

EXPORT AGROALIMENTARE

Dati in crescita, anche durante la pandemia, ma l'arretrato sistema logistico e le carenze infrastrutturali ne frenano lo sviluppo

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

Senza una logistica efficiente, l'Italia resta al palo

EDITORIALE
IL FUTURO SI GIOCA
SULL'ISTRUZIONE

RISORSE UMANE
SMART WORKING,
A CHE PUNTO SIAMO?

QUATTRO DOMANDE A...
LOGISTICA POST-COVID,
COSTI E LAVORO



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

IL FUTURO SI GIOCA SULL'ISTRUZIONE

Siamo un paese con competenze inadeguate

LA SPERANZA PER UNA RINASCITA DEL NOSTRO PAESE È TUTTA RACCHIUSA NELLA CAPACITÀ DI INVESTIRE I FONDI DEL RECOVERY PLAN IN MODO EFFICIENTE, OSSIA NEL SENSO CHE I FONDI INVESTITI ABBIANO UN EFFETTO FUTURO "MOLTIPLICATORE". IN UN PAESE CHE HA FATTO DELLO SPRECO, INSIEME ALL'INCAPACITÀ DI GUARDARE AL FUTURO PER "AZZUFFARSI" SUL CONTINGENTE, UNA DELLE SUE PECULIARITÀ PIÙ NEGATIVE SAREBBE DA SOLO UN DATO DI GRANDE RILIEVO. UNO DEI CAMPI, E IL PRESIDENTE DRAGHI LO HA RICORDATO, DOVE OCCORRE ASSOLUTAMENTE INVESTIRE È QUELLO DELL'ISTRUZIONE. L'ITALIA, INFATTI, SI COLLOCA NELLE ULTIME POSIZIONI A LIVELLO INTERNAZIONALE PER COMPETENZE LINGUISTICHE, ABBANDONI SCOLASTICI, INTERESSE PUBBLICO ALL'ISTRUZIONE DEGLI ADULTI. E' UN PAESE CHE SPENDE POCO NELL'ISTRUZIONE, OTTENENDO, INOLTRE, I RISULTATI PEGGIORI. L'ITALIA, SECONDO LA COMMISSIONE EUROPEA, HA CIRCA 13 MILIONI DI ADULTI, OSSIA QUASI IL 40% DEGLI ADULTI TRA I 25 E I 64 ANNI, CON UN LIVELLO DI ISTRUZIONE BASSO, EQUIVALENTE ALLA TERZA MEDIA. SI PASSA QUASI A PIÙ DI UN ADULTO SU DUE PER L'ESIGENZA DI AVERE UNA "RIQUALIFICAZIONE", AVENDO COMPETENZE INADEGUATE RISPETTO A UN MONDO CHE SI EVOLVE TECNOLOGICAMENTE. SIAMO, INOLTRE, UN PAESE CON UN FORTE LIVELLO DI "ANALFABETISMO FUNZIONALE", OSSIA DI ADULTI CAPACI DI LEGGERE, MA NON DI INTERPRETARE CORRETTAMENTE UN TESTO. L'ABBANDONO SCOLASTICO È MOLTO ALTO, LA COMMISSIONE EUROPEA L'HA CALCOLATO NEL 2018 AL 14,5% ED È IN CRESCITA. ANCORA PEGGIO VA PER QUANTO RIGUARDA I GIOVANI CHE NON STUDIANO E NON FREQUENTANO CORSI DI FORMAZIONE: NEL 2017, SEMPRE SECONDO LA COMMISSIONE EUROPEA, ERANO IL 25,7%, A FRONTE DI UNA MEDIA EUROPEA DEL 14,3%. IL PEGGIOR DATO EUROPEO (LA BULGARIA, CHE HA UNO DEI PEGGIORI RISULTATI, È COMUNQUE ATTESTATA AL 18,6%). OGGI, INOLTRE, SCONTIAMO UN DISINTERESSE, UNO "SNOBISMO" STORICO VERSO GLI ISTITUTI TECNICI, INFATTI, NONOSTANTE L'80% DEI DIPLOMATI IN QUESTI ISTITUTI TROVI UN LAVORO A UN ANNO DALLA FINE DEGLI STUDI, GLI ISCRITTI SONO SOLO CIRCA 10 MILA CONTRO GLI OLTRE 900 MILA TEDESCHI. CIRCA IL 6% DEI LAVORATORI ITALIANI POSSIEDE COMPETENZE BASSE RISPETTO ALLE MANSIONI SVOLTE, MENTRE IL 21% È SOTTO QUALIFICATO. IL NOSTRO FUTURO, E IL FUTURO DEL LAVORO, SI GIOCA SUL TERRENO DELL'ISTRUZIONE E DELLA FORMAZIONE.

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

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

Economia

**LA FLESSIONE DELLA DOMANDA INTERNA
PRIMA CAUSA DEL CROLLO DEL PIL**

6

Punto Dogana

**POCHE LUCI E MOLTE OMBRE
SULLE SANZIONI DOGANALI**

32

Risorse umane

**SMART WORKING,
A CHE PUNTO SIAMO?**

34

Cover: Export Agroalimentare

**DATI IN CRESCITA,
MA TANTI LIMITI**

36

Quattro domande a tre manager

**LOGISTICA POST-COVID,
COSTI E LAVORO**

42

Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry

**SENZA UN EFFICIENTE SISTEMA LOGISTICO
IL NOSTRO PAESE RESTA AL PALO**

48

Quaderno Freight Leaders Council

**LA TRANSIZIONE DIGITALE
ED ENERGETICA**

51

Immobiliare Logistico

**LA PANDEMIA ACCELERA
NUOVE TENDENZE**

55

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

12

DALLE AZIENDE

16



Daniele Testi, presidente dell'associazione SOS-LOGistica, presenta e commenta la "Carta di Padova", uno strumento che mira a "unire le forze" sul cammino verso una logistica sempre più sostenibile ed efficiente (il servizio a pag. 26)



Le esportazioni dell'agroalimentare sono aumentate, anche durante la pandemia. Il settore paga, però, l'obsoleto sistema logistico, le tante carenze infrastrutturali, le ridotte dimensioni e l'eccessiva frammentazione delle imprese. (il servizio a pag. 36)

FIDUCIA

Sappiamo che la fiducia è essenziale per i nostri clienti, pertanto offriamo loro tutto il supporto necessario affinché prendano la giusta decisione.

Che si tratti di fiducia, di assistenza o di una collaborazione speciale, tutto è

MADE IN PROLOGIS



Forte flessione dei consumi

Nel trimestre novembre 2020-gennaio 2021, secondo la stima Istat, le vendite al dettaglio sono diminuite rispetto ai tre mesi precedenti del 6,7% in valore e del 7,3% in volume. Questo forte andamento negativo è stato determina-

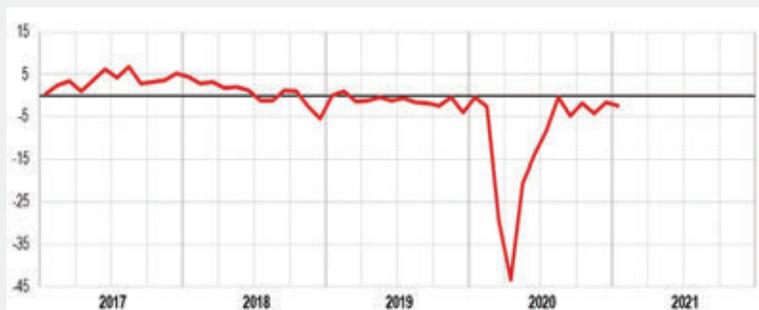


to dalle vendite di beni non alimentari che sono calate del 13,2% in valore e del 14,0% in volume. Si tratta perciò di una flessione molto significativa (specie se si considera che il trimestre comprendeva anche le feste natalizie,) che sottolinea sempre più le difficoltà per una ripresa della nostra economia. Hanno retto solo le vendite di beni alimentari che sono state nel periodo

Produzione industriale

Fonte: ISTAT

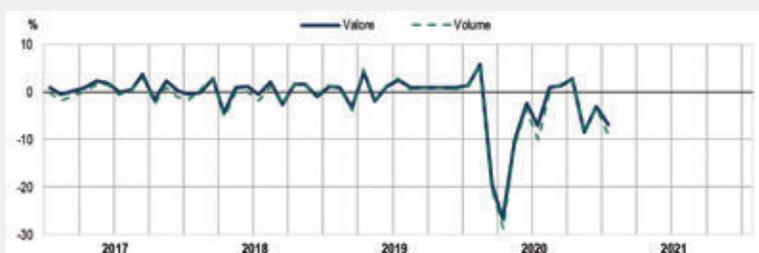
(genn. 2017- genn. 2021, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

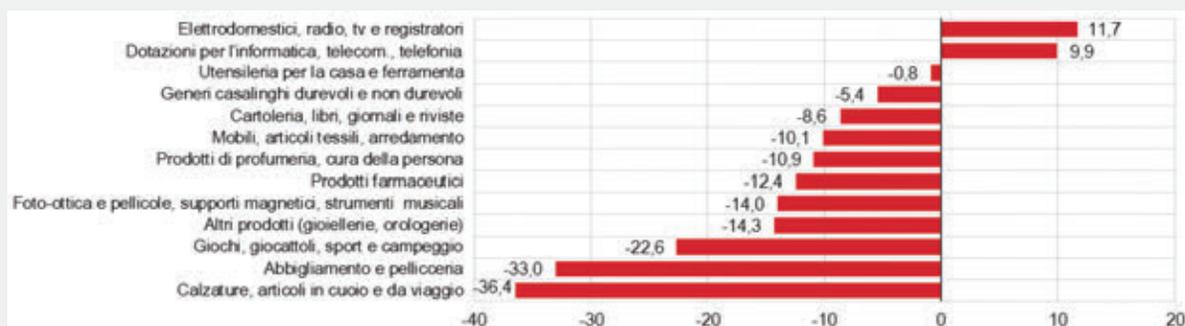
(genn. 2017-genn. 2021, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Commercio al dettaglio per prodotto

Fonte: ISTAT

(esclusi alimentari, genn. 2021, variazioni % tendenziali in valore, base 2015=100)



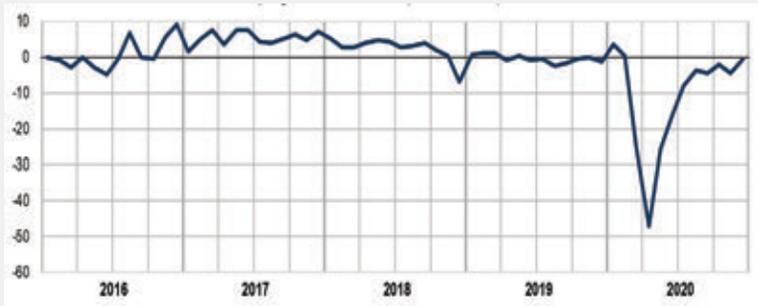


in lieve aumento rispetto al trimestre precedente (più 1,9% sia in valore sia in volume). A gennaio 2021 si stima un calo congiunturale per le vendite al dettaglio del 3,0% in valore e del 3,9% in volume, mentre su base annua la flessione delle vendite di beni non alimentari è stata del 5,8% in valore e del 7,2% in volume. Anche i dati sulla produzione industriale del trimestre novembre 2020-gennaio 2021 sono negativi rispetto ai tre mesi precedenti dell'1,7%, mentre nello scorso mese di gennaio l'indice è cresciuto in termini congiunturali dell'1,0%, ma cala in quelli tendenziali, quindi su gennaio 2020, del 2,4%. Infine, un'indagine Istat mette in luce l'aumento negli ultimi anni del lavoro part time in tutti i settori: la modalità contrattuale che ha visto le maggiori perdite di lavoro, specie femminile, durante la pandemia.

Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

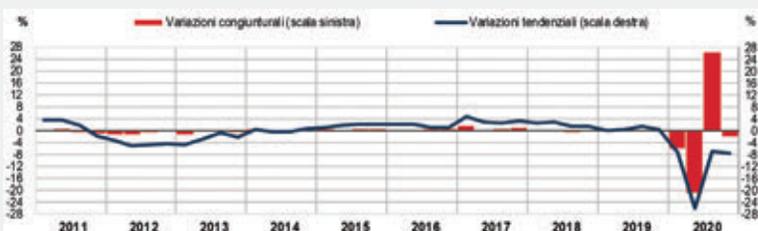
(genn. 2016-dic. 2020, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Fatturato dei servizi

Fonte: ISTAT

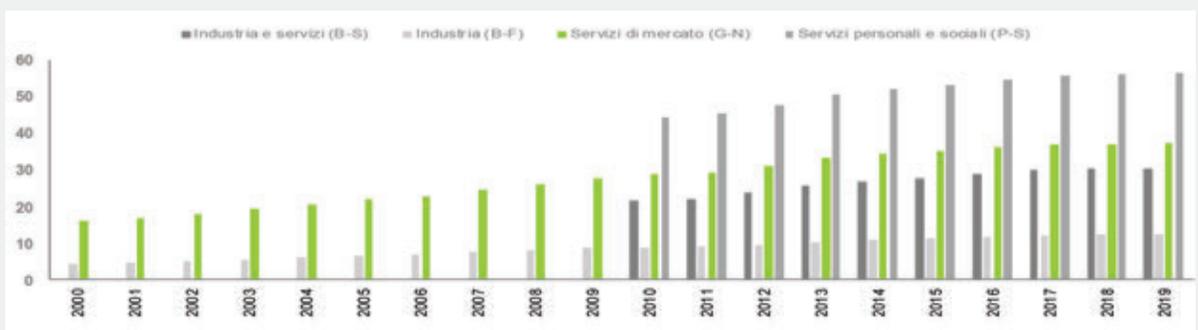
(I trim. 2011-IV trim. 2020, variazioni % congiunturali e tendenziali, base 2015=100)



Lavoro dipendente part time

Fonte: ISTAT

(quota % sul totale del lavoro dipendente per macro settore)



La flessione della domanda interna prima causa del crollo del Pil

Nel 2020, sul 2019, il Pil è calato dell'8,9%, principalmente per la forte contrazione della spesa delle famiglie consumatrici di beni e servizi.

Nel 2020, il Pil italiano, secondo l'istat, è diminuito in volume, sull'anno precedente, del 9,7%. Il contributo a tale negativa variazione è dovuto per il 7,8% alla domanda interna (questo dato è formato per il 6,4% alla spesa delle famiglie consumatrici e delle istituzioni sociali private-Isp, per l'1,6% agli investimenti fissi lordi e a una variazione positiva dello 0,3% nella spesa delle pubbliche amministrazioni) al netto delle scorte, mentre queste ultime hanno contribuito per lo 0,3% rispetto all'anno precedente. Il calo della domanda estera netta ha inciso per lo 0,8%.

In particolare, nel 2020, la spesa per consumi finali delle famiglie residenti è scesa in volume del 10,7% sul 2019 (anno in cui era aumentata sui dodici mesi precedenti dello 0,3%). Sul territorio e-

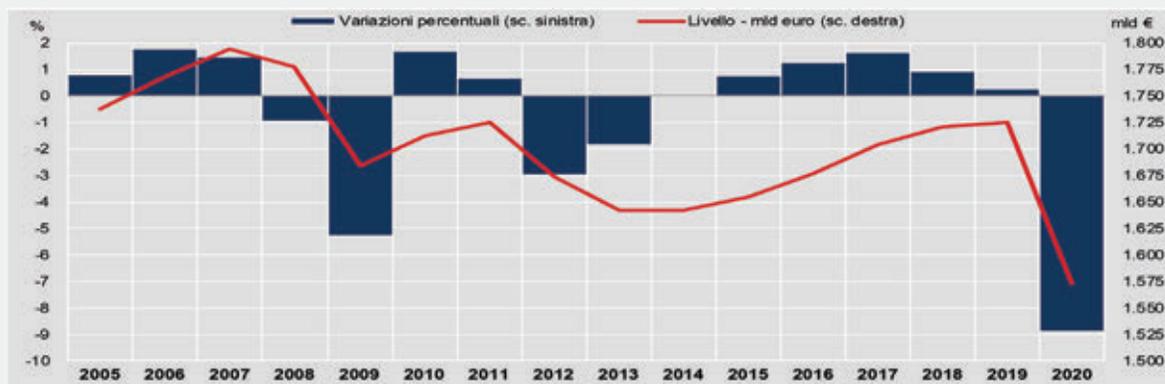


Nel 2020, si è registrata una flessione nella spesa per calzature e abbigliamento, in confronto con l'anno precedente, del 20,9%

Andamento del Pil

Fonte: ISTAT

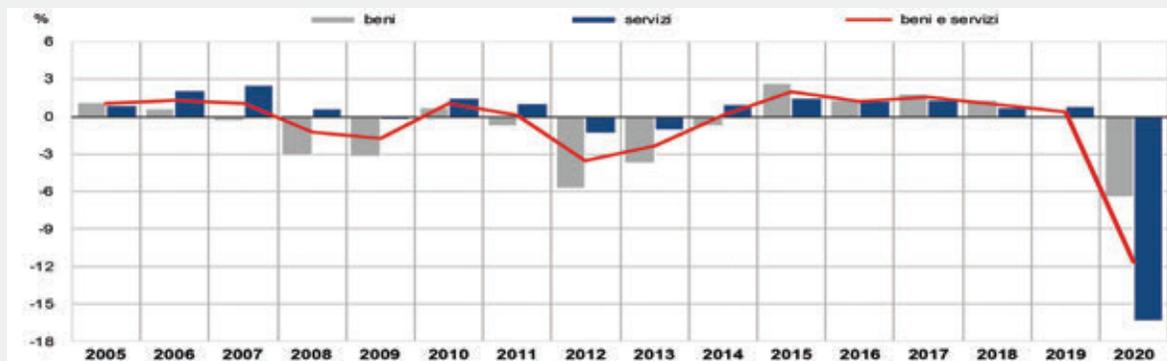
(2005-2020, valore in milioni di euro e variazioni % annuali, anno di riferimento 2015)



Consumi delle famiglie

Fonte: ISTAT

(2005-2020 variazioni % annuali, anno di riferimento 2015)



Investimenti lordi fissi

Fonte: ISTAT

(2005-2020, variazioni % annuali, anno di riferimento 2015)



conomico, la spesa per consumi di beni è calata del 6,4% e quella per servizi del 16,4%. In termini di funzioni di consumo le cadute più accentuate, in volume, hanno riguardato le spese per alberghi e ristoranti (meno 40,5%), per trasporti (meno 24,7%), per ricreazione e cultura (meno 22,5%) e per vestiario e calzature (meno 20,9%). Le uniche componenti di spesa che hanno segnato una crescita sono state gli alimentari e le bevande non alcoliche (più 1,9%), le comunicazioni (più 2,3%), e abitazione, acqua, elettricità, gas e altri combustibili (più 0,6%).

Per quanto riguarda i settori produttivi, il valore aggiunto complessivo del 2020 è sceso in volume dell'8,6%, mentre nel 2019 aveva registrato un aumento sul 2018 dello 0,2%. Il calo è stato marcato in tutti i settori: per l'11,1% nell'industria in senso stretto, per l'8,1% nei servizi, per il 6,3% nelle costruzioni e per il 6,0% nell'agricoltura, silvicoltura e pesca. Nel settore terziario, forti contrazioni hanno interessato commercio, trasporti, alberghi e ristorazione (meno 16%), attività professionali, scientifiche e tecniche, amministrative (meno 10,4%) e il settore

che include le attività artistiche, di intrattenimento e divertimento, di riparazione di beni per la casa e altri servizi (meno 14,6%). Questa situazione negativa del sistema produttivo nazionale ha avuto conseguenze pesanti sull'occupazione. Infatti, nel 2020, le unità di lavoro (Ula) sono diminuite del 10,3% per effetto della riduzione del 9,3% delle Ula dipendenti e del 12,8% delle Ula indipendenti. La flessione ha interessato tutti i macrosettori: in particolare, per l'11,0% nei servizi, per il 10,2% nell'industria in senso stretto e per l'8,7% nelle costruzioni. ■

Gli effetti della pandemia sul lavoro

In Italia, alla fine del terzo trimestre del 2020, gli occupati erano ancora circa 622 mila in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Nel nostro paese, che alla fine del 2019 manifestava già una dinamica occupazionale di breve periodo modesta rispetto alla media della zona euro, nel 2020, l'impatto congiunturale determinato dalla crisi pandemica è stato sostanzialmente in linea con quello degli altri partner europei: l'occupazione interna è diminuita del 2,4% nel secondo trimestre rispetto al precedente per poi risalire dello 0,9% nel trimestre successivo; rispetto agli analoghi trimestri del 2019

rimbalzo nel terzo trimestre (più 21%) non è stato tuttavia sufficiente a colmare il divario rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente (meno 5,2%). Nel complesso, dunque, le misure di policy messe in campo per fronteggiare gli effetti della pandemia hanno sicuramente mitigato l'impatto negativo sull'occupazione, scaricandone i contraccolpi sulle ore lavorate, la cui riduzione è stata senz'altro molto più pronunciata. Nella zona euro come in Italia gli effetti negativi sulle

quest'ultimo il più marcato con circa 100 mila occupati in più. Da giugno a novembre sono stati recuperati 241 mila occupati, poco meno della metà della perdita innescata dalla pandemia, con un bilancio complessivo di 300 mila occupati in meno rispetto a febbraio. Si è trattato di un recupero concentrato sui dipendenti a tempo indeterminato e - soprattutto a novembre - sugli indipendenti (che rispetto a febbraio hanno continuato comunque a registrare 92 mila lavoratori in meno) mentre ha continuato a perdere terreno l'occupazione dipendente a tempo determinato, sulla quale si era scaricata più della metà della perdita di occupazione osservata tra marzo e giugno: tra febbraio e novembre i lavoratori dipendenti a tempo determinato sono diminuiti di 332 mila unità. In particolare, sottolinea l'Istat, le categorie più penalizzate dall'emergenza sanitaria sono state quelle già in precedenza caratterizzate da situazioni di svantaggio: nel secondo trimestre 2020 le riduzioni congiunturali del tasso di occupazione sono state più marcate per i giovani 15-34enni (meno 2,0 punti), le donne (meno 1,2 punti) e i residenti del Mezzogiorno (meno 1,4 punti). Il tasso di disoccupazione è invece sceso di più, a seguito delle mancate azioni di ricerca attiva di lavoro, tra i residenti nelle regioni del centro (meno 1,7 punti), le donne (meno 1,1 punti) e tra le classi di età più mature dei 50enni o più (meno 0,8 punti). Nonostante la ripresa dell'occupazione, nel terzo trimestre del 2020, gli occupati erano ancora circa 622 mila in meno rispetto al terzo trimestre del 2019. ■



I più colpiti dalla perdita del lavoro sono stati i lavoratori a tempo determinato, specie giovani e donne

le variazioni tendenziali sono state meno 3,7% e meno 2,4% rispettivamente per il secondo e il terzo trimestre. Ciò che ha distinto il caso italiano dagli altri principali paesi dell'area euro è stato senz'altro l'avvio precoce già dal primo trimestre della caduta congiunturale delle ore lavorate, accompagnata dalla successiva più drastica riduzione determinatasi nel secondo trimestre (meno 15,1%), piuttosto in linea con quella degli altri paesi. Il successivo

rimbalzo nel terzo trimestre (più 21%) non è stato tuttavia sufficiente a colmare il divario rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente (meno 5,2%). Nel complesso, dunque, le misure di policy messe in campo per fronteggiare gli effetti della pandemia hanno sicuramente mitigato l'impatto negativo sull'occupazione, scaricandone i contraccolpi sulle ore lavorate, la cui riduzione è stata senz'altro molto più pronunciata. Nella zona euro come in Italia gli effetti negativi sulle ore lavorate indotti dalla crisi pandemica sono peraltro senza precedenti: nei primi tre trimestri del 2020 nella zona euro la riduzione complessiva delle ore lavorate rispetto ai primi nove mesi del 2019 è stata pari in termini assoluti quasi al doppio di quella registrata in tutto il 2009 rispetto al 2008 (nel primo anno dunque della "grande recessione" del nuovo secolo), e in Italia circa 2,5 volte più ampia.

Secondo le stime Istat, nel novembre 2020 è proseguita la lenta ripresa dell'occupazione iniziata a giugno, dopo lo shock indotto dalla pandemia a partire dal mese di marzo. L'aumento di novembre (più 63 mila unità, per un totale di 22 milioni 964 mila occupati) ha seguito la stabilità di ottobre e gli aumenti di settembre e agosto;

La pubblica amministrazione non paga

Il debito dello Stato verso i propri fornitori ammonterebbe, secondo i dati Eurostat presentati nell'ottobre scorso, a 47,4 miliardi di euro.

In una fase di difficoltà economica senza precedenti, sottolinea l'ufficio studi della Cgia di Mestre, "tutti si sarebbero aspettati che almeno i ministeri avessero pagato con puntualità le imprese fornitrici. Invece, le cose sono andate diversamente. Nel 2020, infatti, ben 10 ministeri su 12 lo hanno fatto in ritardo rispetto alle disposizioni previste dalle disposizioni europee; in moltissimi casi peggiorando il risultato registrato nel biennio precedente e confermando un trend che relega la nostra pubblica amministrazione tra le peggiori pagatrici d'Europa". Nel 2020, la situazione più critica riguarda il ministero dell'Interno che ha saldato le fatture ricevute con un ritardo medio di oltre 62 giorni. Seguono il ministero della Difesa con oltre 36, lo Sviluppo Economico con quasi 28 e il ministero delle Infrastrutture con quasi 27. Gli unici dicasteri che hanno anticipato il saldo fattura rispetto alle scadenze previste dalla legge sono quelli dell'Istruzione Università e Ricerca e degli Affari Esteri. In Italia, ricorda l'ufficio studi della Cgia, il volume d'affari che ruota attorno alle commesse di tutta la pubblica amministrazione ammonta complessivamente a circa 140 miliardi di euro l'anno e il numero delle imprese fornitrici si aggira attorno a un milione.

Più in generale, la situazione rimane molto difficile soprattutto nel Mezzogiorno. L'anno scorso, ad esempio, il comune di Reggio Calabria ha liquidato i propri fornitori con addirittura 653 giorni medi di ritardo, quello di Salerno con 360, Napoli con 314, Lecce con 85, Avellino con 69. Ciò non significa



Lungomare di Reggio Calabria. L'amministrazione comunale, in media, ha 653 giorni di ritardo nel pagare i propri fornitori

che le cose siano andate molto meglio nel resto del paese, ad esempio, il comune di Torino ha avuto un risultato molto preoccupante: 145 giorni di ritardo medio. Tra le principali cause che hanno originato questa cattiva abitudine che ci trasciniamo da almeno 15 anni ci sono: la mancanza di liquidità da parte del committente pubblico; i ritardi intenzionali; l'inefficienza di molte amministrazioni a emettere in tempi ragionevolmente brevi i certificati di pagamento; le contestazioni che allungano la liquidazione delle fatture. A queste cause ne vanno aggiunte almeno altre due che hanno indotto, nel gennaio del 2020, la Corte di Giustizia europea a condannarci: la richiesta, spesso avanzata dalla pubblica amministrazione nei confronti degli esecutori delle opere, di ritardare l'emissione degli stati di avanzamento dei lavori

o l'invio delle fatture; l'istanza rivolta dall'amministrazione pubblica al fornitore di accettare, durante la stipula del contratto, tempi di pagamento superiori ai limiti previsti per legge senza l'applicazione degli interessi di mora in caso di ritardo.

Secondo la Cgia per risolvere questa annosa questione che pone senza liquidità tantissime imprese, soprattutto di piccola dimensione, c'è solo una cosa da fare: nel caso di mancato pagamento, bisogna prevedere per legge la compensazione secca, diretta e universale tra i debiti della pubblica amministrazione verso le imprese e le passività fiscali e contributive in capo a queste ultime. Grazie a questo automatismo risolveremmo un problema che ci trasciniamo da almeno, come detto, 15 anni. ■

La Confetra chiede al governo la riduzione del cuneo fiscale

Il presidente Guido Nicolini ha fatto il punto sull'attuale critica situazione del settore logistico in un incontro con il ministro del Lavoro Andrea Orlando.

Nell'ambito delle consultazioni con le parti sociali convocate del nuovo ministro del Lavoro Andrea Orlando, è stata ascoltata la Confetra per fare il punto sugli impatti della crisi sul settore della logistica. Il presidente Guido Nicolini, accompagnato dal responsabile confederale delle relazioni sindacali Fabio Marrocco, ha innanzitutto lodato la scelta del ministro di ascoltare fin da subito, e in maniera permanente, le principali organizzazioni di rappresentanza: "Veniamo da un anno durissimo. L'export è crollato di oltre 9 punti, l'import di oltre 15. Nell'ultimo anno sono ces-



sate oltre 5 mila imprese del settore, per una perdita complessiva di 5 miliardi di euro di fatturato. Nel picco della crisi - aprile/agosto 2020 - circa il 70% delle imprese ha fatto ricorso a una qualche forma di ammortizzatori sociali", questi i numeri presentati da Nicolini. "È difficile rendere, tuttavia, una fotografia omogenea di un settore tanto articolato: certamente abbiamo avuto maggiori sofferenze nell'autotrasporto e nel cargo aereo. Però anche all'interno della portualità abbiamo segmenti economicamente devastati come il traffico rinfusiero, quello crocieristico e il passeggeri. Per non parlare delle attività corrieristiche b2b, che a causa delle continue chiu-

sure, prima delle attività produttive poi di buona parte degli esercizi commerciali, hanno fatto registrare perdite su base annua di circa il 35% dei volumi trasportati". Il presidente della Confetra ha quindi rivolto un appello al ministro: "Riproponiamo il patto per l'occupazione avanzato anche all'esecutivo precedente fin dal decreto legge Cura Italia: si riduca il cuneo fiscale dal lato delle imprese di almeno il 20%, si agevolhi in via straordinaria la messa in quiescenza anticipata per i lavoratori over 60 impegnati in particolari mansioni, e noi ci impegniamo a salvaguardare integralmente l'occupazione nonostante la crisi. Il nostro è un settore labour intensive, le nostre 80 mila imprese impiegano oltre un milione di addetti tra autotrasportatori, portuali, operatori di magazzino, handler, macchinisti treni merci, driver. Tra l'altro le nostre professioni 'operative', inspiegabilmente, non sono classificate tra quelle 'usuranti'. Con l'attuale carico fiscale sul costo del lavoro sarà impossibile non procedere a ristrutturazioni, soprattutto in quei segmenti del ciclo logistico che hanno conosciuto una più significativa contrazione dei fatturati".

Nicolini ha quindi aggiunto: "Chiudiamo la stagione dei ristori e apriamo quella delle riforme. Non solo degli ammortizzatori sociali, ma anche delle politiche attive, della formazione permanente, del contrasto al mismatch tra domanda e offerta. Il nostro settore necessita di rinnovare conti-



Guido Nicolini

nuamente le proprie competenze in materia doganale, trasportistica, digitale. Servono competenze che accompagnino le imprese verso la piena transizione green e giovani formati negli ITS appassionati di blockchain o IoT applicati a infrastrutture, flussi dati e merci. Se il governo saprà costruire il contesto giusto, noi sapremo proiettare nel futuro il settore, anche dal punto di vista occupazionale". L'ultima richiesta di Nicolini ha riguardato: "L'assoluta priorità che il piano vaccini deve riconoscere agli operatori della logistica e del trasporto merci affinché la piena operatività delle consegne di qualunque tipologia merceologica non sia più messa in discussione da divieti e restrizioni né sul piano interno, né nei transiti internazionali". ■

THE ECONOMIST

Il crescente scontro nel "giardino" cinese



Per 45 anni gli Usa e l'Urss si confrontarono in tutto il mondo andando vicino anche al conflitto armato. Oggi, fortunatamente, Stati Uniti e Cina si misurano in maniera molto diversa: non ci sono frontiere armate, se si escludono Taiwan e la Corea del Sud. Nonostante

questa diversa situazione, esiste un'area di forte e complessa rivalità fra i due contendenti: il sud est asiatico. I popoli di quest'area vedono l'America e la Cina come due poli uno contro l'altro, che spingono i loro paesi in direzioni opposte. Due ragioni rendono questo "tiro alla fune" sempre più forte. La prima è che per la Cina il sud est asiatico è di fondamentale rilevanza strategica in quanto rappresenta la via verso l'Oceano Indiano e l'Oceano Pacifico sia per le materie prime in arrivo sia per i prodotti del proprio export. Infatti, a est la Cina ha Giappone, Taiwan e la Corea del Sud, stabili alleati degli Stati Uniti. La seconda ragione è che il sud est asiatico non è solo "una via di transito", ma rappresenta 700 milioni di persone con un'economia in costante crescita economica, intorno al 7% l'anno. E' quindi anche un mercato molto rilevante. Dei due contendenti, la Cina sembrerebbe quella favorita per vincere la competizione. Infatti, i paesi del sud est asiatico sono i suoi principali partner commerciali e anche la destinazione di investimenti nettamente superiori a quelli che fanno gli americani. Ciononostante, alcuni abituali atteggiamenti cinesi sono per il sud est asiatico allarmanti, come il voler "ritorni" dai propri investimenti anche attraverso corruzione e danni ambientali, l'impiego di manodopera portata dalla Cina e non locale, minacciare tagli agli investimenti come "punizione" di comportamenti non giudicati favorevolmente, le perenni tensioni in materia di pesca, la continua dimostrazione di potenza con spiegamento ai confini di forze armate cinesi e fortificazioni. Inoltre, il sud est asiatico vuole ciò che anche gli americani vogliono: pace, stabilità e regole precise per tutti. Su questi temi, nell'area, probabilmente si giocherà il futuro con incerti risultati per i due grandi contendenti. ■



NOTIZIE, INTERVISTE,
APPROFONDIMENTI E INCHIESTE

Le trovate qui

www.euromerci.it

Indispensabile per tutti
gli operatori della supply chain

Assoporti chiede al governo meno burocrazia

L'Associazione dei porti italiani, in un comunicato, ha espresso l'urgenza che venga approvata la proposta di legge presentata lo scorso 30 novembre dall'onorevole Raffaella Paita, presidente della commissione Trasporti alla Camera dei deputati, per la semplificazione delle procedure negli scali marittimi. Questa proposta modifica gli articoli della legge di riordino dei porti che riguardano il piano regolatore portuale, il dragaggio e le procedure di appalto. Assoporti ha più volte sollecitato la semplificazione e la sburocratizzazione delle procedure amministrative per il settore. Troppo spesso chi gestisce le aree portuali si trova letteralmente "ingessato" tra procedure e richieste di autorizzazioni da parte di altre strutture, enti o pubbliche amministrazioni. Ci sono numerose duplicazioni e sovrapposizioni sia per la realizzazione di infrastrutture sia per il rilascio di autorizzazioni e concessioni demaniali. Questi appesantimenti inevitabilmente rallentano la competitività dei porti. Daniele Rossi, presidente di Assoporti, ha sottolineato in particolare: "È ora di cambiare rotta. L'onorevole Paita ha



giustamente evidenziato un problema che affrontiamo ogni giorno. Da anni si parla di semplificazione, ma ogni volta si aggiungono nuove competenze sull'ambito portuale, oppure procedure che si sovrappongono a quelle già esistenti. Adesso occorre accompagnare i fondi della Next Generation EU con la semplificazione".

Fusione tra le imprese Alstom e Bombardier

La multinazionale francese Alstom, grande impresa di costru-

zione treni, ha siglato un protocollo d'intesa con il gruppo canadese Bombardier e con la Cassa depositi del Québec per l'acquisto di Bombardier Transport, la controllata del settore ferroviario del gruppo Bombardier. Alstom ha così portato a termine quell'idea di rafforzamento che aveva a lungo inseguito con il progetto di una fusione con la divisione ferroviaria dell'impresa tedesca Siemens. Un'idea che si è arenata nel febbraio 2020 davanti all'opposizione della commissione europea che non ha ritenuto valida la motivazione adottata dalla Alstom per tale operazione, ossia che la fusione era necessaria per rispondere alla minaccia portata sul mercato europeo del settore dalla China Railway Rolling Stock Corporation, il colosso dell'industria ferroviaria cinese. Oggi, anche a seguito della crescita della presenza cinese in Europa (ad esempio, la società svizzera intermodale Hupac ha firmato un contratto



Treno Alstom sulla ferrovia del Gottardo

con i cinesi per la produzione di un carro pianale e le ferrovie tedesche DB hanno ordinato ai cinesi quattro locomotive ibride per il traino di treni diagnostici, che saranno consegnate quest'anno, tramite un contratto che prevede anche la possibilità che ne vengano ordinate altre dodici), tale motivazione ha assunto maggiore forza, diventando maggiormente credibile. Comunque, il ministro dell'Economia francese Bruno Le Maire ha già posto, per una valutazione, l'accordo con i canadesi all'attenzione del commissario antitrust dell'Unione europea, Margrethe Vestager. Il prezzo per l'acquisizione del 100% delle azioni di Bombardier Transport sarà compreso tra 5,8 e 6,2 miliardi di euro e sarà pagato in parte in contanti e in parte in azioni di nuova emissione di Alstom. Henri Poupart-Lafarge, presidente e Ceo di Alstom, ha sottolineato che "la competizione sul mercato con i cinesi non si giocherà necessariamente sui livelli di prezzo per la realizzazione del materiale rotabile: non vincerà, quindi, chi offrirà il prezzo più basso. Altri elementi saranno particolarmente importanti nel confronto, come, ad esempio, la capacità di innovazione e la flessibilità per respon-

dere alle nuove domande del mercato e alla sua evoluzione in particolare nell'ottica di offrire una risposta ai cambiamenti climatici".

Al trasporto aereo servono investimenti

Nel corso di un'audizione alla IX Commissione Trasporti della Camera, sul tema Recovery Plan, Fulvio Cavalleri, vicepresidente vicario dell'Assaeroporti, ha dichiarato: "Desto forte preoccupazione il mancato inserimento da parte del passato governo degli investimenti aeroportuali nell'ambito del Programma Next Generation UE. La proposta del piano approvata dal consiglio dei ministri lo scorso 12 gennaio non contempla infatti alcun progetto relativo agli aeroporti. Si tratta di una carenza gravissima, tenuto conto che il sistema aeroportuale, oltre a essere strategico per la ripresa dell'economia, del turismo e per la connettività di interi territori del nostro paese, sta registrando una crisi senza precedenti a causa dell'emergenza Covid-19. Ricordo che, nel 2020, sono stati persi in Italia 140 milioni di passeggeri rispetto al 2019, con una diminuzione del 72,6% del traffico. Una crisi che mette a repentaglio migliaia di posti di la-



vorato e rischia di compromettere la realizzazione di investimenti e progetti di modernizzazione e sviluppo sostenibile, che si inseriscono perfettamente nelle missioni individuate nelle linee guida del Recovery Plan". Cavalleri ha poi sottolineato che lo sviluppo di nuove progettualità in ambito aeroportuale potrebbe incrementare la capacità del settore di generare posti di lavoro. Il trasporto aereo, infatti, si conferma da anni moltiplicatore di Pil (in Italia incide per il 3,6%) e di forza lavoro. La comunità aeroportuale comprende circa 150 mila addetti e il settore sostiene 880 mila lavoratori. È dunque necessario destinare risorse

al comparto, tenuto conto del forte impatto economico e sociale che un suo sviluppo è in grado di determinare.

In gennaio, cresce l'export verso i paesi terzi



A gennaio 2021, l'Istat stima, per l'interscambio commerciale con i paesi extra Ue27, un aumento congiunturale per le esportazioni (più 0,4%) e un calo per le importazioni (meno 0,5%). Il lieve incremento su base mensile dell'export è dovuto all'aumento delle vendite di energia (più 6,7%), di beni di consumo durevoli (più 5,9%) e di beni intermedi (più 3,0%). Risultano in calo le vendite di beni strumentali del 2,6%. Dal lato dell'import, tranne che per l'energia (più 10,5%), si rilevano diminuzioni congiunturali diffuse, le più ampie per beni di consumo durevoli (meno 6,1%) e non durevoli (meno 3,9%). Nel trimestre novembre 2020-gennaio 2021, rispetto ai tre mesi precedenti, l'export cresce dell'1,8%; l'aumento è particolarmente sostenuto per energia (più 27,7%), mentre si registra un lieve calo per i beni strumentali (meno 0,7%). Nello stesso periodo, anche l'import registra un aumento congiunturale (più 2,4%), determinato dalla dinamica di beni di consumo durevoli (più 10,6%), beni strumentali (più 10,5%) ed energia (più 9,9%). A gennaio 2021, l'export è in deciso calo su base annua (meno 12,7%) e l'import segna una flessione tendenziale ancora più marcata (meno 18,0%). La stima del saldo commerciale a gennaio 2021 è pari a più 1.707 milioni (più 963 a gennaio 2020). Diminuisce l'avanzo nell'interscambio di prodotti non energetici (da più 4.585 milioni per gennaio 2020 a più 3.911 milioni per gennaio 2021). Per quanto riguarda le destinazioni del nostro export, sempre nel gennaio scorso, si sono registrate forti flessioni verso Regno Unito, per l'effetto Brexit (meno 38,3%), Stati Uniti (meno 20,6%), paesi Opec (meno 17,4%) e Russia (meno 16,3%). ■

Chiesta la modifica delle regole antitrust per le grandi Alleanze

Il settore portuale sollecita l'intervento del governo federale affinché sia tolta l'esenzione dalle norme antitrust della quale attualmente beneficiano le grandi concentrazioni delle compagnie marittime.

Il settore container della portualità statunitense sta vivendo una forte crisi, in primo luogo per problemi di congestione. I porti, in particolare quelli della West Coast, non riescono a smaltire le navi che si moltiplicano in coda all'imbocco degli scali. Le difficoltà si ripercuotono sull'intera supply chain e sulle infrastrutture materiali e immateriali che collegano i porti con i luoghi di stoccaggio e di distribuzione delle merci containerizzate. I magazzini di sbocco sono quasi al limite della loro massima capacità, anche perché le imprese di produzione e di distribuzione, dopo la stasi dei consumi dovuta alla pandemia, stanno ricostruendo le scorte. Un'altra criticità generata dall'attuale situazione della supply chain sta nella difficoltà per gli esportatori statunitensi di reperire i container vuoti per le loro esportazioni d'oltreoceano. I container vuoti, infatti, sono "catturati" dalle grandi compagnie marittime straniere per i loro viaggi di ritorno verso l'Asia. Questo accade perché per loro è più conveniente riportare indietro i container vuoti al servizio degli esportatori cinesi. La crisi per l'export Usa è diventata così notevole che, ad esempio, produttori di disinfettanti e di salviettine umidificanti, prodotti che oggi hanno una grande richiesta, vedono vanificati i loro ricavi per i costi alti dei noli sia dei container sia dei trasporti marittimi, dotti, dicono gli americani, a operazioni di "cartello" tra le grandi Alleanze delle compagnie marittime. Per i container si è giunti a dover pagare 300 dollari solo

per prenotarne uno, senza, comunque, avere la certezza di poterlo poi utilizzare.

Karyn Booth, noto avvocato specializzato nel settore marittimo, partner della Thompson Hine LLP, ha

descritto l'attuale crisi come "una tempesta perfetta" di problemi con l'aggravante che i noli per i trasporti marittimi di merci sono i più alti dell'ultimo decennio. La Booth ha poi aggiunto: "Anche il sistema contrattuale nella nostra portualità non funziona. Gli operatori trattano con le compagnie marittime o con gli intermediari, i terminalisti trattano solo con gli armatori, i lavoratori con i gestori dei porti e i trasportatori trattano con tutti. Ci sono tante voci in capitolo e nessuno si assume responsabilità. E' un problema che impatta sui costi e sulle inefficienze". La situazione ha spinto la portualità americana a sollecitare un intervento del governo federale affinché siano fatti investimenti per migliorare anche a livello tecnologico la supply chain mare-terra e, soprattutto, sia tolta l'esenzione dalle norme antitrust di cui attualmente godono le grandi compagnie marittime riunite



Una nave container nel porto di Miami, Florida

nelle Alleanze. Intervenendo in un webinar della Washington International Trade Association-Wita, Weston LeBar, Ceo dell'Harbor Trucking Association, ha sottolineato: "La legislazione che riguarda i comportamenti delle compagnie marittime che operano nel settore container deve essere emendata se si vuole che i lavoratori portuali americani migliorino la loro condizione. Abbiamo bisogno che sia tolta l'immunità antitrust che ha aiutato queste compagnie straniere: per ogni beneficio che loro hanno ricevuto sul versante marittimo, noi abbiamo visto crescere le nostre difficoltà e le inefficienze sulla sponda terrestre. Noi abbiamo bisogno che il governo americano protegga le compagnie marittime nazionali e i nostri lavoratori dallo sfruttamento perpetuato dagli armatori stranieri. Noi abbiamo bisogno di salvaguardare le nostre compagnie e i nostri lavoratori". ■

Columbus Logistics: nel segno della crescita e dell'innovazione

L'azienda è fortemente impegnata anche a livello della solidarietà sociale.

Il 2020 per Columbus Logistics, come per tutti, è stato sicuramente un anno particolare, segnato da una sfida talmente complessa e imprevedibile che era difficile immaginare di trovarsi di fronte. Una sfida che ci ha permesso di mettere in luce i nostri punti di forza, che ci ha dato la possibilità, mai come prima, di fare squadra e che ci ha fatto capire quanto sia importante avere la capacità di migliorarsi e innovarsi sempre, riuscendo ad adeguarsi alle esigenze del mercato. Questi presupposti hanno dettato una linea da seguire, un percorso all'insegna della crescita, dell'innovazione e dell'ottimizzazione, scelte non scontate nella situazione che ci stiamo trovando ad affrontare ma che siamo certi possano essere premianti, soprattutto in futuro.

Innanzitutto siamo rimasti fedeli ai nostri valori, mettendo in primo piano l'attenzione al territorio, aderendo al progetto **"Care Box"** del Rotary Club Monza Ovest. Grazie a questa iniziativa, che ha preso il via a giugno 2020, ogni settimana

Da sinistra, Stefano Bianconi, direttore generale, Luisa Schieppati, direzione commerciale, e Andrea Bianconi, direzione IT e marketing, ritirano il Premio Logistico dell'Anno per il progetto "Care Box"



dalle 30 alle 60 famiglie del territorio, che si sono trovate in difficoltà a causa delle ristrettezze economiche dettate dalla pandemia, ricevono un pacco di generi alimentari e di prodotti per la cura della persona e della casa. Columbus Logistics, che contribuisce "pro bono" al progetto, si assume tutti i costi di stoccaggio e confezionamento. Le famiglie inoltre possono ritirare il pacco loro assegnato nella piattaforma logistica Columbus di Biassono. Un piccolo contributo che rende però possibile questo prezioso progetto, il cui valore è stato riconosciuto nel mese di dicembre con l'assegnazione del Premio **Il Logistico dell'Anno per l'Innovazione in ambito solidarietà sociale** alla nostra azienda. Il 2020 è stato anche un anno di crescita in quanto abbiamo rafforzato la nostra presenza nella zona strategica di Pavia con il nuovo deposito di Belgioioso, una struttura di ben 13.500 mq, destinata a raddoppiare entro fine 2021.

Parlando di innovazione, abbiamo proseguito il nostro sodalizio con la **Liuc Università Cattaneo**, attraverso il finanziamento di un assegno di ricerca destinato a una ricercatrice e a tre stagisti dell'ateneo. Ruolo dei quattro giovani e preparati accademici quello di individuare **ottimizzazioni**



Immagine dell'officina farmaceutica della divisione Columbus Pharma

ed efficientamenti delle attività di magazzino e di ricercare i **trend tecnologici** applicabili al mondo della logistica. Columbus Logistics crede infatti nelle potenzialità dei nuovi professionisti del settore e nella centralità della cultura accademica nel mondo della logistica e nei progetti di crescita aziendale. All'inizio del 2021, sempre in collaborazione con **Liuc Università Cattaneo**, abbiamo inoltre inaugurato il progetto **"Next"**, una sfida ambiziosa che ha come obiettivo quello di far diventare Columbus Logistics un'azienda Data driven, utilizzando in modo efficace la **BI** per gestire e cercare efficienza ed efficacia su tutti i processi: commerciale, gestione logistica, dei depositi e trasporti. Abbiamo inoltre deciso di dare un'accelerata importante alla nostra divisione **Columbus Pharma**, rafforzandone in modo significativo l'identità. A seguire in prima persona questo progetto il dottor Alessandro Rossetti che, dopo una lunga e affermata carriera nel mondo della logistica farmaceutica, nel febbraio 2021, è entrato a far parte del nostro team in qualità di general manager di Columbus Pharma. L'azienda prevede un incremento del 300% delle vendite in tre anni. ■

L'impegno di VGP per l'ambiente

VGP, società paneuropea che possiede, sviluppa e gestisce parchi logistici e semi industriali di qualità, si impegna costantemente a sviluppare, con misure ampie ed ecologiche, la sostenibilità, puntando a raggiungere la neutralità



carbonica entro il 2025. A tal fine, l'azienda si è posta nuovi e ambiziosi obiettivi e pubblica il suo secondo Corporate Responsibility report. Nello specifico, VGP ha condotto un'analisi completa delle emissioni di carbonio per valutare meglio l'impatto sul clima delle sue attività. Sulla base degli standard internazionali per la contabilizzazione dei gas serra previsti dal protocollo GHG, la società ha definito diversi step che le permetteranno di conquistare la neutralità carbonica entro il 2025. Inoltre, VGP si impegna a ridurre le emissio-

ni di gas a effetto serra Scope 1 e 2 del 50% entro il 2030 dall'anno base 2018. Nel Corporate Responsibility report, l'azienda illustra inoltre in modo esaustivo il suo approccio alle emissioni Scope 1-3, parte della sua ampia strategia di sostenibilità e delle azioni che raggiungeranno il traguardo emissioni zero. Nata come un'impresa familiare capace di connettere i settori delle costruzioni, della logistica, l'industria e i trasporti, VGP intende apportare un contributo incisivo a favore di un'economia più sostenibile e per un uso più consapevole delle risorse naturali. Jan Van Geet, Ceo dell'azienda, ha dichiarato: "Il nostro impegno a diventare carbon neutral entro il 2025 è per me una priorità fondamentale. Vorrei realizzare tutti i cambiamenti a oggi possibili al fine di preservare al meglio le risorse esistenti per le prossime generazioni. Inoltre, sono convinto che tutte le nostre azioni verso un futuro più sostenibile avranno un impatto positivo e rafforzeranno i nostri legami con tutti gli stakeholder: conduttori, amministrazioni locali, investitori, partner commerciali e dipendenti". Il Corporate Responsibility report sottolinea i progressi e l'impegno dell'azienda nel consolidare gli sforzi di sostenibilità portati avanti giorno dopo giorno durante la pandemia Covid-19. La salvaguardia della salute e del benessere dei suoi dipendenti è stata una priorità assoluta, garantendo allo stesso tempo che l'emergenza sanitaria avesse un impatto minimo sull'avanzamento della costruzione dei parchi VGP.

Yamamay adotta la tecnologia Aptos per la sostenibilità

L'azienda Yamamay, nata nel 2001, con sede a Gallarate, Varese, da un'idea dell'imprenditore Gianluigi Cimmino, è diventata nel corso degli anni un punto di riferimento per il



mercato globale dell'intimo, del beachwear, dell'abbigliamento e degli accessori per la donna. Oggi, conta su una rete di vendita capillare con più di 600 negozi nel mondo. L'azienda ha comunicato di aver esteso l'utilizzo della soluzione Aptos PLM a supporto dei suoi piani di sostenibilità ambientale. Infatti, sottolinea l'azienda, attraverso le funzionalità di Aptos PLM, potrà migliorare i livelli di tracciabilità, controllo e visibilità lungo tutto il ciclo di vita del prodotto. Ricordiamo che Aptos è un'azienda leader in soluzioni tecnologiche per il retail. Barbara Cimmino, Corporate Social Responsibility Director di Yamamay, ha dichiarato: "Utilizziamo Aptos PLM da oltre un decennio e per tutto questo tempo la soluzione ha continuato a evolvere per rispondere alle esigenze della nostra azienda, dei nostri clienti e del settore retail in generale. Un esempio è la capacità della soluzione di sostenere l'impegno del nostro gruppo verso collezioni sempre più eco-

friendly, rispondendo alle più recenti aspettative dei consumatori. Centralizzando la gestione delle certificazioni relative a materiali e componenti, consentendo comunicazioni più efficaci con i fornitori e garantendo un accesso 'on demand' alle informazioni di prodotto, Aptos PLM ci aiuta a ottenere una totale trasparenza sulla filiera produttiva; ne consegue un costante e pieno allineamento di tutti i processi di sviluppo del prodotto ai valori aziendali".

Cresce l'attività nel settore aerospaziale di Ceva

Con un'ulteriore espansione della sua attività aerospaziale internazionale, Ceva Logistics si è aggiudicata un contratto per gestire le forniture di produzione per Airbus presso il sito di assemblaggio del produttore di aerei ad Amburgo, Germania.



Ceva gestirà la logistica degli approvvigionamenti di produzione per conto di Airbus in più sedi con una superficie totale di 58.631 mq. Tra i servizi che saranno forniti ci sono l'entrata, la messa via/magazzino, il pick and prepare, il marketplace, il trasporto interno, la consegna al punto di utilizzo, i ritorni, la gestione dei vuoti e la spedizione esterna. Nell'ambito del nuovo contratto, Ceva avvierà e svilupperà miglioramenti e progetti logistici, utilizzando i principi lean per aumentare ulteriormente l'efficienza all'interno delle strutture. La gestione di successo di Ceva di un contratto di ricambi e componenti per Airbus assegnato nel 2020 è stata la chiave per l'assegnazione di questo nuovo contratto. Il Ceo di Ceva, Mathieu Friedberg, ha così commentato: "Le nostre capacità e il nostro impegno nella logistica aerospaziale sono stati ancora una volta riconosciuti da Airbus con l'asse-

Kopron: risultati positivi

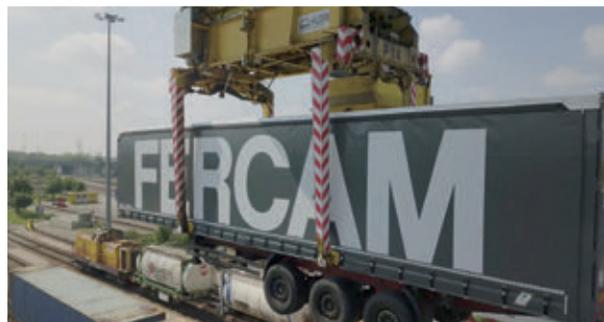
Kopron, azienda con sede centrale a Gorgonzola, Milano, leader europeo nelle soluzioni per la logistica industriale, nell'annuale appuntamento che riunisce gli agenti che operano in Italia e all'estero, ha fatto il punto sui risultati ottenuti nel 2020 e sugli obiettivi per l'anno in corso. E' stato posto in risalto il successo ottenuto nell'anno appena conclusosi che ha registrato un aumento delle vendite del 29%, nonostante le difficoltà create dalla pandemia. Importante è stato anche il brillante successo ottenuto dalla filiale brasiliana che ha fatto segnare numeri in forte crescita. In particolare, l'amministratore delegato Paolo Vergani ha sottolineato gli impegni futuri, in primo luogo sostenendo che "l'innovazione tecnologica deve essere sempre più la guida dell'azienda: dobbiamo essere sempre più digitali e interconnessi".



gnazione di questo nuovo contratto. Le nostre due aziende hanno già lavorato insieme con successo su altri progetti, più recentemente ad Amburgo sul contratto per pezzi di ricambio e componenti. La profondità della nostra conoscenza specialistica in questo settore, combinata con le innovative soluzioni operative e di consegna che abbiamo elaborato, sono state la chiave per assicurarsi questo nuovo business”.

Fercam apre una filiale in Svezia da remoto

Per la prima volta nella storia aziendale di Fercam, l'apertura di una nuova filiale è avvenuta interamente a distanza. La filiale è locata in Svezia ed è stata scelta come sede Helsingborg, nel sud del paese. L'ubicazione risulta strategica per più di una ragione: è vicina al confine con la Danimarca, nonché ai maggiori insediamenti industriali e soprattutto al porto, il secondo per importanza nell'intera Svezia. “Tali fattori sono stati determinanti per la nostra decisione”, ha sottolineato Hansjörg Faller, direttore della divisione Freight Management International dell'operatore intermodale altoatesino, che ha aggiunto: “il Coronavirus ha fatto sì che tecnologia e strumenti di comunicazione innovativi diventassero il mezzo di trasporto più importante per la costituzione di questa nuova filiale”. Infatti, a causa della pandemia, tutti i lavori preparatori e gli incontri con commercialisti e banche erano già stati svolti tramite videoconferenza, e da remoto si sono tenute tutte le riunioni e sottoscrizioni necessarie,



dai colloqui di selezione, alla ricerca di un immobile idoneo, fino alla redazione di tutti i contratti per la fondazione di una nuova realtà aziendale. Infine, lockdown e misure adottate per contrastare la diffusione del virus hanno condotto alla

cancellazione dei voli da e per la Svezia, rendendo impossibile per i responsabili essere fisicamente presenti in loco, per operazioni di costituzione di una nuova società del Gruppo. Tuttavia, non senza sorpresa delle persone direttamente e indirettamente coinvolte, gestire il tutto da remoto è stato possibile, sicuramente anche grazie all'avanzato livello di digitalizzazione in Svezia. Il mercato scandinavo e quello svedese in modo prominente stanno diventando sempre più importanti nelle dinamiche del commercio europeo. A causa delle lunghe distanze da coprire da e verso i mercati dell'Europa meridionale, risulta assai rilevante per gli scambi intermodale, soprattutto per prodotti dell'industria del legno e della carta, particolarmente adatti a questo tipo di trasporto. Come parte della rete europea Fercam, la nuova filiale di Helsingborg offrirà ai clienti l'intera gamma di servizi logistici, a partire da soluzioni dedicate al trasporto di carichi completi. “Abbiamo avuto la fortuna di trovare collaboratori giovani e molto motivati, con esperienza rilevante e tutti provenienti dal settore, con familiarità quindi sia con il mercato svedese che con quello dell'Europa meridionale. Per offrire un'ottimale assistenza alla clientela e un servizio di alta qualità, abbiamo ritenuto molto importante essere presenti in loco e affidarci a professionisti che hanno una conoscenza approfondita del contesto scandinavo”, ha aggiunto Faller.

P3 Logistic Parks aumenta il suo portafoglio

P3 Logistic Parks, investitore a lungo termine specializzato nella gestione e sviluppo di immobili logistici in Europa, ha contribuito alla resilienza globale del settore nel 2020. In un anno caratterizzato da sfide senza precedenti per persone e imprese, l'infrastruttura logistica si è dimostrata vitale e necessaria. P3 ha concluso l'anno con due importanti acquisizioni, Maximus e Matrix, per una superficie lorda affittabile totale pari a circa 1,5 milioni di mq. Nel 2020, il portafoglio di P3 è aumentato di circa il 48%, raggiungendo i 6,5 milioni di mq di superfici affittabili. “Durante la pandemia, il settore della logistica è stato praticamente la linfa vitale della società”, ha sostenuto Jean-Luc Saporito, Managing Director di P3 Italy e Chief Development Officer. “P3 ha assunto una posizione adatta a sostenere questa infrastruttura necessaria in un'epoca senza precedenti. Continuiamo a identificare nuove opportunità di acquisizioni e sviluppo e cerchiamo di



collaborare con i nostri clienti e le comunità per uscire da questa crisi ancora più forti e meglio preparati per il futuro". In Italia, P3 ha perfezionato con successo diversi deal di leasing con oltre 106 mila mq di nuovi contratti di locazione o rinnovi negli ultimi dodici mesi con brand di primaria importanza: in particolare, nel magazzino di P3 Brignano, con Kuehne+Nagel per 6 mila mq e con il gruppo Valsped per ulteriori 13 mila mq, oltre a 27 mila mq affittati a Cablog nel Parco P3 di Sala Bolognese, nonché rinnovi di 13 mila mq con il gruppo Moncler e 47 mila mq con Geodis. La pipeline in corso prevede un totale di 500 mila mq di progetti chiavi in mano da portare a termine nei prossimi due o tre anni, con particolare riferimento a Roma (con aree da sviluppare fino a 100 mila mq) e Bologna, dove sono in programma due progetti di sviluppo per una superficie complessiva di 115 mila mq. "Tra i progetti di sviluppo più importanti per il 2020 spicca la consegna di 190 mila mq di magazzino G+3 per Amazon a Castलगuglielmo, in provincia di Rovigo", ha aggiunto Saporito. "In linea con i trend globali, la composizione del portafoglio di P3 ha continuato la propria transizione verso clienti retail ed eCommerce. Al 31 dicembre 2020, circa il 30% del nostro portafoglio era caratterizzato da attività in tali settori, un'ulteriore conferma di come la nostra strategia miri allo sviluppo di immobili logistici nei pressi dei centri abitati, tra cui alcuni classificati da P3 come interventi di logistica urbana".

DKV Box Italia per pagare i pedaggi sulle autostrade

A partire da ora, DKV Euro Service - il fornitore di servizi per la mobilità - è ufficialmente il primo nuovo fornitore a ottenere la certificazione per offrire i servizi di pedaggio nel nostro pa-

ese. Infatti, conclusasi con successo la fase pilota, i gestori autostradali italiani hanno dato l'approvazione all'utilizzo del DKV Box Italia per il pagamento del pedaggio per camion e autobus superiori alle 3,5 t. La soluzione di pedaggio DKV è pronta per l'uso e può già essere ordinata. Corsie di pedaggio appositamente contrassegnate dal simbolo EETS indicano al conducente quali caselli siano già utilizzabili con il DKV Box Italia. "Siamo molto orgogliosi di poter offrire al mercato la nostra soluzione per il pagamento dei pedaggi nel nostro paese. In questo modo, siamo in grado di soddisfare le esigenze degli autotrasportatori che operano nelle tratte nazionali. Il DKV Box Italia è basato sulla tecnologia e sull'hardware del fornitore norvegese Norbit, che è stato un partner molto affidabile e professionale con cui non vediamo l'ora di collaborare anche in futuro", ha dichiarato Jérôme



Lejeune, Managing Director Toll di DKV Euro Service. "Siamo entusiasti di poter cominciare questa nuova avventura e poter finalmente offrire ai nostri clienti, che operano nelle tratte nazionali, un dispositivo proprietario che racchiude la qualità e l'innovazione di DKV", ha aggiunto Marco Berardelli, Managing Director di DKV Italia. A breve, anche il dispositivo DKV Box Europe - che attualmente sta attraversando la fase pilota in Italia - verrà approvato e permetterà l'interoperabilità attraverso undici sistemi di pedaggio europei.

L'azienda E. Vigolungo acquista carrelli Still

E. Vigolungo, società per azioni leader nella produzione e lavorazione del legno, si è dotata di una flotta di 14 carrelli Still per la gestione delle operazioni logistiche nell'impianto >

di Canale, Cuneo, e nel magazzino di Piobesi Torinese. L'azienda ha oltre 60 anni di storia: il segreto del suo successo sta nella passione e nell'impegno profuso per aggiornare le tecniche di produzione, perfezionare le metodologie di commercializzazione e applicare le più moderne innovazioni tecnologiche. Un impegno che da cinque generazioni si tramandano i componenti della famiglia Vigolungo. L'azienda, che ha oggi un fatturato di circa 34 milioni di euro e impiega 140 persone, è specializzata nella produzione di pannelli a



base legno, prevalentemente di pioppo. Il ciclo di produzione è totalmente ecosostenibile, poiché le piantagioni di pioppo abbattano circa 10 tonnellate di CO2 per ettaro, e si rinnovano nel tempo. Vigolungo, infatti, pianta e coltiva gli alberi utilizzati per la propria produzione, dando vita a un ciclo che crea futuro ed è garanzia di salvaguardia dell'ambiente e del territorio. La flotta Still consegnata all'azienda comprende cinque RX 60-30, un RX 60-80, un RX 60-40 e sette RX 60-50 con baricentro di carico di 600 mm. Potenti, efficienti e a emissioni zero, gli RX 60 garantiscono prestazioni in linea, quando non superiori, a quelle dei carrelli termici. Ideali sia per la movimentazione delle merci in magazzino che per il trasporto di carichi pesanti nei piazzali, sono la scelta perfetta per le aziende che, come Vigolungo, cercano un carrello green ma non sono disposte a fare compromessi in termini di prestazioni. Per l'azienda piemontese la sicurezza è al primo posto, tutti i carrelli sono quindi stati equipaggiati con i più avanzati sistemi di protezione e prevenzione, come la Still Safety Light, che proietta una luce fissa ad alcuni metri di distanza per segnalare l'avvicinamento del carrello, e i sensori sulle cinture di sicurezza. Per una gestione ottimale della flotta, Vigolungo ha inoltre scelto di dotare tutti i carrelli del sistema FleetManager, innovativo software che consente di verificare l'effettivo utilizzo di ciascun mezzo, così da programmare una rotazione utile a evitare l'eccessivo logorio

di alcuni carrelli a fronte del poco utilizzo di altri. Il FleetManager permette inoltre di monitorare gli accessi ai carrelli, responsabilizzando così gli operatori in merito al corretto utilizzo delle macchine, e consente di impostare parametri d'accesso o di guida in funzione del conducente che sta utilizzando il mezzo.

Luigi Cozza Trasporti: uno sviluppo in "rosa"

L'azienda catanese Luigi Cozza Trasporti-LCT continua il suo percorso di sviluppo orientandosi non solo verso l'espansione delle tratte, sia sul territorio nazionale sia verso l'estero, e il miglioramento dei servizi ma anche verso la crescita del numero dei suoi dipendenti con una forte presenza al femminile. L'importanza conferita alle quote rosa all'interno dell'azienda è trasversale. Infatti, a livello di governance, per forte ed espressa volontà dei vertici aziendali, il Ceo è la dottoressa Anna Cacciaguerra e, su 70 dipendenti che compongono lo staff amministrativo, la metà è costituita da donne. La società siciliana, inoltre, in controtendenza rispetto ai dati occupazionali che hanno caratterizzato gli ultimi tempi, sta



registrando, rispetto al 2017, una crescita del 67,3%. Un incremento importante che non ha avuto solo risvolti economici ma che ha anche comportato l'aumento del numero delle assunzioni, con il passaggio da 257 a 430 dipendenti in un triennio. Inoltre, la società di trasporti Luigi Cozza testimonia lo stretto contatto e l'attenzione verso il proprio territorio grazie all'elevato numero di dipendenti locali. ■

L'etichettatura degli imballaggi

a cura dello Studio Legale Mordiglia* - Marco Lenti e Carola Uva

Il decreto legislativo n. 116/2020, nel recepire la direttiva "Rifiuti e Imballaggi", apporta delle modifiche al decreto legislativo n. 152/2006 ("Codice dell'Ambiente"), intervenendo sia con misure che prevedono obblighi immediati sia con misure attuative. Particolare rilevanza assumono le modifiche al comma 5 dell'articolo 129 del decreto legislativo 152/2006 con riferimento all'etichettatura degli imballaggi. La precedente formulazione della disposizione, nello stabilire che tutti gli imballaggi devono essere opportunamente etichettati, rimandava a un decreto ministeriale la fissazione delle modalità e delle regole di marcatura. Con il nuovo decreto legislativo n. 116/2020, in vigore dal 26 settembre 2020, vengono invece posti in capo ai produttori specifici obblighi informativi e di etichettatura. In particolare, il testo della nuova disposizione risulta così formulato:

"Tutti gli imballaggi devono essere opportunamente etichettati secondo le modalità stabilite dalle norme tecniche UNI applicabili e in conformità alle determinazioni adottate dalla Commissione dell'Unione europea, per facilitare la raccolta, il riutilizzo, il recupero ed il riciclaggio degli imballaggi, nonché per dare una corretta informazione ai consumatori sulla destinazione finale degli imballaggi. I produttori hanno altresì l'obbligo di indicare, ai fini della identificazione e classificazione dell'imballaggio, la natura dei materiali di imballaggio utilizzati, sulla base della decisione 97/129/CE della Commissione" (in allegato la Decisione 97/129/CE).

Viene dunque introdotto uno specifico obbligo in capo ai produttori che devono opportunamente etichettare tut-

ti gli imballaggi secondo le modalità stabilite dalle norme tecniche elaborate da un'apposita associazione privata di professionisti ed esperti di settore (Ente Nazionale Italiano di Unificazione). Specificatamente, le informazioni minime che dovranno essere riportate in etichetta riguardano:

- la tipologia di imballaggio;

Un nuovo decreto legislativo impone ai produttori specifici obblighi informativi e di etichettatura per gli imballaggi



- l'identificazione del materiale (attraverso codice alfanumerico accompagnato da eventuale icona);
- la famiglia del materiale di riferimento;
- le indicazioni sul tipo di raccolta (se differenziata o indifferenziata) e, nel caso di raccolta differenziata, l'indicazione del materiale di riferimento.

*** 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

Riflessioni sulla patrimoniale

di **Franco De Renzo***

In un articolo precedente si esaminava la reale possibilità di istituire una patrimoniale. Grandi pensatori cattolici, che hanno partecipato attivamente allo studio dell'economia e delle sue vicissitudini, sono stati anticipatori delle varie teorie che alcuni premi Nobel in risorse economiche hanno poi sviluppato.

Secondo il frate Ugo di San Vittore (1096-1141), i mercanti dovevano essere premiati, perché sono la "vita della terra, il tesoro della cosa pubblica. Senza mercanti le comunità cadono, i principi si fanno tiranni. I mercanti soltanto sono grandi elemosinieri, padri e fratelli della cosa pubblica e Dio mostra in loro grandi meraviglie". Per il frate francescano scozzese Duns Scoto (1265-1308) le transazioni dovevano essere libere perché gli scambi di mercato erano da considerarsi come una forma di "mutua assistenza", come poi avrebbe ripetuto il frate Antonio Genovese (1713-1769) di Napoli, ove le persone, tramite i beni, soddisfano ciascuno i bisogni dell'altro. Quei primi teologi ritenevano che se ci fosse possibile guardare dall'alto e senza ideologie, oggi, vedremmo un immenso densissimo network di relazioni che consentono alle donne e agli uomini di ottenere le cose di cui hanno bisogno; e che, in assenza dei mercati, potrebbero ottenere solo col dono o con la rapina, il primo troppo scarso e la seconda incivile. Duns Scoto (nell'Ordinatio, IV) ritiene di consigliare ai principi di città con pochi mercanti di fare di tutto per attrarli: "In un paese indigente di mercanti, anche pagandoli molto, e trovare il sostentamento necessario anche per la loro famiglia". Il francescano catalano Francesc Eiximenis (1330-1409), seguace di Duns Scoto approfondisce gli argomenti e fa un'ampia e originale trattazione sull'economia politica e sulla moneta, dove la funzione di civilizzazione del mercato - la *civilitas* - è sviluppata e rafforzata, con concetti estremamente importanti e originali. Uno di questi tocca il pilastro di ogni etica civile nell'economia, cioè il conflitto tra rendite e profitti: "Dev'essere vietato comprare rendite perpetue e vitalizie a tutti coloro che possono svolgere attività mercantili", poiché le rendite distruggono i guadagni buoni e civili dei mercanti, essenziali per la comunità. La competenza che i mercanti hanno con le "parole e i contratti", la loro arte discorsiva e relazionale favorisce "ogni sorta di relazione qualificata e amichevole". Duns Scoto, in linea con molti te-

ologi del suo tempo, ritiene che nell'innocenza primordiale, cioè nella condizione adamitica, la regola era la comunione dei beni, non esisteva il "mio" e il "tuo". Mentre il "nostro" coincideva con quello dell'umanità intera che, comunque, non si sentiva padrona dei beni ma solo utilizzatrice. Naturalmente non ha senso parlare di comunione in un Eden con il solo Adamo, ma neanche insieme ad Eva, ma in senso teologico e antropologico. Quando Duns Scoto dice che la proprietà privata nasce dopo il peccato, ci sta allora dicendo qualcosa di importante, cioè che l'appropriazione privata dei beni non era nel disegno originale di Dio sull'umanità. È stata una deviazione, una corruzione, un decadi-



"Uno dei problemi che si deve porre la società moderna è come mai alcuni, pochi, continuano ad aumentare i loro averi, mentre tanti altri diventano più poveri", sottolinea De Renzo

mento, un errore. Come ha anche ricordato Papa Francesco in "Fratelli tutti": "Il diritto alla proprietà privata si può considerare solo come un diritto naturale secondario e derivato dal principio della destinazione universale dei beni creati" (n. 120). Perché anche i grandi teologi medioevali ci ricordano che il nostro destino, anche economico, è la comunione dei beni.

Se noi prendiamo per buoni gli studi e le riflessioni dei teologi, vissuti alcuni secoli addietro, cosa più facile a dirsi che a farsi, dobbiamo porci domande impellenti sul perché si pagano le tasse e sulla misura delle stesse. Si suole dire che le dita di una mano non sono lunghe nella stessa misura. L'intelligenza delle persone è differente e alcuni eccellono in campi per altri insignificanti ma ottengono onori e prebende. Ci sono persone che investono il loro tempo e le loro risorse per ottenere risultati ec-

cellenti. A questi deve essere riconosciuti il merito delle loro ambascie. Per quanto il lavoro sia nobile per tutti, e per tutto quanto è svolto con onestà e intelligenza, certamente alcuni ottengono, in proporzione, molto più di altri. Già per questo “dovrebbero” pagare più tasse, proprio perché guadagnano di più. Il problema su cui riflettere, poi è un altro. Se due guadagnano la stessa cifra, ma uno si comporta da formica e l'altro da cicala, perché la formica dovrebbe essere tassata nuovamente per quanto ha messo da parte e l'altro continuare la sua vita spensierata. È chiaro che spendere i soldi vuol dire mettere in giro una quantità di denaro che fa aumentare il gettito erariale sia con l'Iva e sia con l'Irpef-Ires. 600 anni fa, lo avevano capito i mercanti, che oltre a soddisfare i bisogni del venditore e dell'acquirente, generavano ricchezza che poi sarebbe stata tassata dal principe locale. Contento il venditore, contento l'acquirente, contento il principe, il ciclo era concluso.

Oggi viviamo un periodo strano, ove, per la maggior parte della

popolazione, il pagamento delle tasse è considerato come estremo oltraggio all'iniziativa personale.

Pensare di tassare anche i risparmi, il patrimonio, addirittura, è vista come una iattura da non prendere nemmeno in considerazione. Dovremmo però capire perché i ricchi continuano ad aumentare i loro patrimoni, e il numero dei poveri continua ad aumentare. Anche se è vero che molti ricchi miliardari (soprattutto negli Usa) si sono detti propensi a una maggiore tassazione nei loro confronti, non fosse altro che per una migliore redistribuzione di ricchezza nei confronti di chi vive nell'indigenza. C'è già la proposta americana di una tassa del 2% per le ricchezze tra 50 milioni e un miliardo, per quelle superiori l'aliquota potrebbe essere del 3%. Pesano le difficoltà amministrative all'introduzione della norma ma anche la sua potenziale incostituzionalità nel tassare la ricchezza. ■

* Franco De Renzo, Tel. 024474528

Email: francoderenzo@studioderenzo.it

VGP **PARK**
PADOVA

**Avete bisogno di più
spazio per la vostra attività?**

LAND AREA 50.091 m² / BUILT-UP AREA 22.438 m² / AVAILABLE AREA 6.144 m²

www.vgpparks.eu / +39 02 841 773 69

agostino.emanuele@vgpparks.eu / azzurra.carone@vgpparks.eu

Vendita di commodities

di **Alessio Totaro***

Una recente decisione della High Court nel caso Alegrow S.A. v Yayla conferma l'importanza che nell'esecuzione dei contratti di vendita di commodities, in particolare soggetti alle condizioni Gafta, le parti agiscano con grande tempestività, in ossequio all'ormai tradizionale principio "time is of the essence". La decisione mette bene in luce la delicatezza della fase che si apre quando una parte è inadempiente e non comunica le proprie intenzioni, mantenendo il silenzio a fronte delle sollecitazioni che le giungono dalla controparte contrattuale. La sentenza ha confermato inoltre il rischio che una declaratoria di default prematura



si traduca in anticipatory breach, ossia una risoluzione anticipata che finisce per capovolgere le posizioni, per cui la parte che subisce il probabile inadempimento finisce per dover rispondere dei danni. La Corte è giunta a sovvertire in modo drastico le decisioni raggiunte in primo e secondo grado negli arbitrati Gafta, pur sottolineando che in caso di impugnazione di un lodo arbitrale il giudice deve sempre muoversi in modo cauto e pragmatico, tenendo conto del fatto che gli arbitri di regola conoscono nel dettaglio le specificità del settore.

Le parti avevano stipulato nel maggio 2016 un contratto di vendita di una grande quantità di riso CIF Free Out Mersin, Turchia. La consegna avrebbe dovuto avvenire tra il 1° settembre e il 15 dicembre 2016. All'inizio di dicembre era stata caricata solo circa metà del quantitativo pattuito, e l'acquirente Yayla aveva trasmesso un'email ad Alegrow chiedendo una modifica del termine per il completamento dello shipment, dichiarando che la data ultima per la spedizione era il 31 dicembre 2016. Alegrow non riusciva tuttora a consegnare il quantitativo restante entro la fine di di-

cembre. Yayla pertanto reiterava la richiesta di modifica dello shipment period il 27 dicembre 2016 e successivamente il 20 gennaio 2017. Il 29 marzo 2017 Yayla inviava una terza email, informando i venditori che avevano tempo fino alla sera del 30 marzo 2017 per fornire un programma di spedizione che garantisse la consegna del riso rimanente entro il 15 aprile 2017. Alegrow non dava risposta ed il 1° aprile Yayla segnalava ad Alegrow che avrebbe dato avvio a un procedimento arbitrale Gafta qualora il silenzio perdurasse. Il 7 aprile Yayla informava Alegrow di aver dato inizio al procedimento arbitrale Gafta e di aver nominato il proprio arbitro. Nel procedimento arbitrale di primo grado Yayla ha sostenuto che la venditrice doveva ritenersi inadempiente a far data dal 15 dicembre 2016. Gli arbitri hanno ritenuto invece che dal momento che parte acquirente aveva fatto il punto della situazione con la email del 29 marzo 2017, e aveva dichiarato la risoluzione il 7 aprile 2017, questa era la data default. Alegrow ha presentato appello e il Gafta Bard of Trade ha ritenuto che Alegrow fosse in default dal giorno lavorativo successivo alla scadenza del termine dato da parte acquirente per la trasmissione del programma per la spedizione del quantitativo restante, e che la data di default dunque era il 31 marzo 2017.

Alegrow ha presentato istanza d'appello, sostenendo che gli arbitri Gafta avevano errato nel ritenere Alegrow in default per non aver fornito il programma di spedizione entro il termine concesso, dal momento che tale obbligo non esisteva nel contratto. La Corte ha condiviso la tesi sostenuta dai venditori, ritenendo che era stata la parte acquirente ad avere risolto prematuramente il contratto, dando inizio al procedimento arbitrale prima della scadenza del termine concesso ai venditori, dopo aver peraltro tollerato numerosi ritardi e rinunciato in precedenza ad avvalersi del diritto di risolvere il contratto. Si tratta della condotta che nel diritto inglese viene tradizionalmente definita come waiver, quando la parte che è legittimata a dichiarare la risoluzione del contratto perde tale diritto tenendo una condotta di attesa indefinita, oppure adottando una posizione incompatibile con l'intenzione di dichiarare la risoluzione. La giurisprudenza inglese in effetti da tempo è chiara nel porre a carico della innocent party l'obbligo di decidere tempestivamente e senza riserve la condotta da assumere qualora si profili l'inadempimento della controparte, e la decisione in commento è una nuova importante conferma del principio. ■

* **R&P Legal studio associato**
www.replegal.it

LA GESTIONE DEL TEAM IN LOGISTICA: DRIVER EVOLUTIVI E NUOVI MODELLI MANAGERIALI



Corso modulare della durata di 12 ore (3 moduli da 4 ore)

MODULO 1 | 09 Aprile 2021 | ore 09.00 - 13.00 ESSERE MANAGER NELL'EPOCA DELLA COMPLESSITÀ

OBIETTIVI

- Essere manager nell'epoca della complessità
- Valorizzare le qualità personali dei partecipanti per mettere in luce le competenze manageriali necessarie al ruolo organizzativo in un'epoca di cambiamento.
- Identificare e classificare le sfide che stanno affrontando, associandole alle competenze manageriali che possiedono o che devono sviluppare.

CONTENUTI

- Breve inquadramento sulle caratteristiche del momento storico attuale e sull'impatto che ne deriva per le imprese.
- Proposta di un modello di costruzione ed evoluzione della managerialità.

MODULO 2 | 14 Aprile 2021 | ore 09.00 - 13.00 LE FASI DI COSTRUZIONE DI UN TEAM AZIENDALE

OBIETTIVI

- Comprendere le fasi di costruzione di un team aziendale e saperle innescare e condurre efficacemente.
- Apprendere le principali leve motivazionali e saperle utilizzare sia rispetto ai singoli, sia verso il team.
- Conoscere le specificità della comunicazione intergenerazionale e interculturale, sapendo interagire con efficacia con persone diverse tra loro.

CONTENUTI

- L'evoluzione da gruppo a team: aspetti psico-sociali e dinamiche di gruppo. Pratiche di gestione della propria squadra.
- Cenni sui modelli motivazionali e illustrazione delle caratteristiche emotive e cognitive della motivazione individuale. Pratiche di leve motivazionali e di impostazione ed assegnazione degli obiettivi al singolo e al team.
- La diversità come valore: esplorazione delle differenze tra generi, età e culture. La funzione degli stereotipi e il superamento dei pregiudizi nella comunicazione interculturale.

DESTINATARI

Responsabili della logistica; Team Leader; Operation Manager; Figure professionali che gestiscono risorse e operano nell'ambito di hub logistico, corriere, magazzino logistico.

a cura di



MODULO 3 | 21 Aprile 2021 | ore 09.00 - 13.00 CCNL E NORME DI SICUREZZA SUL LAVORO

OBIETTIVI

- Sub appalto e cambio appalto- limiti del CCNL di categoria.
- Gestione operativa e sicurezza lavoro.
- Approccio «solution oriented» e cultura del feedback ai propri riporti.
- Come deve e come non deve essere un leader.

CONTENUTI

- Diritti individuali, diritto di sciopero: limiti e comportamenti.
- Divieto di sub appalto; concetto di committenza, fornitore e consorzio, clausola sociale
- Flessibilità e distribuzione orario su turni; orario contrattuale e maggiorazioni overtime
- Negoziazione: soluzioni win-win
- D.lgs. 9 aprile 2008, n. 81
- Essere leader: autorevolezza. «Se vuoi guidare le persone, cammina dietro di loro» (Lao Tzu)

DOCENTI

PIETRO TRENTIN è formatore e consulente, esperto nello sviluppo delle persone nelle organizzazioni. Possiede oltre 30 anni di esperienza nella facilitazione di individui, gruppi e organizzazioni, focalizzata sulla leadership, il team building, l'intelligenza emotiva, il change management, la motivazione e la comunicazione interpersonale.

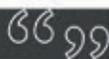
NINO MADDALUNO professionista orientato al cambiamento, con consolidata esperienza in ambito HR e GOPS che gli hanno permesso di avere una visione completa del business. Ha ricoperto la posizione di "Industrial Relations & Labour claims Manager" presso la TNT Global Express Italy SpA. Il ruolo prevedeva la responsabilità e la guida di un team di specialisti dediti a gestire in modo ottimale i vari aspetti giuslavoristici, il contenzioso lavoro e la negoziazione con le rappresentanze sindacali, aziendale.

QUOTA DI ISCRIZIONE PER PERSONA

- 300€ +IVA a modulo per i soci Assologistica
- 350€ +IVA a modulo per i non soci
- 800€ +IVA per intero percorso per i soci Assologistica
- 900€ +IVA per intero percorso per i non soci

PER ISCRIZIONI

<https://culturaeformazione.assologistica.it/iscrizioni-corsi.html>
Per informazioni:
perluigi.gargiulo@tacktmi.it



WE BELIEVE IN THE INDIVIDUAL

a GI GROUP brand

La carta di Padova

di **Daniele Testi**

Presidente SOS-LOGistica e coordinatore commissione sostenibilità e logistica green di Confetra

La “Carta di Padova” è nella sua essenza uno sforzo di sintesi per affermare con forza la necessità di considerare la logistica e in generale la mobilità di merci e persone come un elemento fondamentale della politica economica di questo paese. Con una visione quindi alta e che getta il proprio sguardo sul medio e lungo periodo, i promotori ritengono che i tempi siano maturi per un cambio di passo in cui resilienza e valore diventino le fondamenta per sostenere un sistema logistico italiano ed europeo sempre più sostenibile ed efficiente. Questo progetto nasce dalla volontà di ricercare ciò che unisce nel rispetto delle differenze che caratterizzano le molteplici componenti della domanda, dell’offerta, dell’utilizzo, delle tecnologie, delle infrastrutture e dei mezzi della logistica. Il seme è stato piantato a maggio del 2019 da cui è nato un germoglio grazie a un terreno fertile, diventato in poco tempo duro e difficile a causa della pandemia. E come spesso accade quando si nasce in condizioni e contesti complessi, il germoglio si è fatto più forte e ha dovuto crescere più velocemente.

Il settore della logistica rappresenta uno degli elementi strategici e portanti del sistema economico dell’Unione europea poiché, garantendo l’alimentazione di attività produttive e comunità, rappresenta di fatto l’equivalente del sistema cardiocircolatorio dell’economia reale. Un ruolo, che è divenuto ancor più evidente nel periodo di massima emergenza sanitaria conseguente al diffondersi del Covid-19. Tuttavia, troppo spesso, gli sforzi non vengono adeguatamente percepiti: il consumatore finale e la pubblica opinione più in generale, pur beneficiando sempre più dell’efficienza logistica (qualsiasi prodotto, in qualsiasi momento, in qualsiasi luogo), non sono messi nella condizione di apprezzarne i complessi meccanismi che la governano o le conseguenze in termini di externalità negative. La “Carta di Padova” si propone come un insieme di obiettivi convergenti verso un nuovo modello di sviluppo sostenibile in cui a farla da padrone sia l’agire secondo una logica di sistema, per valorizzare tutto ciò che accomuna la complessità dell’offerta di servizi logistici e i relativi benefici per imprese e comunità. Forse non è corretto



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



“E’ prioritario definire nuove iniziative per la conoscenza delle tecnologie attivabili per usare carburanti alternativi”, dice Testi

parlare di un nuovo modello, ma sicuramente si tratta di un nuovo metodo di affrontare il cambiamento, lavorando insieme con diverse sensibilità e conoscenze, ma con identiche ambizioni: assolvere alle esigenze del presente senza compromettere quelle delle generazioni future. Il gruppo di lavoro ha lavorato per definire quattro pilastri principali. Una piattaforma per sostenere impegni e priorità e su cui si è trovato un accordo frutto delle molteplici esperienze e punti di vista capaci di abbracciare tutta la filiera di chi richiede, offre, sostiene, innova e utilizza i processi di trasporto e logistica. Il primo pilastro riguarda la formazione, cultura e comunicazione. E’ il punto di partenza imprescindibile per sostenere un cambiamento duraturo ed efficace. Ne è anche il fattore accelerante perché incide direttamente sul percepito di chi la logistica la gestisce nei suoi aspetti più operativi e concreti. E’ l’unica risposta possibile per un settore che fa fatica ad attrarre talenti e denuncia una cronica necessità di figure professionali. Una sfida che richiede la costruzione di per-



Sulla via della sostenibilità, il primo passo riguarda la formazione, la cultura e la comunicazione. E' il punto di partenza per sostenere un cambiamento duraturo ed efficace

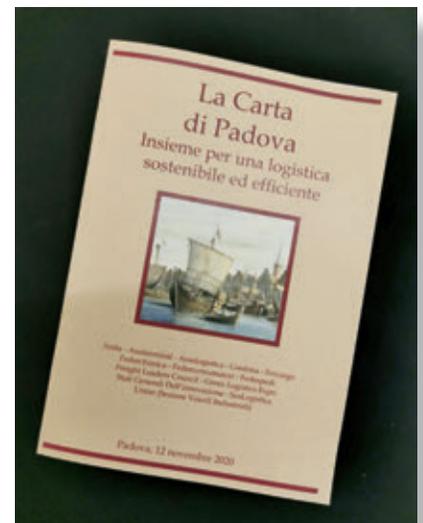
corsi formativi innovativi che trovino coerenza con la domanda attuale e futura delle imprese e allo stesso tempo sappiano fare emergere le sfide operative e di sviluppo sostenibile. Elemento quest'ultimo che sarà sempre di più calamita nei confronti delle nuove generazioni.

Il secondo pilastro è quello dell'innovazione e trasformazione digitale, fattori troppo spesso sottostimati come se l'attenzione fosse sempre orientata alle sfide interne del settore quando invece le opportunità e le minacce storicamente sono attivate da elementi esterni che è conveniente conoscere e abbracciare nella loro componente trasformativa e generativa di nuove opportunità. La logistica 4.0 e le centinaia di start up che oggi innovano in termini di piattaforme e soluzioni dovranno sempre più trovare nel settore una capacità di indirizzo e applicazione attraverso progetti pilota e modelli di sviluppo leggeri e veloci. E' finito il tempo delle grandi progettazioni con tempi lunghi e risorse milionarie ed è ormai conclamata la necessità, soprattutto per un tessuto come quello italiano fatto di piccole e medie imprese, per progetti veloci e scalabili nel tempo. Il terzo pilastro è quello della sostenibilità ambientale economica e sociale su cui però la "Carta di Padova" focalizza l'attenzione in termini di metriche e presupposti che non possono prescindere dalla scienza e da riferimenti condivisi oggettivi e misurabili. Infine le risorse e la governance che sono elementi attivatori delle azioni per generare innovazione e valore sul medio e lungo periodo ma solo se gestiti con una visione di insieme e un lavoro congiunto tra soggetto pubblico, parti sociali, associazionismo e imprenditoria privata. Su questi quattro pilastri i promotori hanno deciso di sottoscrivere una serie di impegni concreti che rappresentano una prima chiamata per tutti coloro che condividono l'urgenza dell'azione. E' il terreno su cui si è deciso di muovere, insieme, i primi passi.

I promotori hanno voluto infine definire una serie di azioni prioritarie concrete che saranno oggetto di attività specifiche all'interno degli enti firmatari e insieme verso l'esterno al fine di sottoscrivere protocolli di intesa e convergenze per aumentare il megafono della comunicazione di questo settore con strumenti moderni e massivi, inclusivi e votati all'ingaggio. Diventa prioritario definire nuove iniziative per la conoscenza delle tecnologie attivabili per usare carburanti alternativi così come la ricerca di un label/rating dedicato per garantire il livello di sostenibilità in maniera oggettiva e spendibile nei confronti della filiera, dell'opinione pubblica e dei consumatori finali. Rating che dovranno trovare coerenza anche con

meccanismi di premialità (non solo economica ma anche di processo e accesso ai sistemi di credito/assicurativi) che sappiano fare emergere la differenza tra chi oggi si impegna e oggettiva le proprie performance di sostenibilità e chi semplicemente insegue le mode con le più scontate pratiche di green washing. Il tema ambientale viene orientato alla definizione di un accordo sulle modalità di misurazione delle emissioni clima alternati e inquinanti da parte di tutti i segmenti della catena logistica. La

"Carta di Padova" è un impegno concreto e soprattutto aperto a tutti coloro che vorranno contribuire unendosi al gruppo di lavoro dei promotori. La "Carta di Padova" è un esercizio che i promotori offrono all'attenzione e riflessione delle istituzioni di ogni ordine e grado, per determinare una attenzione al settore delle infrastrutture e delle mobilità di merci e persone e una chiamata all'azione con iniziative concrete e misurabili. La "Carta di Padova" è la tenda del primo campo base per una scalata che sarà certamente dura e complessa ma sulla quale sapremo tenerci per mano e definire un passo sostenibile per avvicinarci, tutti insieme, alla vetta da cui osservare e compiarsi per un mondo, da restituire a chi verrà dopo di noi, meno iniquo e più accogliente.





LA SOLUZIONE SMART, E LA FORMAZIONE IN LOGISTICA

PROGRAMMA VIDEOCORSI MARZO

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)

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)

16 MARZO

LA FILIERA DELLA LOGISTICA SI ORGANIZZA CON LA BLOCKCHAIN

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'OMNISCANALITA'

26 MARZO*

VALUTAZIONE DEL RISCHIO IN DOGANA (1A PARTE)

29 MARZO*

VALUTAZIONE DEL RISCHIO IN DOGANA (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 SOCIETÀ, NONCHÉ SISTEMI INFORMATICI GESTITI DAGLI STATI MEMBRI O DALL'UE (1A PARTE)

12 APRILE*

SISTEMI E APPLICAZIONI INFORMATICHE DOGANALI DELLE SOCIETÀ, NONCHÉ 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?

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



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 CA E SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

RZO - MAGGIO 2021

MAGGIO

4 MAGGIO

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

5 MAGGIO

LE NUOVE TABELLE MINISTERIALI DEI COSTI DELL'AUTOTRASPORTO: TORNANO LE TARIFFE OBBLIGATORIE?

5 MAGGIO*

LE FONTI DEL DIRITTO DOGANALE E GLI ACCORDI INTERNAZIONALI

6 MAGGIO

LA NORMA ISO 50001 - I REQUISITI DEL SISTEMA DI GESTIONE DELL'ENERGIA

7 MAGGIO*

IL CODICE DOGANALE DELL'UNIONE, CON PARTICOLARE ANALISI DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI OBBLIGAZIONE DOGANALE

11 MAGGIO

IL RISPARMIO ENERGETICO NEL SETTORE DELLA LOGISTICA

11 MAGGIO*

IL CODICE DOGANALE DELL'UNIONE, CON PARTICOLARE ANALISI DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI SISTEMA DELLE DECISIONI DOGANALI

12 MAGGIO

EMISSIONI IN ATMOSFERA: VERIFICA DELLA CONFORMITÀ LEGISLATIVA

12 MAGGIO

I RISCHI ASSICURABILI GRAVANTI SULL'ATTIVITÀ DI LOGISTICA E DI TRASPORTO: INDIVIDUAZIONE - ANALISI - COPERTURA - INDENNIZZO

14 MAGGIO*

IL CODICE DOGANALE DELL'UNIONE, CON PARTICOLARE ANALISI DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI ELEMENTI DI CONTABILITÀ

18 MAGGIO*

IL CODICE DOGANALE DELL'UNIONE, CON PARTICOLARE ANALISI DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI GARANZIE

20 MAGGIO*

LA VALUTAZIONE COMPETITIVA DEI FORNITORI: TENDER NEI SERVIZI DI TRASPORTO E LOGISTICA

20 MAGGIO*

BUSINESS CONTINUITY: LA NORMA ISO 22301

21 MAGGIO*

IL CODICE DOGANALE DELL'UNIONE, CON PARTICOLARE ANALISI DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI RAPPRESENTANZA DOGANALE

24 MAGGIO*

IMPIEGO DI TRASPORTI INTERMODALI/MULTIMODALI, QUALI I VANTAGGI E LE OPPORTUNITÀ AMBIENTALI ED ECONOMICHE (MA NON SOLO)?

25 MAGGIO*

IL CODICE DOGANALE DELL'UNIONE, CON PARTICOLARE ANALISI DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI: - OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO (AEO) - NORME E ORIENTAMENTI UNIONALI

27 MAGGIO*

IL CONTRATTO DI TRASPORTO, NOVITÀ E ANTICIPAZIONI

28 MAGGIO*

IL CODICE DOGANALE DELL'UNIONE, CON PARTICOLARE ANALISI DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI: OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO (AEO) - REQUISITI E BENEFICI DELL'AUTORIZZAZIONE

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

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

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

Il progetto "Passe-Partout"

di **Federica Catani**

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

E' una notizia recente quella dell'assunzione di un'intera classe di giovani in cerca di lavoro qualificato in un'importante realtà ferroviaria. Il percorso si inquadra nell'ambito di un più ampio progetto realizzato da Scuola Nazionale Trasporti e Logistica a valere sull'avviso "Formarsi per competere", una delle linee di azione previste dal pacchetto giovani della Regione Liguria, nato con l'intento di offrire ai giovani tra i 18 e i 29 anni opportunità formative e di rafforzamento professionale. Si è trattato di uno strumento innovativo che ha confermato la volontà di un sistema di investire sui giovani promuovendo interventi straordinari e interdisciplinari, al fine di favorire l'occupazione di qualità e concorrere allo sviluppo economico. Attraverso questo importante strumento, Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha potuto realizzare il progetto "Passe-partout: percorsi integrati per aprire le porte dell'occupazione in ambito trasporti e logistica", volto a formare e occupare i giovani nel settore logistico-portuale.

Il progetto, che si trova in uno stato di avanzata realizzazione, si è articolato in tre percorsi integrati, a loro volta suddivisi in diversi momenti di accompagnamento ai giovani: orientamento dei destinatari nella scelta dell'azione formativa, formazione professionale, tirocini di inserimento lavorativo, rafforzamento professionale e occupazionale in fase di primo ingresso nel mondo del lavoro, supporto all'inserimento lavorativo e all'auto-impiego. Nell'ambito del progetto, la Scuola ha previsto percorsi integrati che vedono specifici impegni occupazionali da parte delle imprese del settore: un valore aggiunto che ha concorso alla positiva valutazione della proposta, chiaramente ancorata ai bisogni del tessuto produttivo. I tre percorsi integrati hanno fatto capo ad altrettante figure professionali di prioritario interesse per il settore logistica e trasporti: la figura del logistic manager, la figura dell'addetto ufficio merci, la figura del tecnico ferroviario polifunzionale. Con questo importante progetto - sebbene non ancora concluso - sono già stati raggiunti o sono

in corso di traguardo risultati importanti: la formazione di 47 allievi; l'occupazione di almeno 38 giovani (con una percentuale quindi superiore all'80% delle persone formate) presso imprese rappresentative del settore (Tarros Group, Medway Italia, Gruppo Sernav, Gruppo Laghezza, Gruppo Perioli, Sineco); la realizzazione di 2.610 ore di formazione finalizzata al rilascio di qualifiche professionali altamente spendibili; la realizzazione di 90 ore di formazione all'autoimpiego e di 48 ore di orientamento alle professioni del progetto; l'attivazione di 30 tirocini e di 22 percorsi di accompagnamento al lavoro; l'erogazione di 25 bonus assunzionali nei confronti delle impre-



Il progetto di formazione "Passe-Partout", anche se ancora non terminato, ha già dato risultati importanti

se che impiegheranno in organico le persone partecipanti al progetto. Si tratta di indicatori quantitativi che tendono a una dimensione anche e soprattutto qualitativa. "La nostra Scuola realizza abitualmente progetti formativi volti alla preparazione di figure professionali di prioritario interesse per il territorio e l'economia settoriale - sottolinea Pier Gino Scardigli, presidente della Scuola - con uno strettissimo legame con le esigenze di assunzione di nuovo personale nelle imprese, a testimonianza di un fortissimo impegno da parte di tutti i componenti del sistema nelle politiche attive correlate alla formazione. Sono state in quest'ottica realizzate iniziative importanti, non solo attraverso programmi dedicati come il pacchetto giovani, ma anche con strumenti di finanziamento 'a sportello' capaci di rispondere immediatamente e in maniera flessibile alle esigenze di formazione e occupazione". ■

catani@scuolatrasporti.com



C'È UN NUOVO GIOCATORE IN CAMPO

È arrivato il nuovo box
per pagare i pedaggi
autostradali in Italia,
ORDINALO SUBITO.



Con DKV BOX *ITALIA*, la gestione del pedaggio è più semplice:

- ✓ Dedicato ai veicoli con massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate
- ✓ Pagamento dei pedaggi autostradali in Italia
- ✓ Amministrazione semplificata e report giornaliero delle transazioni
- ✓ Assistenza dei clienti professionale, dedicata e locale
- ✓ Libertà di scelta

Per maggiori informazioni visita il sito
> dkv-euroservice.com

YOU DRIVE, WE CARE.

Poche luci e molte ombre sulle

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Il temutissimo articolo 303 del TULD (dpr 23 gennaio 1973 n. 43, modificato nel 2012), merita - ancora una volta - di tornare sotto la lente di ingrandimento: le sanzioni previste dal terzo comma, infatti, continuano a essere inesorabilmente “stonate” rispetto ai principi fondamentali del diritto nazionale e comunitario. Ben conosciute dagli operatori del settore, le sanzioni in questione arrivano a colpire il dichiarante (nell’ipotesi più grave, quella appunto prevista al comma terzo) con una sanzione che può addirittura essere irrogata in misura dieci volte superiore rispetto all’importo dei diritti dovuti.

Va subito evidenziato che, in tutti i casi previsti e sanzionati dalla norma in questione, si tratta pur sempre di sanzioni che la legge stessa definisce come formalmente amministrative. Tale natura è confermata dalla tipologia di sanzione prevista espressamente dalla legge (che parla di sanzione amministrativa a chiare lettere). Quanto invece all’infelice inciso “qualora il fatto non costituisca più grave reato”, occorrono alcune precisazioni. Pur trattandosi di una sanzione amministrativa pecuniaria, infatti, non può tacersi come l’evoluzione dell’apparato delle sanzioni amministrative, proprio per la loro intrinseca attitudine a incidere profondamente sulla sfera patrimoniale dei destinatari della sanzione e, di conseguenza, sulla attività economica dagli stessi esercitata, si sia progressivamente orientata verso l’affermazione di regole - sia in tema di procedimento di irrogazione della sanzione sia in tema di principi generali della sanzione - molto vicine a quelle che governano il sistema penale (si pensi, ad esempio, al principio di legalità della sanzione amministrativa, previsto dall’art. 1 della legge 689/1981). Non a caso, infatti, si parla sempre più spesso di diritto amministrativo “punitivo”. Non deve stupire, pertanto, come a livello sovranazionale il diritto amministrativo sia costantemente attratto nell’alveo delle garanzie del diritto punitivo per eccellenza, anche alla luce di una definizione sostanziale (e non formale, come vuole l’ordinamento italiano,

che privilegia il nomen iuris della sanzione) di illecito penale, in forza della quale, in estrema sintesi, anche una sanzione formalmente amministrativa - a certe condizioni - può avere tutti i crismi della “pena” in senso stretto, con la conseguente applicabilità di tutte le garanzie alla stessa riservate.

Ma vi è di più: sempre a livello comunitario (in particolare, ora, si fa riferimento alla “piccola Europa”) si sta affermando -



Le pesanti sanzioni previste dall’articolo 303 del TULD non sono assolutamente in linea né con il diritto nazionale né con quello comunitario

attraverso una lenta ma costante emancipazione - il principio di proporzionalità che, fra le varie declinazioni, attiene anche alle conseguenze sanzionatorie. Parlare di principio di proporzionalità equivale a parlare, in buona sostanza, dei limiti dell’esercizio del potere pubblico nel suo complesso. Se volessimo abbozzare una definizione generale di tale principio potremmo dire che la proporzionalità è un limite negativo, posto a presidio delle libertà dei cittadini, che regola le intrusioni del pubblico potere nei confronti delle posizioni giuridiche dei singoli. Intrusioni che non devono ledere il singolo, se non nella misura strettamente necessaria a perseguire l’interesse pubblico. È del resto lo stesso articolo 5 del TFUE a stabilire, al comma 4, come “in virtù del principio di proporzionalità, il contenuto e la forma dell’azione dell’Unione si limitano a

sanzioni doganali



A livello comunitario si sta affermando il principio di “proporzionalità” della sanzione: un limite al potere pubblico che non può ledere il singolo cittadino

quanto necessario per il conseguimento degli obiettivi dei trattati”. Si tratta innanzitutto di un principio generale, dunque, che sta alla base anche dell’operato della stessa Unione europea.

Non solo, proprio in tema di sanzioni amministrative, è lo stesso codice doganale dell’Unione ad aver espressamente previsto, all’art. 42, che “ciascuno Stato membro prevede sanzioni applicabili in caso di violazione della normativa doganale. Tali sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive”. Norma che riecheggia, peraltro, quanto già si prevede per la (seppur) limitata competenza penale dell’Unione europea nei confronti della legislazione degli Stati membri. Fermo quanto sin qui illustrato, non potrà che rilevarsi come il dettato normativo “incriminato” non sia in linea né con i principi, in via di emancipazione, in sede sovranazionale, né tanto meno con i principi cardine del nostro ordinamento giuridico. Si tratta, a ben vedere, di due facce della stessa medaglia. Se è vero che l’illecito amministrativo, nella sua più moderna teorizzazione, può addirittura essere considerato “sostanzialmente” penale al ricorrere di certe condizioni (per un approfondimento, si vedano i cosiddetti Engel criteria come enucleati dalla nota sentenza della Corte EDU Engel e altri c. Paesi Bassi dell’8 giugno 1976), allora a maggior ragione le sanzioni previste dall’art. 303 TULD, già in astratto - in punto di astratta previsione normativa - violano il basilare criterio di proporzione tra comportamento illecito e sanzione, che dovrebbe orientare il legislatore nel formulare una

norma sanzionatoria, in special modo ove la stessa sia particolarmente affittiva nei confronti del cittadino, come lo è la sanzione per eccellenza, cioè quella penale! Detto in parole più semplici: la norma, così come congegnata, rischia di essere peggiore del male che intende estirpare.

È infatti agevole capire che una conseguenza sanzionatoria così pesante sia manifestamente sproporzionata rispetto all’interesse statale di recuperare il tributo. Neppure varrebbe a giustificarla, peraltro, facendo riferimento a concetti penalistici, quali l’elemento sogget-

tivo che sorregge l’illecito. Se si tratta di illecito amministrativo, per poter infliggere la sanzione, è sufficiente infatti la mera violazione della norma, a prescindere dal grado soggettivo di compartecipazione all’illecito dell’operatore. Insomma: non importa che l’abbia fatto apposta o meno. Ecco che, ancora una volta, emerge chiaramente come già in astratto la previsione sanzionatoria sia sproporzionata rispetto al fatto. Quanto appena detto, peraltro, evidenzia come sia ben difficile innestare il concetto di sanzione amministrativa sostanzialmente penale in un sistema, come il nostro, ancora fondato sul primato della legge scritta, formale. Ma non basta: sebbene possiamo accogliere con favore alcune pronunce nazionali, che hanno affermato, in buona sostanza, che il principio di proporzione va applicato in concreto, dal giudice chiamato a decidere sulla sanzione (vedere, ad esempio, Comm. Trib. Prov. Genova, sez. III, 11 luglio 2019, che afferma come sia compito del giudice nazionale verificare se l’importo della sanzione non sia sproporzionato rispetto al raggiungimento dell’interesse pubblico), questa non ci pare la soluzione definitiva alla questione, che, invece, rimane aperta. Fare lo “scarica-barile” nei confronti del giudice, attribuendogli una responsabilità che, invece, dovrebbe spettare a chi fa le leggi non è, in un paese ancora improntato sul primato della legge, la panacea di tutti i mali. Un’eccessiva discrezionalità dell’organo giudicante, rebus sic stantibus, non è infatti nel nostro ordinamento supportata dalla lunga tradizione che, invece, caratterizza i paesi di common law, i cui meccanismi consensuali, invece, un’applicazione uniforme del diritto. ■

Smart Working, a che punto siamo?

di **Michele Savani**

Division Manager Logistics Sector Gi Group

A inizio 2020, il tema dello Smart Working (spesso tradotto in italiano con l'espressione "lavoro agile") era un tema dibattuto in relazione ai modelli organizzativi aziendali del futuro, ma non era percepito come strettamente attuale e descriveva uno scenario lavorativo che a molti appariva ancora relativamente lontano (e forse anche poco applicabile al proprio ruolo o alla propria azienda). A fine 2019, l'Osservatorio Smart Working del Politecnico di Milano rilevava come in Italia il numero di lavoratori interessati da modalità di lavoro Smart fossero circa 570 mila (in aumento di circa il 20% dai 480 mila dell'anno precedente): solo pochi mesi dopo, e nell'arco di poche settimane, questo numero è più che decuplicato, con un numero stimato di lavoratori in Smart Working pari a 6,58 milioni. Durante il lockdown, il 94% delle pubbliche amministrazioni, il 97% delle grandi e il 58% delle piccole e medie imprese ha esteso la possibilità di lavorare da remoto a una platea pari a circa un terzo di tutti i lavoratori dipendenti in Italia.

La normativa: accordo individuale e Smart Working semplificato. Con il lockdown imposto dai primi giorni di marzo 2020 sono entrate in vigore una serie di misure emanate dai vari decreti che hanno introdotto il concetto di Smart Working semplificato, esonerando quindi aziende e lavoratori, nella fase emergenziale, dalla sottoscrizione di accordi individuali e dall'adempimento degli obblighi di informazione previsti in condizioni standard. Mentre scrivo questo articolo il termine di validità dello Smart Working semplificato è previsto per il 30 aprile 2021: fino a quella data i datori di lavoro privato comunicano al ministero del Lavoro e delle Politiche sociali, in via telematica, i nominativi dei lavoratori e la data di cessazione della prestazione di lavoro in Smart Working utilizzando piattaforma e moduli semplificati, anche in assenza di accordi individuali. In condizioni standard la possibilità di adozione di una modalità di lavoro agile è subordinata alla formalizzazione di un accordo individuale tra azienda e lavoratore, accordo che deve includere alcuni elementi essenziali: la durata



Nei primi mesi della pandemia, si stima che in Italia i lavoratori in Smart Working siano arrivati al numero di 6,58 milioni

del progetto, che è quindi definita e può essere interrotta da entrambe le parti a fronte di giustificato motivo; l'eventuale disciplina di quali siano i luoghi in cui lo Smart Working può essere eseguito all'esterno della sede aziendale (con l'implicazione che un eventuale infortunio del lavoratore al di fuori di tale delimitazione potrebbe non essere riconosciuto); il tipo di potere di controllo disciplinare che il datore di lavoro può effettuare nei confronti dei propri dipendenti. L'accordo può determinare anche parzialmente gli orari di lavoro e le fasce di disponibilità del dipendente, durante le quali il dipendente deve risultare contattabile dal datore di lavoro. In vista di una auspicata uscita dalla fase di emergenza è bene iniziare a comprendere come rendere strutturale e reciprocamente proficua, per aziende e lavoratori, una modalità di lavoro che presenta molti vantaggi, ma che deve passare da un iter formale ben definito. Ma ancora prima l'adozione strutturale dello Smart Working implica una revisione dei modelli organizzativi: si tratta di un tema di Human Capital Management, e le vere sfide sono di natura culturale e organizzativa.

Smart Working e modello organizzativo: il telelavoro è un'altra cosa. Ormai sappiamo tutti, dopo averlo letto per diversi mesi, che telelavoro e Smart Working sono due cose profondamente diverse. Molte organizzazioni e molti lavo-



Per ottenere efficienza e benefici dallo Smart Working le imprese devono rimodellare la loro organizzazione

ratori si sono ritrovati quasi nottetempo a dover lavorare a distanza: mentre per alcuni il lavoro a distanza non ha creato particolari difficoltà, per molti altri il passaggio a modalità di collaborazione in virtuale ha creato complicazioni legate soprattutto a flussi e modalità comunicative che hanno perso improvvisamente le sfumature tipiche delle interazioni di persona. Quasi tutti hanno semplicemente cominciato a lavorare dalle proprie abitazioni, rispettando gli stessi orari e modalità di lavoro del tradizionale lavoro in ufficio, con tutte le distorsioni e le difficoltà relazionali che questo ha comportato. Per poter sfruttare al meglio i benefici del (vero) Smart Working e governarne le aree di rischio è bene comprendere quali siano i benefici per organizzazione e lavoratori e guidare l'evoluzione del proprio modello organizzativo verso una riconfigurazione delle modalità di lavoro che appare ormai inevitabile. E qui arriva il punto critico: la sfida del telelavoro è una sfida manageriale e organizzativa, nella quale le funzioni HR devono giocare un ruolo chiave per favorire la transizione che è prima di tutto culturale, governando l'evoluzione di persone, spazi di lavoro e tecnologia. La barriera principale risiede nelle persone, a partire dalle funzioni manageriali: è compito delle funzioni HR supportare i manager nell'affrontare un percorso di cambio del proprio stile di leadership. Le figure manageriali temono di perdere il controllo dei dipendenti e osservare un calo nella loro produttività, la direzione verso la quale andare è quella della costruzione di un rapporto di fiducia e la responsabilizzazione dei dipendenti. Questo non può far venire meno il controllo del lavoro svolto dai dipendenti, ma gli obiettivi devono essere chiari e diversificati: sono diversi quindi il modo di controllare attività routinarie (chiaramente quantificabili e comparabili con un KPI numerico), attività progettuali (con verifica di scadenze intermedie e qualità del lavoro svolto) e attività connesse alla capacità di gestione di imprevisti e alla collaborazione con altre funzioni interne.

Sotto il profilo tecnologico è necessario individuare piattaforme di comunicazione, condivisione documentale e videoconferenza, soluzioni e applicativi che garantiscano la sicurezza delle informazioni (VPN, Cloud) e dispositivi come notebook e smartphone aziendali. Da non dimenticare la normativa GDPR, in quanto la garanzia dell'accesso a database aziendali da remoto deve essere accompagnata da una attenta configurazione degli accessi e dalla formazione dei lavoratori, evitando scelte improvvisate. Sotto il profilo degli spazi è necessario un loro ripensamento: già al termine del primo lockdown, sempre secondo l'Osservatorio Smart Working, una grande impresa su due aveva pianificato di intervenire sugli spazi fisici, differenziandoli (29%), ampliandoli (12%) o riducendoli (10%). Interessante che le motivazioni che hanno portato le aziende a spingere per il rientro in azienda abbiano avuto a che fare con il benessere personale e lavorativo delle persone, su tutte: promozione del senso di appartenenza, socializzazione, collaborazione e sollievo dallo stress da isolamento.

Aumentare lo Smart Working in azienda: un approccio sistematico. Vietato quindi improvvisare: quello che in molti abbiamo sperimentato in una fase emergenziale può tradursi in un modello organizzativo che esprime anche valori aziendali di sostegno del work life balance, di responsabilizzazione e fiducia verso il dipendente e di costruzione di un rinnovato senso di appartenenza aziendale. Il framework di sviluppo dello Smart Working deve seguire degli step di analisi e implementazione: analisi organizzativa, per orientarsi sul modello di Smart Working più in linea con gli obiettivi e la cultura aziendale; identificazione delle aspettative, dei rischi e delle sfide percepite rilevate con strumenti come focus group e indagini di clima; raccolta di feedback e aspettative attraverso survey interna; interventi formativi ad hoc, per favorire il cambiamento culturale; assistenza legale, per la redazione del regolamento aziendale e dei contratti individuali; identificazione dei tool di collaborazione più appropriati; progettazione di spazi di lavoro smart; monitoraggio e valutazione del progetto. È evidente quindi come il benessere dell'individuo e le esigenze dell'azienda devono trovare un nuovo punto di incontro: molti lavoratori hanno sperimentato positivamente la libertà di organizzare i propri tempi di lavoro, risparmiando tempo negli spostamenti casa lavoro e trovando nuovi equilibri tra lavoro e vita privata, ed è quindi lecito aspettarsi che lo Smart Working diventi anche un elemento di Employer Branding e di Attraction, premiando le aziende che lo sapranno interpretare al meglio. ■

Dati in crescita, ma tanti limiti

Le esportazioni sono aumentate, anche durante la pandemia. Il settore paga, però, l'obsoleto sistema logistico, le carenze infrastrutturali, le ridotte dimensioni e l'eccessiva frammentazione delle imprese.

di **Paolo Giordano**

Nei primi sei mesi del 2020, nonostante la pandemia Coronavirus, che ha generato un generale rallentamento degli scambi commerciali anche a causa della chiusura delle frontiere in diversi paesi europei, le esportazioni italiane di prodotti agroalimentari sono aumentate, e hanno raggiunto il valore di 22,1 miliardi di euro, in aumento del 3,5% rispetto al primo semestre dell'anno precedente. In particolare, un consistente calo congiunturale delle esportazioni si è registrato solo durante i mesi più critici della pandemia, come ad aprile, quando il valore delle esportazioni agroalimentari italiane aveva perso l'1,5% rispetto ad aprile 2019, e soprattutto a maggio, con un calo del 10,2% su base annua, mentre l'aumento tendenziale di giugno (più 3% rispetto a giugno 2019) ha rappresentato un segnale decisamente positivo. La crescita delle nostre esportazioni del settore nel



Un successo del nostro agroalimentare: il 43% delle conserve di pomodoro esportate nel mondo sono Made in Italy

sono state invece le importazioni agroalimentari, calate nel primo semestre dell'anno scorso del 5,1% rispetto allo stesso periodo del 2019, con un risultato che è stato il peggiore degli ultimi dieci anni. Il positivo risultato ottenuto dal nostro export nel settore è dovuto in gran parte all'industria agroalimentare, che contribuisce al dato globale delle nostre esportazioni per l'84% e che ha segnato un incremento annuo del 4,0%. Più modesto il risultato ottenuto dal settore agricolo che ha contribuito alla crescita per l'1,1%. L'aumento delle esportazioni, da un lato, e la flessione delle importazioni, dall'altro, hanno fatto sì che nel primo semestre del 2020 la nostra bilancia commerciale agroalimentare sia passata dal

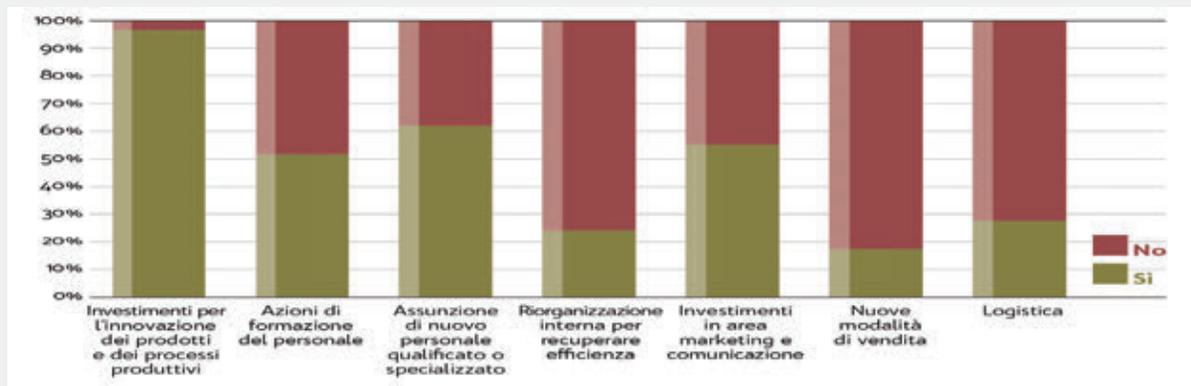
deficit registrato nei primi sei mesi del 2019, pari a quasi 1,2 miliardi di euro, a un surplus di 710 milioni di euro.

Quindi, siamo di fronte a buoni risultati per quanto riguarda il settore agroalimentare e il suo export, ottimi se si inquadrano nelle enormi difficoltà create dalla pandemia (che ha falciato interi comparti, come ad esempio il florovivismo). Risultati che vengono giustamente messi in risalto. Resta il problema, a dire il vero poco affrontato e poco posto all'attenzione se si esce dal circolo degli addetti ai lavori, di quanto di più si potrebbe fare. L'Italia, oggettivamente, per la sua storia e cultura, per l'importanza globale che ha il Made in Italy, per la diffusa conoscenza



primo semestre del 2020 è risultata in linea con quella fatta segnare nel biennio precedente. Di segno opposto

(indagine Ismea sull'industria agroalimentare meridionale)



Questo grafico riporta in percentuale le risposte di un campione di imprese a un questionario Ismea alla domanda: “Negli ultimi quattro anni, 2015-2018, la sua impresa ha investito nelle seguenti aree aziendali?”. Le imprese intervistate sono prevalentemente di medie dimensioni con 50-250 dipendenti e con un fatturato tra i 10 e i 50 milioni di euro. Ricordiamo che l'agroalimentare meridionale rappresenta il 31% del totale del valore aggiunto nazionale del settore e ha ampie possibilità di sviluppo specie sul fronte dell'internazionalizzazione. Come si vede dalle risposte la logistica è un tema di non particolare attenzione.

che esiste al mondo dei nostri prodotti, della nostra cucina e delle sue tradizioni, dovrebbe avere numeri dell'export in questo settore decisamente più alti e non dovrebbe essere superata da altri paesi, in Europa, come l'Olanda, la Germania, la Francia e la Spagna. Le cause perché ciò non è avvenuto e non avviene sono sia interne al settore sia esterne. Cause che, però, alla fine convergono in un unico elemento: un sistema logistico arretrato, non in grado di sostenere uno sviluppo del settore. L'agroalimentare, sia sul versante agricolo sia su quello della trasformazione industriale, per le sue caratteristiche, è un settore che dipende molto alla logistica, in termini di costi e di efficienza. Essere “arretrati” su questo versante significa perdere in competitività. Generalizzando, quindi, si può affermare che il vero tallone d'Achille del settore sono, senza dubbio, le arretratezze sul fronte logistico, specialmente se confrontate con quanto esprimono su questo punto i paesi che ci sopravvan-

zano nella classifica dei maggiori paesi esportatori del settore nell'Unione europea (classifica guidata da un paese “maestro logistico” come l'Olanda). Logistica che, lo ribadiamo, sia a livello di rifornimento di materie prime sia di distribuzione di prodotti finiti, svolge nell'agroalimentare un ruolo di grande rilevanza.

E' sintomatico quanto ha detto su questo punto in un recente convegno l'assessore regionale all'Agricoltura dell'Emilia Romagna (una regione guida per le nostre produzioni agroalimentari) Simona Caselli: “Il rinnovamento dell'intero sistema logistico è fondamentale per far sì che la competitività del settore agroalimentare italiano possa sempre crescere e competere sia con gli altri settori del commercio sia con i corrispettivi di altri paesi europei. Occorre organizzare sul territorio il sistema dei trasporti e della gestione delle merci, migliorando l'organizzazione con punti di smistamento efficaci:

questa la scommessa per una logistica ‘amica’ dei mercati e realmente competitiva. Tra le priorità sicuramente c'è il superamento della frammentazione nell'operatività dei privati e delle imprese. Un caso per tutti la Spagna, il cui comparto ortofrutticolo appare economicamente più competitivo rispetto a quello nazionale grazie alla minore incidenza dei costi di logistica dovuti, per una parte rilevante, a una migliore organizzazione del sistema. Il nostro paese sconta ancora un serie di ritardi infrastrutturali e organizzativi che rischiano di aumentare ulteriormente il divario con altre realtà”.

Indicatori della possibilità che il nostro export agroalimentare aumenti stanno anche nel dove e nel come, con quali mezzi, esportiamo. Per quanto riguarda il “dove”, nel primo semestre del 2020, la principale area che ha ricevuto i nostri prodotti (dati Ismea), è l'Unione europea a 28 con il 64% del totale agroalimentare esportato. Quattro paesi, >

però, nostri vicini, la Germania (miglior cliente estero con il 17,1% del totale per un valore di 3,8 miliardi di euro), la Francia, la Svizzera e l'Austria assorbono da soli oltre il 35% dell'export. Quindi, la nostra "potenzialità di fuoco" è molto concentrata su paesi "di prosimità". A tale situazione, fa eccezione solo un nostro cliente storico che sono gli Stati Uniti (con il 10,4% del totale). E' evidente che esiste un intero mondo dove i nostri prodotti possono trovare spazio e gradimento. Affinché ciò avvenga occorrerebbe anche un intervento istituzionale teso a facilitare e potenziare la penetrazione dei nostri prodotti sui mercati internazionali sia attraverso iniziative che tendano, da un lato, a far conoscere e ad aggregare le offerte e, dall'altro, a migliorare i servizi a sostegno dei processi di internazionalizzazione. Lo fanno la Germania e l'Olanda e dobbiamo farlo anche noi. Per quanto riguarda i mezzi, ossia "come" esportiamo, la risposta è semplice: oltre il 90% dei prodotti agroalimentari a livello sia nazionale sia internazionale viaggiano su gomma. Ciò significa che il trasporto del settore si scontra con l'inadeguatezza delle nostre infrastrutture stradali, specie nel Mezzogiorno. Un altro significativo elemento nella perdita di competitività. Per quanto riguarda altre modalità di trasporto, è da notare che l'intermodale è quasi inesistente (solo il 4% dei volumi in uscita dalle unità locali dell'agroindustria transita da un porto, un interporto o un nodo intermodale), per non parlare del mezzo aereo. A quest'ultimo proposito sorge una domanda: come mai l'Olanda, nel 2019, ha esportato per via aerea quasi 400 mila tonnellate (il 32% del totale in volume delle merci aviotrasportate) tra piante e floricoltura, frutta, ortaggi, legumi e oli, mentre noi quasi nulla? In particolare, gli olandesi, nel settore piante e fiori, in dieci anni hanno



Nel primo semestre del 2020, l'export di paste alimentari verso la Germania è cresciuto del 18,6%

più che quadruplicato l'uso dell'aereo nel loro export, consolidando la posizione di assoluto dominio nel mondo, riguardo a tale settore. E' chiaro che qui entrano in gioco altri fattori, come, ad esempio, l'arretratezza storica del nostro cargo aereo, che in parte molto significativa e spesso non quantificabile è mascherato con "l'aviocamionato" e parte da altri aeroporti europei (da Monaco a Francoforte, da Parigi a Amsterdam). Con un ovvio aumento di tempi e costi.

L'assoluta preminenza dell'autotrasporto nella movimentazione dei prodotti agroalimentari è anche giustificata da un altro fattore critico del nostro settore sia agricolo sia industriale alimentare: la frammentazione delle imprese. Tale frammentazione ha anche l'effetto di ridurre di molto le distanze tra luoghi di approvvigionamento delle materie prime, luoghi di lavorazione e di distribuzione, giustificando, quindi, l'uso della gomma. Ha ragione l'assessore all'Agricoltura della Regione Emilia Romagna Simona Caselli quando afferma, come abbiamo in precedenza ricordato, che "tra le nostre priorità sicuramente c'è il superamento della frammentazione nell'operatività dei

privati e delle imprese". Manca un "sistema" di ottimizzazione dei flussi di trasporto, poche sono le piattaforme di cross docking e molto è affidato a iniziative singole, con il risultato che sui ricavi delle nostre imprese del settore incidano ben più che in altri paesi europei nostri concorrenti i costi logistici. La nostra realtà logistica è molto diversa e arretrata rispetto a quella di altri paesi. Nota una ricerca dell'Ismea a questo proposito: "La Francia ha fatto della razionalizzazione dei canali di distribuzione (riduzione dei centri di transito delle merci, aumento delle distanze medie percorse, maggiore attenzione ai trasporti e alla logistica) la sua principale strategia riorganizzativa per il rilancio competitivo delle attività commerciali fin dai primi anni ottanta. Il suo sistema agroalimentare è quello che ha registrato i maggiori cambiamenti e oggi la distribuzione dei prodotti è caratterizzata da una fitta rete di piattaforme di raccolta, spedizione, transito in cross docking e di distribuzione ai punti di vendita, localizzate nelle zone di produzione, centri intermodali, piattaforme logistiche della Gdo o delle società commerciali, mercati terminali all'ingrosso localizzati nei grandi bacini di consumo". ■

La contabilità di EPAL è un problema? La piattaforma NolPal semplifica

Se gestito col sistema Buoni Pallets OK, il flusso delle informazioni è più semplice, completo e condivisibile in tempo reale tra IDM, 3PL e GD.

NolPal, azienda del Gruppo Casadei Pallets che opera nel noleggio bancali EPAL dal 2011, propone **Buoni Pallets OK**, la piattaforma software di gestione dei buoni pallet EPAL, attiva dal 2017, conforme alla normativa ECR, indipendente, di tipo "open data", che permette a qualsiasi attore della filiera produzione, logistica, distribuzione di monitorare e tracciare il flusso di ogni singolo pallet EPAL.

Buoni Pallets OK entra in funzione dopo la consegna del bancale carico di merce al destinatario, quando al posto dell'interscambio in diretta (in Italia pesa per il 20% delle restituzioni), si sceglie quello in differita. In questo caso, NolPal suggerisce alla GD, di **usare la piattaforma Buoni Pallets OK** per generare un buono pallet digitale, elettronico, provvisto di un identificativo univoco che ne garantisce l'attendibilità e custodisce le informazioni necessarie al recupero: i dati sono quelli del proprietario (cioè del fornitore), del vettore, del destinatario (l'azienda della GD), i

Paolo Casadei, direttore generale di NolPal



dati del documento di trasporto e, naturalmente i dati del pallet e della qualità. Il sistema è auto-configurabile dall'utilizzatore e ai dati citati se ne possono ovviamente aggiungere altri. "I sistemi open data - spiega Paolo Casadei, direttore generale di NolPal - dialogano direttamente fra loro senza intervento umano: una vol-



ta che, per esempio, il magazziniere della GD avrà scritto i dati, saranno gestiti solo come stato del documento, senza poterli modificare." Immessi nella piattaforma, i dati sono condivisi in tempo reale fra GDO, 3PL, vettore e IDM proprietaria dei pallet EPAL. "Buoni Pallets OK si interfaccia coi gestionali aziendali - precisa Casadei - e crea da solo e in rapidità un gemello digitale di ogni bancale: a questo punto possiamo fare gestione dei crediti di EPAL, programmazione di riconsegne, conversione dei crediti in altri prodotti o servizi, vendita, passaggio da proprietà di EPAL a noleggio ma anche di più: mostrare quanta economia circolare facciamo col riutilizzo, massimizzarlo, fare progetti di Industry 4.0. Con un click abbiamo di fatto azzerato la parte più importante dei contenziosi, quelli sulle quantità, i tempi di riconsegna, il valore dell'usato."

L'uso del software di contabilizzazione pallet è concesso in forma gratuita e offre:

- 0 costi d'installazione e uso;
- assistenza telefonica remota da



parte di personale NolPal addestrato per eventuali problemi;

- consulenza su norme e specifiche dei pallet;
- accesso rapido ai servizi offerti da NolPal per IDM, GD o 3PL;
- contabilità pallet in forma digitale facile da consultare, esportare e condividere;
- sistemi di verifica e controllo dell'attendibilità del dato da parte di tutti gli attori coinvolti;
- messa a disposizione di API (Application Program Interface), l'interfaccia 'open data' necessaria ad integrare il software con sistemi proprietari dei vari attori;
- riduzione del carico di lavoro del personale in ufficio e in deposito, grazie all'automazione di alcuni processi di gestione e di rilevazione delle informazioni;
- riduzione dei costi di gestione del pallet rispetto ai sistemi messi in atto autonomamente dal cliente prima di un eventuale e futuro accordo di partnership con NolPal.

Buoni Pallets OK è nato per i clienti del noleggio EPAL, ma in poco tempo si è rivelato efficace per la contabilizzazione anche delle aziende che preferiscono mantenere la proprietà del parco pallet e che possono così eventualmente delegare il solo servizio di gestione dei buoni. ■

Trieste: firmato un accordo per lo sviluppo del Porto Vecchio

Un consorzio ne curerà sia la trasformazione, la riqualificazione e lo sviluppo sia la gestione nel corso del tempo sia la vendita degli immobili.

Massimiliano Fedriga, presidente della Regione Friuli Venezia, Roberto Dipiazza, sindaco di Trieste, e Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità portuale di Trieste, hanno sottoscritto un accordo di programma per la riqualificazione e lo sviluppo del Porto Vecchio di Trieste. La firma dell'accordo giunge al termine di un confronto approfondito tra le parti, iniziato nel 2015, volto a contemperare le esigenze di ciascuna istituzione, data l'attuale posizione del Porto Vecchio in area comunale, la predisposizione del sito allo sviluppo di attività portuali e gli interessi strategici regionali sul futuro dell'area. "Questo accordo pone le basi per la rivitalizzazione dell'intera area del Porto Vecchio, grazie a un profuso impegno sinergico istituzionale, attraverso il quale l'Autorità portuale e il comune di Trieste hanno provveduto a una serie di attività legate ai rispettivi processi di pianificazione urbanistica", ha spiegato D'Agostino, che ha aggiunto: "Inoltre, la costituzione del consorzio Ursus sancita dall'accordo è fondamentale perché questa nuova entità giuridica sarà il punto di riferimento della strategia e della pianificazione del Porto Vecchio e permetterà



Particolare del Porto Vecchio, che si estende su un'area di circa 66 ettari fronte mare, con grandi edifici, originariamente adibiti a deposito merci, e con tremila metri di banchine

ora un cambio di passo notevole nello sviluppo di tutta l'area".

ora un cambio di passo notevole nello sviluppo di tutta l'area".

L'accordo, che permetterà la rigenerazione urbana di una vasta area del capoluogo regionale, distingue infatti l'attuale "Ambito del Porto Vecchio di Trieste" in due sotto ambiti: uno denominato "dei sistemi insediativi di supporto regionale", corrispondente alle aree sde-manializzate e assegnate al patrimonio del comune di Trieste per essere valorizzate, e l'altro, definito "delle attrezzature portuali di interesse regionale", che comprende le banchine, l'Adriaterminal e la fascia costiera, che permane di pro-

prietà demaniale, assegnata in gestione all'Autorità portuale. Inoltre, l'accordo tra Regione, comune e porto, come detto, prevede la fondazione del consorzio per la valorizzazione del Porto Vecchio "Ursus" (Urban Sustainable System), struttura dedicata a curarne la trasformazione e la valorizzazione, nonché la gestione nel corso del tempo. L'ente di diritto pubblico economico gestirà infatti le operazioni di vendita degli immobili siti nell'area. L'accordo, infine, include la variante al piano regolatore generale del comune di Trieste, che il consiglio comunale è chiamato a ratificare entro il termine di un mese.



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

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

COME FUNZIONA?

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

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

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

2A GROUP
HSQE TRAINING ENERGY

↳ Sicurezza sul lavoro
↳ Qualità
↳ Ambiente
↳ Sostenibilità

↳ Energia
↳ Formazione
↳ Outsourcing
↳ management

2a-group.it



scopri di più

RISPONDONO A
3 MANAGER
4 DOMANDE

Logistica post-Covid, costi e lavoro

Tre manager della logistica, Stefano Bianconi, direttore generale di Columbus Logistics, Gabriele Cornelli, presidente di Logistica Uno, e Renzo Sartori, presidente di Number1 Logistics Group e vicepresidente di Assologistica, hanno risposto alle nostre domande nella "tavola rotonda" virtuale di questo numero. Domande che sono state centrate su alcuni temi che già all'ordine del giorno oggi saranno ancora più rilevanti in un prossimo futuro, quando usciremo da questa pandemia, ossia quello dei costi, del lavoro e delle scorte. Come al solito lasciamo ai lettori trarre le conclusioni.

1 E' SEMPRE PIÙ OPINIONE COMUNE CHE LA LOGISTICA POST-COVID DOVRÀ ESSERE PIÙ TECNOLOGICA, PIÙ DIGITAL SOLUTIONS, PIÙ AUTOMATIZZATA, PIÙ CONNESSA A LIVELLO DI FILIERA, PIÙ SOSTENIBILE. SE SARÀ REALMENTE COSÌ, CHE IMPATTI CI SARANNO SUL SISTEMA LOGISTICO NAZIONALE, PARLANDO NON DI MULTINAZIONALI, MA DELLE IMPRESE ITALIANE, PER LO PIÙ MEDIO-PICCOLE, BASTI PENSARE ALL'AUTOTRASPORTO? AVRANNO LA CAPACITÀ FINANZIARIA E DI COMPETENZE PER INTRAPRENDERE TALE STRADA?



Bianconi. Questo periodo ha esasperato numerosi aspetti del mondo business, costringendo ad accelerazioni in termini di innovazione, crescita e cambiamento. È il caso dell'eCommerce, che probabilmente nel periodo post-Covid evolverà ulteriormente, mantenendo un livello più alto rispetto al periodo pre-Covid. Quando si parla di eCommerce, si fa riferimento a soluzioni relative alla distribuzione, all'infrastruttura dati e all'informatica, perché eCommerce è capillarità. A tal proposito, dovrebbe verificarsi una crescita degli hub e dei courier, per offrire soluzioni a livello di



"Oggi, una criticità per molte aziende logistiche medio-piccole potrebbe essere la gestione della prossimità: potrebbero doversi riconvertire alla distribuzione dell'ultimo miglio", nota Stefano Bianconi

istributivo sempre più di prossimità, vedi locker e consegne effettuate presso punti vendita che non si occupano di trasporto, come negozi di vario gene-

re. La componente informatica gioca quindi un ruolo rilevante, in quanto l'informazione nella consegna eCommerce è esasperata: la tracciatura del

pacco, comprensiva delle sue fasi, è tipica di questo mondo e ci costringe ad equipaggiarci in tal senso. Queste soluzioni informatiche non credo che però siano solo ad appannaggio dei grandi gruppi, in quanto più vasta è la domanda, più alta è l'offerta e i prezzi diventano accessibili. L'unica criticità per un'azienda medio-piccola potrebbe essere la gestione della prossimità: coloro che oggi si occupano di una distribuzione ad ampio raggio (in più regioni), potrebbero doversi riconvertire alla distribuzione dell'ultimo miglio. Per quanto riguarda invece i settori non eCommerce, dal punto di vista logistico non ci sono stati cambiamenti radicali: il 20% massimo del personale lavora in smart working, in quanto la presenza fisica è indispensabile.

Cornelli. In futuro si guarderà al 2020 come al momento in cui tutto è cambiato. In nessun settore si è verificata una crescita, repentina e senza precedenti (circa il 17% nel 2020), come quella che ha riguardato l'area del digitale e dell'e-commerce, letteralmente esplosi durante la crisi pandemica. Il tutto ha comportato una rivisitazione dei processi interni alle aziende con relativi investimenti in

termini di competenze e attrezzature. Chiaramente, per alcune aziende dell'autotrasporto si è trattato di uno scoglio arduo da superare ed alcune, purtroppo, hanno dovuto lasciare il mercato. Altre aziende come Logistica Uno sono riuscite invece, grazie alla loro spiccata flessibilità, a reingegnerizzare i propri processi digitali dando una rapida risposta ai servizi digitali come l'eCommerce, soddisfacendo quella "user experience" che i nostri clienti necessitano offrire ai propri consumatori.

Sartori. La pandemia ha accelerato un trend di trasformazione del comparto della logistica che era già molto chiaro pre-Covid. I temi dell'automazione, della digitalizzazione e della sostenibilità sono inscindibili tra di loro e non più rimandabili. Purtroppo l'impatto della pandemia sul tessuto italiano, così parcellizzato in medio piccole aziende, sarà davvero importante e porterà con sé inevitabili conseguenze. Per affrontare questi cambiamenti servono infatti grandi investimenti e una visione di medio-lungo periodo. Come Number1 abbiamo da anni intrapreso un percorso di automazione e digitalizzazione dei processi, con il 95% delle

informazioni che vengono fatte circolare su app, e un maggiore ricorso a software di visibility. Sono stati proprio questi investimenti a permetterci una capacità di adattamento al contesto, in questo delicato momento. L'analisi sui dati è diventata per noi fondamentale, perché ha un valore descrittivo, predittivo e di prospettiva. Sul fronte della sostenibilità ambientale, ad esempio, gli investimenti fatti ci hanno permesso di arrivare oggi ad avere tutta la flotta del primario ad impatto ambientale ridotto e ci permetteranno nei prossimi mesi di completare la sostituzione anche di tutti i mezzi dell'ultimo miglio. Se da un lato è possibile quindi prevedere una contrazione del mercato e una sua riorganizzazione, dall'altro lato il Covid rappresenterà anche un fattore di rallentamento, per tante imprese che necessariamente concentreranno i loro sforzi su un orizzonte di breve periodo. Mi preme inoltre sottolineare il fatto che questa situazione ha evidenziato, in modo molto rilevante, quanto le professionalità, che sono all'interno delle aziende, siano un elemento fondamentale e vincente per rispondere in modo adeguato alla domanda. La resilienza si basa sulle competenze non sulle idee.

2 FINO A OGGI, UNA DELLE RISPOSTE DI TANTA PARTE DELLE IMPRESE LOGISTICHE ALLE RICHIESTE DI UN COMMITTENTE E DI UN MERCATO SEMPRE PIÙ ESIGENTI E SELETTIVI È STATA QUELLA DI COMPRIMERE I COSTI, SCEGLIENDO LA STRADA DI SOPRAVVIVERE. CAMBIERÀ TALE SCENARIO? LA "QUALITÀ" DEL SERVIZIO, DI CUI TANTO SI PARLA, AVRÀ FINALMENTE UN MAGGIORE VALORE E UNA MAGGIORE VALORIZZAZIONE SUL MERCATO?



Sartori. Lo scenario dovrà necessariamente cambiare: bisognerà ricercare un equilibrio tra qualità e prezzo. Gli equilibri della supply chain sono saltati e abbiamo assistito ad un cambiamento della domanda, diventa-

ta estremamente variabile, in continuo aggiustamento tra i vari canali di vendita. Per affrontare questo scenario servono operatori specializzati, abituati a gestire grandi volumi e in grado di razionalizzare i propri servizi e adattarli alla domanda con allocazioni dinamiche degli stock, bilanciamento degli ordini,

velocizzazione e snellimento della "burocrazia". Noi ad esempio grazie allo sviluppo del progetto DESADV abbiamo ottimizzato i tempi di consegna, i tempi di spunta in magazzino e abilitato un processo di dematerializzazione dei documenti con un impatto significativo sulla sostenibilità ambientale. Un la- >

voro in partnership con la Gdo che sta portando grandi risultati. I clienti sono sempre più esigenti, alcuni di questi sono disposti a riconoscere il valore degli sforzi di miglioramento della filiera, altri lo sono molto meno, ma bisogna perseguire in questa direzione perché realisticamente è l'unica in grado di preservare il comparto.

Bianconi. Amazon docet. L'esasperazione del servizio al cliente è un processo che sembra non avere confini, anche se esiste un trade-off tra costo e servizio. La pressione che si sta verificando sia nel mondo eCommerce che in quello della logistica tradizionale, riguarda la circolazione dell'informazione e l'infrastruttura informatica; rispetto a ciò, ribadisco che i costi non devono destare preoccupazione, perché, col tempo, tutte le realtà aziendali si adegueranno agli standard. Purtroppo, i 3PL non possono permettersi di fare investimenti per migliorare il servizio che però comportino un aumento dei costi. I committenti chiedono sempre di compensare qualsiasi miglioria tecnica con incrementi di efficienza e solo quando il processo rischierà di spezzarsi, questo trend potrà cambiare. Amazon, leader nell'innova-



“Gli equilibri della supply chain sono saltati e abbiamo assistito a un cambiamento della domanda, diventata estremamente variabile, in continuo aggiustamento tra i vari canali di vendita”, sottolinea Renzo Sartori

zione, sta fornendo al consumatore un continuo incremento del livello di servizio, senza alcun aumento di costo; così facendo si crea una concezione errata che viene trasferita anche su altri contesti della logistica. Un 3PL, diversamente da Amazon, deve sapersi sostenere solo attraverso servizi di deposito, trasporto e movimentazione.

Cornelli. Senza dubbio la Qualità

(quella con la “Q” maiuscola) sarà la carta vincente nel prossimo futuro. Recenti ricerche hanno infatti evidenziato come i consumatori siano sempre più attenti alla qualità del servizio, anche nel caso in cui questo comporti dei costi leggermente superiori. Gli operatori logistici dovranno quindi garantire un servizio che rispetti alti standard di qualità e sostenibilità ai propri committenti e quindi, a ritroso, anche ai clienti finali.

3 IN GENERALE, NELLA NOSTRA LOGISTICA, UNA DELLE PRINCIPALI LEVE PER RIDURRE I COSTI È STATA QUELLA DI INCIDERE SUL LAVORO, CON SCELTE SPESSO, DICIAMO, NON “ORTODOSSE”. A VEDERE QUANTO ACCADE NEGLI STATI UNITI, LA LOGISTICA “MODERNA”, SPECIE SUL FRONTE DELLA DISTRIBUZIONE FINALE, FA ANCHE PEGGIO. LA VICENDA RIDERS NON È UN CAMPANELLO D’ALLARME ANCHE ALLA LUCE DEI COMPORTAMENTI SUL MERCATO DEI COLOSSI DELL’ECOMMERCE? LA LOGISTICA “VERA” NON DOVREBBE FAR SENTIRE LA SUA VOCE?



Cornelli. Non la definirei logistica “moderna” ma logistica “di scala”: dove si hanno tanti volumi da gestire e distribuire, se non si dispone di una propria distribuzione last mile, si va sul mercato e si fa sentire

il conseguente peso sui fornitori di tale servizio. Lo stesso discorso potrebbe essere fatto per i blue collar. Tale metodo ha portato ad una contrazione dei margini dei fornitori a valle, con ovvie conseguenze sui costi del lavoro. I provider logistici e di trasporto possono senza dubbio sollevare

la questione, ma se non parte dalle stesse multinazionali (e ce ne sono) il riprendersi il valore delle “persone”, continueremo a raccontarcela tra noi in queste pagine.

Sartori. Quello di ridurre il costo del personale in un settore che è



“Quando si hanno tanti volumi da gestire e distribuire, se non si dispone di una propria distribuzione last mile, si va sul mercato e si fa sentire il conseguente peso sui fornitori di tale servizio”, afferma Gabriele Cornelli

particolarmente labour intensive è lo scenario drammatico che ci si palesa davanti. La logistica deve far sentire la propria voce, Assologistica, di cui sono vice presidente, sta portando avanti una battaglia sulla legalità: c'è la volontà di aprire un tavolo di lavoro con le istituzioni, per agevolare il confronto con gli operatori della logistica, con l'obiettivo comune di arrivare a stabilire una giusta retribuzione del lavoro. La sostenibilità che dobbiamo perseguire non è solo quella ambientale, di cui tanto si parla, ma anche

quella sociale, perché il mercato si regge su una domanda di consumo che è quella delle famiglie, siamo tutti interconnessi e interdipendenti. Se penalizziamo la capacità di spesa dei singoli a rimetterci saranno il mercato e le aziende. È un cane che si morde la coda. Noi di Number1 diventando benefit corporation abbiamo preso una posizione ferma su questo aspetto: vogliamo andare oltre l'obiettivo del profitto, massimizzando il nostro impatto positivo verso la società e l'ambiente.

4 LA COMMITENZA, IN OGNI SETTORE, HA SEMPRE PIÙ SPINTO SUL JUST IN TIME, ESASPERANDO TEMPI DI CONSEGNA E RIDUCENDO I VOLUMI PER SPEDIZIONE. LA LOGISTICA SI È ADEGUATA, NIENTE PIÙ SCORTE: DAL LUOGO DI PRODUZIONE ALLO SCAFFALE, ALLA LINEA DI PRODUZIONE. IL COVID HA DIMOSTRATO I GRANDI RISCHI DI TALE SISTEMA. È PENSABILE CHE SI CAMBI STRADA, ANCHE SE I COSTI AUMENTEREBBERO? IL “COSTO” DEVE RESTARE L'UNICO PARAMETRO ANCHE A FRONTE DI SCELTE CHE COINVOLGONO TUTTA LA COLLETTIVITÀ?

Bianconi. La situazione contingente ha spinto le aziende a rivedere l'importanza dei disaster recovery plan. Oggi ci si è resi conto che l'imponderabile può accadere. Certamente, creare del-

le ridondanze, piuttosto che dei buffer che garantiscano una protezione da eventi imprevisti, è e sarà sicuramente un argomento che tutte le grandi organizzazioni terranno presente, molto di

Bianconi. Le risorse umane rappresentano uno dei principali driver di costo per un logistico. Oggi, fortunatamente, sono sempre di più i contesti in regola, sia nel caso in cui i lavoratori di magazzino vengano assunti da un 3PL sia che ci si affidi a società esterne. Negli ultimi decenni, infatti, abbiamo assistito ad una progressiva uscita da una situazione di profonda illegalità nei magazzini, anche se la strada da percorrere è ancora molta. Forme come quelle dei riders sono scheletri nell'armadio per questo settore, in quanto non è concepibile un salario così basso, pensato solo per eludere il lavoro subordinato, che richiederebbe invece l'applicazione di contratti di lavoro specifici. Su questo fronte l'automazione dei magazzini rappresenterà un evento disruptive, che impatterà sui costi logistici, soprattutto su quelli del comparto manodopera. L'automazione dovrà essere flessibile e verrà applicata nei magazzini senza modifiche di layout o processo grazie a macchine automatiche (come carrelli retrattili, trilaterali, frontali o commissionatori orizzontali) che opereranno autonomamente convivendo però con gli operatori di magazzino. Quando queste soluzioni saranno disponibili a prezzi accessibili, comparabili a quelli della manodopera, sicuramente verranno utilizzate su larga scala, riducendo i costi logistici e migliorando il livello di servizio.

più oggi rispetto al passato e questo avrà un costo che dovrà essere traslato sui consumatori. Certamente si rafforzerà in questo processo il ruolo sempre più centrale della logistica.



“In questi mesi come Number1 ci siamo accorti che la questione del just in time nel settore alimentare è relativa: i consumi non sono prevedibili”, sottolinea Renzo Sartori

Cornelli. In un periodo “turbolento” come quello che stiamo attraversando, la “resilienza” del sistema logistico è stata la soluzione più seguita dalla maggioranza delle aziende. Naturalmente la gestione minimale delle scorte rimane e rimarrà imprescindibile per il futuro, quindi la leva “logistica” sarà sempre più fondamentale per la gestione dei fattori esogeni come è stata la stessa pandemia. Come Logistica Uno abbiamo spinto, presso i nostri clienti che trasportano grandi volumi, l'utilizzo del

mezzo treno. Questo per un duplice motivo: due macchinisti di un treno blocco possono portare fino a 40 bilici e rappresenta inoltre una modalità di trasporto per non incorrere in problematiche come quelle che stanno succedendo al Brennero. Ci riferiamo a tutta la questione dei test rapidi per gli autisti da farsi entro le 48 ore per poter transitare dallo stesso. Resta sottinteso che il “costo” deve essere riparametrizzato non solo sul driver profitto ma anche sull'ecosostenibilità (quindi la salvaguardia del nostro

Pianeta) e le persone (“the 3 Ps”-profit-planet-people). Si tratta di una richiesta che non arriva solo dai clienti: gli stessi consumatori finali dei nostri clienti sono infatti più sensibili in merito ai temi del rispetto ambientale e della dignità dei lavoratori. Chi riuscirà a coniugare questi tre parametri sarà il leader nel proprio settore nei prossimi anni.

Sartori. In questi mesi come Number1 ci siamo accorti che la questione del just in time nel settore alimentare è relativa, in questo segmento i consumi non sono prevedibili, gli andamenti sono suscettibili anche a decisioni governative, emotive. Non ritengo assolutamente che il costo debba essere l'unico parametro, le società di logistica dovranno lavorare sulla filiera e diversificare la propria offerta occupandosi di trasporto, gestione dei magazzini, gestione degli espositori, del pallet pooling. Solo lavorando sulla multicanalità e presentando un servizio integrato sarà possibile offrire ai propri clienti un interlocutore unico, creando una sinergia con le diverse funzioni aziendali della committenza, non solo con la supply chain e dare il giusto valore a un servizio che ha dimostrato la sua strategicità. ■

IL TEMA DELLE SCORTE

Sulla questione delle scorte esistono valutazioni diverse tra gli addetti ai lavori. Si passa da chi considera che sarà molto difficile tornare indietro sulla strada di tenerle al minimo per esigenze di costi a chi giudica un errore l'exasperazione del just in time e che crede necessario un ripensamento del sistema. Quindi, è un problema aperto, sul quale Euromerci si propone di ritornare. Certo è che il Covid-19 ha messo in evidenza i rischi che la collettività corre senza avere riserve almeno di certi beni



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

Senza un efficiente sistema logistico il nostro paese resta al palo

L'incontro milanese ha posto con forza in evidenza che, senza un forte cambio di passo sulla logistica, la nostra economia e la nostra industria avranno grandi difficoltà a riprendere il cammino dello sviluppo.

di **Valerio di Velo**

Da Milano, in streaming, si è svolta la tre giorni della quinta edizione di "Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry", promossa da Confetra, Alsea e International Propeller Club. Un filo rosso ha legato i tre giorni di dibattito: il ruolo della logistica come elemento trainante per ridare forma al futuro dell'economia industriale e della società italiana. Un filo rosso che ha suscitato un forte interesse e che ha stimolato tanti interventi nei vari dibattiti in cui si è articolata la manifestazione, a dimostrazione che l'argomento "logistica" non può più essere considerato come un tema di "Serie B", come è stato fatto per decenni, ma che deve diventare, aggiungiamo "finalmente", centrale anche nel dibattito sulla ripresa economica e sociale del nostro paese. Ulteriore conferma dell'attualità e della validità di tale esigenza è venuta dai molti interventi da parte industriale, nelle passate edizioni mai così attenti al tema in discussione. Tutto ciò ha determinato sia un notevole successo dell'iniziativa sia la sua importanza. Non a caso, Ivano Russo, direttore generale di Confetra, ha sottolineato che "nonostante si sia svolta da remoto, che per un convegno rappresenta comunque un limite, questa quinta edizione, dal punto di vista dei contenuti, credo sia stata la più interessante di sempre, grazie anche al contributo dell'industria".



Edificio Amazon a Palo Alto, nella Silicon Valley, California. "La storia si ripete. Amazon oggi ha il ruolo che aveva nel 1600 la Compagnia Britannica delle Indie Occidentali: partita dal digitale è diventata la più grande azienda logistica del mondo", ha detto Massimo Marciani

Il punto di partenza del dibattito, specie della conferenza d'apertura, è stato quello di mettere a fuoco cosa significhi nel mondo di oggi "fare logistica", il ruolo centrale che questo settore ha nel confronto fra le economie. Un ruolo che il nostro paese, e anche qui usiamo "finalmente", dovrebbe capire e interpretare nella maniera corretta, partendo dalla politica per arrivare fino alle imprese produttrici grandi, medie o piccole, e all'opinione pubblica. L'importanza della logistica e del suo ruolo è stata sottolineata dall'intervento di Massimo

Marciani, presidente del Freight Leaders Council, quando ha affermato: "La globalizzazione ha mutato anche il modo con cui va letta la geografia: non ci dobbiamo più porre davanti a una carta che disegna i confini tra gli Stati, ma davanti a un globo che va letto in maniera funzionale. Il mondo di oggi guarda oltre il concetto di 'confine', è entrato nell'era della 'geografia funzionale', fondata sulle reti, alle quali avranno accesso pochi attori selezionati, sullo scambio di dati e informazioni, sulle infrastrutture materiali e, soprattutto, immateriali. Le guerre

non si faranno più per conquistare 'porzioni' geografiche, non ci saranno più confronti verticali fra Stati e Nazioni, ma orizzontali tra aree economiche e si giocheranno sulle reti. Questo riguarda anche le supply chain che, per definizione, sono un sistema che mette insieme, che combina domanda e offerta, e, sostanzialmente, sono un sistema di vasi comunicanti. Chi ne controlla i flussi, le interconnessioni, i nodi di passaggio acquista potere. Su questo aspetto si deve cimentare il nostro paese, se vuole avere ancora un ruolo nell'odierno sistema globale. Un esempio chiarificatore: all'inizio del 1600, la Compagnia Britannica delle Indie Orientali gestiva il monopolio per regio decreto del commercio nell'Oceano Indiano, oggi c'è una nuova Compagnia riconoscibile in Amazon, che partita dal digitale è diventata, senza 'decreti', ma sulla comunicazione, la più grande società logistica del globo, e lo stesso sta facendo la cinese Cosco". Appare, allora, evidente quanta strada debba fare velocemente il nostro paese per avere un ruolo in questo nuovo ordinamento globale: produrre buoni, anche ottimi prodotti non basta più per affermare ed espandere il nostro export, occorrono servizi logistici avanzati, supply chain in continua evoluzione.

Un'impostazione che è stata condivisa anche dall'intervento di Natale Mazzuca, vicepresidente di Confindustria con delega all'Economia del Mare e al Mezzogiorno: "Stiamo vivendo un periodo di grande difficoltà, aggravato dal fatto che eravamo in crisi già prima dello scoppio della pandemia Covid-19: alla fine del 2019 dovevamo ancora recuperare 4 punti di Pil sulla crisi finanziaria del 2008-2009 e rispetto al 2007 eravamo 12 punti



Interno di un'industria tessile. "Oggi, dobbiamo fare in modo che l'industria superi quel limite allo sviluppo che si chiama franco fabbrica", ha sottolineato Natale Mazzuca

indietro, mentre la Germania era 20 punti avanti. Ciò a causa di storiche arretratezze e debolezze strutturali, che hanno coinvolto tutti gli aspetti della nostra società civile ed economico-produttiva, aggravando anche gli squilibri territoriali. Quindi, uscire dalla pandemia non può significare tornare alla normalità di prima, sarebbe il declino definitivo: il paese va riformato, adesso. Occorre intervenire per trasformare la burocrazia statale da difensiva a un fattore di sviluppo per il paese, occorre semplificare regole e procedure, intervenire sulla giustizia, sul sistema scolastico e della formazione, sul sistema sanitario. In questo cambiamento va inserita una nuova visione della logistica, che va interpretata come una leva strategica, fondamentale e determinante anche per lo sviluppo industriale. Dobbiamo colmare il gap logistico che ci divide da altri nostri competitor europei e che ci penalizza a livello di costi". Entrando nel particolare, Mazzuca ha aggiunto: "Credo che la logistica debba essere vista come l'industria delle industrie. E' un concetto che dobbiamo sempre

più estendere nel sistema produttivo del paese. Senza logistica è complicato anche per le imprese industriali avere successo sui mercati internazionali. Oggi, dobbiamo fare in modo che l'industria superi quel limite allo sviluppo che si chiama franco fabbrica. Dev'essere un impegno di tutti, a partire dal governo: occorre rendere competitivo il sistema trasportistico in tutte le sue espressioni sia a livello nazionale che internazionale, dare efficienza ai servizi, spingere a fondo su semplificazione, formazione e digitalizzazione". Concetti che sono stati ripresi da Betty Schiavoni, presidente di Alsea: "Nonostante le difficoltà l'Italia è ancora un paese vivo: è il secondo paese manifatturiero d'Europa e il nono del mondo per capacità di esportare. Per dare nuova linfa a questa vitalità occorre, però, una rivoluzione culturale, non solo industriale. Le nostre piccole-medie imprese, che hanno scritto una storia di successo nel nostro paese, devono aprire gli occhi sulle nuove tendenze che si stanno affermando nel mondo: occorre una reingegnerizzazione sia >

dei modelli aziendali sia di quelli di business, più formazione, più spazio ai giovani e alle donne. Lo Stato da parte sua deve essere lungimirante e capire la necessità che le imprese italiane restino in mano di privati, ma italiani”.

Nella seconda giornata di lavori, si è svolto il dibattito sul tema “Chi controlla la logistica italiana e perché dovrebbe interessare all’industria (e alla politica)”. Un dibattito che ha ripreso parte dei temi che abbiamo prima trattato. In particolare, Marco Migliorelli, vicepresidente di Confetra, ha sottolineato che “gli italiani non controllano la logistica nazionale, proprio perché, come, ad esempio, ha messo in evidenza un’indagine SRM-Contship, in quattro nostre importanti regioni il 73% delle imprese che esportano lo fanno franco fabbrica, come il 35% sul versante import. Quindi, un numero assolutamente notevole di imprese lascia agli altri la logistica, quasi sempre in mani straniere. Oltretutto senza avere alcuna garanzia di superare problematiche che potrebbero sorgere dalla movimentazione della merce, perché continua ad avere valore il contratto di vendita, senza avere la possibilità di gestire eventuali criticità in anticipo, lasciando il controllo degli approvvigionamenti e delle vendite a terzi”. Una situazione che Migliorelli ha così commentato: “E’ una condanna a morte per noi, un impoverimento del sistema logistico in generale e un danno anche per il sistema produttivo. La logistica deve essere vista per quello che realmente è, ossia un’opportunità, un moltiplicatore di reddito e di Pil. Bisogna però anche creare le condizioni affinché ciò sia realizzabile, superando le troppe criticità di sistema: i condizio-



“Il franco fabbrica è una condanna a morte per le aziende logistiche, un impoverimento del sistema in generale e un danno anche per il sistema produttivo”, ha affermato Marco Migliorelli

namenti infrastrutturali a livello sia fisico che di rete, una burocrazia asfissiante, la mancanza di uniformità a livello doganale”.

In un’intervista raccolta dalla redazione di Ship.Mag, Ivano Russo, commentando la tre giorni milanese, si è soffermato con attenzione sull’attuale rapporto industria italiana-logistica: “Senza una nuova relazione strategica e virtuosa tra produzione e logistica, il paese perde competitività. Infatti, nella competizione globale, che si gioca certo sulla qualità dei prodotti ma anche sulla gestione dei dati e sul time to transfer di informazioni e merci, sarebbe preistorico immaginare che il ‘genio’ italico si possa fermare al cancello della fabbrica, e poi accada ciò che accada. Non governare la logistica significa regalare a imprese straniere 65 miliardi di euro di fatturato l’anno, significa non essere più padroni del destino del proprio prodotto, significa non poter

assumere scelte ambientalmente sostenibili in materia di trasporto, spedizione e distribuzione. Inoltre, una logistica debole e dalla gittata asfittica, non consente al paese di presidiare concretamente i propri interessi economici nello scacchiere globale del commercio internazionale. Alla lunga questa ‘mutilazione’ economico industriale incide negativamente anche sulla capacità di penetrazione delle nostre produzioni. Basterebbe ricordare che circa il 70% del nostro import/export avviene in un raggio di duemila chilometri. Praticamente il nostro ecosistema logistico e di penetrazione commerciale è due volte la distanza tra Milano e Catania. In un mondo globalizzato, questo aspetto ha un nome e un cognome: marginalità e subalternità geoeconomica”. Due aspetti che devono essere superati se pensiamo che il nostro paese, come ha fatto in passato, sia ancora in gioco in questo mondo globalizzato. ■

La transizione digitale ed energetica

Il Freight Leaders Council ha presentato il Quaderno numero 29, "La logistica e il 2020. Nulla sarà come prima", che pone in evidenza i necessari cambiamenti che dovrà affrontare il settore una volta usciti dalla pandemia.

di **Carlo Sestieri**

Una reale svolta green per la logistica, la dematerializzazione dei documenti di viaggio, la digitalizzazione delle supply chain, lo snellimento delle pratiche burocratiche e la semplificazione dei processi. È questa la roadmap verso la transizione energetica e digitale del settore tracciata dal Quaderno 29 "La logistica e il 2020. Nulla sarà più come prima" presentato in un evento online dal Freight Leaders Council-FLC. Si tratta di un lavoro corale che raccoglie il percorso del Think Tank della Logistica, un progetto voluto da Ebilog (ente bilaterale del settore) e coordinato dal FLC, che ha attivato la collaborazione tra cento rappresentanti del settore riuniti durante tutto il 2020 per confrontarsi sull'evoluzione della logistica in uno dei momenti più duri nella storia dell'umanità. Il Think Tank ha rappresentato un punto di osservazione privilegiato sui cambiamenti disruptive che l'emergenza sanitaria ha imposto alla logistica apparsa immediatamente centrale nella gestione del primo lockdown e in generale uscita dal cono d'ombra settoriale.

"La logistica - ha spiegato Massimo Marciani, presidente del FLC - ha dimostrato la propria resilienza, ha già messo in atto grandi cambiamenti e ora è pronta per la transizione energetica e digitale. Il Quaderno indica le azioni prioritarie da mettere in campo subito". "Abbiamo evidenziato cinquanta proposte per semplificare e sburocratizzare l'industria della logistica. Una sfida

decisiva non solo per chi opera nella nostra filiera ma, molto più in generale, per garantire all'intera collettività la certezza di risorse e servizi all'altezza di un paese più florido, più equilibrato e dinamico. Un progetto che ci vede davvero coinvolti tutti", ha affermato Maurizio Diamante, presidente di Ebilog. Il volume affronta temi centrali per l'evoluzione del settore come la logistica urbana, rivoluzionata dall'esplosione dell'eCommerce e dell'home delivery,

alimentare e del farmaco, un approfondimento sulla logistica del vaccino antiCovid.

La transizione digitale. Un piano Marshall tecnologico per dare al settore quegli strumenti determinanti a sostenere la competitività del sistema paese. È questa la richiesta che emerge dalla sintesi operata dal Think Tank della Logistica. Una rivoluzione da mettere in campo grazie a un patto tra

La logistica urbana deve essere vista come parte integrante del sistema delle città con meccanismi premianti per gli operatori che vogliono innovare e s'impegnano nella salvaguardia dell'ambiente



i grandi flussi logistici interessati da cambiamenti epocali in termini di rotte e di equilibri nel commercio mondiale. Raccoglie cinquanta proposte per la semplificazione del settore, indicazioni per la svolta digitale, per l'impiego dei fondi del Piano nazionale per la ripresa e resilienza e, infine, grazie al contributo dell'Osservatorio per il trasporto

pubblico e privato, un cambio di passo nella mentalità degli imprenditori e un'accelerazione verso la logistica integrata. Tra le misure immediatamente cantierabili, il documento indica lo snellimento delle operazioni di sdoganamento, la dematerializzazione dei documenti di viaggio (e-CMR) e delle certificazioni, l'attuazione dello spor-

tello doganale (Sudoco), l'estensione dell'interoperabilità della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), l'istituzione di un registro unico nazionale per gli autisti, l'implementazione dell'uso degli ITS, delle smart road, dei veicoli connessi e a guida autonoma e di nuove tecnologie come la blockchain insieme a misure incentivanti per gli operatori del settore che scelgono di informatizzare i processi.

La transizione energetica. L'esplosione dell'eCommerce e la riorganizzazione del commercio internazionale stanno imponendo nuove scelte di gestione della logistica. Tra queste, una svolta determinante verso il green emerge in tutti gli ambiti. Nella logistica di ultimo miglio le indicazioni sono chiare: occorre incentivare l'ammmodernamento del parco mezzi favorendo l'adozione di veicoli a basse emissioni. Questo è possibile in un sistema che consideri la logistica urbana come parte integrante del sistema delle città con meccanismi premianti per gli operatori in grado di innovare e collaborare. Tra le richieste formulate nel Quaderno, la valorizzazione del costo della consegna e la sensibilizzazione dei consumatori sull'impatto ecologico (ed economico) legato allo spostamento delle merci. Anche i grandi flussi devono fare i conti con la transi-

Per la "transizione digitale", il Quaderno chiede "un piano Marshall tecnologico per dare al settore quegli strumenti determinanti a sostenere la competitività del sistema paese"



A PROPOSITO DEL RECOVERY FUND

Il Quaderno del FLC fa anche considerazioni a proposito del Recovery Fund. "I fondi in arrivo - sottolinea la pubblicazione - rappresentano un'opportunità importante per poter finalmente intervenire, in nome dell'innovazione e della sostenibilità, sul gap infrastrutturale che da molti anni penalizza il nostro paese. Tuttavia, in mancanza di un Piano generale dei trasporti e della logistica, per selezionare i progetti meritevoli di investimento, è necessario costruire una cornice chiara di riferimento, che consenta di effettuare una valutazione organica". Dal punto di vista delle infrastrutture, sono stati inseriti nell'elenco molti progetti "storici", mentre uno dei requisiti fondamentali per ottenere i finanziamenti europei è quello di indicare interventi che abbiano tempi medi di attuazione certi, che non abbiano già riscontrato problemi di realizzazione e di cui si siano approfonditi sia il livello di impatto economico sia le ricadute sul Pil. Sarebbe importante, quindi, per gli interventi, adottare una metodologia chiara di valutazione ambientale che metta in luce gli obiettivi che si vogliono raggiungere in materia di cambiamenti climatici e di salvaguardia ambientale. L'obiettivo, presentato dalle linee guida e dai progetti del Recovery Fund, di voler investire con forza sulla transizione green e digitale e sul potenziamento delle infrastrutture strategiche dovrebbe essere accompagnato da un intervento diretto a sostegno delle imprese attraverso un'incisiva detassazione e una forte riduzione del costo del lavoro, garanzia di competitività sul mercato nazionale e internazionale. Il Quaderno, infine, auspica che per quanto riguarda la logistica e i trasporti si guardi verso "il futuro di questo paese attraverso uno sviluppo uniforme e sostenibile, fondamentale affinché gli squilibri all'interno del paese e tra il paese e l'Europa non vanifichino investimenti di per se stessi positivi. Tale sviluppo dovrebbe andare a vantaggio dei cittadini e delle imprese, incentivati ad adottare - con logiche premiali - visioni, soluzioni e politiche positive dal punto di vista della sostenibilità ambientale, sociale ed economica".

zione energetica in un momento in cui il commercio mondiale sta esplorando nuove strategie, in cui nascono nuove rotte, come quella artica, dove i traffici sono cresciuti del 134%. Qui l'indicazione è quella di avviare un sistema premiante per gli operatori che saranno in grado di spo-

stare la merce in modo più efficiente, anche dal punto di vista ambientale.

Semplificazione e sburocratizzazione. È il mantra che accompagna tutto il percorso del Think Tank della logistica ripreso nel Quaderno. Alla luce della pandemia il settore si è scoperto appesantito da burocrazia e disposizioni normative: alcune semplificazioni sono state messe in campo sulla scia dell'emergenza, ma molto rimane da fare. Il volume, come accennato, contiene un elenco di cinquanta proposte, tutte immediatamente attuabili, in grado di mettere il turbo alla logistica. ■

World Capital analizza i numeri dell'eCommerce e della logistica

In aumento la richiesta di spazi logistici a supporto della logistica last mile.

“La pandemia ha rivoluzionato le abitudini dei consumatori, che costretti a rimanere in casa per lunghi periodi, hanno aumentato la tendenza agli acquisti online. La crescita dell'eCommerce ha portato a nuove esigenze anche negli spazi logistici, con una maggior richiesta per il last mile; mercato che tenderà a crescere anche nei prossimi mesi”, dichiara Andrea Faini, Ceo di World Capital. Non tutti i settori hanno sofferto gli effetti della pandemia, alcuni, come l'acquisto online, hanno registrato un incremento, sia in termini di volumi

nuovo Snapshot E-commerce e Logistica redatto da World Capital, che analizza i dati pre e post pandemia del mercato elettronico italiano e fornisce una visione del contesto logistico nel nostro paese, a fronte dell'incremento degli acquisti online. Dallo studio emerge che nel 2020 l'eCommerce nel nostro paese ha generato 58,6 miliardi di euro (più 6,3% rispetto al 2019), con situazioni particolarmente favorevoli per i siti della Gdo e del Food Delivery. Un sentiment che si

conferma in positivo anche per il nuovo anno, infatti secondo quanto è emerso dall'analisi di World Capital l'eCommerce otterrà nel 2021 una crescita del 37% rispetto al 2020. Sempre nel 2021, secondo le previsioni, si arriverà con il

52% della popolazione planetaria che utilizzerà canali digitali per fare acquisti. Al crescere dell'eCommerce, aumenta anche la richiesta di spazi logistici a supporto della logistica last mile. Nascono così nuove sfide per gli operatori logistici,

che devono puntare su una strategia agile e sulla velocità decisionale, con scelte sempre più improntate sui Data Driven. Per questo è importante proporre spazi in grado di snellire e ottimizzare l'attività logistica, puntando su hub situati vicino al centro della città e in grado di ottimizzare i tempi di consegna delle merci.

Prendendo ad esempio il settore alimentare, che nel 2020 ha registrato ottime performance, in questi mesi si è sviluppata la necessità di ampliare la rete distributiva, integrando le piattaforme esistenti con ulteriori percorsi, come per esempio i rivoluzionari market di condominio. Soffermandosi invece su strategie adottabili in tutte le attività di logistica, è importante incrementare la componente tecnologica, attivare o sviluppare canali commerciali alternativi direct-to-consumer, potenziare l'utilizzo di colonnine elettriche e mezzi elettrici per una logistica più sostenibile. La logistica del futuro tenderà a essere sempre più tecnologica, vicino alla città e al consumatore, al fine di soddisfare ogni sua esigenza. ■



**WORLD
CAPITAL**



Cosa spingerà a comprare online?



che di affermazione nel mercato B2C. Con la limitazione agli spostamenti dettati dalla pandemia, in Italia si è assistito a una notevole crescita dell'eCommerce, specialmente per quanto riguarda i beni primari. Questo lo scenario emerso nel

CHI È WORLD CAPITAL

World Capital Real Estate è una società italiana di consulenza e intermediazione immobiliare, che offre soluzioni su misura nei settori: Office, Industrial&Logistics, Retail, Capital Market, Hospitality. Specializzata nella consulenza immobiliare tailor-made e nel fornire servizi e soluzioni idonee per privati, imprese, fondi e istituzioni in campo Real Estate, World Capital è leader da anni nella compravendita di immobili logistici e industriali in tutta Italia. Grazie al proprio dipartimento di Ricerca interno, World Capital realizza periodicamente il Borsino Immobiliare della Logistica, report che analizza i valori immobiliari e le tendenze del mercato logistico.

www.worldcapita.it

Scannell Properties Italia, un modello di business vincente

La società, con un'esperienza trentennale negli Usa e in Canada, dal 2018 è entrata nel mercato europeo e poi italiano, con sede a Milano.

Fondata nel 1990, Scannell Properties è una società di investimento e sviluppo immobiliare privata che si concentra sullo sviluppo build to suit e speculativo di strutture industriali e logistiche, negli Stati Uniti e in Canada. Nel 2018, Scannell ha ampliato le proprie operazioni di sviluppo in Europa con headquarter a Londra, concentrandosi sui mercati principali di Francia, Germania, Italia, Paesi Bassi, Spagna e Regno Unito. Nel 2019 aprono gli uffici di Milano, con un team composto da cinque figure strategiche, manager caratterizzati da un'esperienza internazionale, ma con approccio local: Francesco Nappo, Italy Expansion Director; Ivan Poletti, responsabile Development; Susy Galluzzo, Legal Executive; Alberto Franzolin e Bruno Palluzzi Project & Construction Manager. Competenze multidisciplinari che garantiscono al cliente la miglior risposta possibile, e in qualsiasi settore di operatività, dall'eCommerce, ai 3PL, passando per i corrieri,

l'industria e le manifatture. Scannell Properties è un operatore flessibile che spazia in diverse location chiave in Italia, che rappresenta il 55% degli investimenti in Europa e continua a essere per la società un mercato in forte crescita e sviluppo. Nel nostro paese sono attualmente in corso d'opera tre progetti: si tratta dei poli di Calderara di Reno (Bologna), Colleferro (Roma) e San Pietro Mesezzo (Novara).

I profili dei clienti di Scannell Properties sono realtà industriali, logistiche o retail con cui costruire rapporti consolidati - il 60% del portafoglio è costituito da imprese fidelizzate. Una strategia della fiducia che non è solo italiana, ma globale. Circa il 50% dei clienti chiede sviluppi su misura, build to suit; per il restante 50% Scannell lavora in logica speculativa, anticipando i trend economici, le abitudini di consumo e cogliendo le migliori opportunità sul



territorio. La società si rivolge sia alla grande multinazionale che alla piccola o media industria che intende cogliere i vantaggi dell'eCommerce o dello sviluppo estero, approcciando un mercato flessibile che contempera il grande 3 o 4PL, ma anche l'azienda che intende gestire la logistica in prima persona. Grazie alla consolidata esperienza nel settore maturata dal team italiano e alla trentennale esperienza di sviluppo negli Stati Uniti, la società è ben posizionata per incontrare le esigenze specifiche degli operatori del settore, con l'approccio da sempre orientato verso il cliente che la contraddistingue. Tra i recenti sviluppi, il Logisticairpark di Bologna, un hub con superficie complessiva di 160 mila mq adiacente all'aeroporto e a soli 8 chilometri dal centro città, nonché in posizione cruciale con la rete autostradale e la tangenziale di Bologna. Anche per questo centro prevale il criterio della flessibilità: spazi modulari da 7.300 a 25 mila mq con altezza libera media di 10,85 metri prenderanno posto in tre edifici distinti, ognuno con relativi piazzali e aree di parcheggio. L'obiettivo è di ottenere la certificazione LEED Silver, grazie a una logica progettuale ecofriendly in grado di assecondare le esigenze di alti flussi di movimentazione, ma sempre nell'ottica del risparmio energetico e dell'attenzione alla logistica green - illuminazione a Led e pannelli fotovoltaici, ricostruzione del verde circostante. Ad oggi, la società ha completato 360 progetti di sviluppo in tutto il mondo, per un totale di 7,8 milioni di mq. ■

Vista aerea del Logisticairpark Scannell di Bologna



La pandemia accelera nuove tendenze

Un'indagine dell'Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet sottolinea che è in atto una trasformazione degli immobili logistici anche per far fronte e trovare efficienti soluzioni ai mutamenti che stanno avvenendo sul fronte della domanda dei consumatori.

L'Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet della School of Management del Politecnico di Milano ha presentato - durante il convegno online "Immobili logistici: asset strategici al servizio delle moderne supply chain" - un'indagine sull'evoluzione degli immobili logistici. L'indagine ha messo in risalto alcune tendenze che si stanno affermando nel settore, che sintetizziamo di seguito.

L'emergenza Covid19 sta accelerando la trasformazione degli immobili logistici in protagonisti delle moderne supply chain e in asset sempre più strategici per gli operatori del settore. Aumenta la complessità dei network logistici per far fronte al boom dell'eCommerce registrato durante la pandemia, con appena il 14% degli operatori che utilizza solo una tipologia di magazzino fra quelli di stoccaggio, di prossimità con e senza stock e i fulfillment center, e ben il 47% che integra tutte e quattro le modalità per le proprie attività. La sfida dell'omnicanalità e l'esigenza di una presenza più capillare sul territorio spingono l'evoluzione dei magazzini di prossimità e dei fulfillment center, considerati in aumento nelle aree urbane da oltre il 40% delle aziende esaminate. E nei pressi dei centri urbani nasce il micro-fulfillment center, una nuova tipologia di magazzino in cui le operazioni di prelievo sono spesso automatizzate e integrate con il trasporto nell'ultimo miglio. La necessità di garantire la sicurezza dei lavoratori e allo stesso tempo la continuità del



Nei magazzini, per rispondere all'omnicanalità, cresce l'impiego di soluzioni tecnologiche e informatiche

business portano a un ripensamento degli spazi e delle attività più critiche in termini di rischio di assembramento, come le attività di ricevimento e allestimento ordini e quelle di ufficio. Cresce la spinta all'automazione, che ormai riguarda diverse aree del magazzino, dallo stoccaggio (secondo il 71% dei rispondenti) all'allestimento (59%) e allo smistamento degli ordini in entrata (47%) e in uscita (71%). Si diffondono tecnologie e soluzioni che migliorano l'efficienza energetica e l'impatto ambientale dei magazzini. Le soluzioni più adottate riguardano l'illuminazione, come le lampade Led e la sensoristica per la riduzione dei consumi, pari al 34% delle tecnologie utilizzate e impiegate nell'88% degli immobili logistici censiti, e i sistemi per la movimentazione e automazione, come i carrelli con

batterie agli ioni di litio e la ricarica delle batterie in alta frequenza, che sono il 17% del totale e sono presenti nel 35% degli immobili logistici. Le tecnologie di maggior interesse in prospettiva sono quelle per l'impiantistica (26%) e il green building (23%). Nel 38% degli edifici logistici esaminati si ricorre a fonti di energia rinnovabile oltre al mix nazionale, prevalentemente fotovoltaico in autoconsumo (57%) e acquisto da fonti rinnovabili certificate (36%).

"Sostenibilità, logistica 4.0 e omnicanalità stanno profondamente cambiando l'impostazione dei network logistici e dei singoli nodi, i magazzini, con un impatto sulle scelte di localizzazione e di impiego delle diverse tipologie di immobili, la nascita di nuovi concept di magazzino e la riqualificazione de- >

gli immobili in un'ottica di efficienza energetica e minor impatto ambientale sono trend che erano già in atto prima che scoppiasse la pandemia e a cui l'emergenza ha dato ulteriore visibilità e accelerazione, soprattutto per quanto riguarda la riprogettazione delle singole aree funzionali e l'automazione delle attività per garantire la sicurezza dei lavoratori", ha affermato Marco Melacini, direttore scientifico dell'Osservatorio.

L'evoluzione degli immobili logistici.

Gli operatori del settore stanno rispondendo alla crescente complessità e capillarità dei network logistici integrando nelle loro attività le diverse tipologie di magazzino. Solo il 14% usa soltanto un tipo di magazzino (magazzino di stoccaggio, di prossimità con o senza stock e fulfillment center), il 22% impiega due tipologie, il 17% ne adotta tre e ben il 47% utilizza tutte e quattro le modalità di magazzino. Come punto di allestimento prevale il magazzino di stoccaggio, indicato dal 90% del campione, seguito dal magazzino di prossimità (65%), dal negozio (56%) e dal fulfillment center (35%), ma quest'ultimo e il magazzino di prossimità sono le tipologie con le prospettive di crescita più interessanti (rispettivamente saranno utilizzati dal 56% e dall'88% del campione). L'omnicanalità entra nelle attività di magazzino, con una tendenza crescente alla condivisione del fulfillment center (dal 57% attuale al 67% futuro).

La localizzazione dei magazzini. La quasi totalità delle aziende coinvolte nella ricerca dall'Osservatorio sceglie di collocare il magazzino in una location dedicata (92%), anche se in prospettiva cresce l'interesse per l'opzione parco logistico (41%). Le ragioni principali dietro alla scelta di una location dedicata sono la disponibilità dell'area (indicata dal 63% del campione), la vicinanza ai punti

di consegna (59%), i costi di locazione (55%), la vicinanza ai siti dei fornitori o ad altri siti dell'azienda (41%) e la qualità della manodopera (33%). Il parco logistico viene scelto per la maggiore flessibilità degli spazi (47%), la migliore accessibilità alla rete autostradale (43%) e ferroviaria (39%) e la presenza di servizi di Facility Management (37%).

Le scelte progettuali. Il trend che sta maggiormente influenzando la progettazione dei magazzini è l'omnicanalità, che ha un impatto particolarmente evidente sulle attività di allestimento ordini (secondo il 53% del campione), spedizione (53%), smistamento in entrata (24%) e in uscita (38%), cross-docking (35%) e sui servizi a valore aggiunto (38%). Il secondo trend più rilevante è l'automazione, che riguarda prevalentemente lo stoccaggio degli ordini (secondo il 71% dei rispondenti), ma si sta diffondendo anche nelle fasi di allestimento (59%) e smistamento degli ordini in entrata (47%) e in uscita (71%), oltre che nelle attività di ricevimento (26%), spedizione (21%). "Le imprese considerano l'automazione un prerequisito per essere competitivi nel lungo periodo, le riconoscono la capacità di poter gestire diverse unità di carico e un certo grado di scalabilità e flessibilità, ma restano dubbiose sulla possibilità di poter adattare le soluzioni automatizzate a edifici esistenti", ha sottolineato Elena Tappia, direttore dell'Osservatorio. Un'altra tendenza significativa è l'attenzione alla sostenibilità sociale. Si diffondono sistemi di sensoristica per la prevenzione di incidenti e soluzioni per il miglioramento dell'ergonomia, che trovano applicazione soprattutto nelle attività più critiche in termini di assemblamento come il



Un'altra tendenza in crescita è l'attenzione alla sostenibilità ambientale e al risparmio energetico con l'uso di illuminazione a led

ricevimento (50%), l'allestimento (50%) e la spedizione degli ordini (35%), le attività di ufficio (38%) e i servizi a valore aggiunto (35%).

Efficienza energetica e impatto ambientale.

L'Osservatorio ha mappato quasi 3 milioni di metri quadri di magazzini e ha analizzato 19 tipologie di soluzioni per il risparmio energetico utilizzate negli immobili logistici per migliorarne l'efficienza energetica e l'impatto ambientale. Le soluzioni per l'illuminazione sono le più diffuse, presenti nell'88% degli edifici logistici e pari al 34% delle proposte mappate. Seguono i sistemi di movimentazione e automazione, che sono il 17% delle soluzioni e sono presenti nel 35% degli edifici, fra i quali emergono la ricarica ad alta frequenza dei carrelli (nel 44% degli immobili, nel 24% in ottica futura) e le batterie agli ioni di litio (18%), che sono anche la tecnologia più in crescita (29% in futuro), seguiti da sistemi per il recupero dell'energia, usati nel 21% degli edifici (12% in futuro), e i sensori per la riduzione dei consumi (6%, il 15% in futuro). Le soluzioni di impiantistica sono il 14% del totale, sono diffuse nel 41% degli edifici logistici e vedono al primo posto il fotovoltaico in autoconsumo, presente nel 35% degli immobili.

ORGANIZZANO IL WEBINAR GRATUITO

NEXT GENERATION FUND UE: COS'È E COME UTILIZZARLO IN LOGISTICA?



13 Aprile 2021 - ore 10,30 - 11,30

INTERVENTI

Avv.ti Michele Bignami, Marco Monaco, Luigi Croce,
Christian Mocellin e Francesca Bonino dello Studio Legale Nctm

Evento pubblico con obbligo di registrazione:
<https://culturaeformazione.assologica.it/calendario-seminari.html>

Il link di accesso all'evento verrà comunicato per email agli iscritti il giorno 12 aprile 2021

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 terzi 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