tutte il danno ambientale. Uno sversamento di chimici in seguito a un incidente stradale o a una collisione in mare è un evento da scongiurare quanto più possibile, data la fragilità dei nostri ecosistemi e dovrebbe essere il buon senso, ancor prima delle legislazioni sempre più stringenti in materia ambientale, a favorire un cambio di mentalità. La tecnologia applicata ai mezzi di trasporto è certamente utile a ridurre l'errore umano (si pensi alla frenatura automatica sui camion) ma questa da sola non basta ed è per questo che solo un approccio olistico come quello precedentemente menzionato funziona tanto bene per la logistica sostenibile quanto per la gestione dei rischi, pratica che negli ultimi tempi è assurta a dignità di disciplina accademica per la complessità e l'importanza che riveste. E' evidente, infatti, che chi porta avanti anche solo alcuni degli elementi virtuosi che abbiamo citato prima si distingue nettamente rispetto agli altri, investendo sulla qualità dei propri processi: la formazione degli autisti, ad esempio, si traduce in un minor numero di incidenti; la digitalizzazione dei magazzini riduce perdite e smarrimenti; infrastrutture moderne evitano drammi come quelli cui in Italia siamo purtroppo tristemente abituati; l'intermodalità riduce l'impatto ambientale, i danni da inquinamento e semplifica il trasporto. E' interesse del settore assicurativo favorire questo tipo di dinamiche e dunque un cambiamento che si traduce in un mercato più profittevole per tutti, compagnie e aziende tutelate. Le coperture trasporti possono diventare una leva per mettere in moto meccanismi che altrimenti, soprattutto in alcune realtà tradizionali e restie all'innovazione, faticano ad avviarsi.

Come broker assicurativo specializzato nel settore dei trasporti, noi di Care abbiamo lanciato nel 2020 il progetto Optimist, un nuovo paradigma di protezione e servizi che ha visto il coinvolgimento di importanti multinazionali assicurative come Liberty e Chubb a vantaggio delle aziende italiane che si impegnano per la logistica sostenibile. Primi destinatari sono stati associazioni innovative come SOS Logistica e il comparto fluviomarittimo italiano. Quest'ultimo in particolare è un esempio interessante, in quanto i tanti soggetti

CHI È CARE

Care - socio SOS-LOGistica - è un broker assicurativo milanese al servizio delle aziende italiane ed estere, con una forte vocazione ed esperienza nel mondo dei trasporti e della logistica. Con un dipartimento dedicato, in grado di seguire la clientela in toto dall'assunzione al sinistro passando per la negoziazione e la revisione contrattuale, da tempo si concentra su progetti di valore dedicati a tematiche di attualità (sostenibilità) o al mondo delle associazioni.

<http://www.brokerscare.com/>

che lo compongono (armatori, spedizionieri, vettori, aziende produttrici nel cuore della pianura padana) da anni cercano di ricevere dalle istituzioni il giusto supporto per lo sviluppo delle infrastrutture fluviali nel Nord Italia, già esistenti dai tempi di Leonardo e che in altri paesi europei come Olanda o Belgio sarebbero già affollate di chiatte, ben meno inquinanti rispetto ai loro equivalenti camionistici. L'intermodalità fluviomarittima o fluvioferroviaria, attraverso porti recentemente migliorati quale quello di Mantova-Valdaro, permetterebbe già oggi il collegamento tra nord Europa (via Brennero), Lombardia-Veneto e i porti di Venezia e Trieste, ma fatica a decollare proprio per le difficoltà di uscire da un paradigma solo-gomma tutto italiano. Se solo ora iniziano ad arrivare fondi credibili e regolamenti stringenti cui ci si dovrà adattare per ridurre l'impatto ambientale del trasporto, è chiaro che il settore assicurativo può puntare su casi proprio come questo per ridurre i costi fissi delle aziende per i premi e i sinistri e nel contempo ridurre le possibilità di furto, inquinamento e danno, in particolare per alcune categorie di merce che sono molto più tranquille su una chiatta in un canale artificiale che non sull'autostrada A4. Forte della propria tradizione al servizio del trasporto e delle innovazioni tecniche, che ha seguito nel tempo dalle caracche a vela alle navi autonome, il settore assicurativo dei trasporti può dare un contributo importante anche allo sviluppo di una logistica sostenibile libera da rischi inutili, a supporto della società intera verso un futuro migliore. ■

* Specialty Insurance Broker, Care International Insurance Broker



LA SOLUZIONE SMART, E FORMAZIONE IN LOGISTICA

PROGRAMMA VIDEOCORSI FEBBRAIO

FEBBRAIO

1 FEBBRAIO *

ORIGINE, CLASSIFICA E VALORE DELLE MERCI. REGIMI E PROCEDURE DOGANALI. REGIMI DOGANALI-REGIMI SPECIALI (1A PARTE)

3 FEBBRAIO *

ORIGINE, CLASSIFICA E VALORE DELLE MERCI. REGIMI E PROCEDURE DOGANALI. REGIMI DOGANALI-REGIMI SPECIALI (2A PARTE)

4 FEBBRAIO *

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

5 FEBBRAIO

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

8 FEBBRAIO *

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

9 FEBBRAIO

VALUTAZIONE INTEGRATA DEI RISCHI SECURITY POST COVID-19 AI SENSI DEL D.LGS. 81/08: SCENARI E IMPATTI SU DVR, TRAVEL SECURITY, CYBERCRIME E MOG 231

A cura di Federchimica SC Sviluppo Chimica

9 FEBBRAIO

SUPPLY CHAIN AGROALIMENTARE: CONTROLLO E VALORIZZAZIONE DEI FORNITORI

A cura di Certiquality

10 FEBBRAIO

CONTROLLO DI GESTIONE E ANALISI DI BILANCIO

12 FEBBRAIO *

CONTROLLI DOGANALI E PROCEDIMENTO DI ACCERTAMENTO

15 FEBBRAIO *

REVISIONI DELL'ACCERTAMENTO

17 FEBBRAIO

IL CONTRATTO DI TRASPORTO INTERNAZIONALE E MULTIMODALE: IL TRASPORTO TERRESTRE, FERROVIARIO, MARITTIMO ED AEREO

19 FEBBRAIO *

GLI STRUMENTI DI DEFLAZIONE DEL CONTENZIOSO

22 FEBBRAIO *

IL CONTENZIOSO TRIBUTARIO E PRESSO LE ALTRE GIURISDIZIONI

23 FEBBRAIO

ORIGINE DOGANALE, MADE IN E STATUS DI ESPORTATORE AUTORIZZATO - TELEMATIZZAZIONE DELL'EXPORT

24 FEBBRAIO

VALUTAZIONE E OTTIMIZZAZIONE DEI CONTRATTI DI VIGILANZA PRIVATA E PORTIERATO NEL SETTORE CHIMICO - DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI

A cura di Federchimica SC Sviluppo Chimica

26 FEBBRAIO *

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

MARZO

1 MARZO *

PRINCIPI APPLICATIVI E TRATTAMENTO DELLE OPERAZIONI RILEVANTI ANCHE AI FINI DOGANALI - IVA NEGLI SCAMBI INTRACOMUNITARI (1A PARTE)

2 MARZO

PROGETTARE IL MAGAZZINO: GUIDA ALLE FASI DI ANALISI, PROGETTAZIONE ED IMPLEMENTAZIONE

5 MARZO *

PRINCIPI APPLICATIVI E TRATTAMENTO DELLE OPERAZIONI RILEVANTI ANCHE AI FINI DOGANALI - IVA NEGLI SCAMBI INTRACOMUNITARI (2A PARTE)

* 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

ASY ED ECONOMICA AI PROBLEMI DI ICA E SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

BRAIO-APRILE 2021

8 MARZO *

IMPOSTE SULLA PRODUZIONE E SUI CONSUMI: PRINCIPI APPLICATIVI E PRINCIPALI ISTITUTI (1A PARTE)

10 MARZO

LA DOGANA 4.0 - LE SOLUZIONI FULL DIGITAL PER I MERCATI ESTERI

12 MARZO *

IMPOSTE SULLA PRODUZIONE E SUI CONSUMI: PRINCIPI APPLICATIVI E PRINCIPALI ISTITUTI (2A PARTE)

15 MARZO *

NOZIONE DI RISCHIO DOGANALE (1A PARTE)

15 MARZO

LA NORMA ISO 37001: SISTEMA DI GESTIONE PER LA PREVENZIONE DEL RISCHIO CORRUZIONE

A cura di Certiquality

16 MARZO

LA FILIERA DELLA LOGISTICA SI ORGANIZZA CON LA BLOCKCHAIN

Workshop in aula

19 MARZO *

NOZIONE DI RISCHIO DOGANALE (2A PARTE)

22 MARZO *

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

23 MARZO

DALLA LOGISTICA CLASSICA A QUELLA DELL'ECOMMERCE. LA NUOVA SFIDA DELL'OMNICANALITA'

24 MARZO

LA SECURITY DELLA SUPPLY CHAIN NEL SETTORE CHIMICO, DELLA LOGISTICA E TRASPORTI: BEST PRACTICES DI RIFERIMENTO E SCENARI GLOBALI POST-COVID 19

A cura di Federchimica SC Sviluppo Chimica

26 MARZO *

VALUTAZIONE DEL RISCHIO (1A PARTE)

29 MARZO *

VALUTAZIONE DEL RISCHIO (2A PARTE)

APRILE

6 APRILE *

GESTIONE E TRATTAMENTO DEL RISCHIO

7 APRILE

LA LOGISTICA DEL FARMA: MODELLI CONTRATTUALI E CAUTELE PER I SERVIZI DI TRASPORTO E GESTIONE LOGISTICA

9 APRILE *

SISTEMI E APPLICAZIONI INFORMATICHE DOGANALI DELLE SOCIETA', NONCHE SISTEMI INFORMATICI GESTITI DAGLI STATI MEMBRI O DALL'UE (1A PARTE)

12 APRILE *

SISTEMI E APPLICAZIONI INFORMATICHE DOGANALI DELLE SOCIETA', NONCHE SISTEMI INFORMATICI GESTITI DAGLI STATI MEMBRI O DALL'UE (2A PARTE)

14 APRILE

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

15 APRILE

INCOTERMS: COSA SONO, A COSA SERVONO, COME FUNZIONANO?

A cura di Federchimica SC Sviluppo Chimica

21 APRILE

INFORMATIZZAZIONE LOGISTICA: WMS, TMS, BI E STRUMENTI NECESSARI AL PROVIDER DI SERVIZI MODERNO

28 APRILE

LE RETI DI IMPRESE NEL SETTORE DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA: PRO E CONTRO, MODELLI CONTRATTUALI E BEST PRACTICE DI UTILIZZO

30 APRILE

CUSTOMS PLANNING E AEO: TRA STRATEGIA E COMPLIANCE DOGANALE

EPAL va gestito in chiave 4.0

Secondo Giuseppe Amicone, responsabile logistica di Parmalat Italia, il sistema è competitivo se ci si affida a partner tecnologici in grado di prevenire e gestire le distorsioni.

Parmalat e Casadei Pallets hanno ottenuto a fine 2020 due importanti riconoscimenti per il medesimo progetto: "L'Hub del Pallets al servizio della logistica 4.0." Sia CONAI sia Assologistica hanno premiato rispettivamente il valore ambientale e di efficienza logistica di un progetto basato su un nuovo concetto di servizio intorno al pallet EPAL costruito insieme all'apporto di NolPal (vedi box). Quali elementi hanno convinto Parmalat a credere nel sistema EPAL in generale e al progetto di Casadei Pallets nello specifico? *"Il pooling aperto consente di mantenere una parte di potere contrattuale sui costi della movimentazione - sostiene Giuseppe Amicone, responsabile logistica di Parmalat Italia - Delegare invece il controllo a realtà esterne ti dà sì la certezza del costo ma non la possibilità di controllarlo, modificarlo, contrattarlo perché non si hanno più gli asset, non si hanno più i pallet, a meno di non fare un investimento oneroso per ricostruire un parco pallet di proprietà."*

Per questo, la scelta di EPAL rimane per Parmalat la migliore, ma con importanti correttivi, che sono appunto previsti dalla partnership con Casadei Pallets. Gestire EPAL comporta numerose attività, anche riparazioni

UN GEMELLO DIGITALE PER OGNI EPAL

NolPal, società di Casadei Pallets specializzata nella gestione dei parchi pallet EPAL in conto terzi e a noleggio, sfrutta soluzioni informatiche dedicate open source per consentire la massima fruibilità del pallet EPAL, nel rispetto dello spirito del sistema. Buoni Pallets OK è l'applicativo di NolPAL che contabilizza, monitora e condivide con i vettori i risultati della selezione automatica del pallet. Genera un importante vantaggio: la tracciabilità, e di conseguenza la recuperabilità o del pallet o del suo valore.



e vendita di usato: costi e ricavi sono strettamente correlati ai volumi in gioco e ai contatti con potenziali acquirenti a ciascuno dei quali corrispondono differenti esigenze di volumi, tempistiche ma anche qualità tecniche degli EPAL usati, che sono meglio gestibili tramite gli applicativi forniti da NolPal. *"La stessa dinamica, quella delle forze in gioco, scatta nella fase della restituzione - precisa Amicone - Il peso di un operatore specialista che gestisce centinaia di migliaia di unità mensili è maggiore,*

quindi il recupero è più semplice per lui, soprattutto quando la richiesta riguarda non tanto i pallet ma i buoni pallet." L'evoluzione dei mercati è verso la specializzazione, quindi? *"Sì, e la nostra attività non prevede un focus sul pallet, non fa parte delle nostre competenze - sottolinea Amicone - per questo l'abbiamo in parte terziarizzata a chi sa valorizzare tutto, come Casadei Pallets e NolPal, sia del prodotto sia del suo flusso logistico."* E nei prossimi mesi, la tracciabilità puntuale dei rientri degli EPAL potrà consentire anche un monitoraggio delle conformità, coinvolgendo i singoli autotrasportatori nel miglioramento del parco pallet EPAL circolante. ■



L'HUB DEL PALLET EPAL

Casadei Pallets, fra le prime 5 aziende italiane, opera nella produzione, riparazione, commercio e gestione di bancali in legno. Il nuovo hub dedicato al pallet EPAL, realizzato nel 2020 a Paradigna (PR), ricorre ad app per smartphone, piattaforma informatica e impianti robotizzati per selezione e riparazione semiautomatica di pallet EPAL. L'hub massimizza il riuso, riduce i tempi di sosta, eleva i volumi di pallet subito disponibili, riduce il traffico pesante sulle arterie regionali, recupera in tempi rapidi i bancali presso la GDO. La piattaforma è, nel rispetto della logica del sistema EPAL, multiclient.

RISPONDONO A 3 4 DOMANDE MANAGER

Industria, logistica e Recovery Fund

Con il governo Draghi, che si è appena insediato mentre scriviamo, l'Italia, si spera, imbroccherà una nuova strada, nel tentativo di uscire dalla crisi che la sta attanagliando, non solo, purtroppo, sotto l'aspetto sanitario. L'economia è in un'ulteriore fase di frenata, come dimostrano i dati di dicembre 2020. Per superare tale situazione è indispensabile impiegare con la massima attenzione e produttività i fondi europei, riscrivendo in toto il Recovery Plan. L'auspicio è che in questa "riscrittura" si tenga conto delle necessità del settore logistico, finora troppo spesso ignorate dalla politica. Ne parliamo con Riccardo Fuochi, vicepresidente di Assologistica e presidente dell'International Propeller Club di Milano, Sergio Gelain, presidente dell'Interporto Padova, e Umberto Ruggeroni, vicepresidente di Assologistica e amministratore delegato di Malpensa Distripark.

1 DA PARTE DELLA LOGISTICA SI RIBADISCE DA ANNI LA NECESSITÀ CHE IL PAESE, ANCHE A LIVELLO POLITICO, E IL SISTEMA PRODUTTIVO INTERPETRINO IL SETTORE COME UN "PROLUNGAMENTO" DELL'INDUSTRIA. COME AVVIENE IN TANTI IMPORTANTI PAESI EUROPEI, CON SUCCESSO: DA NOI CIÒ NON È ACCADUTO E CONTINUA A NON ACCADERE, BASTI PENSARE ALLE VENDITE EX WORKS. QUAL È LA RAGIONE? COME FARE PER INVERTIRE QUESTA TENDENZA?



Gelain. La questione è complessa e come lei giustamente dice, dibattuta da molto tempo: a mio avviso ci

sono molte ragioni che sommate assieme hanno portato a questa situazione. Partiamo dal fronte delle imprese manifatturiere. Storicamente la maggior parte delle industrie italiane sono di dimensioni medie o piccole, e questo comporta limiti. Così come molte non hanno la struttura per avere all'interno un settore "ricerca e sviluppo" allo stesso modo non hanno un "settore logistica". Inoltre, fino a non troppi



In Italia da sempre è mancato un "filo diretto" tra industria e logistica

anni fa il concetto moderno di logistica non era così diffuso e la si confondeva con il semplice magazzino prima, e trasporto poi. In questa visione, oramai

superata, era forse inevitabile che le imprese preferissero non occuparsi di quello che avveniva fuori dai loro cancelli, trasferendo questo compito al >

proprio cliente. Bisogna dire per onestà intellettuale, però, che neppure il mondo della logistica è stato pronto a proporre a queste medie e piccole imprese soluzioni adatte alla loro dimensione e alle loro esigenze, a differenza di quanto è accaduto nei confronti delle grandi imprese. Credo che progressivamente e rapidamente, questo quadro muterà sia per la progressiva capacità delle imprese di logistica di proporsi non semplicemente come fornitori di un servizio, ma come partner strategici per le imprese manifatturiere sia per la crescita di consapevolezza da parte delle imprese stesse delle opportunità che offre il controllo della catena logistica "outbound", anche sul fronte del recupero di importanti margini di redditività e competitività. A livello politico, e quindi di scelte strategiche, credo anche che sia necessario mettere in atto politiche organiche e di sistema del settore della logistica, evitando di pensare ad esempio per modalità di trasporto separate. Non ha senso intervenire su autotrasporto, ferrovia, marittimo, come se fossero entità separate, perché sono al contrario strettamente interconnesse, e anzi la sinergia tra loro permette grandi recuperi di efficienza e competitività. Basta pensare al trasporto intermodale, che facciamo anche noi nel nostro interporto: i container arrivano nei porti, da lì vengono inviati via ferrovia sulle lunghe distanze

agli interporti e i camion fanno la consegna dell'ultimo miglio. Con benefici per l'economia, per l'ambiente e anche per la qualità della vita dei camionisti.

Fuochi. Purtroppo in Italia la logistica è spesso vista dalle aziende come un elemento di costo, quasi di disturbo. L'incidenza dei costi logistici "ruba" marginalità al prodotto e quindi si tende a lasciare la gestione del trasporto ai propri clienti. Questo provoca un effetto opposto alle aspettative. Non vi è il controllo della spedizione e i costi possono essere più elevati e contribuire a rendere meno competitivo il prodotto stesso. Occorre una grande sensibilizzazione nei confronti delle aziende per far capire il grande valore di poter controllare tempi, costi e flussi della catena logistica fino alla consegna finale. Dovremmo aver imparato qualcosa dai colossi dell'eCommerce.

Ruggerone. La ragione principe è la mancanza di conoscenza. La logistica e l'importanza della logistica in Italia sono rimaste ampiamente misconosciute ai più, anche nella cultura d'impresa; e così si spiega anche l'assenza di temi strategici come la gestione dei flussi delle merci e, in generale, della logistica. Si possono poi trovare molte altre ragioni. Lo stesso tessuto industriale del nostro paese ha per lo più una storia di eccellenza, una for-

tissima vocazione alla qualità del prodotto. E quindi - anche per conseguenza - una scarsa attenzione alla leva logistica come strumento di vantaggio competitivo. In ogni caso, come sempre, la vera killer application, in ogni comparto, è la conoscenza. Facciamo un esempio: l'ecologia. Nella seconda metà degli anni 70 - post Seveso - è diventata un grande tema di dibattito arrivando sin nelle scuole. Quelle generazioni di scolari - di cui faccio parte - sono cresciute con il rispetto dell'ambiente tra i propri valori forti. Oggi le tematiche green sono al centro di scelte industriali, impianti normativi, visioni di sviluppo. La sostenibilità ambientale era un tema sconosciuto, ma grazie alla comunicazione, alla cultura, alla sensibilizzazione è diventato un valore condiviso da cui sono nate anche nuove professioni. Oggi, questo sta già accadendo con la logistica. E' necessario investire nella formazione, nell'aggiornamento, nella narrazione, a tutti i livelli. Sono processi di medio periodo, ma alcuni segnali si colgono già. Sui giornali negli ultimi mesi si utilizza il termine "logistica" centinaia di volte più che in passato. Talvolta a sproposito, ma questo è naturale. Più interessante che - solo nell'area milanese - oggi ci siano molte centinaia di ragazzi che frequentano scuole superiori, ITS, facoltà con indirizzo logistico: questa è una speranza.

2 IL RECOVERY FUND È SENZA ALCUN DUBBIO DECISIVO PER LA NOSTRA RIPRESA, MA, FINO A OGGI, L'ELABORAZIONE DEL PIANO DA PRESENTARE ALL'EUROPA NON HA POSTO PARTICOLARE ATTENZIONE ALLE PROBLEMATICHE LOGISTICHE DEL PAESE, NONOSTANTE SIANO AL CENTRO DELLA MASSIMA ATTENZIONE DELLE GRANDI POTENZE ECONOMICHE MONDIALI (CINA DOCET). PERCHÉ LA LOGISTICA NON RIESCE A FARSI ASCOLTARE? PERCHÉ QUESTA SOTTOVALUTAZIONE?



Ruggione. Nel PNRR elaborato dal governo precedente c'era un capitolo dedicato alla logistica

e all'intermodalità e - ripensando alla prima domanda dell'intervista - mi pare già un successo. Bisogna cogliere le opportunità e lo abbiamo fatto; abbiamo presentato alla commissione

Trasporti della Camera le proposte che come Assologistica riteniamo si possano inserire nell'ambito degli obiettivi del Recovery Fund, obiettivi indicati dall'Europa e di cui occorre tenere



La logistica italiana fa fatica a farsi ascoltare, forse anche perché parla con "troppe voci"

conto. La nostra vocazione di associazione di filiera in questo caso è adatta a portare suggestioni che abbiano ricadute di sistema e non di comparto. Dal punto di vista della capacità di farsi ascoltare mi lasci dire che il problema non sta quasi mai nell'ascoltatore. La logistica spesso fatica a farsi ascoltare perché parla con voci talvolta distoniche tra loro. Stockhausen era un genio ma nessuno lo fischiava.

Gelain. E' impossibile dire oggi cosa conterrà esattamente il documento con il quale chiederemo questi soldi all'Europa. Qui scontiamo, duole dirlo, una certa disattenzione della no-

stra politica ma anche della nostra opinione pubblica ai temi della logistica, ovviamente con alcune eccezioni. Cambiare questa situazione non è facile ma come dice giustamente Ivano Russo, direttore generale di Confetra, dobbiamo smettere di parlare solo tra di noi e dobbiamo portare i temi della logistica sulla stampa generalista, nei talk show televisivi, far diventare questo un tema se non popolare, almeno da non specialisti. Bisogna far comprendere alle persone, tanto più nell'era degli acquisti on line, che dietro alle merci nei negozi, sugli scaffali dei supermercati, dietro al fattorino che ci porta il pacchetto di Amazon

ordinato la sera prima, c'è un mondo estremamente complesso e articolato sul quale si regge la nostra economia, e se vogliamo arrivare all'estremo anche il nostro livello e stile di vita. E che questo mondo, la logistica, per continuare a assicurare queste prestazioni, ha bisogno di attenzioni, investimenti, programmazione.

Fuochi. Nonostante la Confetra abbia fatto un grande lavoro nei confronti del passato governo, si sono visti pochi risultati. Il problema è la totale incapacità da parte della politica di comprendere l'importanza della logistica come industria, sia quella portuale, distributiva, ferroviaria, terrestre. Probabilmente gioca a sfavore il grande numero di associazioni e rappresentanze del nostro settore che spesso si muovono in maniera indipendente e senza un coordinamento. Abbiamo lavorato con un approfondito e generale confronto per anni su un piano nazionale della logistica che poi è finito in qualche cassetto del ministero. Il Propeller Club e altre associazioni hanno chiesto la costituzione di un ministero Del Mare, ma intendendo un ministero che veramente sappia coordinare l'economia marittima con logistica e trasporti. Non importa la denominazione ma che alla guida vi siano persone preparate, competenti e che ascoltino le necessità espresse dal sistema logistico.

3 IL SETTORE LOGISTICO NAZIONALE, SE NON SI TIENE CONTO DELLE MULTINAZIONALI CHE OPERANO SUL NOSTRO TERRITORIO, È COSTITUITO PER LO PIÙ DA IMPRESE MEDIO-PICCOLE, DIMOSTRANDO DI ESSERE FRAGILE, FRAMMENTATO E SENZA "LEADER". QUESTO NON È UN FORTE LIMITE SIA PER LO SVILUPPO DELLA NOSTRA ECONOMIA SIA PER AVERE UNA PRESENZA "ITALIANA" SUL MERCATO GLOBALE? UNA SIMILE PRESENZA NON SAREBBE UTILE?



Fuochi. Questo è proprio il ruolo che devono avere le associazioni di categoria. I grandi gruppi multi-

nazionali vanno per la loro strada, assieme agli integrators e ora ai grandi market place dell'eCommerce che tendono sempre più a diventare "globali" anche nei trasporti e nella logistica.

Inoltre subiamo la "verticalizzazione" dell'attività delle compagnie marittime e l'aumento spropositato dei noli che viene attribuito allo sconquasso causato dalla pandemia ma che invece fa so-

spettare che tre “alleanze” nelle quali predominano 4/5 grandi compagnie possano “decidere” il livello dei noli, a scapito del mercato. I “piccoli” devono crescere e per farlo occorre una grande spinta all’innovazione tecnologica che deve essere promossa e sostenuta concretamente dallo Stato nell’ambito di un progetto globale elaborato dalle rappresentanze del settore. Non ci insegnano nulla il fenomeno “webcargo net”, “freight-amigo” e le altre numerose piattaforme che tendono a sostituire il ruolo dello spedizioniere tradizionale con quello di un “virtual forwarder”?

Ruggerone. Certo, lo si sente dire spesso: “manca il campione italiano della logistica”. Ma campioni lo si diventa giocando, mica per sedicenti meriti o primogeniture. Quanto servirebbero al nostro paese provider specializzati per distribuire nel mondo la nostra manifattura, l’agroalimentare, la moda. L’Italia ha tutte le caratteristiche per essere un campo di gioco in cui far esprimere le doti che sovente contraddistinguono le eccellenze nazionali: creatività, resilienza, spirito di iniziativa. Tuttavia al tempo stesso la logistica è per sua natura contrassegnata da serietà, regolarità, competenza: in sintesi rigore. Ecco, mi torna alla mente “le memorie di una mosca” di Ciarrapico; andrà pur bene l’approccio



Le imprese italiane di logistica sono principalmente medio-piccole e mancano presenze nazionali leader sul mercato globale

“problem solver” ma concentrarsi su soluzioni di qualità permetterebbe di crescere, di competere e - hai visto mai - magari di vincere.

Gelain. Il settore logistico nazionale è cresciuto a immagine e somiglianza del tessuto dell’industria manifatturiera che ha servito. Non è un caso che la stragrande maggioranza delle imprese di trasporto su strada abbiamo appena due o tre veicoli. E’ indubbio che avere dei “campioni” a livello nazionale e internazionale sia un bene per le nostre imprese e per la logistica tutta. Abbia-

mo certamente delle imprese logistiche di respiro europeo, ma siamo ancora molto lontani dal “sistema logistico” ad esempio della Germania per non dire dell’Olanda. Credo che vada incentivata l’aggregazione e la creazione di imprese più grandi se parliamo del settore stradale, mentre se guardiamo al settore ferroviario bisogna dire che negli ultimi anni si sono affermate numerose imprese ferroviarie private, alcune delle quali funzionano non solo come “trazionisti” sui binari anziché su strada, ma sono delle vere imprese di logistica a 360 gradi.

4 SE DOVESSE CONTINUARE A LATITARE UNA POLITICA NAZIONALE INDUSTRIALE-LOGISTICA, NON SI PRECLUDEREBBE UNA DELLE POCHE CHANCE CHE HA OGGI IL NOSTRO MEZZOGIORNO PER AVVIARE FINALMENTE LO SVILUPPO? QUALE ALTRA “CHIAVE” DI PROGRESSO HA IL SUD SE NON DIVENIRE UN IMPORTANTE POLO INDUSTRIALE-LOGISTICO-COMMERCIALE AL CENTRO DELL’AREA MEDITERRANEA? DA AREA VALUTATA COME MARGINALE, AI CONFINI MERIDIONALI DELL’EUROPA, NON DOVREBBE PASSARE A ESSERE CONSIDERATA AREA “CENTRALE” DEL MEDITERRANEO?

Ruggerone. Vero. Tutto vero. Che l’Olanda esporti nel mondo più prodotti caseari dell’Italia è un crimine contro la

decenza; ma è così. E ci sono spiegazioni. Nel 1984, per l’idea di Eurodisney si pensò a Napoli. Ron Miller, l’allora capo

delle Disney Production, al netto di altre considerazioni, bocciò l’ipotesi partenopea: “l’area - si disse - non è dotata di



“Che l’Olanda esporti più prodotti caseari dell’Italia è un crimine contro la decenza, ma è così...”, sottolinea Ruggerone

buone infrastrutture”. Ora, dopo oltre 30 anni, possiamo ancora pensare a un sud che punti a un ruolo baricentrico in un quadrante geografico di tale rilevanza senza essere all’avanguardia infrastrutturalmente e non solo? Quando si immaginano scenari di sviluppo occorre

valutare quella che è l’offerta con cui ci si pone in concorrenza, ovvero di quanto la nostra proposta possa eccellere sulle altre. Tutti nel mondo amano l’Italia e in particolare il Meridione, ma l’attrazione degli investimenti richiede performance che vanno oltre l’estetica.

Gelain. Diffido un po’ della narrazione che descrive l’Italia come la “piattaforma logistica naturale al centro del Mediterraneo”. La logistica e le infrastrutture ad essa collegate, come nel caso degli interporti, non sono da sole capaci di generare sviluppo economico nelle aree del sud. Non basta costruire un porto o un interporto, perché le merci passino di lì o le imprese manifatturiere aprano un nuovo stabilimento. E’ vero però che le infrastrutture e i servizi sono fondamentali per sostenere e far crescere l’economia. Servirebbe quindi una politica integrata che prevedesse parallelamente alla realizzazione di aree industriali la realizzazione delle reali infrastrutture, stradali, ferroviarie e informatiche necessarie alla loro crescita. Un’opportunità è quella delle ZES, zone economiche speciali, che però mi pare stenti a decollare.

Fuochi. Diamo contenuti seri alle ZES e alle ZLS, ma soprattutto andiamo a rivederci il Piano nazionale della logistica e troveremo la soluzione a questo problema. ■

UNA LOGISTICA SENZA

“CAMPIONI” NAZIONALI...

La mancanza nel nostro sistema logistico di grandi aziende nazionali che possano fungere da traino per il settore è valutata dagli addetti ai lavori in maniera diversa, anche contraddittoria. Certo è che paesi nostri concorrenti hanno affrontato e risolto questo problema tanti anni fa con un intervento forte dello Stato, vedi la Francia e la Germania (dove le ferrovie nazionali DB, ad esempio, hanno acquisito la Schenker) mentre da noi la questione non è stata neppure presa in considerazione dalla politica.



Piattaforma digitale Geodis per consegne urbane più veloci

Negli Stati Uniti, l'azienda è in grado di recapitare, con l'ausilio di soggetti privati, prodotti al consumatore finale in poche ore.

Gli Stati Uniti sono una potenza dell'eCommerce, con oltre 205 milioni di consumatori che utilizzano attivamente Internet per fare acquisti. Tali consumatori cercano sia la convenienza che la velocità: consegne in giornata o addirittura in un'ora e ciò richiede soluzioni logistiche creative. Per rispondere a questi bisogni, i brand stanno gradualmente adottando un approccio omnicanale, utilizzando i negozi al dettaglio come punti di evasione ordini, piuttosto che appoggiarsi a un magazzino di distribuzione più distante. I vantaggi includono tempi di consegna più brevi, finestre di consegna più affidabili, una migliore gestione dell'inventario e risparmi sui costi di logistica e trasporto. La consegna in crowdsourcing o consegna partecipativa, che impiega soggetti privati per trasportare un pacco e garantirne la distribuzione locale, è nata in risposta a questo nuovo trend e alla crescita simultanea dell'economia collaborativa e digitale. Spedizione dal negozio e consegna in crowdsourcing sono approcci complementari, attualmente in aumento negli Stati Uniti.

Basandosi su quasi tre anni di esperienza nelle consegne in crowdsourcing negli Stati Uniti, Geodis (azienda logistica francese presente direttamente in 67 paesi e con una rete globale che ne comprende più di 120, con più di 41 mila collaboratori e un fatturato nel 2019 pari a 8,2 miliardi di euro) ha sviluppato la propria piattaforma digitale. In questa piattaforma è stata integrata



un'applicazione mobile driver chiamata "Geodis Zipline", dedicata ai privati e alla rete di partner che forniscono questi nuovi servizi di consegna locale. Ogni driver, selezionato secondo un processo rigoroso, viene identificato all'interno di un'area geografica. I conducenti possono scegliere di effettuare innumerevoli consegne nell'arco della giornata oppure semplicemente di consegnare in base al proprio tragitto giornaliero. Gli autisti hanno visibilità su una mappa in tempo reale con gli ordini disponibili nella loro zona e possono quindi selezionare in maniera indipendente quelli che preferiscono effettuare. Tutte le consegne sono attentamente monitorate da un'applicazione web centralizzata, che supporta sia i clienti che i conducenti con dati in tempo reale. Gli autisti possono chattare con il centro di supporto tramite un servizio di messaggistica incorporato nell'app Geodis Zipline. "Questa potente tecnologia mobile fornisce a ciascun driver un punto centrale di comunicazione, un vantaggio che rende l'opportunità di

lavorare con Geodis molto interessante", afferma Gina Anderson, vice president of Solutions&Growth della Line of business supply chain optimization di Geodis.

"Volevamo avere la nostra tecnologia, basata sulla nostra esperienza nel trasporto e nella logistica, per sviluppare nuovi servizi per consegne urbane ancora più veloci. Questa tecnologia utilizza risorse già esistenti e aiuta ad alleviare la congestione nei centri urbani. Con questa nuova piattaforma, Geodis può supportare una nuova rete di distribuzione in modo estremamente agile, ovunque nel mondo e molto rapidamente", afferma Marie-Christine Lombard, chief executive officer dell'azienda. "Oltre all'originalità della consegna in crowdsourcing, la nostra tecnologia ci consente di offrire ai nostri clienti, in particolare rivenditori ed e-merchant, una soluzione logistica innovativa che attinge contemporaneamente a tutte le capacità di trasporto disponibili sul mercato", aggiunge la Anderson. ■

LC3 Trasporti: sulla sostenibilità obiettivi molto ambiziosi

L'azienda è impegnata per raggiungere il "traguardo" fissato dall'Unione europea: arrivare entro il 2050 alle "zero" emissioni.

Si conclude un anno importante per LC3 Trasporti, azienda di Gubbio, Perugia, con un cambio di passo significativo verso un nuovo paradigma aziendale all'insegna della sostenibilità. Nonostante le contingenze avverse dovute alla crisi pandemica, il faro acceso dall'Unione europea sulla sfida ambientale attraverso il Green New Deal resta una priorità da perseguire in vista del raggiungimento della neutralità in termini di emissioni inquinanti entro il 2050. Un obiettivo per il quale LC3, a partire dalla sua fondazione nel 2009, ha strutturato la propria attività adottando tutte le tecnologie necessarie per abbattere le emissioni inquinanti, ottimizzando lo sfruttamento dei carburanti fossili (LNG, Diesel Euro 6d). Ma è proprio nel 2020 che l'azienda ha proseguito con decisione un processo di transizione totale verso il consumo di carburanti e vettori energetici provenienti da fonti rinnovabili. Processo anticipato già nel 2018 con l'adozione di semirimorchi refrigerati ad azoto liquido (denominati RevolutioN2), che è culminato proprio durante l'anno

appena concluso attraverso i rifornimenti in biometano per la trazione, grazie all'ultimo sistema, quello della liquefazione del metano (Bio-LNG), preceduto dallo standard allo stato gassoso (Bio-CNG). Gli obiettivi fissati per il 2021 da LC3 Trasporti riguardano il raggiungimento della soglia del 10% sul totale della flotta per il sistema di refrigerazione RevolutioN2, a cui si aggiunge anche un 40% sul totale dei 15 milioni di chilometri percorsi con Lng a livello nazionale utilizzando biometano (sia Bio-CNG, sia Bio-LNG), anche grazie ai suoi impianti LNG di proprietà, come quello di Piacenza combinato di LNG e azoto. Un'altra novità messa in campo dall'azienda durante il mese di gennaio 2021, in partnership con Mercedes Benz e il concessionario Rossi di Perugia, è relativa a una fase di test per l'utilizzo di mezzi elettrici per il trasporto leggero in servizio nell'ultimo miglio logistico in aree urbane, che andranno ad aggiungersi al naturale sviluppo sui carburanti, allo studio di nuove soluzioni di sistema e all'impiego di altri tipi di consumabili fossil-free. L'insieme di questi impegni s'inserisce in un nuovo progetto battezzato B.E.S.T.

2030, che rappresenta un nuovo step del programma "INBLUE". Un piano articolato che gioca d'anticipo rispetto agli obiettivi comunitari dettati dal Next Generation Ue, che definisce i traguardi di riduzione delle emissioni inquinanti



ti nell'ordine del 55% per il 2030, per arrivare al "carbon neutral" nel 2050. A supporto di questa assunzione di responsabilità, ci sarà anche un innovativo software gestionale con un livello di elaborazione dati più performante grazie a nuove applicazioni sviluppate ad hoc in chiave ecologica. Un sistema in grado di fornire un "Report Ecologico" di nuova concezione, chiaro e di facile leggibilità, che verrà condiviso con clienti e stakeholder in qualità di attestato di riduzione d'impatto ambientale. "Il nostro è un percorso che assume un impegno a 360° nei confronti delle comunità in cui operiamo. Una mission aziendale di convivenza rispettosa della società civile che avrà ripercussioni positive a lungo termine, sia sul piano economico sia sul piano della salute personale e ambientale", dichiara Michele Ambrogi, presidente del consiglio d'amministrazione di Logi-Company3. Tutti questi presupposti porteranno vantaggi concreti verso tutti gli stakeholder dell'azienda, che possono avvalersi dei migliori sistemi sostenibili che impattano il meno possibile sulle diverse comunità in cui LC3 opera insieme ai suoi clienti. Un impegno concreto di LC3 Trasporti nel costruire il futuro delle nuove generazioni su valori imprescindibili come la valorizzazione delle persone e la cura dell'ambiente. ■



Nuovi accordi commerciali stanno mutando la geografia economica

La globalizzazione sta assumendo nuovi contorni, su base regionale, ed è scandita da intese bilaterali che avranno una forte incidenza sul commercio mondiale e, quindi, anche sull'export del nostro paese.

di **Marco Sella***

Per tutti coloro che operano nelle catene logistiche globali connesse al commercio internazionale comprendere il nuovo scenario post pandemia sarà indispensabile per reindirizzare i propri investimenti, le rotte commerciali e prepararsi alle mutate dinamiche doganali. Un indicatore della valenza strategica è la partecipazione, a monte o a valle, dell'Italia nelle catene globali del valore, dalle quali dipende più del 50% dell'export italiano. Spesso però sfugge quanto interconnesse siano tutte le filiere produttive e quanto sia facile creare dei colli di bottiglia logistici, che da palle di neve diventano valanghe. Parliamo di un fine 2020 che ha sancito una serie di accordi di libero scambio destinati a cambiare il volto degli scambi internazionali: l'accordo Cina-Ue sugli investimenti; l'accordo asiatico di libero scambio (Rcep), tra 15 paesi della regione Asia-Pacifico; l'uscita del Regno Unito dalla Unione europea con la firma in extremis del Trade&Cooperation Agreement EU-UK.

Commercio per macroaree, una sorta di "globalizzazione su base regionale". Terminata l'emergenza, il processo di deglobalizzazione, già in corso con il fenomeno del rientro in patria delle attività produttive delocalizzate, subirà un'accelerazione, ma rimarrà vitale rilanciare il commercio globale per mitigare l'impatto della crisi; ancor più per l'Unione europea e l'Italia



Bella immagine dell'Hirosaki Park, Aomori, Giappone. L'export italiano è cresciuto del 20% nel paese del sol levante, grazie alla firma dell'accordo commerciale Ue-Giappone

che vedono nell'export l'unica vera via d'uscita rispetto a un mercato interno ancora stagnante. L'Unione europea si attesta come il secondo maggiore esportatore al mondo di beni (15,5%), superata solo dalla Cina (15,8%) e con gli Stati Uniti ancora distanziati al terzo posto (10,6%). A oggi, sono più di 300 gli accordi regionali registrati dall'Organizzazione mondiale del commercio, mentre l'Ue dispone della più grande rete commerciale al mondo. Per l'Unione europea si tratta di ben 45 accordi commerciali in vigore che coprono gli scambi con 77 paesi partner e rappresentano circa il 33% del suo commercio estero. Tali accordi facilitano e aumentano notevolmente i flussi commerciali e di investimento reciproci e saranno ancora più importanti per sostenere la ripresa economica

del post-Covid. Per comprenderne la portata basti pensare che si è registrato un incremento del 6% degli scambi bilaterali tra l'Ue e il Giappone in un solo anno dopo l'entrata in vigore nel 2019 dell'accordo commerciale, con picchi del 20% di aumento per l'export italiano. Allo stesso modo nel quadro dell'accordo commerciale tra l'Ue e il Canada, il commercio bilaterale è cresciuto di quasi un quarto (24,5%) rispetto agli scambi precedenti.

La ripresa asiatica, con la Cina come motore trainante. Nuovi eventi internazionali si sono affacciati a fine 2020, investendo il commercio globale in cui si è assistito a una forte accelerazione nella conclusione di accordi tra i grandi player mondiali. Anzitutto in Asia, di cui, oggi, si intravede la ri-

partenza, focalizzata nel mercato del Far East, con una stima di crescita che si attesta all'8% nel 2021 per la Cina. L'accordo globale Ue-Cina sugli investimenti, sottoscritto come accordo di principio il 30 dicembre 2020, sarà l'accordo più ambizioso che la Cina abbia mai concluso con un paese terzo, prevedendo anzitutto la rimozione delle barriere agli investimenti europei in Cina per diversi settori industriali. Questo rappresenta il primo di molti step verso un futuro potenziale Free Trade Agreement Ue-Cina. È tuttavia prematuro per muoversi in lanci d'impeto, ma rappresenta sicuramente un cambiamento verso una nuova strategia multilaterale che sviluppi un fronte comune e affronti così il nodo dei rapporti con la Cina. Questo accordo migliorerà inoltre in modo significativo la parità di condizioni per gli investitori dell'Unione stabilendo obblighi chiari per le imprese statali cinesi, vietando trasferimenti forzati di tecnologia e altre pratiche distorsive e rafforzando la trasparenza delle sovvenzioni. Ai primi di dicembre scorso, inoltre, è entrato in vigore l'accordo tra l'Ue e il governo della Repubblica popolare cinese sulla cooperazione in materia di "indicazioni geografiche" (IG) e sulla loro protezione. Uno strumento che garantisce la protezione di cento prodotti europei dalle imitazioni e dall'uso improprio del loro nome. Quest'ultimo accordo avrà un forte impatto sul settore food&beverage proteggendo il Made in Italy di numerosi prodotti tra cui vini, bevande alcoliche e prodotti agroalimentari. Anche su questo fronte sarà utile per i freight forwarders saper intercettare questi nuovi canali distributivi, guidando le imprese agroalimentari e del settore vitivinicolo a raggiungere il mercato cinese che, nel 2019, è stata la terza destinazione per le esportazioni europee di prodotti IG.

L'accordo asiatico di libero scambio tra la Cina e 14 economie dell'Asia-Pacifico. In aggiunta a quanto detto, la firma della Regional Comprehensive Economic Partnership (Rcep), avvenuta a novembre del 2020 tra 15 paesi del Far-East, determinerà una forte regionalizzazione degli scambi coinvolgendo l'Associazione delle nazioni del Sudest asiatico (Asean) e altri sei membri tra cui la Cina. L'area interessata, infatti, produce quasi un terzo (30%) del Pil mondiale e ospita 2,7 miliardi di consumatori, concretizzando uno dei più grandi trattati commerciali della storia. In questo scenario l'Rcep punta a ridurre progressivamente i dazi e a facilitare investimenti e scambi tra i paesi membri (creando regole d'origine comuni). Basti pensare che, in seguito al Rcep, l'86% delle merci giapponesi potrà essere esportato in Cina in esenzione totale da dazi. Naturale risultato sarà il rafforzamento delle catene di approvvigionamento regionali, sotto la regia cinese, e le rotte nell'ambito del sud est asiatico diverranno sempre più interconnesse.

In questo scenario, in Europa, dopo la Brexit, si è inserito il nuovo accordo commerciale Ue-UK denominato Trade&Cooperation Agreement. L'accordo tra le due sponde della Manica ha di fatto eliminato tariffe e quote, purché vengano rispettate le Regole di Origine (preferenziale) per beneficiare del Dazio Zero. L'importatore sarà infatti tenuto a dichiarare di essere in possesso della prova che le merci rispettano le norme di origine tramite: un'attestazione che il prodotto è originario, compilata dall'esportatore, attraverso la registrazione al sistema REX per gli esportatori Ue e la conoscenza dell'importatore (Importer's



L'accordo Ue-Cina sulla protezione delle "indicazioni geografiche" di specifici prodotti, specie agroalimentari, può proteggere il Made in Italy dalle imitazioni

knowledge) dell'origine del prodotto. Di certo una semplificazione rispetto a uno scenario di No Deal ma pur sempre un impatto per la logistica e le imprese, considerati i 33 milioni di consumatori UK. Infatti l'accordo, seppur prevedendo di principio agevolazioni, ha introdotto un gran numero di barriere non tariffarie come dichiarazioni doganali, licenze, formalità e certificazioni, test di conformità e controlli, che si prevede rallenteranno le procedure alle frontiere.

La sfida 2021: reindirizzare i flussi logistici. Tutto ciò si traduce per le imprese in una revisione delle proprie linee di approvvigionamento, per sfruttare gli accordi di libero scambio, con effetti di riduzione di costi daziari, barriere commerciali e tecniche oltre a canali logistici dedicati per i trusted traders come gli operatori Aeo. Allo stesso modo per gli operatori logistici questo si traspare nella consapevolezza che le rotte internazionali sono destinate a mutare, sulla scia di una geografia economica e doganale sempre più chiave di volta e che guiderà gli anni a venire. Il filosofo Spinoza affermava che "l'occasione arriva solo a colui che è ben preparato", e il commercio internazionale non fa eccezione. ■

**Customs&Global Trade Advisor*

Il paradosso Olanda

Gli olandesi sono in grado, incredibilmente, di produrre un fatturato dell'export agroalimentare più che doppio rispetto a quello del nostro paese.

di **Paolo Giordano**

Umberto Ruggerone, vicepresidente di Assologistica, rispondendo a una nostra domanda ha sottolineato: "Che l'Olanda esporti nel mondo più prodotti caseari dell'Italia è un crimine contro la decenza". Difficile dargli torto, ma quello che dovrebbe essere più sorprendente (anche se ci sono spiegazioni) è che la stessa Olanda riesce a generare un fatturato più che doppio di quello italiano nel complesso del settore agroalimentare (comprendente vino, liquori e food). Dovrebbe essere sorprendente perché nel mondo il nostro cibo e il nostro vino sono conosciuti si può dire ovunque, in ogni continente, infatti chi non conosce la pizza, gli spaghetti, le lasagne oppure il Chianti, mentre le abitudini alimentari olandesi sono sconosciute e, oltretutto, ben più "tristi" delle nostre, se si considera che il piatto tradizionale, "bandiera" della loro cucina, è rappresentato dallo Stampot (salcicce con contorno di patate, invidia e altre verdure schiacciate). Una banalità rispetto, mettiamo, alla maestosità di un pasticcio di maccheroni! Eppure gli olandesi ci surclassano nella classifica europea dell'export agroalimentare, a dire il vero battono anche tutti gli altri paesi, anche importanti in questo settore come la Francia e la Spagna. Questo fatto è ancora più sorprendente se si considera che gli olandesi se la giostrano con solo 34 prodotti a denominazione di origine protetta (i famosi DOP), mentre noi "scendiamo in campo" con ben 818 prodotti (dato 2018), numero record. Nonostante ciò, in Europa, l'Italia, nell'export agroali-

mentare, viene non solo dopo la "regina" Olanda, ma dopo la Germania, la Francia e la Spagna. Inoltre, il nostro paese paga dazio anche nel complesso della bilancia commerciale del settore: importiamo più di quanto esportiamo.

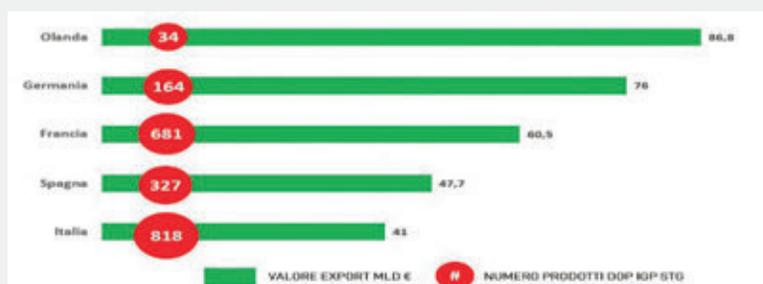
Parlavamo di spiegazioni di tale fenomeno: alcune e importanti sono inerenti allo stesso settore, come in primo luogo la grande frammentazione del sistema produttivo, anche a livello industriale. Ciò ovviamente per questioni organizzative genera una assai bassa propensione all'esportazione. Altre spiegazioni sono esterne, con in primis la disorganizzazione logistica. Su questo fronte siamo indietro anni luce rispetto all'Olanda e alla stessa Germania. Il nostro mercato agroalimentare (se si esclude quello del vino che è più avanzato) ha sempre avuto difficoltà ad espandersi oltre i paesi dell'Unione europea, ossia verrebbe da dire dove si arriva con il camion...Abbiamo quindi giocato su

un campo ridotto, in confronto con i nostri competitor, anche se ultimamente abbiamo fatto qualche passo avanti nei confronti di mercati di paesi extra-comunitari. In generale lavoriamo, in questo settore, con imprese agricole e logistiche ancorate al passato: con una scadente comunicazione, con un'offerta anch'essa frammentata, con "piccole" iniziative magari personali. Difficile affermarsi in un mercato globale come quello attuale e con concorrenti assai agguerriti. Recentemente, ad esempio, l'assessore all'Agricoltura e all'Agroalimentare della Regione Emilia Romagna Alessio Mammi è intervenuto sul problema export: "A seguito degli effetti dell'emergenza legata alla diffusione del Covid-19 sul commercio internazionale, che ha rallentato notevolmente le esportazioni - e in considerazione del mutato quadro internazionale - occorre intervenire prontamente con progetti di rilancio a favore delle imprese e del sistema agroalimentare. Occorre pro-

Export agroalimentare

Fonte: Authentico-Ita.org

(classifica europea che include vino, food e alcolici)



muovere all'estero con forza le nostre produzioni. Serve un'azione di ampio respiro, che si inserisca in un piano di internazionalizzazione che creda e investa sempre di più in un settore cruciale per l'economia e per il quale sarà necessario adeguare i servizi di accompagnamento e orientamento all'export ai nuovi modelli di business e al nuovo scenario internazionale, accelerando anche i processi di digitalizzazione a sostegno dell'export". Le parole dell'assessore all'Agroalimentare della regione che da sola ha rappresentato nel 2020 il 16% dell'intero export nazionale del settore sottolineano quanto occorre fare per imprimere un altro "passo" alle nostre esportazioni agroalimentari. Del resto, nel 2019, la stessa Emilia Romagna ha indirizzato il suo export per l'80% all'interno



L'Olanda, sempre stata conosciuta per la produzione di tulipani, per i mulini a vento e per i klompen, i famosi zoccoli, è, invece, anche la "regina" europea dell'export agroalimentare

dell'Unione europea, confermando il forte limite "geografico" che caratterizza il settore. Pubblichiamo di seguito un quadro di misure che la Confetra ha

chiesto alla politica per aiutare lo sviluppo delle nostre aziende logistiche, innanzitutto per favorire l'internazionalizzazione. ■

<p>RAFFORZAMENTO DELLE IMPRESE</p> <p><i>Misure agevolative già efficaci per il Settore Logistica e Trasporto merci</i></p>	<p>INNOVAZIONE</p> <p><i>Incentivi di cui il Settore non può beneficiare completamente</i></p>	<p>INNOVAZIONE – SOSTEGNO EXPORT</p> <p><i>Proposte di nuove misure</i></p>
<p>ACE Aiuto alla Crescita Economica Legge di Bilancio 2020, art. 1, comma 287</p> <p>Rivalutazione agevolata beni della società Legge di Bilancio per il 2020, art. 1, commi da 693 a 704</p> <p>Deducibilità IMU Legge di Bilancio 2020, art. 1, commi 772 – 773</p> <p>Contratti di Rete L. 9 aprile 2009, n. 33</p>	<p>Le imprese del settore sono ammesse a tutte le tipologie di incentivi: credito di imposta per investimenti Impresa 4.0, credito di imposta per investimenti in ricerca e sviluppo, credito d'imposta per formazione 4.0, Nuova Legge Sabatini.</p> <p>Peraltro le tipologie di investimenti incentivabili sono, nonostante le modifiche introdotte, ancora sbilanciate verso il settore industriale manifatturiero. Bisognerebbe agire sugli elenchi dei beni strumentali e dei macchinari oggetto di investimenti incentivati, al fine di renderli più inclusivi rispetto alle esigenze del Settore Logistico e trasporto merci.</p> <p>Inoltre sono esclusi dal credito di imposta gli investimenti in materiale rotabile ferroviario (ad eccezione delle motrici).</p>	<p>Creazione di un Fondo per la Transizione Digitale delle imprese di logistica, spedizione, trasporti con lo scopo di digitalizzare i documenti di trasporto, quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lettera di vettura aerea, e-AWB, • Lettera di vettura internazionale per trasporto su strada, e-CMR. <p>Introduzione di un incentivo per le imprese esportatrici che adottano il termine di resa Franco Destino. La misura consente di rendere più affidabili le esportazioni e nel contempo rafforza le imprese di logistica nazionali che potrebbero seguire il trasferimento della merce fino alla destinazione finale acquisendo una capacità maggiore che, in un circolo virtuoso, consentirebbe anche alle imprese produttrici di ampliare la gittata territoriale delle esportazioni.</p>

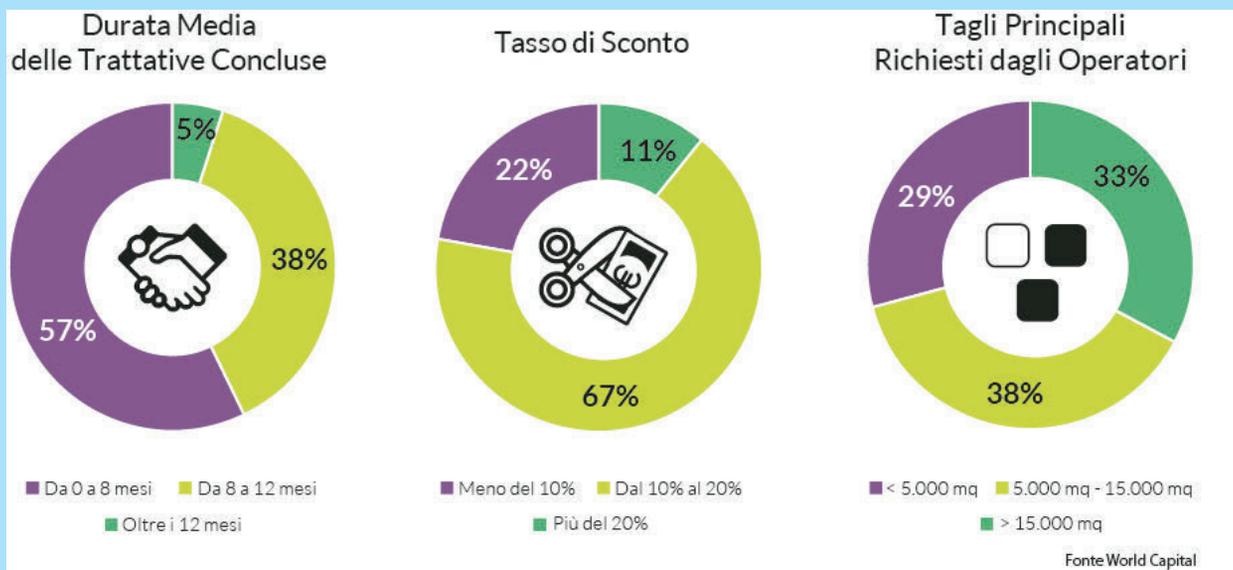
Continua lo sviluppo

Sul mercato, dice World Capital, il 95% delle trattative si chiude entro 12 mesi.

Nonostante l'impatto della pandemia, il mercato immobiliare logistico italiano si riconferma in ottima salute: il 95% delle chiusure delle trattative avviene entro l'anno, la percentuale di sconto maggiormente utilizzata si aggira tra il 10% e il 20% e gli spazi più richiesti dagli operatori logistici sono le superfici comprese tra 5 mila e 15 mila mq (38%). Questo il trend emer-

una contrazione dei valori soprattutto nella prime location, come per esempio Milano, che nel secondo semestre 2020 registra un 5,3% netto come rendimento annuo; contrazione riconducibile a un'elevata domanda di spazi. Nello studio è presente un interessante set dati Nomisma, che fornisce l'analisi della composizione per attività economica, per classe di addetti e per anzianità aziendale

ha reagito meglio di altri settori immobiliari alla pandemia. Lo sviluppo di nuove tecnologie, come l'automatizzazione, potranno implementare ancor di più gli immobili logistici, asset molto corteggiati dagli investitori - dichiara Andrea Faini, Ceo di World Capital - La sfida per gli operatori sarà quella di riuscire a rispondere alle nuove esigenze dei consumatori, oggi sempre più orientati sugli acquisti



so nel nuovo Borsino immobiliare della logistica H2 2020, redatto da World Capital, in collaborazione con Nomisma, che giunge alla sua 30^a edizione. Più nel dettaglio, i valori immobiliari rilevati confermano un settore ormai stabile che presenta canoni in leggero rialzo per gli immobili di nuova costruzione. Le performance migliori si riscontrano al nord, soprattutto nelle città prime di Milano e Genova. I rendimenti logistici hanno assistito a un'importante evoluzione nel corso degli anni. Prima del 2015, i rendimenti medi superavano anche l'8%, mentre negli anni successivi è stata registrata

di 31 province italiane, che hanno un forte impatto per quanto riguarda l'immobiliare logistico. Prendendo ad esempio la provincia di Milano, le imprese attive correlabili al settore logistico risultano 7.499 (pari a 10.894 unità locali), di queste il 79% ha meno di 9 addetti al suo interno e un ulteriore 15% ha dai 10 ai 49 addetti, indice di un settore caratterizzato da imprese di dimensioni micro e piccole che conferiscono carattere frammentario. "Il 2020 ha sottolineato la stabilità del mercato logistico, che



online. Gli investitori invece dovranno puntare sulla versatilità nella progettazione degli hub, in grado di rispondere a qualsiasi tipo di esigenza".

Prologis: un 2020 in crescita in linea con il mercato del settore

L'azienda ha presentato i risultati raggiunti l'anno scorso che sono andati oltre le previsioni. Continua il forte impegno verso la sostenibilità in tutte le sue articolazioni. La nuova interpretazione della vita nei parchi logistici.

di **Carlo Sestieri**

L'immobiliare logistico, che storicamente in Italia non è mai stato posto in primo piano, considerato 'minore' rispetto alle attività del residenziale e del commerciale, sta sempre più diventando anche nel nostro paese un settore importante. Sta quindi crescendo. Un fenomeno che è avvenuto sia per lo sviluppo dell'eCommerce, che ha richiesto e sta richiedendo modifiche all'organizzazione della logistica e dei magazzini e, quindi, anche un rinnovamento degli immobili, sia per una delle conseguenze della pandemia che ha portato alla luce e dimostrato nei fatti il fondamentale ruolo della logistica nella vita della società civile per i rifornimenti, anche in situazioni critiche, di beni di prima necessità, come farmaci e prodotti alimentari, sia per l'oggettiva esigenza di recuperare in Italia l'arretratezza cronica del settore nei confronti dell'Europa", ha sottolineato Sandro Innocenti, senior vice president, country manager Italia di Prologis, aprendo la tradizionale conferenza stampa, quest'anno con collegamento a distanza, sul bilancio dell'attività della società nell'anno appena concluso. Questa tendenza alla crescita del settore immobiliare logistico è dimostrata dall'andamento del mercato che nel 2020 è risultato attivo, nonostante la pandemia che, comunque, ha inciso fortemente sulla logistica, salvaguardando e favorendo alcuni settori, come eCommerce, farmaceutico, alimentare, e penalizzan-

done altri, anche in maniera "dura", come l'automobilistico, il tessile, l'abbigliamento, dato il crollo in questi ambiti dei consumi. Un mercato immobiliare logistico attivo, come abbiamo detto, e ciò ha favorito i buoni risultati che nel corso dell'anno 2020 ha ottenuto Prologis.

Nel corso della conferenza stampa, tenuta agli inizi dell'anno scorso, il management di Prologis aveva sottolineato gli obiettivi essenziali che la società aveva fissato per il 2020: per quanto riguardava i nuovi sviluppi aveva parlato di 65 milioni di euro in nuovi immobili. Le cifre a fine 2020 sono state migliori: i nuovi sviluppi si sono attestati a 81 milioni di euro, quindi con un incremento sul preventivo di 16 milioni di euro. In particolare, Prologis ha avviato nell'anno la costruzione di nuovi edifici build-to-suit e speculativi di Classe A per complessivi 48.200 metri quadrati circa. Nel dettaglio: 9.172 metri quadrati per SDA, a Bologna; 6.100 metri quadrati per Zeroquattro Logistica, sempre a Bologna; 4.020 metri quadrati per un partner di spedizioni nazionali e internazionali, a Milano; 11.560 metri quadrati per

un'azienda operante nella grande distribuzione, ancora a Milano; 17.350 metri quadrati per un'azienda specializzata nel food and beverage, a Cassina de Pecchi, nel milanese. Rispetto al preventivo 2020, sono cambiate anche le cifre sulle dismissioni, che non erano previste, e sulle nuove acquisizioni. Ciò è avvenuto, come ha spiegato Innocenti "per un cambio di strategia: abbiamo venduto il nostro immobile

Prologis ha continuato nel 2020 a lavorare sul tema sostenibilità, ad esempio per la riduzione del consumo di energia



di Anagni, in provincia di Frosinone, e quello di Brembate, in provincia di Bergamo. Questo perché mal si combinavano con il resto del nostro portafoglio, molto centrato su tre aree principali: Milano, Bologna, Roma. Inoltre, abbiamo puntato a livello strategico a dismettere immobili con caratteristiche standard e acquisirne invece altri a forte valore aggiunto. Infatti, ci stiamo orientando anche verso la city logistics, >

ossia verso immobili e magazzini locati vicino ai grandi centri urbani, su terreni più cari, di dimensioni più piccole ma ottimamente attrezzati in termini energetici e tecnologici". Le nuove acquisizioni sono state, a gennaio 2020, a Cadriano, Bologna, con 11.500 mq che saranno dedicati alla logistica alimentare e, a settembre, a Monterotondo, a est di Roma, nei pressi dell'autostrada A1, con 12.000 mq dedicati alla logistica farmaceutica.

Nel corso dell'anno, Prologis ha completato e consegnato 116 mila metri quadrati tra edifici build-to-suit e speculativi, tra i primi si annoverano: 22.000 metri quadrati per Number1 Logistics Group, azienda leader in Italia nel settore della logistica specializzata

Sandro Innocenti, senior vice president, country manager Italia di Prologis



nei settori del food and grocery e della grande distribuzione, a Paullo, Milano; 27.500 metri quadrati per Pe.tra Trasporti e Logistica a Brembate, Bergamo, un immobile costruito in dieci mesi e venduto a dicembre 2020; 29.000 metri quadrati per Autotrasporti Vercesi, impresa specializzata nel trasporto

CHI È PROLOGIS

Prologis è il leader mondiale nel settore immobiliare logistico, con un focus sui mercati con elevata barriera d'ingresso e a elevata crescita. Al 31 dicembre 2020, deteneva investimenti consolidati o in joint venture e progetti di sviluppo per un volume stimato di circa 91 milioni di mq, con 4.703 immobili e 1.950 dipendenti, in 19 paesi di quattro continenti. Dati che dimostrano la forte crescita della società. Infatti, i mq in portafoglio erano nell'anno precedente 64 milioni, quindi vi è stata una crescita di 17 milioni di mq in dodici mesi. Cifra notevolissima se si considera che l'incremento annuale medio nei precedenti dieci anni era stato di 3 milioni di mq. Un risultato eccezionale, che, come ha sottolineato Sandro Innocenti, country manager Italia della società, "dimostra, a livello globale, la crescente attrattività della logistica nei confronti degli investitori e l'importanza del ruolo che svolgono, a livello socioeconomico, gli operatori logistici". L'incremento nell'ultimo anno ha riguardato anche i dipendenti, cresciuti di 350 unità, gli immobili, più 203, e i clienti (che operano nei settori del b2b e commercio/online fulfillment) passati da 5.100 a 5.500.

a temperatura controllata, a Pozzuolo Martesana, Milano; 6.100 metri quadrati per Zeroquattro Logistica, società specializzata nella gestione delle attività logistiche di prodotti agroalimentari freschi a temperatura controllata, a Bologna; 9.172 metri quadrati per SDA del Gruppo Poste Italiane a Bologna. Un edificio speculativo, per la società Geodis, con 22.500 metri quadrati, a Piacenza.

Sostenibilità. Prologis, nel 2020, ha proseguito anche in Italia, a ritmo serrato, l'impegno volto alla piena sostenibilità dei propri edifici e parchi logistici in linea con i propri obiettivi "Environmental, Social, Governance- ESG". Sta, infatti, perseguendo un importante programma di maggiore efficienza energetica chiamato SolarSmart e che prevede l'installazione di pannelli fotovoltaici su tutti gli edifici. Complessivamente ad oggi grazie agli impianti installati in Italia, Prologis è in grado di produrre 3,7 megawatt di energia elettrica e di ridurre le emissioni annuali di CO2 di circa 2.200 tonnellate. Nell'ambito di questa strategia rientra inoltre la riqua-

lificazione energetica degli impianti di illuminazione degli edifici logistici. Un altro aspetto importante in tema di sostenibilità sociale è lo sviluppo anche in Italia di un nuovo modello di parco logistico chiamato "PARKLife" che pone al centro non solo le esigenze logistiche dei clienti ma anche quelle personali e di benessere dei loro dipendenti. Si tratta di un cambio di paradigma che punta alla trasformazione del parco logistico da luogo di lavoro in vera e propria comunità. I parchi logistici di Prologis vengono quindi progettati sempre più come piccoli centri urbani dove è possibile trovare una serie di servizi che vanno ad arricchire la giornata lavorativa di chi vi lavora: dal trasporto pubblico ai negozi, dalle attività possibili nel tempo libero (piste ciclabili, percorsi verdi, ecc.) a occasioni di incontro. Non solo. Anche gli spazi di lavoro sono ormai progettati per essere ambienti attraenti, gradevoli e luminosi che rispondono alle crescenti esigenze di benessere dei dipendenti. Prologis ha introdotto presso i propri parchi di Lodi e Piacenza i primi elementi di questo nuovo modo di interpretare il parco logistico. ■

Colliers sul mercato italiano

La società canadese, che già lavora in 68 paesi, ha deciso di essere presente anche sul nostro mercato con “progetti e piani di crescita molto ambiziosi”, come dice il manager Faustino Musicco.

a cura di **Ornella Giola**



FAUSTINO MUSICCO

Società canadese fondata nel 1976 e quotata alla borsa di New York, Colliers è un'azienda di consulenza con varie anime con cui accompagna i suoi clienti nelle loro scelte strategiche in ambito immobiliare. “Con più di 15 mila persone in 68 paesi, Colliers lavora in modo collaborativo per fornire consulenza e servizi specializzati con lo scopo di massimizzare il valore immobiliare per conduttori, proprietari e investitori. La nostra expertise riguarda tutte le asset class, ma più in particolare gli uffici, gli hotel, il residenziale e la logistica”, chiarisce così la mission societaria Faustino Musicco, Head of Logistics, Last Mile&Data Centers.

QUALI SONO I PROGETTI E I PIANI DI SVILUPPO DI COLLIERS IN AMBITO LOGISTICO PER IL MERCATO ITALIANO?

▮ Siamo in un contesto di mercato do-

ve il commercio online continuerà a crescere con la necessità di integrare grandi hub con centri distribuiti lungo tutta la catena del consumo, ovvero spazi “last mile” ai bordi delle città e “last touch” per gestire al meglio la consegna del prodotto, nonché la politica dei resi. In questo contesto in piena evoluzione Colliers ha deciso di entrare nel mercato italiano con progetti e piani di crescita molto ambiziosi. Forti di una presenza radicata e consolidata in altri paesi Emea, vuole raggiungere una leadership nel settore nel prossimo triennio.

QUALI SERVIZI OFFRITE IN AMBITO LOGISTICO?

▮ In Colliers ci occupiamo in modo trasversale e integrato di assistere i principali utilizzatori e investitori per

queste principali tre tipologie di assets: 1) logistics: big box a 30/50 chilometri dalle grandi città, vicino ai principali caselli autostradali, da 20 mila a 200 mila mq; 2) last-mile: da 5 mila a 10 mila mq con ampie aree esterne per sosta e manovra di minivan; 3) last-touch: da 3 mila a 10 mila mq come fenomeno di contaminazione tra retailer ed e-retailer (a esempio delivery to home o delivery to car) con impatto sull'attività in magazzino, che orienta la domanda verso strutture più piccole e di prossimità, moderne e sostenibili.

IN COSA COLLIERS SI DIFFERENZIA DAI COMPETITOR?

▮ Colliers ha una struttura organizzativa completamente integrata che permette di allineare strategicamente, col coordinamento di una sola regia, le



esigenze di utilizzatori e investitori in ambito logistico immobiliare. Questa caratteristica unica sul mercato ci permette di seguire le operazioni immobiliari partendo da un terreno green field e arrivando fino all'investitore finale, creando così valore per tutti gli attori coinvolti nel processo. Siamo molto attenti anche ai trend futuri e per questo abbiamo deciso di focalizzare il nostro impegno anche sull'asset class dei Data Center.

DISPONENTE ANCHE DI UNA DIVISIONE RICERCA&MARKETING: REALIZZATE ANALISI DI MERCATO ANCHE PER L'ITALIA? SE SÌ, CI POTETE FORNIRE QUALCHE ANTICIPAZIONE SU QUANTO STA EMERGENDO NEL NOSTRO MERCATO?

È esatto. La nostra divisione di Ricerca ha la duplice funzione di analizzare i trend del mercato immobiliare per i nostri clienti e di supportare trasversalmente le diverse business line. Dal nostro osservatorio emerge come il mercato italiano abbia vissuto un anno davvero sorprendente. Nel corso del mese di marzo ci saremmo attesi un 2020 molto difficile in quanto stavamo entrando in una crisi sanitaria ed economica senza precedenti. Il mercato immobiliare stava correndo il rischio di ritrovarsi "congelato". Tuttavia, nel corso dell'anno gli investitori hanno "reagito" e si sono adattati molto velocemente alle nuove condizioni del mercato. Alcune asset class hanno risposto meglio alla crisi, come per esempio la logistica. Relativamente a quest'ultima, però, non dobbiamo limitare le nostre osservazioni soltanto ai capannoni classici lungo le autostrade o nei nodi dei trasporti come vicino a Piacenza e Bologna. La logistica include questa tipologia di immobili ma anche quelli più piccoli e più all'interno delle città,

che vengono chiamati Last-Mile o addirittura Last-Touch.

QUALI SONO LE CARATTERISTICHE DI QUESTE UNITÀ IMMOBILIARI?

Questi immobili sono una parte fondamentale per le società che vogliono sfruttare l'esplosione dell'e-Commerce, che ha l'obbligo di poter consegnare velocemente i prodotti acquistati. Nel 2019 gli acquisti realizzati in Italia su internet rappresentavano circa il 7% del consumo totale del retail, cifra ben al di sotto delle abitudini dei paesi d'Oltralpe (tra il 15% e il 20% per le grandi economie europee). Nel 2020, per via della crisi, gli acquisti di prodotti online sono cresciuti del 31%, mentre sono crollati gli acquisti di servizi del 47%. Le società hanno dovuto far fronte a questo forte e improvviso cambio della domanda, sapendo che questa situazione temporanea sta creando in realtà una nuova normalità alla quale la struttura logistica deve adattarsi. Oltre alla priorità di una rete efficiente, questa crisi ha messo in evidenza l'importanza di una struttura tecnologica all'avanguardia, che ha permesso di spostare milioni di lavoratori dagli uffici verso le case. Questo è stato possibile grazie alle reti informatiche che necessitano di importanti Data Center. Su queste due tipologie di strutture vediamo delle opportunità per gli investitori in quanto hanno già dimostrato il loro valore durante questa crisi e andranno potenziate in futuro.

QUANTO CONTA PER COLLIERS LA COMPONENTE SOSTENIBILITÀ?

La sostenibilità era già un tema



Le certificazioni degli immobili stanno diventando sempre più richieste e rilevanti

molto sensibile prima della pandemia e lo è diventato ancora di più con questa crisi. Non si guarda più soltanto alla fase della costruzione, ma anche all'intero ciclo di vita dell'immobile e al suo impatto sull'ecosistema che lo circonda. Questi aspetti vengono presi in considerazione dagli investitori, soprattutto quelli stranieri, che hanno rappresentato circa il 70% degli investimenti degli ultimi cinque anni. Pertanto, le certificazioni degli immobili, che solo dieci anni fa erano molto limitate, stanno diventando sempre più richieste e rilevanti.

IUN PARERE SUL MERCATO IMMOBILIARE LOGISTICO ITALIANO: DI COSA NECESSITA MAGGIORMENTE IL NOSTRO PAESE? QUALI FATTORI STANNO CONTRIBUENDO A UNA SUA EVENTUALE EVOLUZIONE?

Il mercato immobiliare logistico, ma questo vale anche per le altre asset class, ha bisogno di qualità, flessibilità e sostenibilità. Il mondo cambia velocemente e così anche le esigenze delle società, ossia gli utilizzatori degli immobili. Siamo in un contesto in continua evoluzione dove il contenuto sta diventando sempre più importante del contenitore: la flessibilità degli spazi sarà un fattore determinante nel prossimo triennio.

Interporto Bologna in continuo sviluppo

La società ha ricevuto il Premio Logistico dell'Anno per la grande attenzione posta al servizio delle imprese e delle persone che vivono e lavorano all'interno dell'interporto.

A dicembre 2020 Interporto Bologna SpA ha ricevuto da As-sologistica il premio per Il Logistico dell'Anno, per l'impegno nello sviluppo dei servizi per la comunità di aziende e persone all'interno dell'infrastruttura, dalla mobilità alla formazione, dalle manutenzioni all'open innovation. "Siamo molto orgogliosi per aver ricevuto questo riconoscimento che testimonia che l'impegno nello sviluppo dei servizi sta andando nella direzione giusta", ha dichiarato Sergio Crespi, direttore generale. Interporto Bologna anche al tempo del Covid-19 non si è mai fermata e sta commercializzando con ottimi risultati tutti i propri pillar strategici: l'attività immobiliare, il settore ferroviario, i servizi.

La parte infrastrutturale procede a grandi passi: i magazzini continuano ad aumentare e la terza area di sviluppo verrà ultimata entro la fine del 2022. La richiesta di immobili logistici nell'infrastruttura è aumentata molto negli ultimi cinque anni,

tanto che si sta valutando un ulteriore ampliamento dell'infrastruttura a livello metropolitano. Nei prossimi tre anni verranno inoltre portati a termine diversi lavori: l'apertura di un accesso sul lato nord, un ampliamento di quello già esistente a sud; l'attuale distributore carburanti verrà allargato con l'aggiunta dell'GNL; di fianco all'accesso sorgerà una nuova palazzina servizi ed al suo interno verrà aperto uno studio medico.

Per quanto riguarda il settore ferroviario, Interporto Bologna ha ottenuto un finanziamento ministeriale di oltre 4 milioni di euro che verranno utilizzati per il revamping dell'infrastruttura ferroviaria in un progetto, in collaborazione con RFI, che prevede la realizzazione di un fascio di presa e consegna e di binari tutti da 750 metri e un'asta di 1.000 metri per il deposito dei vagoni. L'attività ferroviaria è infatti in forte crescita e continua il trend positivo sia in relazione al numero di treni (48,6% i numeri di novembre rispetto al 2019),

sia in termini di carri (più 37,3% sempre rispetto a novembre 2019). Le relazioni intermodali di trasporto combinato non accompagnano su Bari, Catania, La Spezia, Marcianise, Livorno, Nola, Torino e Zeebrugge stanno registrando ottimi numeri e il Mercitalia Fast,



INTERPORTO
BOLOGNA SPA

ovvero il trasporto di merci su un treno ad alta velocità che collega Bologna Interporto con Caserta Marcianise in 3 ore e 30 minuti e che vede come principali clienti corrieri espresso, aziende di ricambistica auto e cluster del food, ha continuato nel 2020 nella propria corsa con numeri in aumento. Il servizio è molto innovativo e nella fase iniziale il mercato ha fatto fatica ad accogliere l'assioma treno merci = velocità, mentre ora i numeri sono in aumento e l'occupazione totale della capacità di carico del treno si attesta ad oltre il 50%. L'11 gennaio 2021 è inoltre partito un nuovo collegamento internazionale tra Bologna Interporto Colonia operato da TX Logistics.

Non da ultimo, i servizi alle aziende e alle persone. A partire dal 2016 è stato strutturato un ufficio di facility management per la gestione di manutenzioni e servizi di pronto intervento agli edifici a cui si sono man mano aggiunti manutenzione del verde, sicurezza e vigilanza, traslochi, pulizia e igiene ambientale, per arrivare a mobilità sostenibile, formazione e co-design. E si continua a lavorare per fornire servizi di supporto a tutta la comunità interportuale: a gennaio, ad esempio, è partita la sperimentazione di un servizio di delivery di farmaci ai lavoratori delle aziende insediate e presto si aggiungeranno la consegna della spesa e molto altro. ■

Da sinistra, Sergio Crespi, direttore generale, e Marco Spinedi presidente, con il premio Logistico dell'Anno



L'emergenza Covid-19 ha accelerato la centralità e il rilievo del settore

Nei momenti critici, sono cresciute del 5,5% le spedizioni e del 12,2% il peso dei prodotti movimentati, ma il settore ha sempre garantito la fornitura. La logistica del farmaco è esternalizzata per oltre il 90%, mentre nella logistica ospedaliera la terziarizzazione è ferma all'8%.

L'emergenza sanitaria ha evidenziato la centralità della logistica per il settore Healthcare, che nel primo quadrimestre 2020 ha registrato una crescita delle spedizioni (più 5,5% rispetto allo stesso periodo del 2019) e del peso dei prodotti gestiti (più 12,2%) mentre è calato il numero dei colli gestiti (meno 1,7%), riuscendo comunque a garantire la

zero e dal 9% all'11% di quelli gestiti fra 2° e 8°, anche se è restata maggioritaria la quota di prodotti distribuita a temperature comprese fra 9° e 25° (85% nel 2019). Il boom dei flussi che arrivano direttamente nelle farmacie dai magazzini dei depositari, pari ormai al 25% del totale, e la nascita negli ultimi due anni della consegna a domicilio dei farmaci spingono il rafforzamento del

l'“ultimo miglio”, l'ultimo tratto della filiera logistica che arriva nelle case dei consumatori finali. La maggior parte dei flussi parte da Lombardia (72%) e Lazio (15,8%), che sono anche le prime destinazioni dei prodotti (rispettivamente ricevono il 20% e il 12%), segui-

con l'affidamento di tutto il processo logistico a un unico fornitore nell'83% dei casi (Strategic Contract Logistics), mentre nella logistica ospedaliera la terziarizzazione è ancora limitata all'8% dei casi. Per migliorare visibilità e monitoraggio dei prodotti e gestione delle temperature, gli operatori stanno puntando su una crescente digitalizzazione della filiera, con sperimentazioni che coinvolgono le tecnologie Blockchain e RFID, e si diffondono soluzioni collaborative per ottimizzare scorte e approvvigionamenti, oltre a materiali innovativi per il packaging.

Quanto riportato rappresenta i risultati dell'indagine sulla logistica nel settore Healthcare realizzata dell'Osservatorio Contract Logistics “Gino Marchet” della School of Management del Politecnico di Milano, in collaborazione con il Consorzio Dafne, presentata recentemente durante il convegno online “Dall'emergenza all'innovazione: il mondo (ri)scopre la centralità della logistica healthcare!”. “L'emergenza sanitaria ha portato cambiamenti e sfide significative nel settore Healthcare e la logistica rappresenta un elemento chiave per garantire livelli di servizio e sostenibilità necessari”, ha affermato Damiano Frosi, direttore dell'Osservatorio Contract Logistics”, che ha aggiunto: “Nonostante l'aumento dei flussi registrati durante il



Oggi, il 25% dei flussi del farmaco arriva direttamente nelle farmacie dai magazzini dei depositari

continuità di fornitura anche nelle zone rosse. Nel periodo sono cresciuti i volumi gestiti a temperature più rigide, che, almeno nel breve periodo, saranno ulteriormente spinti dall'esigenza di distribuire i vaccini anti-Covid. Si è registrato, fra il 2018 e il 2019, un incremento dall'1% al 2% dei prodotti movimentati a temperature sotto lo

te dalla Campania (8%), in linea con la distribuzione della popolazione sul territorio. La logistica Healthcare ha cominciato ad attrezzarsi per rispondere a queste sfide già prima dell'emergenza Covid-19. Nel comparto del farmaco quasi tutte le attività di trasporto e oltre il 90% delle attività di magazzino erano già terziarizzate,



Per migliorare visibilità, monitoraggio dei prodotti e gestione delle temperature, gli operatori stanno puntando su una crescente digitalizzazione della filiera

picco dell'emergenza, il settore ha retto e ha saputo garantire continuità di fornitura. La logistica del farmaco, in cui rientra anche la logistica del vaccino anti-Covid, pone ora gli operatori logistici davanti alla necessità di migliorare la tracciabilità dei prodotti, la gestione delle temperature e potenziare l'ultimo miglio e darà un'ulteriore spinta all'innovazione e alla competitività del settore". "Dalla ricerca emerge un forte sviluppo della terziarizzazione e della Strategic Contract Logistics nel comparto del farmaco, mentre la logistica ospedaliera presenta ampi margini di miglioramento. Si osservano anche una riduzione della densità di valore per alcune categorie di prodotti, mentre i punti di consegna (farmacie) non gestiscono più solo farmaci, e l'innovazione tecnologica e digitale offre sempre maggiori possibilità per tracciare e dare visibilità sui flussi, anche in ambito ospedaliero", ha sostenuto Lorenzo Prata, ricercatore senior dell'Osservatorio e responsabile del tavolo di lavoro Healthcare.

Prima dello scoppio della pandemia, la logistica era un settore centrale per il mondo Healthcare e in crescita già prima dell'emergenza. Nel 2019, le spedizioni erano aumentate del 5,5% rispetto al 2018 ed erano stati

Per quanto riguarda la geografia dei flussi logistici, come in precedenza accennato, la Lombardia è il punto di origine per oltre due terzi dei flussi (72%), seguita dalla regione Lazio (15,8%). Questa concentrazione si deve alla presenza, nella maggior parte, nelle aziende farmaceutiche di modelli distributivi caratterizzati dalla coesistenza di due centri distributivi, localizzati prevalentemente in Lombardia e Lazio, per servire le regioni settentrionali e quelle centro-meridionali. Lombardia e Lazio sono anche le prime destinazioni dei flussi logistici, in quanto ricevono rispettivamente il 20% e il 12% dei prodotti, seguite da Campania, Emilia Romagna e Veneto con percentuali comprese fra il 7% e l'8%. Chiudono Basilicata, Molise e Valle d'Aosta con percentuali marginali. I flussi logistici diretti verso gli ospedali sono quasi la metà del totale (46%), un quarto raggiunge direttamente le farmacie dai magazzini dei deposita-

gestiti oltre 240 milioni di chilogrammi, in crescita del 7,7% rispetto al 2018, mentre era calato il numero di colli gestiti (meno 2,4%), segno di una minore frammentazione della distribuzione.

ri (25%), in forte crescita negli ultimi anni, il 28% arriva ai grossisti, mentre la consegna a domicilio inizia ad assumere una rilevanza non trascurabile (1%).

Le temperature dei prodotti movimentati. La maggior parte dei flussi viene gestita a una temperatura inferiore a 25° (l'85% nel 2019, meno 2% rispetto al 2018), ma sono in crescita i volumi gestiti a temperature più basse. È raddoppiata la percentuale di prodotti movimentati a temperature sotto lo zero (dall'1% al 2%) ed è passata dal 9% all'11% la quota di quelli gestiti fra 2°



A un aumento delle spedizioni e del peso dei prodotti trasportati si è riscontrata una diminuzione dei colli gestiti, segno di una minore frammentazione della distribuzione

8°, il 2% dei flussi viene distribuito sopra i 25°. Il canale ospedaliero si sta differenziando sempre di più dal canale delle farmacie perché riceve prodotti di maggior valore e a temperature più basse (2° - 8° o sotto zero), mentre alle farmacie arrivano in quota sempre più rilevante prodotti diversi dai farmaci (ad esempio, alimenti per l'infanzia, integratori e cosmesi). Le condizioni di trasporto e stoccaggio che richiedono le farmacie non sono adatte per il canale ospedaliero. ■

ORGANIZZANO IL CONVEGNO IN STREAMING

TRADE & COOPERATION AGREEMENT UE-REGNO UNITO (BREXIT): impatti e conseguenze sulle supply chain e sui trasporti



Milano, 25 febbraio 2021 (ore 10,00 - 13,00)

INTERVENTI

**Dr. David Morgese, Responsabile Reparto Decisioni, Autorizzazioni e Garanzie - Sezione Tributi e URP,
Ufficio delle Dogane di Milano 2 - Indicazioni dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per Brexit**

Dr. Marco Sella, Customs & Global Trade Manager, Doganalista
Modalità operative doganali: effetti del nuovo Trade & Cooperation Agreement

Avv. Ettore Sbandi, Partner di Santacroce & Partners - Studio Legale Tributario
Iva, dazi, imposte dirette ed adempimenti: cosa cambia con l'accordo Ue-Uk

Avv. Claudio Perrella, Partner di RP Legal & Tax - Studio Associato
Nuove ricadute su Incoterms e contratti di supply chain

Avv. Adrian Marsh, Partner dello Studio Legale Hill Dickinson (relazione in lingua inglese)
Nuove cautele in tema di supply chain nel Regno Unito

Dr. Alessandro De Felice, Presidente di ANRA
Conseguenze e principali effetti dal punto di vista del risk management e assicurativo

Dr. Nicolò Marrali, Sales & Customer Care Manager di Hannibal (Gruppo Contship Italia)
Case history (multimodal transport operator)

Ing. Fabio Giovanni Atzei, Responsabile Logistica Distributiva di Versalis
Case history (società del settore chimico)

Dr.ssa Chiara Fanali, Direttore Area Internazionalizzazione e Commercio Estero di Assolombarda
Le iniziative di Assolombarda per fronteggiare il nuovo contesto

Avv. Alessio Totaro, Partner di RP Legal & Tax - Studio Associato
Contratti di trasporto e con movimentazione merci da e per il Regno Unito, quali le novità?

Moderatore Avv. Riccardo Rossotto

Evento pubblico con obbligo di registrazione:

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

Info: Segreteria di Assologistica Cultura e Formazione - Tel. 026691567 - Email: culturaformazione@assologistica.it

L'importanza della Lione-Torino

Un documento di Assologistica, Assolombarda e Confindustria Piemonte sottolinea la necessità della nuova linea, data l'insufficienza di quella storica. Avanzate proposte per non far perdere altre quote di mercato alla ferrovia e all'intermodalità in attesa del completamento dei lavori, previsto nel 2030.

di **Eugenio Muzio***

Assologistica, Assolombarda e Confindustria Piemonte hanno creato un gruppo di lavoro con l'intento di individuare una serie di interventi finalizzati ad assicurare la competitività del trasporto ferroviario intermodale sulle relazioni, nei due sensi, tra l'Italia e la Francia. Il tema di fondo è legato alla realizzazione in corso della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, nella quale l'elemento maggiormente qualificante sarà tunnel del Moncenisio, la cui entrata in esercizio è prevista entro il 2030. Questa realtà non solo darà concretezza al corridoio europeo Ten-T denominato Mediterraneo, ma permetterà un forte sviluppo della modalità ferroviaria e dell'intermodalità strada-rotaia fra i due paesi. Il gruppo di lavoro ha prodotto un documento che è stato presentato ai decisori politici e che qui di seguito sintetizziamo.

Il documento sottolinea in apertura che "in questa delicata fase economica del nostro paese e dell'Europa è necessario sviluppare sistemi di trasporto e logistici che soddisfino da un lato la sostenibilità ambientale, pilastro a cui ispirare tutto il sistema della crescita, dall'altro assicurare alle imprese clienti un servizio efficiente e di qualità al fine di assecondarne la ripresa e lo sviluppo e quindi sostenere il mercato delle esportazioni/importazioni". Il trasporto ferroviario e quello intermodale strada-rotaia rispondono a tali



Particolare del colle del Moncenisio. Il tunnel che lo attraverserà, previsto dalla nuova linea, sarà lungo 57.5 chilometri

esigenze, specie se fossero sostenuti da parte della politica. Oggi, sottolinea il documento, l'intermodalità è invece relegata a un ruolo del tutto marginale nell'interscambio Italia-Francia, "in totale distonia con i dati di riferimento degli altri valichi alpini". Infatti, sui valichi con la Francia la quota della ferrovia nel 2018 è stata del 6,7%, mentre su quelli con la Svizzera del 69,9% e con l'Austria del 29,7%. Ciò sta avvenendo mentre l'interscambio tra Italia e Francia è in costante ascesa e rappresenta per il nostro paese il secondo per importanza dopo quello con la Germania (nel 2018 complessivamente è ammontato a 45,4 milioni di ton con una crescita del 3,3% sul 2017). E' da ricordare, inoltre, che dieci anni fa l'intermodalità ricopriva una quota quasi doppia rispetto a oggi.

Le attuali problematiche della linea ferroviaria storica. La caduta del traffico ferroviario tra l'Italia e la Francia (nel 2012, 8.527 treni; nel 2016, 7.043; nel 2018, 6.502) è dipesa dalle caratteristiche della linea storica - inaugurata nel 1871 - che "non rispondono alle esigenze di un servizio moderno quale richiesto dal mercato in particolare per i transiti alpini". In particolare, in alcuni tratti presenta una pendenza media del 28 ‰, la più elevata d'Europa, che consente un traino di 1.150 ton tramite l'utilizzo di due locomotive (una in testa e una in coda) e teoricamente di 1.600 ton utilizzandone tre. La lunghezza massima dei treni può essere di 560 m, ben distante dai parametri dello standard europeo di 750 m. Il tunnel offre una sagoma limite P/C 45 ottenuta con i lavori effettuati nel periodo >

2003-2011 per disporre della sagoma GB1 UIC. L'adeguamento alla sagoma GB1 comunque non offre l'idoneità per il trasporto di semirimorchi alti 4 m che necessitano della sagoma P80-410. La situazione più penalizzante, sottolinea il documento, è comunque legata all'esiguo numero di tracce orario per l'attraversamento del tunnel. A tutto ciò occorre aggiungere anche disagi temporali che saltuariamente dilatano il transit-time a causa delle soste da effettuare forzatamente in attesa dell'autorizzazione a percorrere la galleria. Da notare che, pur nell'esiguità del traffico ferroviario, quello maggiormente in difficoltà è il trasporto combinato strada-rotaia poiché si deve confrontare con il tutto-strada. Un confronto in termini di costo nettamente sfavorevole all'uso del treno, come sottolinea il documento: "Solo con la disponibilità di una linea ferroviaria che possa consentire 250 passaggi al giorno di cui almeno 200 dedicati al transito merci, con treni da 2.000 ton, di lunghezza 750, con una sagoma P/C 80-410 che permetta il trasporto di semirimorchi di altezza 4 m (come peraltro è e sarà a brevissimo prassi normale negli altri valichi alpini) l'interscambio Italia/Francia potrà disporre di uno strumento in grado di competere efficacemente con il tutto-strada, congeniale sia per un suo sviluppo sia di quello con altri paesi europei confinanti". In questa ottica deve essere vista la realizzazione della nuova linea Lione-Torino.

Le prese di posizione della commissione europea. "Recentemente - pone in evidenza il documento - la banca svizzera UBS ha pubblicato uno studio nel quale si sostiene che una delle conseguenze della pandemia sarà un crescente utilizzo del trasporto ferroviario passeggeri e merci rispetto alle altre modalità. In questo quadro, lo studio



Entrata del tunnel del Monte Bianco, che attualmente riceve il 23% dell'autotrasporto nell'interscambio di merci fra Italia e Francia

evidenzia il novero delle infrastrutture non ancora realizzate che, se ultimate, porteranno a positivi risvolti. Fra di esse è indicata la Torino-Lione...Le previsioni indicano che i guadagni di tempo e di prestazioni che caratterizzeranno la nuova Torino/Lione consentiranno un massiccio afflusso di passeggeri fra Parigi e Milano con riduzione del traffico aereo nonché una vera alternativa alla strada per il traffico merci". Sulla scorta di questi convincimenti il 27 maggio la presidente della commissione Ursula Von der Leyen ha messo in progetto un tabulato di proposte di budget allo scopo di puntare a un piano di rilancio. In esso è anche contemplato di ottenere dai 27 paesi un placet che contempli anche lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie. In questo contesto vi è la volontà di varare un piano di sviluppo con un pacchetto di investimenti da 40 miliardi di euro attraverso il MIE, dossier dal quale dipende anche la realizzazione della linea Torino-Lione, onde promuovere una conversione al combinato strada-rotaia in linea con le aspettative del Libro Bianco 2011. In proposito sono state esaustive le dichiarazioni di Adina Valean, commissario europeo alle Infrastrutture e ai Trasporti: "Le connessioni transalpine

hanno un'importanza strategica nel contesto dei corridoi europei. In particolare la Torino-Lione è un progetto indispensabile. La volontà della commissione è quella di potenziare il traffico ferroviario in Europa".

I vantaggi della nuova linea. I tempi di realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione sono così programmati: tunnel di base Bussoleno-Saint Jean de Maurienne entro il 2030; ristrutturazione della linea Bussoleno-Torino Orbassano e bretella by-pass città di Torino entro il 2030; ammodernamento e realizzazione della linea Saint Jean de Maurienne-Lione non ancora dettagliatamente definito ma prevedibilmente entro il 2030. Se questo programma sarà confermato, al 2031 la linea ferroviaria di connessione fra l'Italia e la Francia disporrà delle seguenti principali caratteristiche di esercizio: lunghezza del treno 750 m idonea al traino di 27 carri da 80/90'; traino massimo con un locomotore 2.000 ton; sagoma limite P/C 80-410; carico assiale 22,5 ton/asse; velocità di esercizio massima 120 km/h; potenziale traffico merci almeno 200 tracce orario al giorno. Con caratteristiche di questo tipo l'esercizio ferroviario potrà offrire



Immagine della tangenziale di Torino. Una delle arterie su cui poggia il traffico stradale merci tra l'Italia e la Francia, ossia oltre il 92% dell'interscambio fra i due paesi

al mercato le seguenti performance: prezzo per un trasporto di cassa mobile 13,60 o semirimorchio 13,60 da Novara a Parigi intorno a 216 euro; transit time riduzione di almeno 15 ore; trasporto di semirimorchi di altezza 4 m (il sistema attualmente più richiesto dal mercato) oggi impossibile per la sagoma limitata a P45. Ne consegue che il trasporto intermodale strada-rotai, ai fini dei costi di esercizio, presenterà una forte convenienza sul tutto-strada.

Le proposte del documento Assolombarda, Assologistica, Confindustria Piemonte. Un aspetto rilevante, come sottolinea il documento, è “la necessità di accompagnare questa fase temporale, fino al 2030, con una serie qualificata di interventi al fine, da un lato, di non far perdere ulteriori quote di mercato alla ferrovia e, dall'altro, di ridurre le asimmetrie con il sistema stradale assicurando la qualità e il costo del servizio richiesti dai clienti per competere sui mercati internazionali”. Tali interventi devono mirare “altresì a porre già le condizioni per sfruttare al meglio la capacità della nuova linea quando sarà disponibile”. In particolare, il documento chiede: l'erogazione di un incentivo a sostegno del trasporto intermodale

e trasbordato su ferro con le stesse caratteristiche del cosiddetto “Ferrobonus” ma con la peculiarità di applicarsi ai trasporti ferroviari che si svolgono sul transito in oggetto al fine di compensare i maggiori costi e oneri derivanti dall'inadeguatezza della linea e fino alla realizzazione del nuovo tunnel e relativo tracciato ferroviario; finanziamenti, anche attraverso il ricorso a fondi europei, per l'acquisto di locomotive interoperabili, tra l'Italia e la Francia, funzionali a ridurre i costi complessivi del trasporto e ridurre/eliminare i disservizi derivanti dai perditempi correlati ai cambi di trazione. Gli investimenti in oggetto sono propedeutici alla piena funzionalità, all'atto dell'apertura, della nuova linea ferroviaria; finanziamenti di materiale rotabile, con carri ultra bassi, in linea con la normativa europea sul rumore, per il trasporto di unità di carico, compresi semi-remorchi che necessitano di particolari sagome in attesa della realizzazione della nuova linea. Essi permetterebbero sin da oggi l'acquisizione alla modalità ferroviaria della domanda di trasporto di molti clienti e sarebbero immediatamente utilizzabili non necessitando di investimenti particolari per allestire nuovi terminali specializzati; finanziamenti,

anche attraverso il ricorso a fondi europei, per la realizzazione dei nuovi terminali intermodali in previsione della nuova linea di valico: in Italia, Torino Orbassano, Novara, area di Milano (impianti di Milano Smistamento e Segrate) e in Francia dell'area di Lione e di Parigi.

Alcuni suggerimenti di carattere gestionale vengono avanzati nel documento al fine di migliorare nell'immediato le condizioni di operatività e quindi la qualità del servizio e sono altresì propedeutici a un migliore avvio all'apertura della nuova linea. Essi sono indirizzati ai gestori delle infrastrutture nazionali e alle imprese ferroviarie: specializzare le tracce ferroviarie per i treni con merce pericolosa, considerata l'impossibilità di coesistenza di attraversamento nel tunnel con altri treni al fine di evitare ritardi; effettuare una pianificazione delle tracce dei treni integrata con l'operatività dei terminali di arrivo e partenza al fine di sfruttare meglio la capacità della linea e di eliminare i ritardi nella messa a disposizione della merce; effettuare un monitoraggio proattivo dell'andamento dei treni anche svolgendo attività coordinate con le sale di controllo delle imprese ferroviarie e i terminali di arrivo e partenza, al fine di migliorare la qualità del servizio con la riduzione dei ritardi, il miglioramento delle informazioni e la gestione degli avvisi ai clienti finali. Per questa attività si può ipotizzare un ruolo attivo del Corridoio ferroviario delle merci Mediterraneo, attraverso la creazione di un Centro di monitoraggio del traffico, oggetto di un primo progetto pilota quest'anno. ■

**Presidente della commissione intermodalità di Assologistica*

Una storia che non ha mai fine...

Dopo 38 anni dall'entrata in vigore delle tariffe a forcella oggi, nel nostro paese, si parla ancora di costi minimi dell'autotrasporto.

di **Aldo Rosada***

Dal 1° gennaio 1983 entravano in vigore le tariffe obbligatorie a forcella previste dalla legge 6 giugno 1974, n. 298. Dopo 38 anni con varie denominazioni (tariffe obbligatorie a forcella, costi minimi di esercizio, valori indicativi di riferimento, costi indicativi di riferimento), in Italia, oggi, dobbiamo ancora confrontarci con i costi minimi di esercizio dell'autotrasporto, anche se è stato stabilito che non sono cogenti e obbligatori. Per informazione, ricordo che il Regno Unito ha liberalizzato le tariffe dell'autotrasporto nel 1968, la Francia nel 1990 e la Germania nel 1994. Sui contenuti del decreto direttoriale n. 206 del 27 novembre 2020 non nascondo il mio personale sconcerto motivato dal mancato

rispetto degli accordi e impegni precedentemente assunti tra due enti istituzionali: da una parte, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit) e, dall'altra, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato (Antitrust). Quest'ultimo, con le segnalazioni n. AS 1199 del 22 aprile 2015, n. AS 1355 del 8 febbraio 2017 e n. AS 1654 del 26 febbraio 2020, aveva delineato i termini dell'accordo con il Mit che consisteva nel pubblicare i valori indicativi di riferimento non in modo dettagliato, raggruppati in quattro voci di costo (veicolo, ammortamento veicolo, lavoro e energia) con forcelle tra un minimo e un massimo e senza l'individuazione di parametri per evitare di poter risalire a un valore di euro a chilometro.

A futura memoria ritengo opportuno riportare alcuni passaggi che hanno contraddistinto questa lunga vicenda:

- a) il comma 250 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, ha stabilito che il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tenuto conto anche delle rilevazioni effettuate mensilmente dal ministero dello Sviluppo economico sul prezzo medio del gasolio per autotrazione, pubblica e aggiorna nel proprio sito internet valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi;
- b) lo stesso ministero, con la circolare del 24 febbraio 2015, ha pubblicato i valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto, indicando tutti i parametri che permettevano di risalire ai costi minimi di esercizio dell'autotrasporto in euro a chilometro;
- c) sul contenuto della pubblicazione del 24 febbraio 2015 è intervenuto l'Antitrust con nota n. AS 1199 del 22 aprile 2015, pubblicata nel bollettino n. 27 del 27 luglio 2015, segnalando: "Tale ultima normativa, pur modificando il preesistente regime in materia di costi di esercizio dell'autotrasporto, ha istituito un sistema che di fatto può riprodurre il meccanismo dei costi minimi previsto dal precedente regime ...";
- d) a seguito di tale segnalazio-

Le tariffe dell'autotrasporto sono state liberalizzate nel Regno Unito nel 1968, in Francia nel 1990 e in Germania nel 1994. Noi ancora ne discutiamo...





Rosada sottolinea che “il decreto del Mit del 27 novembre 2020 non rispetta quanto concordato precedentemente tra lo stesso ministero e l’Autorità garante della concorrenza e del mercato”

ne dell’Antitrust, il ministero ha sostituito la circolare del 24 febbraio 2015 con la nuova circolare del 9 luglio 2015 nella quale ha regolamentato solo due voci di costo (gasolio e pedaggi autostradali) come previsto dalla legge 23 dicembre 2014, n. 190;

- e) con l’ordinanza del 21 giugno 2016, la Corte di giustizia europea, rispondendo a un quesito presentato dal tribunale di Cagliari, ha stabilito: “... se in considerazione della natura di autorità pubblica del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le regole della concorrenza del mercato interno possono essere ristrette dalla normativa nazionale al fine di perseguire l’obiettivo della tutela della sicurezza stradale”;
- f) a seguito di tale ordinanza della Corte europea, le associazioni di categoria dell’autotrasporto hanno richiesto al governo e al ministro di allora il ripristino delle pubblicazioni relative ai costi

minimi. A sua volta il governo ha richiesto all’Antitrust la possibilità di ripubblicare i valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell’autotrasporto;

- g) l’Antitrust con segnalazione n. AS 1355 del 8 febbraio 2017, pubblicata nel bollettino n. 10 del 20 marzo 2017, ha precisato che nell’eventuale impostazione dei costi minimi di esercizio dell’autotrasporto si devono considerare le componenti variabili quali (la tipologia di impresa, di veicolo, di trasporto, l’età e caratteristiche diverse dei parchi veicolari, impiego di lavoratori autonomi invece di personale dipendente, ecc.), segnalando, inoltre, che “gli elementi contenuti nella pubblicazione ministeriale del 24 febbraio 2015 rischia di condizionare la libera contrattazione tra le parti con allineamento dei prezzi dei servizi di autotrasporto verso l’alto, peraltro senza che il ministero abbia ancora chiarito il

legame tra esigenze di sicurezza che si intenderebbe tutelare... che restano ferme le considerazioni fortemente critiche contenute nella sentenza della Corte di giustizia del settembre 2014, in merito alla non idoneità dello strumento dei costi minimi per perseguire un obiettivo senz’altro meritevole di tutela come la sicurezza”;

- h) con la sentenza del 7 febbraio 2018, n. 47, la Corte costituzionale, rispondendo nel giudizio di legittimità costituzionale dell’art. 83-bis promosso dal tribunale di Lucca, nel commento, tra l’altro, ha stabilito: “Sebbene sia evidente che la sicurezza stradale trovi più diretta tutela nelle disposizioni in materia di circolazione e nelle relative sanzioni, non appare irragionevole né arbitrario che il legislatore persegua tale obiettivo anche con strumenti ‘indiretti’, attraverso un sistema tariffario che eviti un’attività d’impresa che potrebbe portare all’adozione di comportamenti poco compatibili con la sicurezza stradale”;
- i) facendo seguito a tale sentenza, le associazioni di categoria dell’autotrasporto hanno rinnovato la richiesta al ministro di ripubblicare i valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell’autotrasporto;
- l) il 24 gennaio 2020, il Mit ha richiesto all’Antitrust un parere su una proposta di impostazione metodologica per lo schema di definizione dei costi indicativi di riferimento dell’autotrasporto per conto di terzi, al fine di ottenerne una valutazione di compatibilità con la normativa a tutela della concorrenza. La

proposta prevedeva la possibilità di distinguere quattro classi di veicoli in base alla massa complessiva, procedendo poi alla definizione di quattro voci di costo associando altrettante forcelle di valori min/max: 1) veicolo a motore più rimorchio/semirimorchio (voce comprensiva di acquisto, manutenzione, revisione, pneumatici, bollo e assicurazioni); 2) ammortamento veicolo a motore (3-6 anni) più rimorchio/semirimorchio (8-12 anni); 3) lavoro (voce comprensiva di stipendio, trasferte e straordinari); 4) energia (voce comprensiva delle diverse possibilità di alimentazione);

- m) l'Antitrust con segnalazione n. AS 1654 del 26 febbraio 2020, pubblicata nel bollettino n. 15 del 14 aprile 2020, ha dato parere favorevole alla proposta del Mit, precisando, tra l'altro: "... la previsione di quattro grandi categorie di costi non appare suscettibile di fornire alle imprese elementi di costo prestabiliti con eccessivo dettaglio, consentendo alle stesse di muoversi in uno spazio di offerta esteso, come tale rispettoso della autonomia negoziale".

Ciò detto, si può tranquillamente stabilire che il contenuto dell'ultimo decreto direttoriale non rispetta e non riporta quanto concordato precedentemente tra il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Autorità garante della concorrenza e del mercato. A questo punto mi viene spontanea una riflessione e/o una domanda: perché fare accordi quando gli stessi poi, in un momento successivo, non vengono rispettati? Inoltre, desidero far presente che nei mesi di aprile e maggio 2020 le asso-



"Assogistica, con altre associazioni che rappresentano parte della committenza, aveva chiesto di essere ascoltata prima della pubblicazione dei valori indicativi di riferimento dell'autotrasporto. Una richiesta non ascoltata dal Mit", sottolinea Rosada

ciazioni (Assarmatori, Assogistica, Confitarma e Federagenti), in rappresentanza di una parte della committenza, avevano inviato una lettera alla direzione generale per il Trasporto stradale e per l'Intermodalità del Mit con la richiesta di essere coinvolti prima della pubblicazione dei valori indicativi di riferimento dell'autotrasporto. Tale richiesta non ha avuto alcun esito pertanto a tutt'oggi è rimasta inevasa. Con la richiesta, l'obiettivo delle associazioni era quello di dare un contributo tecnico, operativo, costruttivo e rispettoso della situazione di mercato fermo restando che la committenza, nello stabilire i prezzi dei servizi di trasporto, è da sempre impegnata a tenere in debita considerazione i principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale.

Entrando nello specifico e relativamente al veicolo di oltre le 26 ton, alcune voci di costo, previste nel decreto direttoriale, si possono con-

siderare tranquillamente valori medi e non valori minimi. Ad esempio, viene indicato un valore di acquisto minimo pari a 112.240 euro senza calcolare un valore residuo del 20% anziché un valore attuale di mercato pari a 85.000/90.000 euro meno il valore residuo del 20%.

Visto quanto indicato al comma 2 dell'articolo unico del decreto direttoriale, sarebbe auspicabile la convocazione delle associazioni della committenza da parte del Mit per avere l'opportunità di proporre quanto necessario al fine di poter modificare i contenuti del decreto stesso. Anche se pleonastico, in conclusione, ricordo che la committenza è il soggetto che paga i servizi di trasporto e nelle trattative e/o decisioni riguardanti il settore dell'autotrasporto non dovrebbe essere mai esclusa. ■

**Presidente commissione Trasporti di Assogistica*

ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE

L'ACADEMY DI ASSOLOGISTICA

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



LA NOSTRA OFFERTA FORMATIVA?

CORSI,

SEMINARI,

WORKSHOP

E CONVEGNI

(anche in versione streaming online)

VENITE A SCOPRIRLA SU:

www.assologisticaculturaeformazione.com

Segreteria organizzativa: tel. 026691567

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



Assologistica

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

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

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

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

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

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

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



Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattare: MILANO - Via Cornalia 19

Tel. 02/6691567 - e-mail: milano@assologistica.it

ROMA - Via Panama 62

Tel. 06/8412897 - e-mail: roma@assologistica.it

www.assologistica.it - www.assologisticaculturaeformazione.com - www.euomerci.it - Seguiteci anche su Facebook e LinkedIn