

€uromerci

IL MENSILE DELLA LOGISTICA

Il Covid-19 ha scatenato un'altra pandemia, di nome "plastica"

Uno special report della Reuters testimonia che il coronavirus ha dato il via a una corsa alla produzione della plastica, mentre ne ha frenato il riciclaggio



Le richieste urgenti di Assologica al governo

**EDITORIALE
PERCHE' CHIEDERE
CIO' CHE È OVVIO?**

**"LA CARTA DI PADOVA"
UN MANIFESTO CONDMISO
PER LA SOSTENIBILITA'**

**CONTRACT LOGISTICS
IL COVID-19 ACCELERA
L'INNOVAZIONE**

organizzano



16^a Edizione del Premio Il Logistico dell'Anno

PREMIO IL LOGISTICO DELL'ANNO 2020

Milano, 16 dicembre - Ore 9,30/12,30

Convegno in streaming

Emergenza Sanitaria: Le lezioni apprese dalla Logistica e quelle (forse) ancora da apprendere

Consegna premi a manager e aziende innovativi

RELATORI

Prof. Giulio Sapelli, Prof. Ordinario Università Studi Milano
(economista)

ANRA

(Associazione Nazionale dei Risk Manager e Responsabili
Assicurazioni Aziendali)

Alessandro De Felice, Presidente

ASSOLOGISTICA

Umberto Ruggerone, Vice-presidente

COMMISSIONE LOGISTICA SANITARIA di ASSOLOGISTICA

Alessandro Pacelli, Presidente

CONFETRA

Ivano Russo, Direttore generale

DHL SUPPLY CHAIN ITALY

Marco Nava, Operations Excellence VP Director

ENGINEERING

Andrea Carlini, Sales Manager - SCM Solutions

FREIGHT LEADERS COUNCIL

Massimo Marciani, Presidente

JLL

Elena Di Biase

Head of Logistics Capital Markets

LOGISTICS REPLY

Piercarlo Benetti, Associate Partner

NETCONSULTING CUBE

Annamaria Di Ruscio, Amministratore Delegato

STUDIO LEGALE RP LEGAL & TAX

Avv. Alessio Totaro, Partner

MODERA: **Michele Latorre**, giornalista - direttore
responsabile di TrasportoEuropa

CON LA PARTECIPAZIONE DI

ADVISOR SCIENTIFICO

MEDIA PARTNERS



Evento pubblico con obbligo di registrazione <http://www.euromerci.it/iscriviti.html>

PER OGNI CHIARIMENTO: tel. 026691567 oppure cell. 331 674 6826

LOGISTICA “SERVIZIO PUBBLICO ESSENZIALE”: un’ovvietà, ma sembra difficile da riconoscere

ASSOLOGISTICA HA CHIESTO ANCORA AL GOVERNO IL RICONOSCIMENTO, PER LA LOGISTICA, DELLO STATUS DI “SERVIZIO PUBBLICO ESSENZIALE”, ALMENO PER IL PERIODO DELLA PANDEMIA. CHE, SPECIE NEL LOCKDOWN, LA LOGISTICA ABBA SVOLTO QUESTA FUNZIONE CREDIAMO SIA CHIARO A TUTTI, ANCHE A QUALSIVOGLIA CITTADINO, CHE RECANDOSI AL SUPERMERCATO HA TROVATO TUTTI I PRODOTTI COME SE NULLA FOSSE SUCCESSO. L’ITALIA NON È FINITA NEL PANICO, NON SOLO PER GLI OPERATORI SANITARI, MA ANCHE GRAZIE ALLA LOGISTICA E AL TRASPORTO MERCI. QUINDI, NON SI CAPISCE PERCHÉ BISOGNA CHIEDERE CON TANTA INSISTENZA UNA COSA, APPUNTO, OVVIA. SPIEGAZIONE? FORSE UN’ALTRA VOLTA ANCORA C’È L’ALIBI DELLA “SCARSA CULTURA LOGISTICA DEL PAESE”? UNA SPIEGAZIONE VALIDA PER TUTTE LE STAGIONI E LE PROBLEMATICHE IRRISOLTE. A QUESTO PROPOSITO È UTILE, PERÒ, RICORDARE CHE NEL 1984 IL MINISTRO CLAUDIO SIGNORILE VARÒ IL PIANO GENERALE DEI TRASPORTI DOPO UN LUNGO E INTENSO LAVORO PREPARATORIO, CON UN COMITATO TECNICO PRESIEDUTO DAL PREMIO NOBEL PER L’ECONOMIA WASSILY LEONTIEF. UN PIANO ALL’AVANGUARDIA, CHE PARLAVA DI INFRASTRUTTURE, ASSI PRINCIPALI, DI INTERMODALITÀ, DI INTERPORTI (CHE ANCORA NON ESISTEVANO, I PRIMI SONO STATI CONCEPITI IN ITALIA, GRAZIE ANCHE A UN GRANDE DIRIGENTE FS COME MAURO FERRETTI CHE NE CONIÒ ANCHE IL NOME). NON SIAMO POI COSÌ LOGISTICAMENTE “INCOLTI”. CREDIAMO CHE LE RAGIONI STIANO DA UN’ALTRA PARTE, NELLA PRECARIETÀ POLITICA PERENNE DI QUESTO PAESE CHE PER QUESTO MOTIVO NON RIESCE MAI A PROGRAMMARE, E SPESSO A DECIDERE, E IN UNA “COSTRUZIONE” BUROCRATICA CHE ASSOMIGLIA AL CASTELLO KAFKIANO, LENTA E INAMOVIBILE, FORTEMENTE ANCORATA A UN PRINCIPIO: “I POLITICI PASSANO, LA BUROCRAZIA RESTA”. DIFFICILE DARLE TORTO IN UN PAESE CHE FIN DA QUANDO È DIVENTATO REPUBBLICA, IN 74 ANNI, HA VISTO 66 GOVERNI (UNO, SE NON ANDIAMO ERRATI, PRESIEDUTO DA AMINTORE FANFANI È DURATO UNA VENTINA DI GIORNI) E 52 MINISTRI DEI TRASPORTI. QUINDI, NELLA PRECARIETÀ, NON SI FA ANCHE CIÒ CHE APPARE CON EVIDENZA OVVIO. UN ESEMPIO ECLATANTE NEL SETTORE LOGISTICO È LO SPORTELLO UNICO DOGANALE, OGGI CHIAMATO “SUDOCO”, FORSE PER LE SOMIGLIANZE CON GLI ENIGMI NUMERICI GIAPPONESI: È STATO VARATO DA UNA LEGGE DEL 24 DICEMBRE DEL 2003, OSSIA IN PIENE FESTE NATALIZIE DI 17 (DICIASSETTE) ANNI FA. ATTUALMENTE SI FANNO “RIUNIONI” E “PASSAGGI” TRA MINISTERI PER REALIZZARLO. NELLE FESTE NATALIZIE DI QUALE ANNO LO VEDREMO?

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

**NEL 2019, E' CALATA LA PRODUTTIVITA'
DEL LAVORO E DEL CAPITALE**

7

Assogistica

**LE RICHIESTE URGENTI
AL GOVERNO**

12

Cover: Ambiente

**UN "MARE" DI PLASTICA
AL SEGUITO DELLA PANDEMIA CORONAVIRUS**

34

Intervista a Umberto Ruggerone

**LA "CARTA DI PADOVA": UN MANIFESTO
PER UNA LOGISTICA PIU' SOSTENIBILE**

36

Ricerca dell'Osservatorio "Gino Marchet"

**IL COVID-19 ACCELERA
L'INNOVAZIONE**

39

Portualità

**IL SETTORE "MARE"
E LA NOSTRA ECONOMIA**

46

Portualità

**QUATTRO DOMANDE
A TRE MANAGER**

50

Trasporto aereo

**L'ITALIA SEMPRE PIU'
DEBOLE NEL TRASPORTO AEREO**

55

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

16

DALLE AZIENDE

18



L'Italia, negli anni recenti, ha pagato il forte calo dell'intervento pubblico, non compensato dagli investimenti privati, come è avvenuto in diversi paesi dell'area euro. La "scarsa" spesa in capitale immateriale (il servizio a pag. 7)



Umberto Ruggerone, vicepresidente di Assogistica, commenta la "Carta di Padova" e sottolinea la scarsa informazione che esiste sulla logistica e sulla sua manodopera, che non è quella che consegna pacchi a domicilio (intervista a pag. 36)

Vi presentiamo PROLOGIS ESSENTIALS MARKETPLACE

Per massimizzare l'efficienza del tuo magazzino, Prologis ha sviluppato diverse soluzioni.

Prologis Essentials Marketplace si occuperà di tutte le operazioni di trasporto e montaggio del sistema per permetterti di avviare rapidamente la tua attività.

Sei già nostro cliente? Prologis Essentials Marketplace è un modo facile e veloce per sostituzioni e integrazioni. Il nostro team di esperti ti aiuterà a trovare la soluzione migliore su misura per te e per il tuo spazio.

PER UNA LOGISTICA RAPIDA ED EFFICIENTE

LED LIGHTING



Facile da installare, efficiente e conveniente. L'illuminazione intelligente con sensori integrati di movimento e di luminosità.

PROLOGIS SOLARSMART



L'uso di energia rinnovabile prodotta on-site ti permetterà di ridurre le emissioni di carbonio.

SCAFFALATURE



Il sistema di scaffalature che risponde alle tue esigenze, un sistema facile e veloce che ne facilita l'allestimento.

CARRELLI ELEVATORI



Una soluzione veloce ed economicamente vantaggiosa per carrelli elevatori, carrelli retrattili e transpallet, dai nostri partner leader nel settore.

Per ulteriori informazioni su Prologis Marketplace, visitate il nostro sito

[PROLOGIS.IT/PROLOGIS-ESSENTIALS](https://www.prologis.it/prologis-essentials)

 **PROLOGIS**[®]
ESSENTIALS

In settembre, cala il fatturato

Secondo l'Istat, la produzione industriale in settembre, dopo quattro mesi consecutivi di crescita, ha tirato il freno. Infatti, si stima che, rispetto ad agosto, l'indice sia calato del 5,6%. Nonostante questo dato negativo, nel trimestre luglio/settembre, in confronto a quello precedente, l'indice avrebbe registrato un aumento del 28,6%. Il calo ha

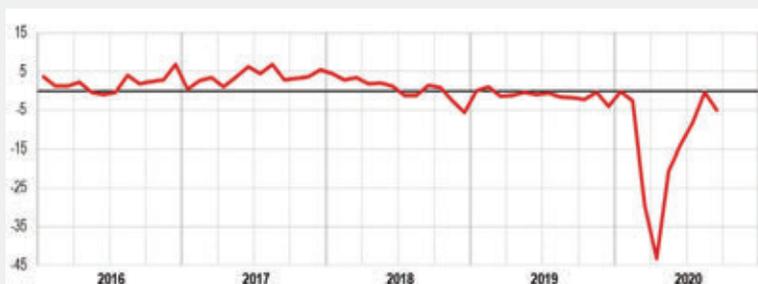


riguardato in particolare i beni di consumo (risultato che conferma la flessione della domanda interna), diminuiti sul mese precedente del 4,8% e i beni strumentali (meno 3,9%). In termini tendenziali, quindi rispetto a settembre 2019, l'indice destagionalizzato mostra una flessione del 5,1% (con, in particolare, un forte calo, 20,8%, dell'industria tessile e dell'abbigliamento). Il dato di settembre è anche inferiore, intorno al 4%, sul risultato di febbraio 2020, il mese precedente l'aggravarsi della crisi pandemica. Nello stesso mese di settembre hanno segnato il passo anche il fatturato e gli ordinativi dell'industria: il primo con un calo del 3,2% su agosto e il secondo in maniera ancora più marcata, meno 6,4%. Entrambe le voci hanno fatto registrare nei tre mesi luglio/settembre aumenti, sui tre mesi precedenti, rispettivamente del 33,4% e del 40,7%, dimostrando quindi >

Produzione industriale

Fonte: ISTAT

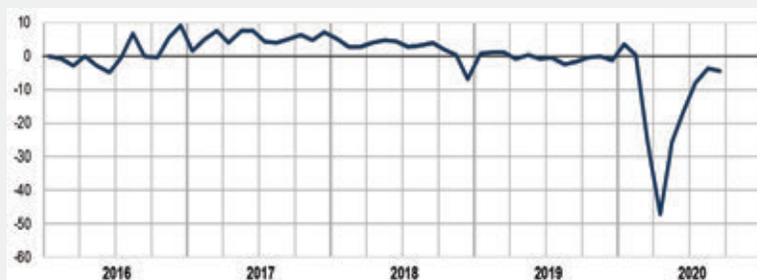
(genn. 2016-sett. 2020, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

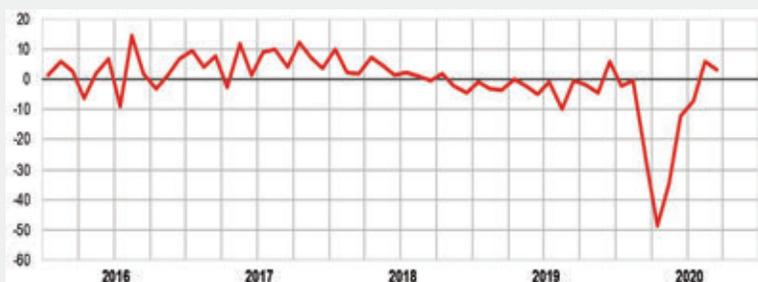
(genn. 2016-sett. 2020, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Ordinativi dell'industria

Fonte: ISTAT

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



Consorzio ZAI



Interporto
Quadrante
Europa

Più spazio per la logistica



Verona Quadrante Europa

UFFICI DIREZIONALI

Disponibilità immediata

Ubicazione:

Incroccio A4-A22 Interporto Q.E.
circa 5 Km dalla A4 Uscita Verona Sud
circa 4 Km dalla A22 Uscita Verona Nord

Descrizione:

Centro Direzionale Interporto Quadrante
Europa-Uffici direzionali con posti auto
dedicati.
Varie metrature da 17 a 400 mq.



Rovigo Interporto

PIATTAFORMA LOGISTICA

Disponibilità immediata

Ubicazione:

In prossimità SS12 - SS434
circa 3 Km SS12 - SS434

Superficie area:

17.000 mq circa - area comune

Superficie coperta:

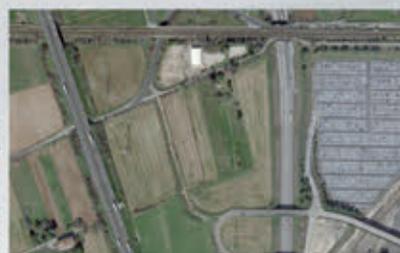
6.700 mq frazionabili

Altezza:

da 8,00 m

Baie di carico:

4 per modulo
di cui 2 con rampe idrauliche



Verona Quadrante Europa

LOTTI EDIFICABILI

Disponibilità immediata

Ubicazione:

Incroccio A4-A22 Interporto Q.E.
circa 5 Km dalla A4 Uscita Verona Sud
circa 4 Km dalla A22 Uscita Verona Nord

Superficie lotti:

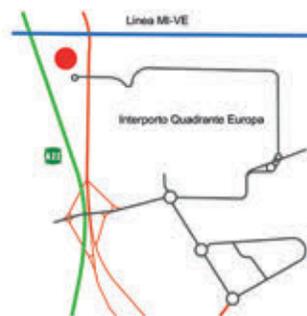
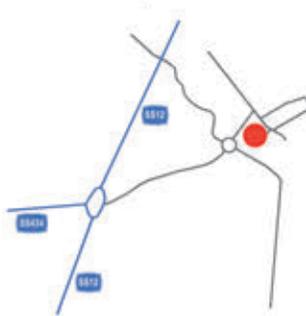
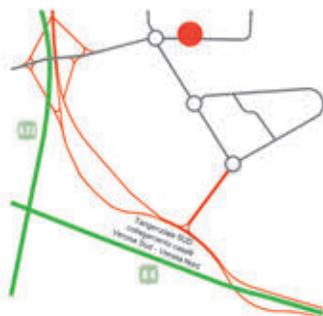
47.000 mq

Superficie coperta:

da 16.000 a 35.000 mq

Altezza:

da 20 m



Stima del Pil

Fonte: ISTAT

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



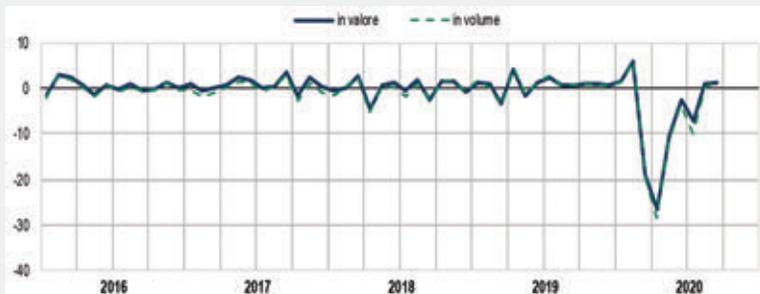
un buon livello di “ripresa”. La dinamica congiunturale del fatturato è sintesi di una significativa diminuzione del mercato interno (meno 4,9%) e di una “stasi” del mercato estero (più 0,2%). Per gli ordinativi, invece, il calo congiunturale riflette contrazioni delle commesse provenienti da entrambi i mercati (meno 5,7% per quello interno e meno 7,3% per l'estero). E' da notare, comunque, che gli or-



Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

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

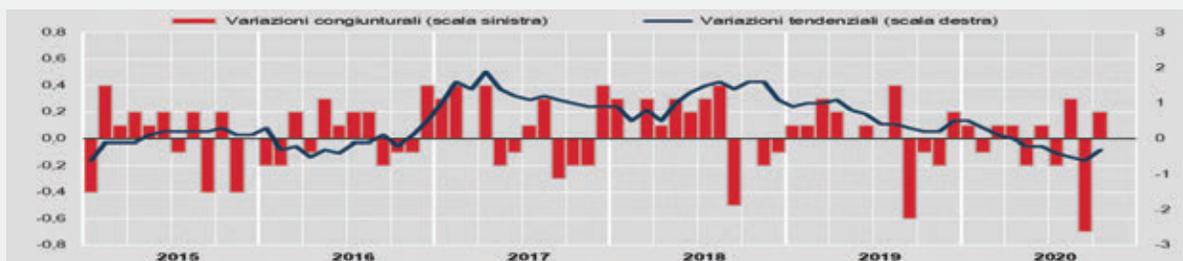


dinativi sono cresciuti, in settembre, del 3,2% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. L'Istat stima, infine, che nel terzo trimestre del 2020, il Pil sia aumentato rispetto al trimestre precedente del 16,1% e diminuito sullo stesso periodo del 2019 del 4,7%. La proiezione per il 2020, sul 2019, è di un calo dell'8,2%. ■

Prezzi al consumo NIC*

Fonte: ISTAT

(genn. 2016-ott. 2020, variazioni % congiunturali e tendenziali, base 2015=100)



*NIC: indice nazionale dei prezzi al consumo per tutta la collettività

Nel 2019, è calata la produttività del lavoro e del capitale

Nel periodo 1995-2019, nel nostro paese, la produttività del capitale ha avuto un calo medio annuo dello 0,7%, mentre quella del lavoro è cresciuta, mediamente, l'anno dello 0,3%, lontano dal risultato segnato dall'Ue a 28 paesi, più 1,6%, e dall'area euro più 1,2%.

La produttività è comunemente definita come il rapporto tra il volume dell'output e il volume degli input che concorrono alla sua realizzazione. Misura l'efficienza di come i fattori primari, lavoro e capitale, sono impiegati nel processo di produzione per produrre un determinato livello di output. La produttività è considerata un indicatore chiave di crescita economica e competitività, anche ai fini della valutazione della performance economica nei confronti internazionali. L'Istat ha pubblicato nei primi giorni di novembre un'analisi sulle "misure di produttività" in Italia dal 1995 al 2019. In particolare, la produttività del lavoro è data dal rapporto tra valore aggiunto e ore lavorate, mentre quella del capitale è misurata dal rapporto tra valore aggiunto e input di capitale, quest'ultimo calcolato come flusso di servizi produttivi forniti dallo stock esistente delle diverse tipologie di capitale. Inoltre,



Qual è il "tappo" che ostacola le potenzialità del nostro sistema produttivo, forse una burocrazia "rigida", poco incline ad agevolare sviluppi e cambiamenti?

l'analisi Istat prende anche in esame la produttività totale dei fattori, che è calcolata come rapporto tra l'indice di volume del valore aggiunto e l'indice di volume dei fattori primari: misura gli effetti del progresso tecnico e di altri fattori propulsivi della crescita, tra cui le innovazioni nel processo produttivo, i miglioramenti nell'organizzazione del lavoro e delle tecniche manageriali, i miglioramenti nell'esperienza e nel livello di istruzione raggiunto dalla forza lavoro.

L'analisi Istat prende in esame anche le misure di produttività per l'intero periodo (1995-2019) e considera in modo separato i due anni più recenti (i risultati relativi al 2019 sono preliminari in quanto basati su fonti informative ancora parziali).



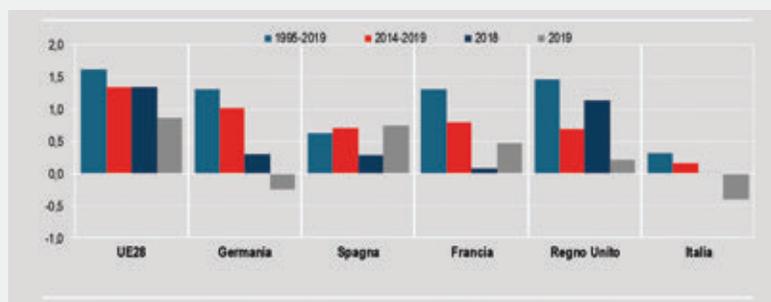
Produttività del lavoro in calo. Secondo l'analisi Istat, nel 2019, in Italia, la produttività del lavoro è diminuita dello 0,4%, come risultato di un incremento delle ore lavorate pari allo 0,4% e di una variazione nulla del valore aggiunto. La dinamica negativa del 2019 è giun-



Produttività del lavoro in Europa

Fonte: ISTAT

(tassi di variazione medi annui)



ta dopo un lungo periodo di crescita molto lenta (0,2% in media nel periodo 2014-2019). Nell'intero arco di tempo 1995-2019, la produttività del lavoro ha registrato una crescita media annua dello 0,3%, derivante da incrementi medi del valore aggiunto e delle ore lavorate rispettivamente pari allo 0,7% e allo 0,4%. Tra il 2009 e il 2014 è cresciuta dello 0,9% per effetto di una riduzione delle ore lavorate (meno 1,3%) più ampia di quella del valore aggiunto (meno 0,4%). Nel periodo più recente (2014-2019) entrambi i fattori primari hanno registrato dinamiche positive se pur inferiori a quelle del valore aggiunto: le ore lavorate sono aumentate in media dell'1,2%, l'input di capitale dello 0,5% e il valore aggiunto dell'1,3%. Ne è derivata una crescita della produttività del lavoro dello 0,2%.

L'Italia sotto la media europea. La disponibilità di dati per paese sul valore aggiunto e le ore lavorate per attività economica, nel database di Eurostat, ha consentito all'Istat di effettuare confronti internazionali per la sola produttività del lavoro. I risultati mostrano, complessivamente, la persistenza di un ampio differenziale negativo per l'Italia nella dinamica di questo fattore rispetto alle altre economie europee. Nel periodo 1995-2019, la crescita media annua della produttività del lavoro in Italia (0,3%) è stata decisamente inferiore a

quella sperimentata nel resto d'Europa (1,6% nell'Ue28, 1,3% nell'Ue15 e 1,2% nell'area euro). Tassi di incremento in linea con la media europea sono stati registrati dalla Francia (1,3%), dal Regno Unito (1,5%) e dalla Germania (1,3%). Per la Spagna il tasso di crescita (0,6%) è stato più basso della media europea ma più alto di quello italiano. Il divario rispetto alle altre economie europee è risultato particolarmente ampio in termini di crescita del valore aggiunto: in Italia, nel periodo 1995-2019 è stata dello 0,7%, assai inferiore a quella media della Ue28 (1,9%). Le ore lavorate, al contrario, hanno registrato una crescita simile a quella del complesso dei paesi europei: più 0,3% annuo nella media Ue28 e più 0,4% in Italia; solo in Spagna, tra i principali paesi europei, l'aumento è stato decisamente più accentuato (1,4%). Nel periodo più recente (2014-2019), la produttività del lavoro in Italia è aumentata in misura modesta (più 0,2% medio annuo), generando un ulteriore ampliamento del divario di crescita rispetto all'Ue28 (che presenta una variazione dell'1,3%). La dinamica risulta inferiore a quella registrata in Germania (più 1,0%), Francia (più 0,8%), Spagna e Regno Unito (entrambe più 0,7%). Nello stesso periodo, caratterizzato da una ripresa dell'attività, in Italia l'espansione del valore aggiunto (più 1,3% medio annuo) è stata inferiore a quella della Francia e della Germania (rispettivamente

più 1,8% e più 1,7%) e anche della Spagna, con una crescita del 3,3%.

Produttività del capitale, la tendenza ritorna negativa nel 2019. La produttività del capitale è un indicatore di quanto il capitale venga utilizzato in modo efficiente per generare l'output. Investimenti in tecnologie dell'informazione e della comunicazione (Information and Communication Technology - ICT) consentono alle nuove tecnologie di entrare nel processo di produzione e sono considerati un importante fattore di crescita della produttività. Anche gli investimenti in prodotti della proprietà intellettuale, come la ricerca e sviluppo, dovrebbero contribuire al miglioramento dell'efficienza. Nell'arco dell'intero periodo 1995-2019 nel nostro paese la produttività del capitale registra un calo medio annuo dello 0,7%, risultante da un aumento dell'input di capitale (più 1,4%) superiore a quello del valore aggiunto (più 0,7%). L'esame della produttività per tipologia di capitale evidenzia come la discesa riguardi tutte le tipologie di input: la componente relativa alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione è diminuita del 2,4%; la produttività del capitale immateriale non-ICT (che comprende la ricerca e sviluppo) dell'1,9%; quella del capitale materiale non-ICT dello 0,3%. I risultati più recenti, relativi al periodo 2014-2019, indicano una crescita della produttività del capitale dello 0,8% in media d'anno, con un cambio di tendenza nel processo di accumulazione di capitale rispetto ai periodi precedenti. In questa fase, si osserva una crescita moderata dell'input di capitale (più 0,5% in media d'anno) con una dinamica molto maggiore del capitale ICT (più 4,1%) e di quello immateriale non ICT (più 3,2%). Nel 2019, la crescita dello 0,8% dell'input di capitale si accompagna a una stazionarietà del valore aggiunto, ne deriva quindi una riduzione dello 0,8% della produttività del capitale. ■

L'handicap investimenti

L'Italia, negli anni recenti, ha pagato il forte calo dell'intervento pubblico, non compensato dagli investimenti privati, come invece è avvenuto in diversi paesi dell'area euro. La "scarsa" spesa in capitale immateriale.

di **Carlotta Valeri**

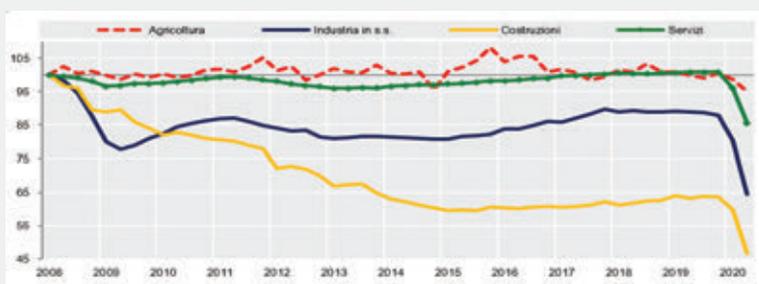
L'Istat ha presentato in ottobre alle commissioni congiunte Programmazione e Bilancio della camera dei deputati e del senato una "memoria scritta" sull'attuale situazione economica del paese. La "memoria", a proposito dell'economia italiana, sottolinea: "La principale caratteristica della sua evoluzione negli ultimi due decenni, conseguenza e sintesi di tutte le debolezze strutturali, è costituita dalle difficoltà di crescita dei livelli complessivi di attività economica, associata con una strutturale stagnazione della produttività. Tale caratteristica risalta con forza dal confronto con la performance dell'area dell'euro. Nell'arco dell'ultimo decennio (2010-2019), il Pil reale è aumentato in Italia in misura marginale (più 0,8) mentre ha registrato un'espansione di circa il 12% nell'area euro. Il ristagno della crescita si è accompagnato a un importante differenziale negativo nella dinamica della produttività del lavoro (vedere pagine precedenti, ndr). Tra i fattori alla base della performance sfavorevole della produttività del lavoro, aggravata dalla debolezza dell'andamento della produttività totale dei fattori, vi è certamente la debolezza della spinta derivante dall'accumulazione del capitale e degli incrementi di efficienza che essa introduce".

Gli investimenti, infatti, hanno presentato un andamento grosso modo analogo a quello generale dell'attività economica, con una caduta particolar-

Valore aggiunto in Italia

Fonte: ISTAT

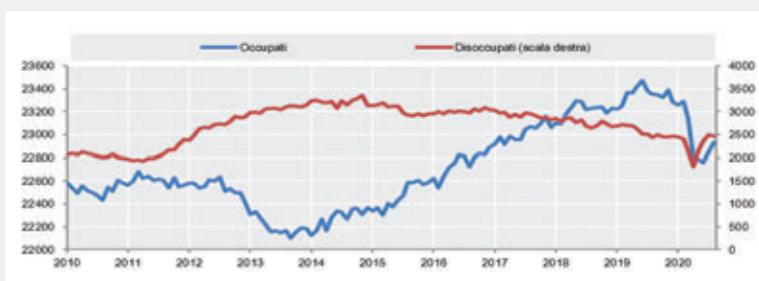
(andamento I trim. 2008-II trim. 2020, base 2008=100)



Mercato del lavoro

Fonte: ISTAT

(andamento gen. 2010-ag. 2020, valori in migliaia)



mente marcata nel corso della recessione di inizio decennio (pari a meno 18,6% in volume nel 2014 rispetto al 2010) a cui è seguita una fase di ripresa relativamente lenta, protrattasi sino al 2019, ma con un recupero che è stato meno ampio di quello registrato

nel resto dell'area euro. Il grado insufficiente di accumulazione di cui soffre l'economia italiana è testimoniato dal fatto che la quota degli investimenti totali sul Pil (misurati a prezzi correnti) è risultata del 18,1% nel 2019, ben inferiore a quella dell'insieme dei pa-

esi dell'area euro, pari al 22,0%. La capacità di accumulazione presenta, nel confronto tra l'Italia e gli altri paesi dell'area euro, differenze di rilievo tra le principali tipologie di capitale. La situazione è comparativamente favorevole per gli investimenti in macchinari, mezzi di trasporto, materiali ICT e armamenti mentre segna un gap ampio e crescente sia per le costruzioni sia per la spesa in capitale immateriale (ossia in "conoscenza", formazione, ricerca e sviluppo). La prima componente (quella dei macchinari) presenta nel 2019 un'incidenza sul Pil del 6,9% in Italia a fronte del 6,5 dell'area euro e con solo la Germania che tra i maggiori paesi registra un tasso di investimento simile (7%). Anche per gli investimenti immateriali il rapporto rispetto al Pil risulta decisamente inferiore in Italia rispetto alla media dell'area euro (3,1% a fronte di 4,9%), con un divario che si è progressivamente ampliato: nel 2010 le quote erano rispettivamente di 2,7 e 3,5%.



L'Istat sottolinea che i fondi europei dovrebbero anche essere destinati ad aumentare la produttività e le performance delle nostre aziende

Gli investimenti pubblici. La spesa del settore delle amministrazioni pubbliche ha giocato nell'ultimo decennio, e in particolare negli anni più recenti, un rilevante ruolo di freno per l'accumula-



Dal 2010 al 2019, gli investimenti pubblici nel nostro paese sono diminuiti del 17,6%

zione, con effetti particolarmente negativi per specifiche tipologie di asset. Nel complesso il livello della spesa per investimenti, valutata a prezzi correnti, è risultato nel 2019 quasi identico a quello del 2010 (nell'ordine dei 323 miliardi), ma quella effettuata dal settore pubblico è diminuita nel periodo del 17,6% mentre la spesa del resto dell'economia è aumentata del 3,4%. Il calo del peso degli investimenti pubblici sul totale (passato in Italia dal 15,5% al 12,8% nel periodo considerato) non è maggiore di quello registrato nel complesso dell'area euro (dal 16,8% al 12,6%) dove, però, questa "perdita di peso" è stata compensata da una marcata espansione di quelli privati (più 40,5% tra 2010 e 2019 a prezzi correnti).

Le imprese, oggi. La "memoria" Istat si sofferma, anche, sulla situazione odierna, in seguito all'avvio della crisi pandemica. "I livelli di dinamismo delle aziende - sottolinea la "memoria" - negli anni immediatamente precedenti l'attuale crisi possono rappresentare un paradigma quasi 'naturale' sia della resilienza delle imprese sia soprattutto della capacità di adottare strategie coerenti a fronte di uno shock avverso e improvviso". Questo è evidente, ad esempio, considerando il comportamento delle imprese che hanno dichiarato, nell'indagine ad hoc condotta dall'Istat

a maggio 2020 sugli effetti della crisi sanitaria (vedere n. 6/7, giugno/luglio 2020 di *Euromerci*, pag. 10, ndr), di non avere messo in atto misure di contrasto all'evento pandemico: la percentuale di tali unità "spiazzate" dalla crisi è inversamente correlata con il livello di dinamismo sperimentato nella fase precedente alla crisi; viceversa la quota delle imprese in grado di elaborare e gestire strategie compiute aumenta al crescere del grado di dinamismo, soprattutto in corrispondenza di strategie che prevedono una reazione in positivo agli eventi in corso (ad esempio, iniziative di riorganizzazione ed espansione dell'attività produttiva) invece di una contrazione dell'attività. "Va osservato - sottolinea la "memoria" - che questo risultato vale anche per le imprese di minore dimensione, che impiegano meno di 10 addetti". Affinché l'opportunità fornita dalle risorse dei programmi europei sia colta pienamente ai fini di un riposizionamento strutturale delle imprese italiane su livelli più avanzati di dinamismo e competitività è necessario non solo individuare con precisione la platea dei destinatari dei provvedimenti ma anche far sì che le misure producano i giusti incentivi al fine di condurre le imprese verso profili più competitivi e orientati alla crescita. Se l'adozione di determinati profili di dinamismo strategico può quindi compensare (almeno in parte) i limiti strut-

turali legati al “nanismo” delle nostre imprese, è possibile contestualmente individuare con precisione i driver che segnano il passaggio delle imprese verso profili a più elevata performance e potenziale di crescita. L'Istat ha individuato quattro livelli di gruppi di aziende in base al loro dinamismo pre-crisi e ne suggerisce una transizione verso un livello più alto.

Transizione da dinamismo basso a medio-basso. Si tratta probabilmente del passaggio più impegnativo, non tanto per il numero di unità coinvolte (39 mila imprese e 916 mila addetti), quanto per la natura dei cambiamenti necessari: il primo step della transizione verso un maggiore dinamismo richiede in primo luogo un ampliamento della visione strategica e, di conseguenza, una positiva propensione alla crescita. In ordine di importanza, devono comparire investimenti, sia pure non ingenti, in forma-

te subordinato a un mutamento della struttura finanziaria, che deve andare (e poter andare) al di là del solo autofinanziamento, aprendosi a fonti esterne sia pure poco sofisticate, quali il credito bancario e commerciale.

Transizione da dinamismo medio-basso a medio. In questo caso la platea di destinatari è ampia: 79 mila imprese e 1,9 milioni di addetti. Il passaggio a un dinamismo “medio” è segnato in primis da un maggiore orientamento all'innovazione, alla modernizzazione dei processi produttivi, ai mercati esteri. Assumono piena rilevanza gli investimenti in R&S (interna all'impresa o acquistata da terzi), in macchinari per l'innovazione di prodotto e di processo, in software avanzati (ad esempio, per data analytics). Parallelamente, divengono centrali gli investimenti in capitale umano, a cominciare dalla formazione del personale sulle nuove tecnologie a-

Transizione da dinamismo medio a medio-alto. Questa transizione, che potrebbe riguardare 58 mila imprese e 2,3 milioni di addetti, segna l'ingresso nelle classi a maggiore dinamismo, composte da unità strutturate e internazionalizzate. Il passaggio richiede anzitutto un più elevato grado di digitalizzazione dei processi, con l'adozione di tecnologie abilitanti di 4.0 (ad esempio, cyber-security, automazione avanzata, robotica, stampa 3D) e la formazione specifica del personale. Divengono significativi gli investimenti in R&S e per l'internazionalizzazione. Fondamentale, inoltre, è la possibilità di diversificare le fonti di finanziamento verso forme più sofisticate del credito (quali equity, prestiti intragruppo, ecc.). L'ingresso in classi a maggiore dinamismo deve quindi accompagnarsi alla possibilità di reperire risorse economiche da canali diversi, per finanziare attività con diversi gradi di rischio.

Transizione da dinamismo medio-alto ad alto. Lo spostamento al massimo grado di dinamismo coinvolgerebbe una platea di imprese relativamente contenuta (27 mila unità e 2 milioni di addetti). Veicoli della transizione sono investimenti elevati in internazionalizzazione (commerciale e produttiva), digitalizzazione (quali automazione avanzata, sistemi intelligenti, realtà aumentata, Internet of Things, cyber-security, utilizzo di servizi cloud per la gestione in remoto di dati e processi aziendali) e nella formazione del capitale umano (ad esempio, sulle innovazioni adottate e/o previste), una marcata propensione all'innovazione (tramite R&S, acquisizione di licenze e brevetti, di strumenti per l'analisi dei dati, di apparati di rete e di telecomunicazioni), l'utilizzo di fonti di finanziamento sofisticate. ■

Nel 2019, gli investimenti immateriali in Italia sono stati il 3,1% rispetto al Pil, mentre nell'area euro del 4,9%



zione del personale, digitalizzazione (anche di tipo meno evoluto), organizzazione (sicurezza dei processi produttivi, riduzione dell'impatto ambientale, attivazione di relazioni di collaborazione produttiva con altre imprese). Tutto questo, tuttavia, è imprescindibilmen-

dottate. Il raggiungimento di un livello di dinamismo “medio” si accompagna infine a un rafforzamento dell'attenzione ai temi della sostenibilità, in particolare quelli legati alla sicurezza dei processi produttivi e alla salvaguardia dell'ambiente.

Le richieste urgenti di Assologistica al governo

Il presidente Andrea Gentile ha chiesto l'immediato riconoscimento alla logistica di "servizio pubblico essenziale" e l'inserimento dei contratti di servizi logistici nel codice civile.

“È doveroso sottolineare che - in un momento così difficile come è stata la prima fase della pandemia - a fianco di strutture e operatori sanitari impegnati con abnegazione in uno sforzo straordinario, un ruolo altrettanto importante sia stato svolto dagli operatori della logistica. A inizio 2020 si è corso il rischio oggettivo di aggiungere alla crisi sanitaria anche quella degli approvvigionamenti. Tutto questo non è successo. La logistica in conto terzi, pur con enormi difficoltà e in un clima spesso caotico, ha invece dato una risposta di efficienza, evitando di fatto il tracollo del sistema socioeconomico del nostro paese”. Ha esordito così Andrea Gentile, presidente di Assologistica, in apertura dei lavori dell'edizione 2020 dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano, quest'anno dedicato agli effetti dell'emergenza sanitaria sulla logistica in conto terzi. Il presidente di Assologistica ha poi sottolineato come le imprese logistiche abbiano adottato tutte le misure prescritte dal governo per contrastare e contenere il virus. Quindi, ha avanzato le richieste dell'associazione.

Logistica servizio pubblico essenziale. “Le nostre imprese - ha detto Gentile - hanno dimostrato un'adeguata consapevolezza dei problemi, che ha comportato notevoli cambiamenti organizzativi. I ripetuti e autorevoli appelli delle più alte cariche istituzionali italiane hanno senz'altro contribuito

ad accrescere il senso di responsabilità di imprenditori, manager e lavoratori, anche se si sono presentati casi di assenteismo, sospetto indice di scarsa consapevolezza dell'importanza del proprio personale come contributo all'interesse generale. Per tale ragione Assologistica chiederà al governo l'immediato riconoscimento di 'servizio pubblico essenziale' per tutte le attività di logistica con relativa applicazione delle norme di cui alla legge n. 146/90 e successive modificazioni per tutta la durata di permanenza dello stato di emergenza. Ciò favorirebbe un'accresciuta consapevolezza di tutte le componenti sociali coinvolte. Una norma di questo tipo potrebbe



Andrea Gentile

generare un effetto mediatico molto positivo: sarebbe chiaro a tutti che chi lavora in logistica sta contribuendo al sostegno del paese. Naturalmente tale

Assologistica chiede al governo l'immediato riconoscimento di "servizio pubblico essenziale" per tutte le attività di logistica con relativa applicazione della legge n. 146/90 e successive modificazioni per tutta la durata di permanenza dello stato di emergenza





Nella pandemia, le imprese di logistica hanno applicato tutte le misure di prevenzione, con un notevole aumento dei costi organizzativi che non possono essere accollati solo alle aziende del settore o "rovesciati" sui committenti

status viene richiesto limitatamente al periodo di permanenza dello stato di emergenza e avrebbe zero oneri per lo Stato”.

Il costo delle misure di sicurezza non può, però, “essere a carico solo di operatori logistici e committenti”, ha affermato Gentile, che ha aggiunto: “Il nostro settore ha saputo mostrare doti di resilienza, adottando soluzioni che hanno coinvolto in primis l’attività degli addetti della logistica. A livello di attività, quale ad esempio la pianificazione, l’adozione dello smart working si è mostrata scelta nel complesso vincente. Garantire l’esecuzione di operazioni attraverso lo schermo di un computer non è però stato possibile per quelle attività che in logistica necessitano della presenza sul campo (penso all’allestimento degli ordini, al trasporto, alla distribuzione fisica delle merci). In questo caso l’emergenza sanitaria ha costretto gli operatori logistici a fronteggiare la necessità di garantire sicurezza e salute sul luogo di lavoro, con azioni quali la distribuzione

di dispositivi per la protezione individuale o la costante sanificazione delle aree di magazzino e così via. E questo ha comportato oneri e costi aggiuntivi che - specie se protratti nel tempo (come pare inevitabile che sia) - non possono essere totalmente a carico degli operatori del settore né possono essere ribaltati completamente sui committenti. Ricordo che Assologistica aveva chiesto già dallo scorso mese di aprile il riconoscimento di un credito di imposta del 50% su tutte le spese sostenute in applicazione delle misure previste dal protocollo firmato dalle parti sociali sotto l’egida del governo per il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro. I costi ammessi al credito di imposta devono essere quelli sostenuti con decorrenza primo marzo 2020 fino al 31 dicembre 2021”.

Cambio di passo: più efficienza e meno burocrazia. L’Italia è entrata nella pandemia covid-19 in una situazione già precaria e con un’economia fragile. “Se vogliamo prepararci a fronteggiare

le contingenze del presente e quello che sarà il post-pandemia - ha sottolineato Gentile - ci vuole un cambio di passo, con uno Stato che scelga con decisione l’efficienza e non le pratiche burocratiche. In questi giorni, con l’emergenza sanitaria che riprende vigore siamo di nuovo nell’occhio del ciclone, tuttavia Assologistica è sempre più convinta che dall’emergenza sanitaria si debba e si possa uscire dando vita a un piano nazionale di sviluppo industriale nel quale il sistema logistico sia parte integrante, basato principalmente su un forte ridimensionamento del costo del lavoro e su una reale semplificazione burocratica”.

Contratti di servizi logistici, è tempo di un loro inserimento nel codice civile. “Restando in ambito burocratico segnalò che la nostra associazione ha deciso di chiedere un intervento governativo e parlamentare per l’inserimento nel codice civile del contratto di servizi logistici”, ha detto Gentile, che ha aggiunto: “L’operatore logistico si trova infatti tuttora sfornito di tutele normative previste invece per altri soggetti che svolgono specifiche fasi dell’attività di logistica. Tra i differenti vantaggi della revisione da noi richiesta occorre annoverare un calo del contenzioso civile, le cui cause oggi sono determinate non solo da ragioni di inadempimento, ma proprio da difetti sull’interpretazione delle norme che la nuova normativa andrebbe a risolvere. Giova ricordare che l’ingresso tra i contratti tipici consacrati nel codice civile rappresenta inoltre il riconoscimento di un modello contrattuale che disciplina quotidianamente la movimentazione delle merci nel nostro paese, contribuisce in modo rilevantissimo alla crescita del Pil e garantisce il sostentamento di milioni di persone”.

Rinnovo del contratto dei lavoratori della logistica: iter laborioso, ma in evoluzione. Il presidente di Assologistica ha poi affrontato il tema del rinnovo del contratto dei lavoratori del settore. Il tavolo di rinnovo di tale contratto, scaduto a dicembre 2019, aveva appena iniziato i lavori, resi difficili dalla numerosa e composita compagine datoriale (sono presenti al tavolo più di 20 organizzazioni datoriali) quando la crisi sanitaria ha di fatto interrotto il negoziato. Nonostante l'interruzione del confronto le controparti non si sono mai perse di vista in questi mesi: il tema degli ammortizzatori sociali così come quello della tutela della salute con la firma dei protocolli ha tenuto vivo e incessante il confronto con uno spirito che si può definire collaborativo. Ora il sindacato,

"Nel rinnovo del contratto nazionale di lavoro della logistica, la flessibilità deve essere posta in primo piano", ha detto il presidente di Assologistica



a partire dal livello confederale, chiede di tornare al tavolo delle trattative e nei mesi di settembre e ottobre le parti si sono nuovamente incontrate. Ovviamente gli incontri sono avvenuti in gruppi ristretti o da remoto ma non è solo la modalità degli incontri che è cambiata, anche i temi del confronto in questa fase non saranno i soliti: come chiede il sindacato si affronterà il tema dello smart working, ma andrà valutato



"Per uscire dalla crisi aperta dalla pandemia, occorre un piano nazionale di sviluppo industriale - fondato su meno burocrazia e su un forte ridimensionamento del costo del lavoro - del quale la logistica deve essere parte integrante", ha detto Gentile

se questa modalità, dove tecnicamente possibile, sia una scelta organizzativa efficace perché è chiaro che l'emergenza ha imposto scelte emergenziali che costringono ad adattarsi, ma con

il ritorno alla normalità la scelta andrà valutata dal punto di vista economico e organizzativo. Inoltre partendo dall'importanza strategica del mondo della logistica, e consapevoli delle difficoltà che il

settore deve affrontare, le parti intendono proporre alle istituzioni misure a sostegno delle imprese e dei lavoratori ma anche azioni e interventi per la prevenzione delle irregolarità e lo sviluppo della legalità.

I tempi impongono flessibilità, anche nei contratti di lavoro. "Assologistica non intende sottrarsi al confronto sui temi classici di un rinnovo contrattuale

- ha continuato Gentile - ma di fronte a una situazione di estrema incertezza come quella che stiamo vivendo la prima preoccupazione deve essere il mantenimento sul mercato delle aziende e la salvaguardia dei posti di lavoro. Il tutto con una chiave di lettura improntata a una contrattazione nella quale la componente 'flessibilità' sia messa in primo piano, riuscendo ad adeguare le regole del lavoro alle esigenze del business e alle contingenze che la pandemia siamo certi non ci risparmiere".

Istituzioni e associazioni: è l'ora del dialogo. "Dovendo pensare alla situazione contingente e all'inevitabile ruolo strategico del nostro settore, quello che come Assologistica chiediamo con forza è che le istituzioni (e in primis il ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, nostro principale referente) coinvolgano gli operatori del settore e le associazioni che li rappresentano in un dialogo costante, confrontandosi con noi sulle azioni concrete che occorre e occorrerà intraprendere in maniera tempestiva. Spetterà poi - nel caso di Assologistica - fungere da indispensabile trait d'union tra mondo politico e mondo operativo, con vantaggi per tutti", ha concluso Gentile. ■

THE ECONOMIST

A Joe Byden adesso serve l'aiuto dei paesi alleati



In larga parte del mondo, specialmente tra gli alleati europei, la vittoria elettorale di Joe Byden è stata accolta con un sospiro di sollievo. Questo perché, ad esempio, sotto la sua presidenza non ci saranno più minacce di abbandonare la Nato. Gli Usa, inoltre, smetteranno di considerare l'Unione europea

come un "nemico" commerciale. A differenza di Trump, Byden offrirà una mano tesa, lavorando in modo collaborativo per risolvere le crisi globali, dal coronavirus ai cambiamenti climatici. Nella sua campagna elettorale, il presidente eletto ha promesso di riportare gli Usa a essere un "faro", un "campione" di "valori elevati" e un difensore dei diritti umani, operando (come ha sottolineato nel suo discorso di accettazione) "non solo portando ad esempio la nostra forza, ma in nome della forza del nostro esempio, di ciò che siamo". Gli alleati sono "centrali" nella visione di Byden. Inoltre, è, per istinto, un "multilateralista". Rientrerà subito nell'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici e nell'Organizzazione mondiale della sanità, sulla quale pensa che sia meglio "governarla" che "abbandonarla". Probabilmente, cercherà anche di riallacciare il discorso con l'Iran sugli armamenti nucleari che invece l'ex presidente ha troncato. Non sarà un "viaggio" facile, anzitutto perché Byden se non avrà la maggioranza in senato troverà parecchi ostacoli all'interno. All'estero, poi, s'incontrerà con alcuni paesi della Nato, in prima linea quelli di fronte alla Russia, che hanno apprezzato la politica di Trump e il rafforzamento delle difese, mentre alleati asiatici hanno condiviso le scelte dell'ex presidente nei confronti della Cina e l'istituzione dell'accordo "Quad", in funzione anticinese, con India, Australia e Giappone. Gli alleati più vicini dovranno aiutare Byden: la Germania e la Francia dovranno investire per aumentare la capacità difensiva europea, l'Europa dovrà aiutare la Francia nel Sahel, mentre in Asia il Giappone e la Corea del Sud dovranno cessare la loro faida e Twain dovrà contribuire maggiormente alla propria sicurezza. ■

CLASS

Cooperative Logistica Associate



PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI
SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI

 **CLASS** S.p.A.

Via Idiomi, 3/24 - 20090 Assago (MI)

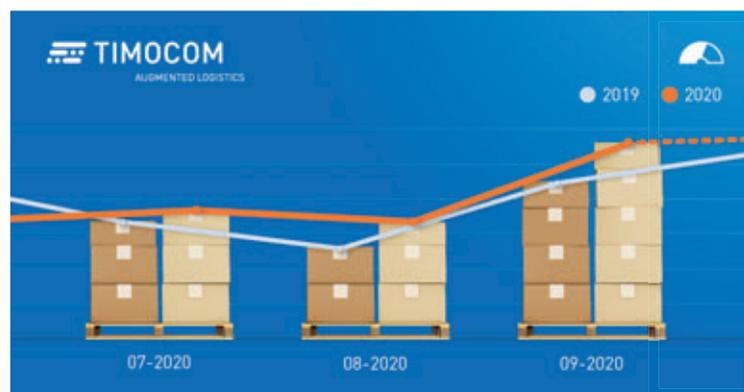
Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607

www.class-spa.it

Gruppo FBH

III trimestre, in Europa: forte ripresa dei trasporti

Secondo il barometro dei trasporti dell'azienda tedesca TimoCom, tra luglio e settembre, si è assistito a un notevole aumento del trasporto di merci su strada in tutta Europa. Il barometro ha rilevato, infatti, che, nel terzo trimestre del 2020, le offerte di carichi abbiano compensato la contrazio-



ne del secondo trimestre causata dalla pandemia Covid-19. Non è tutto: le cifre di ogni mese hanno superato i valori dello stesso periodo dell'anno precedente. Sulla base del numero di inserimenti di carichi in tutti i 44 paesi europei considerati dal barometro, nel terzo trimestre dell'anno, è stata registrata una quantità di offerte di carichi pari a un valore del 111% superiore rispetto al secondo trimestre. In rapporto allo stesso trimestre del 2019, è stato registrato un aumento pari al 17%. Settembre è stato il mese migliore. Per la prima volta dall'inizio della pandemia Covid-19 sono stati superati i 10 milioni di carichi in un mese. Con questa cifra è stato così superato del 26% anche il valore più alto del 2019, registrato nel mese di settembre. "I motivi alla base di questa tendenza sono sicuramente la diminuzione dei contagi nei mesi estivi e la notevole ripresa della domanda dopo il lockdown in molti paesi europei", ha spiegato Gunnar Gburek, portavoce aziendale di TimoCom. La forte ripresa della domanda di trasporti si è fatta molto sentire in Germania. Sul territorio tedesco è stata registrata una ripresa del settore logistico e si sono riscontrati valori superiori rispetto a quelli dell'anno precedente. Nel terzo trimestre del 2020, infatti, è stato registrato oltre un milione in più di carichi rispetto allo stesso periodo del 2019. Rispetto al secondo trimestre del 2020, questo valore ha subito una crescita esponenziale. Considerando i singoli mesi, sono stati registrati i seguenti valori sul 2019: più 3% a luglio, più 17% ad agosto, più 73% a

settembre. Anche in Francia si è registrata una ripresa della logistica: nel terzo trimestre del 2020 vi è stato un aumento mensile dei volumi pari a più del 12%. La stessa cosa è avvenuta in Italia: il mese di settembre è stato estremamente positivo con un più 39% di carichi rispetto a settembre 2019. Nei trasporti transfrontalieri di merci su strada, la tendenza attuale è al rialzo. Per esempio, le offerte di carichi dalla Germania alla Francia sono aumentate notevolmente sia in

rapporto all'anno precedente che rispetto al secondo trimestre del 2020, con un aumento fino al 72%. Lo stesso vale per i carichi trasportati dalla Germania al Belgio: è stato registrato un aumento di minimo il 30% ogni mese. Anche i paesi tradizionalmente agli ultimi posti hanno registrato una ripresa dopo i mesi di lockdown. In tutta Europa, quindi, emerge una grande necessità di ripresa dell'autotrasporto, che coinvolge anche quei paesi che registrano comunque un saldo negativo del traffico rispetto al 2019. Nonostante questa flessione, anche in questi paesi si è registrato un netto miglioramento nel terzo trimestre di

quest'anno. Per esempio, dalla Germania all'Ungheria: si è registrato, sul 2019, meno 44% a luglio, meno 34% ad agosto e meno 16% a settembre e dalla Germania alla Repubblica Ceca: meno 41% a luglio, meno 8% ad agosto e meno 3% a settembre.

Incidenti stradali: nel 2019 meno vittime

Secondo i dati Istat e Automobile Club d'Italia, nel nostro paese, nel 2019, sono stati 172.183 gli incidenti stradali con lesioni a persone, in lieve calo rispetto al 2018 (meno 0,2%), con 3.173 vittime (morti entro 30 giorni dall'evento) e 241.384 feriti (meno 0,6%). Il numero dei morti diminuisce rispetto al 2018 (meno 161, pari a meno 4,8%), per il secondo anno consecutivo dopo l'aumento registrato nel 2017, e si attesta sul livello minimo mai raggiunto nell'ultima decade. Tra le vittime risultano in aumento i ciclisti (253; più 15,5%) e i motociclisti (698; più 1,6%); in diminuzione le altre categorie di utenti: pedoni (534; meno 12,7%), ciclomotoristi (88; meno 18,5%), occupanti di veicoli per il trasporto merci (137; meno 27,5%) e automobilisti (1.411; meno 0,8%). Il marcato aumento delle vittime tra i ciclisti, soprattutto su strade statali nell'abitato e fuori città, è associato anche a una crescita degli incidenti stradali che coinvolgono biciclette



(più 3,3%) e a una sempre maggiore diffusione dell'uso del mezzo a due ruote per gli spostamenti, pari al 25% nel 2019, e all'aumento delle vendite di biciclette, nel 2019 il 7% in più rispetto al 2018.

Diminuiscono, nel 2019, le vittime su tutti gli ambiti stradali. Forte il calo registrato sulle autostrade (comprehensive di tangenziali e raccordi autostradali), pari al 6,1% (310 vittime). Sulle strade urbane la diminuzione rispetto al 2018 è pari al 5,0% con 1.331 morti; una flessione più contenuta si registra, invece, sulle strade extraurbane (meno 4,4% con 1.532 vittime). Nella Ue28 (incluso il Regno Unito), il numero delle vittime di incidenti stradali diminuisce del 2,3% rispetto all'anno precedente: complessivamente, nel 2019 sono state poco più di 24 mila contro 25.191 del 2018. Nel confronto tra il 2019 e il 2010 (anno di benchmark per la sicurezza stradale) i decessi si riducono del 22% in Europa e del 23% in Italia. Ogni milione di abitanti, nel 2019 si contano 48,1 morti per incidente stradale nella Ue28 e 52,6 nel nostro paese, che rimane stabile al 16° posto della graduatoria europea. Tra le cause più frequenti si confermano la distrazione alla guida, il mancato rispetto della precedenza e la velocità troppo elevata (nel complesso il 38,2% dei casi). Le violazioni al codice della strada risultano in aumento rispetto al 2018; le più sanzionate sono l'inosservanza della segnaletica, il mancato utilizzo di dispositivi di sicurezza a bordo e l'uso del telefono cellulare alla guida; in aumento le contravvenzioni per guida in stato di ebbrezza. Il costo sociale degli incidenti stradali 2019, secondo i parametri indicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a valori costanti 2010, risulta pari a 16,9 miliardi di euro, l'1% del Pil nazionale, dai 21,4 miliardi del 2010 (meno 21% in 10 anni). Tra il 2011 e il 2019 sono state risparmiate 6.035 vite umane mentre in termini economici si valutano oltre 9 miliardi di euro risparmiati per le sole vittime e 31,2 miliardi in totale.

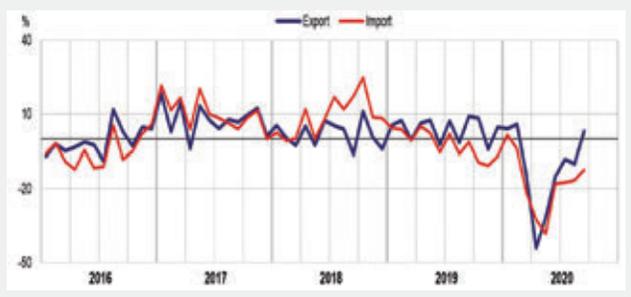
Bene l'export extra Ue nel mese di settembre

L'Istat stima a settembre 2020, per l'interscambio commerciale con i paesi extra Ue27, un marcato aumento congiunturale per le esportazioni (più 8,3%) e una lieve contrazione per le importazioni (meno 2,7%). L'incremento su base mensile dell'export è esteso a tutti i raggruppamenti principali di industrie ed è dovuto in particolare all'aumento delle vendite di beni strumentali (più 11,5%) e beni intermedi (più 10,6%). Dal lato dell'import, si rilevano cali congiunturali per quasi tutti i raggruppamenti, i più ampi per beni di consumo durevoli (meno 12,1%). Nel trimestre luglio-settembre2020, rispetto al precedente, l'export segna un aumento del 34,0%, sintesi di forti incrementi diffusi a tutti i raggruppamenti principali di industrie, i più elevati per beni di consumo durevoli (più 85,7%), beni strumentali (più 47,6%) ed energia (più 32,6%). Nello stesso periodo, l'aumento congiunturale dell'import (più 17,5%) interessa quasi tutti i raggruppamenti. Su base annua, la crescita del mese per l'export è stata del 3,0%, mentre è ancora negativa sul fronte dell'import, sebbene con una flessione in calo (meno 12,4% in settembre contro il meno 16,6% di agosto). La stima del saldo commerciale a settembre è pari a più 5.322 milioni (era più 2.785 milioni a settembre 2019). Aumenta l'avanzo nell'interscambio di prodotti non energetici (da più 5.931 milioni per settembre 2019 a più 7.002 milioni per settembre 2020). Rispetto a settembre 2019, sono aumentate notevolmente le esportazioni verso la Cina (più 33,0%), i paesi Mercosur (più 16,1%), la Svizzera (più 15,7%), la Turchia (più 13,8%) e gli Stati Uniti (più 11,1%).

Commercio estero extra Ue

Fonte: ISTAT

(genn. 2016-sett. 2020, dati grezzi)



Nuovo servizio intermodale europeo a Trieste

Si arricchisce il network intermodale del porto di Trieste. E' partito, infatti, nei primi giorni di novembre il nuovo servizio ferroviario che collega lo scalo giuliano con l'hub di Norimberga, situato a nord della Baviera. Inizialmente la frequenza



sarà settimanale, per poi arrivare entro il 2021, a due servizi a settimana. Il progetto intermodale parte in controtendenza rispetto al momento in cui l'Europa sta attuando politiche di chiusura dei confini per mitigare le problematiche legate al diffondersi del Covid-19. "Ulteriore prova questa - come ha rimarcato il presidente dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino - che l'intermodalità nel porto di Trieste riesce a creare importanti opportunità oltre che a garantire la connettività con le aree industriali europee". Il progetto nasce sull'onda della solida presenza nello scalo giuliano della compagnia DFDS, gruppo danese leader del trasporto Ro-Ro e shareholder del terminal Samer Seaports, che movimenterà tra Trieste e la Baviera le unità in arrivo e partenza dalle sue navi attraverso il collegamento che sarà operato dalla joint Mercitalia Rail-TX e in collaborazione con Alpe Adria, società che si occupa dello sviluppo dei servizi di trasporto intermodale del sistema logistico del porto, attraverso la gestione di un esteso network a livello europeo. Il servizio collegherà il molo V con il terminal TriCon di Norimberga, gestito dal gruppo Bayernhafen e, oltre a trasferire in maniera sostenibile i volumi di traffico del mercato turco e greco, sarà attrazione per le esigenze di export del sistema industriale della Baviera oltre a quello del Friuli Venezia Giulia. Sono stati inoltre attivati contatti con importanti player del territorio regionale per ve-

rificare anche la possibilità di utilizzare l'hub di Cervignano quale aggregatore di ulteriori volumi. "Questo nuovo treno - ha aggiunto D'Agostino - è la conferma che la vocazione internazionale è prerogativa unica del sistema logistico del porto di Trieste ed è soprattutto espressione della sua identità strategica, da sempre orientata ad accrescere la connettività ferroviaria con l'Europa centrale, partendo proprio da un partner storico come la Baviera".

Ceva Logistics e Emmelibri rinnovano la partnership

Ceva Logistics Italia e Emmelibri del Gruppo Messaggerie hanno rinnovato la partnership per la fornitura di servizi logistici per altri 12 anni. Le due società collaborano dagli anni Novanta e dal 2013 Ceva è stata responsabile della movimentazione fisica dei prodotti distribuiti da Messaggerie Libri attraverso il polo logistico della Città del Libro di Stradella, Pavia. Emmelibri, tramite la società controllata Messaggerie Libri, è il più importante distributore italiano indipendente di prodotti editoriali; la sua reputazione si fonda, da oltre 100 anni, su puntualità, affidabilità e impegno costante nel migliorare la qualità del servizio. Il difficile momento che l'economia italiana e mondiale sta vivendo non ha impedito alle due aziende, leader nei rispettivi campi di attività, di lavorare



a un progetto ambizioso e lungimirante, con l'obiettivo di realizzare un magazzino logistico tra i più moderni e all'avanguardia del panorama europeo. Per la realizzazione del nuovo progetto, è stata creata la società C&M Book Logistics (i cui soci paritetici sono Ceva Logistics Italia, controllata da

Cma Cgm, leader mondiale nelle spedizioni e nella logistica, e Emmelibri, controllata da Messaggerie Italiane). La mission della nuova società sarà quella di gestire, a partire dal primo marzo 2021, data di inizio del nuovo contratto, il sito logistico de La Città del Libro e di supervisionare il programma di investimenti biennale. Presidente e amministratore delegato della nuova società sarà Christophe Boustouller, AD di Ceva Logistics Italia, mentre il vicepresidente sarà Renato Salvetti, AD di Messaggerie Libri. Il nuovo contratto prevede la concentrazione delle attività logistiche svolte per Messaggerie Libri presso lo stabilimento de La Città del Libro, che sarà quindi interamente dedicato alle necessità logistiche della società. A seguito di un investimento di circa 40 milioni di euro, lo stabilimento - con una dimensione di circa 80 mila mq - ospiterà un impianto di automazione fra i più moderni d'Europa che verrà installato dall'azienda austriaca TGW. I lavori di costruzione dureranno quasi due anni, l'impianto sarà quindi operativo all'inizio del 2023.

L'azienda catanese LCT acquista 50 mezzi a LNG

L'azienda siciliana Luigi Cozza Trasporti-LCT opera nel campo del trasporto e della logistica per il settore alimentare e industriale in modalità intermodale via mare, in collaborazione con la Grimaldi Lines. Ha sede legale e operativa a Catania e filiali a Palermo e a Retorbido, Pavia. Lavora, complessivamente, su quasi 400 mila mq di magazzini per lo stoccaggio e la conservazione delle merci. Giornalmente, da Catania, partono 120 collegamenti che, insieme a quelli in partenza dalle filiali, coprono l'intero territorio nazionale. Collegamenti con l'estero sono effettuati verso Germania, Grecia, Malta, Spagna, Tunisia, Marocco. La società è molto attenta alle problematiche ambientali e all'ecosostenibilità. Ha, infatti, appena acquisito una fornitura, una delle maggiori d'Europa, di 50 mezzi Iveco S-Way che sfruttano la tecnologia LNG, portando così il totale dei mezzi che si alimentano con questo sistema a 120 trattori stradali, posizionando l'azienda al terzo posto in Italia. La tecnologia LNG, come è noto, utilizza un gas a bassissimo impatto ambientale, con emissioni quasi nulle di CO2. LNG è considerato pulito poiché non corrosivo né tossico, inoltre non rilascia particolato, zolfo o composti solforati. L'azienda in particolare è molto attenta all'utilizzo del Bio LNG, gas ottenuto dagli scarti agricoli e a impatto "zero" sull'ambiente. "La strategia di LCT - sottolinea l'azien-



da in un comunicato - è quella di ottenere un equilibrio tra una flotta moderna, sempre più aggiornata ed efficiente, e l'attenzione alla salvaguardia dell'ambiente. La sensibilità e la lungimiranza rispetto a questo tema garantiscono un vantaggio competitivo rispetto agli operatori del settore. Per raggiungerlo, i veicoli sono altamente performanti, soprattutto in virtù dell'ampio raggio di azione della flotta: l'azienda garantisce, infatti, il trasporto di beni da nord a sud e viceversa, con una copertura capillare di tutto il territorio nazionale, rimanendo fedele al principio di una logistica ecosostenibile. Non solo, grazie alle numerose partnership con i migliori spedizionieri esteri, la compagnia siciliana riesce a trovare le soluzioni migliori per travalicare anche i confini nazionali fino alle principali destinazioni europee. La massima efficienza e tempestività del servizio offerto sono date, inoltre, dai diversi dispositivi tecnologico-informatici che garantiscono un contatto continuo e diretto sia con i clienti sia con un team di professionisti che monitora il veicolo in tutte le sue parti h24".

Scannell Properties acquista terreno nel novarese

Scannell Properties, società privata americana di investimento e sviluppo immobiliare focalizzata sulla gestione di progetti industriali, logistici e di distribuzione su larga scala, ha reso noto un terzo importante deal, che porta le nuove acquisizioni sul mercato italiano a una superficie lorda affittabile di oltre 180 mila mq, con investimenti in posizioni strategiche lungo tutta l'autostrada A1, principale corridoio logistico del paese, e in prossimità dei grandi centri urbani di Milano e Roma. La recente acquisizione riguarda l'area di San Pietro Mosezzo, Novara, dove è in programma un progetto di sviluppo su una superficie di 570 mila mq; in una prima fase 130 mila saranno destinati allo sviluppo di due immobili logistici



di classe A. Gli edifici sono stati studiati per venire incontro alle esigenze di alti flussi logistici, grazie a spazi moderni progettati con l'obiettivo di ottenere la certificazione LEED Gold. L'area selezionata offre l'accesso diretto all'autostrada A4, collegando Torino e Milano. L'inizio dei lavori di costruzione è previsto per gennaio 2021. In linea con i recenti sviluppi in corso a Colleferro, Roma (nella foto, veduta aerea dell'area selezionata per la realizzazione di due edifici), e a Bologna, anche l'area logistica di San Pietro Mosezzo è stata scelta per la presenza di infrastrutture strategiche, ottimi collegamenti e la prossimità a un bacino di consumatori dai grandi numeri, anche dal punto di vista della forza lavoro. Andrea Amoretti, Client Solutions Director Europe e UK della società, ha sottolineato: "Nel settore del commercio è in atto una profonda trasformazione: i consumatori italiani continuano a essere innegabilmente legati ai tradizionali canali di acquisto, ma stanno modificando le proprie abitudini. Si stima che l'eCommerce sia cresciuto del 15% nel solo 2019, una tendenza già accelerata a causa dell'emergenza sanitaria dovuta al Covid-19. Noi di Scannell Properties prevediamo che questi cambiamenti inevitabilmente porteranno nei prossimi anni alla richiesta sempre più urgente di moderne infrastrutture logistiche. Grazie alla consolidata esperienza nel settore, maturata dal nostro team italiano e alla trentennale esperienza di sviluppo negli Stati Uniti, siamo ben posizionati per incontrare le esigenze sia degli operatori del commercio sia dei 3PL, con l'approccio da sempre orientato verso le esigenze del cliente che ci contraddistinguono".

Custom Group e Irideitalia siglano una partnership

Il mondo della logistica e dell'intralogistica è un asset chiave del tessuto economico italiano. Un driver di sviluppo e un'in-

frastruttura strategica che, proprio durante la pandemia, si sta dimostrando elemento chiave per la tenuta di numerosi settori merceologici. Dal mondo sanitario all'industria alimentare, dalla grande distribuzione all'eCommerce, una gestione smart e fluida di tutta la catena logistica è un aspetto imprescindibile e un fattore competitivo per le aziende. Nasce in questo scenario la partnership fra Custom, multinazionale italiana attiva nel settore della stampa professionale, scansione, Mobile Computing e Data Intelligence per l'automazione, e Irideitalia, azienda fiorentina controllata del Gruppo Finlogic, attiva nel settore dell'Information Technology con soluzioni complete per la codifica e l'identificazione automatica dei prodotti. La sottoscrizione di un contratto di



Partner Gold consente di concretizzare un piano di sviluppo volto a proporre un'offerta di soluzioni integrate ancora più completa da parte di Irideitalia e di tutte le aziende del Gruppo Finlogic, su tutto il territorio nazionale, in particolare per le stampanti barcode, le stampanti portatili, i POS, i consumabili e il supporto tecnico. I primi mercati in cui le due realtà collaboreranno saranno la logistica e il comparto healthcare. "Questo accordo - ha sottolineato Alessandro Mastropasqua, Head of Corporate Marketing & Press Communication di Custom - nasce da una profonda affinità di visione fra noi e Irideitalia. Entrambe condividiamo un percorso di sviluppo e di crescita, con importanti piani di espansione anche all'estero, che nasce dall'ascolto profondo delle esigenze del mercato e dalla capacità di mettere a terra, in modo tempestivo, soluzioni integrate che mirano a risolvere esigenze concrete degli operatori. Questo porta a sviluppare costantemente proposte customizzate e un ampio range di opzioni: l'esperienza e la competenza maturata in settori merceologici distinti, ma complementari, è un plus che si

esprime nella capacità fornire soluzioni ad alto valore aggiunto". Il mondo delle etichette è un aspetto spesso sottovalutato, ma essenziale per il corretto flusso di tutta la filiera logistica e intralogistica: se da una parte, infatti, la stampa e la scansione sono elementi fondamentali, anche il supporto (quindi l'etichetta) diventa un'infrastruttura primaria per garantire tracciabilità, controllo della filiera, gestione integrata e smart del magazzino e dei trasporti.

Un nuovo VGP Park sorgerà a Padova Interporto

VGP, azienda europea nel settore real estate che realizza e fornisce parchi logistici e semi industriali di alta qualità, ha annunciato la realizzazione del suo VGP Park Padova. A

pochi mesi dall'annuncio del VGP Park Sordio nel Lodigiano, la società ha reso nota l'acquisizione di un nuovo terreno nel nord Italia, all'interno dell'area industriale di Padova Interporto, per lo sviluppo del nuovo VGP Park Padova. Come per gli altri parchi logistici di VGP, anche questa nuova realizzazione (nella foto il render) beneficerà di una posizione strategica con un'ottima accessibilità alla tangenziale est della città, all'autostrada A13 che collega Padova a Bologna e anche alla direttrice adriatica, al centro di un'area dinamica con un'ampia disponibilità di manodopera. Il nuovo parco padovano si estenderà su una superficie di circa 50 mila mq e sorgerà su un brownfield, dove VGP si occuperà in primis della riqualificazione dell'area e della successiva costruzione di un Parco con una superficie massima affittabile di 31.530 mq di magazzino con annessi uffici e ampi parcheggi. La maggior parte della superficie è in pre-let a due rinomate società clienti di prim'ordine. Sempre in linea con



VGP **PARK**
SORDIO

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

LAND AREA 26.811 m² / BUILT-UP AREA 13.712 m²

www.vgpparks.eu / +39 02 841 773 69
agostino.emanuele@vgpparks.eu / azzurra.carone@vgpparks.eu

gli obiettivi di qualità ed efficienza energetica di VGP, il nuovo centro logistico disporrà di elevati standard di sostenibilità - tra cui la certificazione Breeam Very Good - e produrrà energia solare grazie a impianti fotovoltaici in copertura. Il nuovo progetto di Padova contribuisce alla continua crescita di VGP che raddoppia nel Veneto con un secondo polo logistico/semi-industriale dopo VGP Park Verona. Per quest'ultimo si prevede l'inizio dei lavori nel 2021. "Siamo molto soddisfatti di questo ulteriore investimento che va a consolidare la no-



stra presenza nel nord Italia", ha dichiarato Agostino Emanuele, Country Manager VGP Italia, che ha aggiunto: "Siamo convinti che offrire soluzioni logistiche e semi industriali di alta qualità contribuisca realmente allo sviluppo economico in questo settore. Registriamo l'interesse sia di potenziali conduttori paneuropei che di quelli locali, lavorando costantemente per migliorare i nostri immobili e soddisfare le esigenze di mercato. Naturalmente, l'efficienza energetica e la sostenibilità sono sempre una nostra priorità".

Nuovo accordo tra l'Ariston e Geodis

Ariston e Geodis hanno presentato, nell'ambito dell'accordo che hanno firmato, a Genga, Ancona, la nuova flotta di veicoli trainanti, a basse emissioni di CO2, di proprietà dell'azienda internazionale, leader nel settore dei trasporti e della logistica, e personalizzati dal principale brand internazionale del Gruppo Ariston Thermo. La partnership consentirà a questi veicoli, classificabili come semi rimorchi, di trasportare le merci (tra cui i sistemi ibridi e le pompe di calore di Ariston) in gran parte del territorio italiano, specialmente nelle regioni di Campania, Piemonte, Veneto, Toscana ed Emilia-



Romagna. Ariston è da sempre promotore di valori legati alla sostenibilità con prodotti pensati per offrire alle persone il massimo comfort, con uno sguardo sempre attento verso la salvaguardia dell'ambiente. L'accordo di collaborazione è stato annunciato proprio a Genga con l'obiettivo di sottolineare il profondo legame che lega il brand Ariston al territorio marchigiano. Proprio in questa regione, infatti, è stato fondato ben 90 anni fa il Gruppo Ariston Thermo, che a oggi vanta 8 impianti produttivi sul territorio nazionale. Un accordo importante e dal significato profondo, che ha seguito un periodo difficile come quello appena trascorso e che vuole dimostrare, ancora di più, l'impegno concreto di Ariston e di Geodis verso il territorio e la sostenibilità.

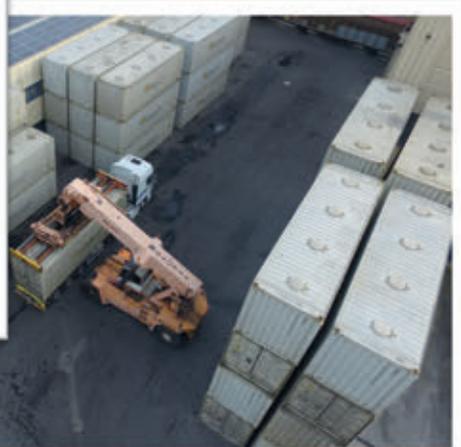
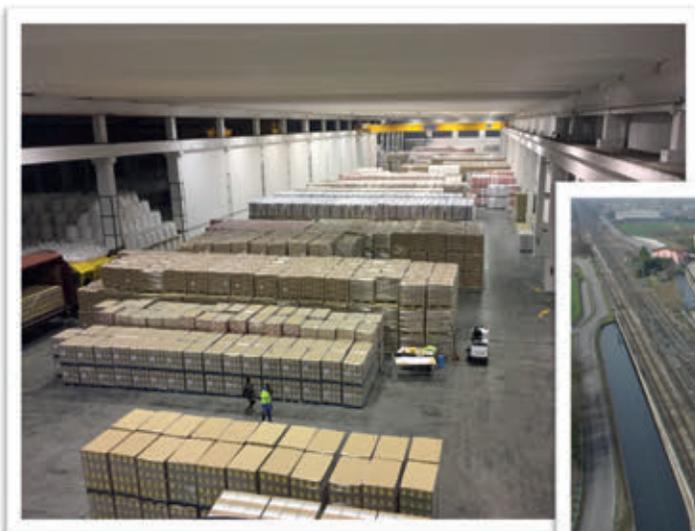
Il programma invernale di Lufthansa Cargo

La Lufthansa Cargo ha annunciato il programma dei servizi merci per il periodo invernale. Come ha sottolineato Dorothea von Boxberg, membro del Board Product and Sales della società: "Con questa programmazione per i prossimi mesi, intendiamo rafforzare la nostra offerta di trasporto aereo e intensificare anche i collegamenti oltre le 150 destinazioni nel mondo che già serviamo dal nostro hub di Francoforte, non solo con la nostra società, ma anche attraverso Austrian Airlines, Brussels Airlines, Eurowings e SunExpress. Per ottimizzare l'offerta ai clienti continueremo a lavorare con la massima flessibilità dei nostri voli". Tra l'Europa e l'Asia, ad esempio, sono stati programmati, in media, 35 collegamenti a settimana, con particolare attenzione alle mete di Shanghai, in Cina, di Seul nella Corea del Sud, di Tokyo in Giappone e della regione di Hong Kong. Prevista anche una forte connessione con città indiane.

LONATO SPA

 **SERVIZI LOGISTICI INTEGRATI**
 **TERMINAL FERROVIARIO**
 **DEPOSITI MERCE**

DEPOSITI NAZIONALI - DOGANALI - FISCALI ai fini IVA
RACCORDO FERROVIARIO con GESTIONE PROPRIA



LONATO SpA - Lonato del Garda (BS) +39 030 991 37 60 www.lonatospa.it info@lonatospa.it

Certificata ISO 9001:2015 - IFS (International Food Standard) - ICEA BIO - BIO SUISSE

capitale sociale interamente versato € 1.846.110,00

Il nuovo ruolo dell'Era

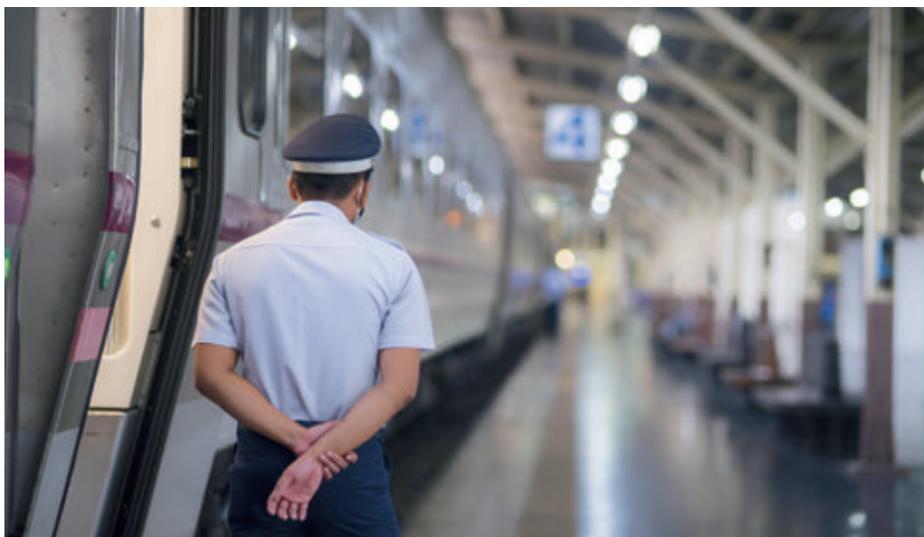
a cura dello Studio Legale Mordiglia* - Marco Lenti e Nicola Nardi

A partire dal 1° novembre 2020 sono entrate in vigore le procedure armonizzate che fanno dell'agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (in sigla "ERA") l'ente unico di certificazione per gli operatori ferroviari nei trasporti intracomunitari. Lo scorso 31 ottobre era infatti il termine ultimo per gli Stati membri dell'Unione per recepire nella propria legislazione nazionale le direttive sulla sicurezza e l'interoperabilità ferroviaria, che costituiscono il cosiddetto pilastro tecnico del Quarto pacchetto ferroviario adottato dal parlamento europeo e dal consiglio nel 2016. Tra queste norme è compresa la direttiva 2016/798, relativa al certificato unico, che mira a migliorare la sicurezza ferroviaria in tutta l'Unione rivedendo il ruolo delle autorità nazionali di sicurezza e ridistribuendo le responsabilità tra loro e l'agenzia dell'Unione europea per le ferrovie. La direttiva si affianca al regolamento 2016/796 che istituisce l'agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e alla direttiva 2016/797 sull'interoperabilità della rete ferroviaria dell'Unione.

In passato, prima dell'approvazione di questa normativa unionale, gli operatori ferroviari che operavano in più di un paese membro dovevano richiedere distinti certificati di sicurezza in ogni Stato membro, mentre oggi, grazie alla nuova disciplina, è previsto un certificato di sicurezza unico rilasciato dall'ERA. Si tratta pertanto di un processo che viene centralizzato a livello europeo, in quanto il certificato di sicurezza è ottenibile tramite uno sportello unico europeo denominato One Stop Shop (OSS), come previsto dal regolamento Ue 2016/796 istitutivo dell'ERA. Questo sistema doveva entrare in vigore nel giugno 2019, ma ai governi degli Stati membri è stato concesso un anno in più per completare il recepimento legislativo e la scadenza è stata poi prorogata al 31 ottobre 2020 alla luce della pandemia di Covid-19.

Per quanto riguarda l'Italia, la direttiva 2016/798 è stata recepita con l'emanazione del decreto legislativo n. 50 del 14 maggio 2019. Il decreto prevede che l'accesso di un'impresa a un'infrastruttura ferroviaria per effettuare servizi di trasporto merci, passeggeri o garantire la sola trazione è consentito solo se essa è titolare di un certificato di sicurezza

Per le imprese ferroviarie, dal 1° novembre, è in vigore il certificato di sicurezza unico rilasciato dall'agenzia dell'Unione europea per la sicurezza ferroviaria



unico. Il certificato, che specifica il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto e l'area di esercizio, è finalizzato a fornire la prova che l'impresa ferroviaria abbia un proprio sistema di gestione della sicurezza e sia in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista. Il decreto specifica che il certificato di sicurezza unico è rilasciato dall'ERA se si tratta di impresa ferroviaria che opera in un'area d'esercizio che comprende le reti ferroviarie di più di uno Stato membro dell'Unione europea, mentre è facoltà del richiedente individuare l'organismo di certificazione di sicurezza, scegliendo tra l'ERA o l'autorità nazionale preposta alla sicurezza, in caso di servizi ferroviari svolti in una area d'esercizio afferenti a un unico Stato membro.

* Studio legale Mordiglia

20121 Milano – via Agnello 6/1

Tel. 02 36576390

16121 Genova – Via XX Settembre, 14/17

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

La vera sfida del 2020

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Ormai si è capito: la produzione di un vaccino contro le patologie connesse al famigerato virus - che sia uno, oppure 6 o 7, ormai poco importa, considerato che nella inesorabile deriva cui sta andando incontro la società civile, nel mare della disinformazione di massa, solo i fatti potranno essere un porto sicuro - almeno esiste e, salvo sorprese dell'ultimo minuto, è quasi ultimata. Prima o poi, pertanto, si dovrà affrontare il serio problema di un piano efficace di trasporto e distribuzione delle dosi. I fatti, dunque: sappiamo per certo che ai fini della movimentazione e dello stoccaggio della preziosissima merce in questione occorrono temperature bassissime (si parla di circa -75 gradi costanti). Dal problema, alla soluzione: contenitori criogenici a ghiaccio secco o ultracongelatori. Ma prima ancora di pensare allo strumento di conservazione, serve interrogarsi sull'ABC della filiera logistica, ab origine. Cosa che il nostro governo finora non ha fatto, come non ha ascoltato, al solito, sul problema i rappresentanti del settore.

Per la distribuzione, occorre una grande opera di cooperazione a livello globale, che riesca a interfacciare i grandi produttori del farmaco - globalmente si stima la presenza di 15/16 siti di produzione - con gli altrettanto grandi gestori del trasporto. E occorre che i grandi gestori del trasporto elaborino un capillare ed efficiente sistema di trasporto e stoccaggio tale da creare una collaborazione sinergica, al dettaglio, con i destinatari finali del prodotto. Dal produttore al consumatore; dal centro alla periferia. Insomma, si tratta della più grande operazione logistica mondiale che, come si intuisce, coinvolge tutto l'albero genealogico del settore logistico. E, come sempre, la logistica deve rispondere con la sana e pragmatica concretezza che contraddistingue, da sempre, il nostro ramo. Ma, mentre in America già si parla di probabili accordi tra società farmaceutiche produttrici e i principali vettori, mentre in Danimarca la Maersk ha già sottoscritto un accordo con la United Biomedical per addivenire in tempi celeri a un progetto di distribuzione, mentre nella vicina Germania l'attenzione viene già veicolata sul versante della sicurezza nel trasporto contro lo spettro di un mercato illecito potenzialmente devastante per il mercanteggio del vaccino... in Italia?

Nel nostro tormentato paese - come è ormai prassi consolidata - la catena del trasporto deve fare i conti col più ostico, antiquato e farraginoso fra gli interlocutori: la pubblica amministrazione. Così, mentre oltre oceano - e, si badi bene,

La produzione di un vaccino contro il Covid-19 è ormai alle porte, resta il problema di come distribuirlo, specie in Italia



anche nel resto d'Europa - ci si interroga sull'acquisizione delle tecnologie necessarie per attuare un piano di distribuzione - già predisposto e credibile - nel "Bel Paese" ci si è arenati alle promesse di intenti. Nonostante plurime - ma, francamente, poco credibili - rassicurazioni provenienti dal ministero della Salute, il piano per la distribuzione del vaccino, in Italia, neanche esiste, nemmeno nelle linee essenziali, e ben difficilmente vedrà la luce entro fine novembre, così come raccomandato dall'Unione europea ormai un mese fa. Una "bozza", per essere definita come tale, deve evidentemente fondarsi su qualcosa di concreto... La logistica - specie se si ha a che fare con il trasporto di merci che richiedono, per qualità e quantità, un impegno e una collaborazione di elevata caratura e, soprattutto, infrastrutture all'altezza - non si può improvvisare.

I principali nodi problematici sono agevolmente individuabili e, a differenza di quanto sostiene qualche voce fuori dal coro, non è certo la penuria di disponibilità delle dosi a preoccupare, quanto piuttosto la quantità di personale altamente specializzato, nonché di sistemi di stoccaggio all'avanguardia necessari per movimentare, maneggiare e conservare una quantità così numerosa di merce, tanto più se è vero - come sembra - che per ogni beneficiario del >



Un contenitore criogenico movimentato su strada. Specialmente lo stoccaggio del vaccino appare un'operazione complicata poiché deve avvenire a una temperatura intorno agli 80 gradi sottozero

vaccino saranno necessarie due somministrazioni. Tralasciando infatti la problematica, pur non indifferente, circa l'individuazione dei primi beneficiari delle 3,5 milioni di dosi disponibili entro gennaio, la fondamentale questione preliminare da risolvere attiene, piuttosto, alle modalità operative. Si deve, in parole povere, capire attraverso quali modalità portare le dosi da un punto A a un punto B e, una volta arrivate al punto B, risolvere il conseguenziale problema della consegna dell'ultimo miglio. È fondamentale non solo individuare il problema, ma bisogna anche farci i conti, per trovare la conseguente soluzione. Sguinzagliare innumerevoli task forces - la cui utilità è ancora discutibile, considerato che per la seconda volta consecutiva non compare alcun rappresentante del settore - e rassicurare la nazione circa la scoperta del "sacro graal", invocando l'esercito per distribuirlo al popolo, non affronta, né risolve la questione a monte.

Sappiamo (fonte Confetra) che attualmente nessun aeroporto sul territorio nazionale, compresi Malpensa e Fiumicino, è in grado di stoccare, senza deteriorarlo irrimediabilmente, il prodotto in questione. Sappiamo che, peraltro, non è immaginabile fermare la gestione e il trasporto di altri farmaci per avere più risorse per il vaccino, per ragioni più che evidenti. Urge, pertanto, coin-

volgere tutti gli attori, pubblici, ma anche privati, affinché possa finalmente attuarsi una collaborazione sinergica verso un obiettivo comune. Si tratta pur sempre di problematiche la cui soluzione non è fantascientifica, come dimostra, ad esempio, la Germania che ha già i cantieri aperti nei magazzini di stoccaggio dell'aeroporto di Francoforte. Il piano di distribuzione, peraltro, è già stato predisposto: le dosi saranno indirizzate verso un deposito centrale, prima di essere inviate verso i centri regionali. Di più: la storia dovrebbe essere da

monito. Se già ci sono state difficoltà logistiche non indifferenti per la distribuzione del vaccino antinfluenzale o, ancora, nella distribuzione dei "banchi della discordia", ciò sia da monito - seppure tardivo - per la prossima "mossa" dell'esecutivo. Eppure, mentre nel resto d'Europa gli attori della filiera logistica sono già stati coinvolti dai governi, in

Particolare dell'aeroporto di Francoforte. La Germania ha già predisposto in questo scalo i cantieri per lo stoccaggio dei vaccini e ha elaborato un piano per la distribuzione, come richiesto dall'Unione europea



Italia sembra che la preoccupazione principale sia quella di tranquillizzare il popolo, slogan dopo slogan. Il vero problema - già sottolineato più volte dal direttore generale di Confetra - è che nel nostro paese la logistica non è mai stata considerata come settore strategico. Serve una sonora sveglia.

Obiettivo: la ripresa

di **Federica Catani***

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

La Regione Liguria ha stanziato 4 milioni di euro del fondo sociale europeo per attivare un piano straordinario di “formazione per la ripresa”. Lo scopo primario dell’iniziativa è dare un contributo ad aziende e lavoratori affinché possano accrescere le proprie competenze a distanza ed essere agevolati il più possibile nella ripresa delle attività in piena sicurezza. I voucher formativi potranno essere utilizzati dai lavoratori per intraprendere percorsi di formazione a distanza organizzati dagli enti di formazione accreditati. Attraverso una procedura individualizzata di presa in carico dei destinatari, sarà definito il percorso più coerente rispetto ai fabbisogni individuati, e che potrà essere composto da percorsi formativi di diversa complessità relativi a tematiche funzionali alla ripresa, nonché da servizi di orientamento specialistico o volti all’avvio di un processo di certificazione delle competenze. I destinatari, coerentemente con quanto previsto dall’avviso, sono persone fisiche occupate o in regime di cassa integrazione residenti e/o domiciliati in Liguria.

Le aree tematiche alle quali faranno riferimento le proposte formative sono quelle indicate nel Piano straordinario di formazione per il supporto al sistema economico ligure - emergenza Covid19 (Formazione per la ripresa). In base alle aree tematiche e alle priorità indicate nel Piano straordinario, Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, tra gli enti accreditati per la realizzazione, ha strutturato un’offerta formativa strutturata in due sezioni. La prima sezione (Guida rapida per la ripresa) avrà come principale obiettivo quello di formare i destinatari alla gestione dei fabbisogni crescenti di sicurezza. L’area tematica di riferimento (principi di organizzazione per la ripresa) permetterà di sviluppare argomenti legati a: organizzazione del lavoro (organizzazione dei luoghi e degli spazi del lavoro; rivisitazione dei lay-out; gestione delle pause e dei luoghi di ristoro aziendali comuni; riorganizzazione del lavoro in ragione dei trasporti e delle distanze casa lavoro; gestione della salute dei lavoratori in relazione alla normativa sulla privacy); protezione individuale (distanziamento sociale e lavaggio mani; corretto utilizzo dei dispositivi di protezione; corretto utilizzo delle mascherine e dei guanti); sanificazione locali (funzionalità e obiettivi del programma di sanificazione; procedure da seguire per una corretta sanificazione: modalità e periodicità per la sanificazione; prodotti da utilizzare e loro caratteristiche; misure di precauzione per gli addetti alla sanificazione). La seconda sezione (Lezioni smart per la ripresa) avrà come principale obiettivo quello di “accompagnare”

i destinatari dentro il cambiamento imposto dall’emergenza sui flussi di lavoro, sulle dinamiche organizzative, sugli equilibri vita-lavoro. I percorsi afferenti a questa sezione risponderanno all’esigenza di erogare attività formative professionalizzanti a



tutti i soggetti che intendano migliorare le proprie competenze e acquisirne di nuove per un reingresso competitivo nel mercato del lavoro. Le aree tematiche interessate saranno prevalentemente quella commerciale, quella legata alle competenze digitali, nonché quella legata alla sfera economico-finanziaria dell’impresa.

Il valore aggiunto dato dalla partecipazione dei lavoratori e delle imprese ai percorsi proposti non consisterà semplicemente nella possibilità di beneficiare di formazione mirata su temi funzionali alla ripartenza, ma di poter studiare, insieme a esperti di orientamento e accompagnamento, un percorso mirato e individualizzato rispetto ai fabbisogni delle persone coinvolte. Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha inoltre realizzato una progettazione di dettaglio sui contenuti del catalogo, in funzione delle esigenze specifiche dei destinatari che provengono dal mondo delle imprese di logistica, portualità e trasporto. Coerentemente con le esigenze di contenimento, ma anche nella piena valorizzazione delle potenzialità legate a questi nuovi strumenti, sia la presa in carico dei lavoratori sia la formazione sia le attività di orientamento/avvio alla certificazione delle competenze saranno svolte in modalità webinar. ■

catani@scuolatrasporti.com



LA SOLUZIONE SMART, E FORMAZIONE IN LOGISTICA

PROGRAMMA VIDEOCORSI GENNAIO

GENNAIO 2021

13 GENNAIO

IL CONTRATTO DI TRASPORTO

Corso in aula

15 GENNAIO *

ORIGINE, CLASSIFICA E VALORE DELLE MERCI. REGIMI E PROCEDURE DOGANALI. Introduzione ed uscita delle merci dal territorio doganale della UE, con particolare analisi delle disposizioni in materia di adempimenti dichiarativi e di dichiarazione sommaria e manifesto merci

18 GENNAIO *

ORIGINE, CLASSIFICA E VALORE DELLE MERCI. REGIMI E PROCEDURE DOGANALI. Introduzione ed uscita delle merci dal territorio doganale della UE, con particolare analisi delle disposizioni in materia di adempimenti dichiarativi, di dichiarazione doganale e di principi dell'accertamento

19 GENNAIO

LA QUALIFICAZIONE DEI FORNITORI E LA VALUTAZIONE DELLA PERFORMANCE. MODELLI DI CONTROLLO, PENALI, KPI E SLA

22 GENNAIO *

ORIGINE, CLASSIFICA E VALORE DELLE MERCI. REGIMI E PROCEDURE DOGANALI. Introduzione ed uscita delle merci dal territorio doganale della UE, con particolare analisi delle disposizioni in materia di adempimenti dichiarativi natura, struttura e funzione della dichiarazione doganale

25 GENNAIO *

ORIGINE, CLASSIFICA E VALORE DELLE MERCI. REGIMI E PROCEDURE DOGANALI. Introduzione ed uscita delle merci dal territorio doganale della UE, con particolare analisi delle disposizioni in materia di adempimenti dichiarativi e modalità di espletamento telematico delle formalità doganali

27 GENNAIO

LA GESTIONE DEGLI APPROVVIGIONAMENTI: STRUMENTI E TECNICHE DA CONOSCERE PER POTER SCEGLIERE

29 GENNAIO *

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

FEBBRAIO

1 FEBBRAIO *

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

3 FEBBRAIO *

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

4 FEBBRAIO *

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

5 FEBBRAIO

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

8 FEBBRAIO *

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

10 FEBBRAIO

CONTROLLO DI GESTIONE E ANALISI DI BILANCIO

12 FEBBRAIO *

CONTROLLI DOGANALI E PROCEDIMENTO DI ACCERTAMENTO

15 FEBBRAIO *

REVISIONI DELL'ACCERTAMENTO

17 FEBBRAIO

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

19 FEBBRAIO *

GLI STRUMENTI DI DEFLAZIONE DEL CONTENZIOSO

22 FEBBRAIO *

IL CONTENZIOSO TRIBUTARIO E PRESSO LE ALTRE GIURISDIZIONI

23 FEBBRAIO

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



Assologistica Cultura e Formazione

DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA"
CON CORSI, WORKSHOP, SEMINARI E CONVEGNI

ASY ED ECONOMICA AI PROBLEMI DI LOGISTICA E SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

GENNAIO-APRILE 2021

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

26 FEBBRAIO *

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

MARZO

1 MARZO *

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

2 MARZO

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

5 MARZO *

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

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

Workshop in aula

19 MARZO *

NOZIONE DI RISCHIO DOGANALE (2A PARTE)

22 MARZO *

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

23 MARZO

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

26 MARZO *

VALUTAZIONE DEL RISCHIO (1A PARTE)

29 MARZO *

VALUTAZIONE DEL RISCHIO (2A PARTE)

APRILE

6 APRILE *

GESTIONE E TRATTAMENTO DEL RISCHIO

7 APRILE

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

9 APRILE *

SISTEMI E APPLICAZIONI INFORMATICHE DOGANALI DELLE 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)

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

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

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

La sfida 4.0

di **Mattia Nanetti** e **Antonio Catapano**
Co-fondatori di Wenda

La logistica è oggi un elemento chiave dell'industria globale, oggetto di continue trasformazioni mirate a migliorare i servizi offerti e ad abbattere i costi di mercato. Basti pensare che in Italia, nel solo comparto conto terzi, si stima valere a fine 2019 circa 84,5 miliardi di euro, con una crescita tendenziale dello 0,7% (Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano, 2019). Negli ultimi anni, in parallelo con il paradigma dell'industria 4.0, si parla sempre di più di "logistica 4.0", vale a dire una logistica che integra profondamente le nuove tecnologie digitali nei suoi processi e nelle sue operazioni. I nuclei della logistica 4.0 sono l'integrazione tra risorse umane, macchinari e oggetti intelligenti (sensori, data logger, altri oggetti parte del paradigma IoT), e la trasparenza di informazione lungo tutta la filiera (la nota supply chain visibility). Gli attori della supply chain possono scambiarsi informazioni in tempo reale e prendere decisioni rapide, tempestive e consapevoli (le cosiddette data-driven decisions), per affrontare inattese variazioni di scenario e diffondere l'informazione istantaneamente su vari livelli della supply chain, dagli operatori di campo ai manager. Per eseguire questi processi è necessario predisporre sistemi digitali che funzionino come elemento medio tra due poli: i dati grezzi raccolti nelle varie fasi delle supply chain; le decisioni finali basate su quei dati. Questo modello mira all'aumento di produttività: nell'indagine di mercato riportata all'interno del "Digital Supply Chains: A Frontside Flip" (2017), report realizzato dal Center for Global Enterprise, secondo l'88% delle società interpellate l'aspettativa è quella di poter abbat-



La logistica deve tendere sempre più a integrare nei suoi processi le nuove tecnologie digitali



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

tere mediamente, grazie al digitale, i costi dei processi logistici del 50%, con un aumento del fatturato stimabile attorno al 10%. Vi sono altri benefici, come il miglioramento della visibilità dei processi e della tracciabilità dei prodotti, l'aumento di sicurezza, la flessibilità e la soddisfazione del cliente, il miglioramento di processi interni, la qualità dei servizi e del brand reputation dell'azienda, con riduzione dei tempi di risposta, e taglio dei costi.

Per rispondere alla complessità dei mercati, così come alle sempre maggiori aspettative dei consumatori e alla pressione delle istituzioni verso i temi della sostenibilità ambientale e sociale, anche il comparto logistico si è trovato di fronte al bisogno (e l'opportunità) di evolvere, integrando tali tematiche all'interno delle attività aziendali. Ne sono un esempio la riduzione delle emissioni di CO2, la riduzione dello spreco alimentare, così come la qualità e la sicurezza alimentare. Tutti argomenti che non possono davvero più essere considerati come semplici optional per l'operatore logistico, ma che rappresentano veri e propri pilastri su cui basare il

CHI È WENDA

Wenda, socio di SOS-LOGistica, è un'azienda dove spirito innovativo e imprenditoriale si fondono, impegnata nel contribuire a creare una food chain più sostenibile attraverso la tecnologia. <https://wenda-it.com/>

proprio modello di business. Essi, infatti, se da un lato permettono di offrire benefici di carattere ambientale e sociale, dall'altro consentono all'operatore logistico di migliorare il servizio offerto e di tagliare costi e sprechi, per una maggiore competitività sul mercato e resilienza ai fenomeni esterni. A questo proposito, le soluzioni offerte dal paradigma della logistica 4.0 possono davvero rappresentare una chiave di volta, favorendo una transizione verso la sostenibilità non più rimandabile.

Nata sotto il segno della sostenibilità, Wenda ha tra le sue priorità la riduzione dello spreco alimentare, una vera e propria piaga che solo in Italia vale 15 miliardi di euro l'anno. Nella scena dello spreco alimentare, la catena del freddo recita il ruolo di leone, con circa il 20% dello spreco complessivo causato da problemi nelle fasi di trasporto, gestione e conservazione di alimenti a temperatura controllata. Allo stesso modo, grande attenzione è posta nei confronti della sicurezza alimentare, aspetto oggi apparentemente secondario all'interno del dibattito pubblico, ma che non può essere sottovalutato. La Piattaforma Wenda e la logistica 4.0 consentono agli operatori logistici di ottenere piena visibilità dei processi, individuando potenziali disfunzioni o disservizi all'interno dei processi e permettendo di prendere decisioni immediate e data-driven. Per un mondo più sano, e il portafoglio ringrazia. Nata come startup del settore food tech sostenuta da investitori internazionali, oggi Wenda è una startup esperta che ha creato una piattaforma universale e collaborativa che consente alle aziende di trasporto e logisti-



Si calcola che in Italia lo "spreco alimentare" valga 15 miliardi di euro l'anno

ca alimentare di gestire, analizzare e condividere facilmente i dati di temperatura e track&trace, farm to fork. Più in particolare, Wenda ha creato una connessione API Web Service che porta i dati di diversi data logger utilizzati in ogni spedizione sull'ERP e sulla piattaforma track&trace proprietaria del logistico, riducendo la frammentazione delle fonti di dati e semplificando le operazioni di controllo. L'operazione rientra nel paradigma della logistica 4.0 poiché l'integrazione e la visibilità end-to-end della supply chain ne costituiscono elementi strutturali, che consentono agli attori coinvolti di scambiarsi informazioni in tempo reale. Queste informazioni hanno permesso all'azienda di offrire un migliore servizio al cliente, con visibilità della posizione del carico e maggiore visibilità oltre la singola tappa logistica, far fronte a minori costi dovuti a penalità per ritardi non segnalati, ridurre i reclami per problemi di temperatura non comunicati. ■

SULLA "CARTA DI PADOVA"

Il manifesto "La Carta di Padova, promosso da SOS-LOG, Assologistica, Green Logistics Expo e Interporto Padova, tende a sottolineare l'importanza di un impegno diffuso a favore di una logistica sempre più sostenibile. Daniele Testi, presidente di SOS-LOG, ha dichiarato in proposito: "Ogni cambiamento passa da una svolta culturale, che si può immaginare come le fondamenta di un obiettivo di cambiamento. La Carta di Padova è un meccanismo che tende a unire, è il risultato di sintesi di un gruppo che ha lavorato in questi mesi e che comunque, e lo sottolineo, è un gruppo aperto, quindi pronto a recepire nuovi pareri. L'obiettivo primario che ha è quello intanto di fare luce sul comparto della logistica di cui spesso si parla ma soltanto in una ottica di costo. Invece, attraverso la sostenibilità, la logistica deve riacquistare il suo vero concetto di valore. La Carta di Padova ha avuto una genesi complessa, dovuta anche al periodo che stiamo vivendo: ci siamo incontrati per la prima volta nel maggio del 2019 e fin dall'inizio c'è stato un terreno fertile su cui far nascere una convergenza di idee tra soggetti che occupano vari punti della catena del valore, quindi abbiamo chi oggi chiede servizi di logistica, chi invece li offre fino al consumatore finale. Tra questi elementi, poi il contributo arriva anche da chi offre infrastrutture e mezzi per la logistica. In prima istanza questo progetto aveva la volontà di sviluppare un linguaggio comune, poi abbiamo capito che dovevamo 'atterrare' su obiettivi concreti per dimostrare che il cambio di passo è qualcosa che si può fare e si deve fare. Forse la pandemia Covid-19 non ha fatto altro che rafforzare questa identità e la volontà di agire concretamente".

Modelli organizzativi logistici:

di **Michele Savani**

Division Manager Logistics Sector Gi Group

Nonostante le enormi complicazioni generate dall'emergenza sanitaria, anche nel corso del 2020 il settore logistico ha continuato a interrogarsi profondamente in merito alla riconfigurazione dei propri modelli

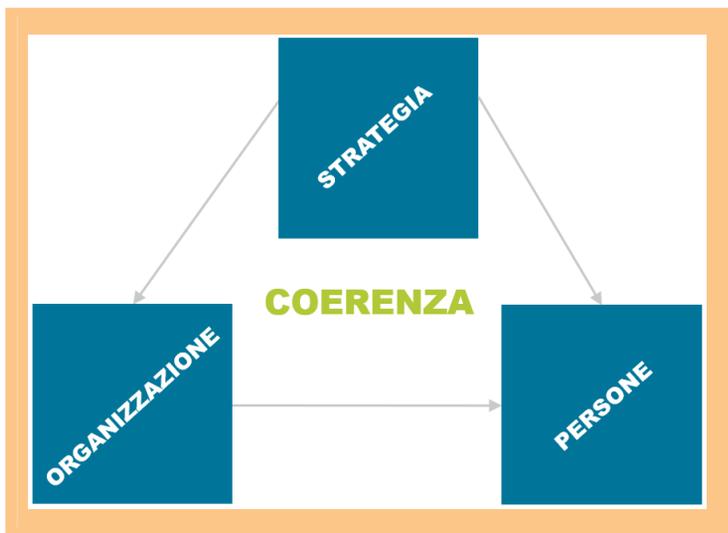
Insourcing vs outsourcing: quali evidenze. Le evidenze che emergono dal confronto diretto con gli operatori del settore sembrano essere le seguenti:



Per un risultato duraturo nel tempo occorre allineare in modo coerente "strategia, organizzazione e persone"

organizzativi. Il permanere di questo argomento tra quelli maggiormente dibattuti è testimonianza di un momento storico particolare, che sta portando a maturazione ragionamenti di lungo corso. Aziende, operatori 3PL e società di servizi stanno valutando, con sempre maggiore consapevolezza, diverse configurazioni organizzative, senza che un modello sia diventato prevalente rispetto ad altri. La mancata affermazione di un modello rispetto ad un altro è un elemento positivo, ed è un indicatore del fatto che ogni soluzione viene adottata a seguito di un'attenta analisi costi/benefici e delle implicazioni che ne derivano. Non è sufficiente, quindi, chiedersi se sia preferibile un modello di insourcing o un modello di outsourcing, così come la valutazione non può limitarsi a valutazioni semplicistiche: per ogni operazione devono essere indagati aspetti più profondi, relativi al governo della struttura operativa, alla resa di servizio attesa, alla distribuzione delle competenze all'interno dell'organizzazione e lungo l'intera filiera.

- tra gli operatori con i quali abbiamo dialogato nel corso dell'ultimo anno, la quasi totalità si sta interrogando su quale modello organizzativo adottare e sulle implicazioni che questa scelta potrebbe comportare;
- le valutazioni riguardo i diversi modelli vengono fatte in funzione del singolo appalto/progetto/committente (non esiste un modello unico e valido per tutti e per tutte le situazioni, e questo elemento è da considerarsi positivo);
- tutti i progetti che stanno generando vantaggio competitivo per l'azienda sono partiti dalla chiara definizione di una strategia di lungo termine, facendo discendere da questa prima determinazione le azioni di trasformazione sulla propria organizzazione e sulle proprie persone.



Partire dalla chiara definizione di una strategia è stato il vero vantaggio competitivo per le aziende che hanno scelto di rivedere il proprio modello organizzativo, sia che questo sia andato nella direzione dell'insourcing sia che sia andato nella direzione dell'outsourcing. Solo a valle della messa a fuoco di

come scegliere?

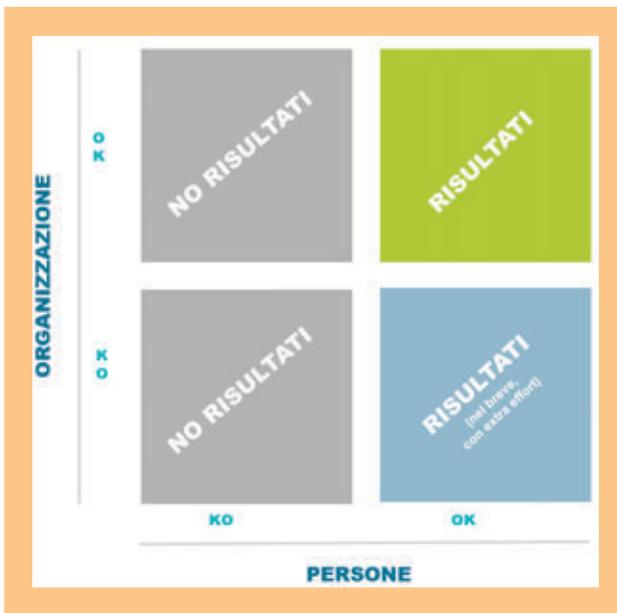
La logistica sta vivendo un'occasione storica per un cambio di pelle dell'intero settore: si deve avviare per divenire sempre "più efficiente e in grado di reagire agilmente a shock come quelli generati dall'emergenza sanitaria", sottolinea Savani

una strategia chiara sono stati definiti gli interventi su organizzazione e persone dell'azienda e della filiera, e solo la coerenza nella messa a sistema di questi elementi ha permesso a chi ha adottato questo approccio di attingere a tutte le leve HR a disposizione (tra cui Assessment per la mappatura della competenze, Training manageriale per reskilling e valorizzazione delle persone, Accesso a strumenti per lo sgravio del costo del lavoro, Head Hunting per l'approvvigionamento di risorse all'esterno dell'organizzazione, Supporto al ricollocamento). Allineare strategia, organizzazione e persone in modo coerente significa lavorare nell'unica configurazione in grado di generare risultati nel lungo periodo: le persone devono sempre essere coinvolte per l'attuazione di un progetto di lungo termine, ma l'allineamento con la revisione organizzativa è la chiave per una trasformazione efficace e duratura nel tempo.



a valle della filiera ha consentito di trovare più facilmente la soluzione migliore per organizzazione e persone e, in diverse situazioni, di disegnare accordi integrativi che hanno ampliato la possibilità di ricorso a strumenti di buona flessibilità (somministrazione, stagionalità, monte ore garantito), oltre che a garantire alle aziende una maggiore attrattività verso il mercato del lavoro.

La riconfigurazione globale della supply chain. Il momento sembra particolarmente favorevole per il settore per interrogarsi su quale modello adottare: tutta la logistica, ma in realtà tutte le supply chain a livello globale, stanno lavorando alla riconfigurazione dei tragitti globali delle merci, dei nodi di stoccaggio, delle modalità di trasporto e delle dinamiche del last mile delivery. Si tratta di un'occasione storica per un cambio di pelle dell'intero settore, che si sta attrezzando per essere più efficiente e in grado di reagire agilmente a shock come quelli generati dall'emergenza sanitaria. A livello italiano, questa trasformazione è anche un'occasione per tutto il settore per essere più attrattivo verso il mercato dei candidati, rendendo più facile l'approvvigionamento delle competenze necessarie per affrontare scenari di mercato sempre più complessi. Questa occasione può essere sfruttata per mettere in atto dei cambiamenti non tattici, non di breve, ma strategici, di medio-lungo periodo: gli operatori che stanno sfruttando questa fase storica per concentrarsi non tanto sul processo di trasformazione, quanto sul piano e sull'output a medio-lungo termine, stanno già costruendo il proprio vantaggio competitivo per i prossimi anni.



I progetti che hanno avuto maggior successo sono inoltre quelli che hanno coinvolto la filiera nel suo complesso: il presupposto è sempre la ricerca della configurazione più efficiente in termini organizzativi, di flessibilità e di distribuzione delle competenze. La condivisione del progetto a monte e

Un “mare” di plastica al seguito della pandemia coronavirus

Un report della Reuters testimonia quanto il Covid-19 stia spingendo fortemente al rialzo la produzione della plastica, riducendone nel contempo il riciclo, con conseguenze sempre più preoccupanti per l'ambiente.

di **Paolo Giordano**

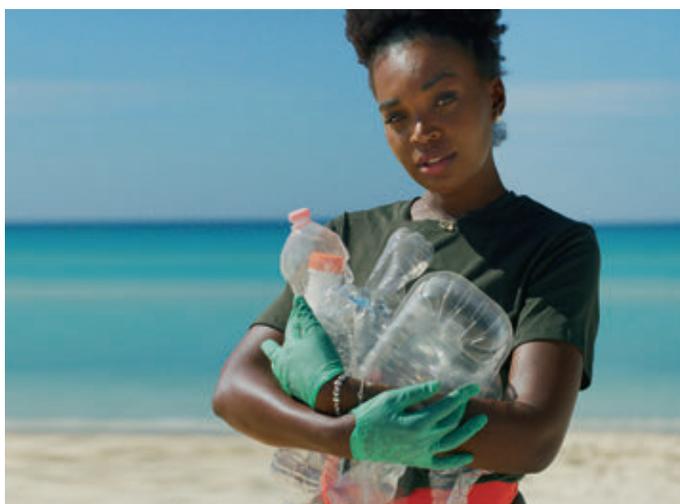
Uno special report della Reuters ha messo a fuoco a livello globale un risvolto della pandemia coronavirus: i suoi effetti sulla produzione della plastica. Il Covid-19 sta facendo la fortuna delle industrie petrolifere e chimiche, a danno dell'ambiente. Siamo, quindi, davanti a una “doppia pandemia”, quella del virus, micidiale per l'uomo, e quella della plastica, altrettanto fatale per l'ambiente. Con il sorgere del virus, da Wuhan a New York, sottolinea la Reuters, la domanda per mascherine, guanti, contenitori per il cibo, fogli di plastica con le “bolle”, i cosiddetti “bubble wrap”, per gli involucri dei prodotti acquistati online è cresciuta enormemente. Ormai se ne trovano dappertutto, anche lungo le strade o nei parchi, come avviene per i guanti e le mascherine, diventati rifiuti “abituati”. Non è la sola conseguenza del Covid-19, ce n'è un'altra ancora più importante: ha scatenato una vera e propria “guerra dei prezzi” fra plastica riciclata e plastica di nuova fabbricazione, ad opera per lo più di industrie petrolifere e chimiche.

La Reuters sottolinea che questa “guerra” è stata persa irrimediabilmente da chi ricicla. Lo dimostrano l'andamento dei prezzi e le tante interviste fatte dalla stessa Reuters a operatori del riciclo lungo tutti i cinque continenti. “Ho visto tanti protagonisti del riciclo impegnati in questo scontro, inutilmente. Non vediamo la luce alla fine di que-

sto tunnel”, ha dichiarato Steve Wong, Ceo della Fukutomi Recycling di Hong Kong. La ragione è semplice ed è un altro effetto collaterale del Covid-19: ha rallentato l'economia, facendo calare la domanda di petrolio, facendone diminuire di conseguenza i costi e, quindi, anche quelli della plastica, considerando che alla base della produzione di ogni nuovo pezzetto di plastica c'è il combustibile fossile. Oggi, la plastica nuova “di fabbrica” si acquista alla metà del prezzo di quella riciclata: perfino le bottiglie fatte con la plastica riciclata - che è la via più

comune e praticata per il suo impiego - sono diventate quasi “inabbordabili”. Un'analisi dell'Independent Commodity Intelligence Service, che ha uffici in tutto il mondo, ha calcolato che il costo per fare una bottiglia di plastica riciclata è dall'83 al 93% più alto che produrla con la plastica nuova. Greg Janson,

che è stato nell'ambiente del riciclo per 46 anni, con la società QRS di St. Louis, Missouri, ha aggiunto: “Sta succedendo quanto era inimmaginabile solo pochi anni fa: gli Stati Uniti stanno diventando il paese più economico dove produrre la plastica. Quindi, sul mercato ce n'è sempre di più. La pandemia Covid-19 ha aggravato questo fenomeno che è diventato uno tsunami”.



Una giovane ambientalista africana al lavoro sulla spiaggia per recuperare bottiglie e rifiuti plastici

Ecco perché chi ricicla sta perdendo la “guerra” di cui parlavamo...

Questo è un dato grave per l'ambiente. Infatti, la plastica è un driver molto significativo dei cambiamenti climatici. Fabbricare quattro bottiglie con la plastica nuova causa l'emissione di

gas serra pari a quella di un'automobile che percorre un miglio, secondo il World Economic Forum. C'è da preoccuparsi perché le prospettive sono di una forte crescita della produzione di plastica (e già oggi gli Stati Uniti ne consumano sei volte di più di quanta ne riciclano). Lo dimostra uno studio della Carbon Traker, un think tank indipendente con sede a Londra, pubblicato lo scorso settembre, rivelando che le industrie petrolifere e chimiche negli Usa hanno recentemente pianificato di spendere circa 400 miliardi di dollari nei prossimi cinque anni per potenziare gli impianti dedicati alla produzione della plastica. Un investimento che ha il preciso scopo di far recuperare alle imprese su questo fronte quanto perderanno su quello delle auto, dato il moltiplicarsi di veicoli elettrici o a carburanti alternativi al fossile e il calo dei consumi delle auto tradizionali. Inoltre, le industrie fanno molto affidamento sui paesi che oggi definiamo "in via di sviluppo". Lo ha dichiarato apertamente Sarah Nardin, portavoce della Exxon Mobil, alla Reuters: "Nei prossimi dieci anni, con la crescita della popolazione mondiale e con il miglioramento delle condizioni di vita in molti paesi, ci aspettiamo una crescente domanda di plastica, un prodotto che è conveniente e che migliora gli standard di vita".

E' vero che molte imprese sono impegnate a ridurre i rifiuti plastici, ma i loro investimenti a tale fine ammontano giusto a una piccola frazione di quelli tesi ad aumentarli. La Reuters ha chiesto a dodici imprese, le più forti a livello globale nel settore petrolio e chimica (le citiamo: Basf, Chevron, Dow, Exxon, Formosa Plastics, Ineos, LG Chem, LyondellBasell, Mitsubishi Chemical, Sabic, Shell e Sinopec), quali fossero i loro piani per la riduzione dei rifiuti plastici. Solo una ha dato dettagli, tre

hanno preferito un "no comment" e le altre hanno sottolineato che l'impegno aziendale su questo obiettivo è realizzato attraverso l'Alliance to End Plastic Waste, composta da 42 membri, molti dei quali, appunto, imprese petrolifere e chimiche. Peccato che la Reuters abbia appurato che lo sforzo finanziario di tale Alliance sia di 400 milioni di dollari annui, ossia un ammontare infimo rispetto a quanto invece si investe per la produzione della plastica.

Per la salute dell'ambiente, come dicevamo, le prospettive sul fronte della plastica sono molto gravi. Dal 1950, secondo quanto affermato dalla rivista scientifica Science nel 2017, "il mondo ha generato 6,3 miliardi di tonnellate di rifiuti plastici, dei quali il 91% non è mai stato riciclato". Oltretutto molta plastica è complicata da riciclare e tante imprese che riciclano dipendono dai finanziamenti pubblici. La situazione attuale è aggravata da quanto sta avvenendo nei paesi diciamo "periferici". Lisa Beauvilain, responsabile Sostenibilità della Impax Asset Management, ha sottolineato a tale proposito: "I paesi che non hanno una cultura e un'abitudine al riciclo, oltre che non avere infrastrutture adatte allo scopo, sono incapaci di gestire i rifiuti plastici, costantemente in crescita". A ciò si aggiunge quanto hanno dichiarato alla Reuters le imprese impegnate nel riciclo, ossia di aver ridotto gli investimenti con lo scoppio della pandemia coronavirus del 20% in Europa, del 50% in alcune aree dell'Asia e del 60%, e oltre per diverse aziende, negli Stati Uniti. In particolare, nelle Filippine, in Vietnam e in India, l'80% delle imprese del riciclaggio non hanno operato nei momenti più critici della pandemia, come rivela Rob Kaplan,



Nelle Filippine, migliaia di piccoli venditori smerciano a pochi soldi un'infinità di prodotti in sacchetti di plastica: si calcola che, quotidianamente, circa 160 mila di questi involucri finiscano tra i rifiuti

ceo di Circulate Capital di Singapore, società di investimento per le operazioni di riciclo. Se cala il riciclo, sull'altro versante aumenta a livello globale il consumo. La Reuters fa un esempio che lascia interdetti: nelle Filippine, migliaia di piccoli operatori del commercio vendono a pochi soldi prodotti contenuti in piccoli sacchetti di plastica che vengono generalmente appesi sul soffitto delle baracche che fungono da negozio ai lati delle strade. Una ricerca ha calcolato che ogni giorno finiscono nei rifiuti (e poi chi sa dove...) circa 164 mila di tali involucri, ossia circa 60 miliardi l'anno. Devastante è poi il dato sulla plastica impiegata per contrastare il diffondersi dei contagi dal coronavirus. Un solo esempio: in Cina, in marzo sono state usate mascherine per 116 milioni di unità, il 12% in più che in febbraio, mentre la produzione totale è prevista essere a fine 2020 intorno ai 100 miliardi di unità, tutte fabbricate in parte con la plastica ... La previsione che finiremo "annegati" nella plastica non è assolutamente inverosimile. ■

La “Carta di Padova”: un manifesto per una logistica più sostenibile

“Il documento è importante sia per i contenuti sia per il metodo con cui è stato portato a termine, che ha permesso la firma di 13 associazioni. Un risultato rilevante in un panorama delle ‘rappresentanze’ spesso troppo frammentato”, dice Umberto Ruggerone, vicepresidente di Assologistica.

di **Valerio di Velo**



UMBERTO RUGGERONE

Organizzato dalla Fiera di Padova, si è svolto nella città veneta il Green Logistics Intermodal Forum, in format digitale, con un notevole successo sia di audience sia di interventi e relazioni. Due gli eventi centrali, il convegno sull’intermodalità e la presentazione della “Carta di Padova”. Sull’argomento abbiamo intervistato Umberto Ruggerone, vicepresidente di Assologistica.

COME VALUTA LA “CARTA DI PADOVA”, CHE PUÒ ESSERE CONSIDERATA UN “MANIFESTO” PER UNA LOGISTICA SOSTENIBILE, SOTTOSCRITTA E PRESENTATA DA TREDICI ASSOCIAZIONI, NON SOLO DEL SETTORE LOGISTICO?

«Molto positivamente, sotto due aspetti. Il primo riguarda i contenuti totalmente condivisibili. Infatti la logistica deve

essere sempre più “sostenibile” nell’accezione più ampia del termine. Il secondo riguarda il metodo con cui si è giunti alla stesura del documento. L’“anima” dell’iniziativa è stato Daniele Testi, presidente di SOS-LOGistica, affiliata ad Assologistica, che ha lavorato con un gruppo di interlocutori sempre più allargato. Il risultato finale è che il documento è stato presentato a Padova a firma di 13 associazioni, non solo appartenenti al nostro settore. Un fatto decisamente rilevante in un mondo delle “rappresentanze” spesso troppo frammentato. Un fatto che aumenta l’impatto della Carta di Padova anche sulle istituzioni. Chi se lo troverà davanti dovrà tener conto che il documento “rappresenta” un numero molto elevato di imprese.

ENTRANDO NEL MERITO DEI CONTENUTI?

«Come dicevo, la logistica deve divenire sempre più sostenibile su tre fronti: ambientale, sociale ed economico. Tutti e tre di grande rilievo. Per quanto riguarda l’ambiente, conosciamo tutti le esigenze che oggi dobbiamo affrontare: i principali temi all’ordine del giorno sono riduzione dell’inquinamento, risparmio energetico e uso di energie alternative,

anche per i carburanti nel settore del trasporto. Credo che la logistica, per vocazione, sia portata a rispettare l’ambiente, dobbiamo lavorare affinché questa caratteristica migliori costantemente lungo tutte le filiere. Comunque, le imprese del settore, in generale, hanno fatto notevoli passi avanti su questo versante. Sull’aspetto “sociale” dobbiamo dedicare particolare attenzione. Premetto che la logistica nel nostro paese è cresciuta con numeri importanti in termini

“Spesso, anche in riunioni istituzionali, passa il concetto che la manodopera logistica sia quella dei rider. La logistica vera è un’altra cosa. Tale ‘confusione’ è dannosa per tutti”, sottolinea Ruggerone



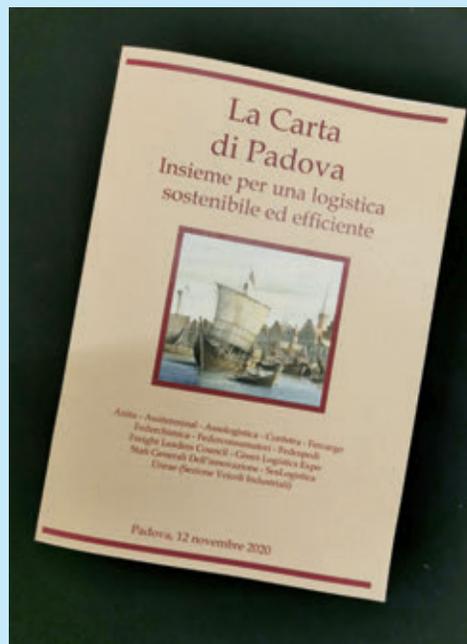
sia economici sia occupazionali. Aggiungo che riguardo l’occupazione il settore ha prospettive interessanti, specialmente per impieghi con alta competenza. Aumenterà la tecnologia nel lavoro logistico, quindi, serviranno competenze adeguate, che non è facile trovare anche >

I contenuti della “Carta”

Nata da una idea di SOS-LOGistica, Assologistica, Green Logistics Expo e Interporto Padova, la “Carta di Padova” rappresenta un check-point, una presa d’atto dell’esigenza di lavorare congiuntamente alla definizione di nuovi paradigmi che tengano in considerazione la necessità di muovere le merci in maniera più sostenibile ed efficiente. Hanno sottoscritto il documento 13 organizzazioni: Anita; Assologistica; Assiterminal; Confetra; Fedespediti; Federchimica; Federconsumatori; Fercargo; Freight Leaders Council; SOS-LOGistica; Stati generali dell’innovazione; Green Logistics Intermodal Forum; la sezione veicoli industriali dell’Unrae. Quindi, il documento rappresenta non solo il mondo della logistica in

quattro pilastri orizzontali: formazione e informazione; sviluppo e sostegno all’innovazione e all’ICT; definizione di elementi e modalità di valutazione comuni e condivisi; ricerca di nuove risorse e nuove governance. Pilastri che verranno via via sostenuti da azioni verticali, focalizzate su singole tematiche, e da iniziative che a loro volta diventeranno parte del patrimonio informativo nelle disponibilità del gruppo di lavoro della “Carta di Padova”.

Un gruppo multidisciplinare, aperto alla partecipazione di altri stakeholder per far cre-



Simbolicamente, una copia della Carta è stata consegnata a un alunno di una scuola elementare veneta

senso stretto, ma ha trovato riscontro sia in quello della produzione sia dei consumatori. Ciò aumenta certamente il suo impatto. In merito ai contenuti, le principali associazioni del settore definiscono una strategia di medio periodo poggata su

scere consapevolezza e importanza del settore; un laboratorio virtuale, aperto ai contributi di tutti, che vuole definire un patrimonio comune di iniziative e informazioni che contribuiranno a plasmare la logistica di domani. Questo, in sostanza, il significato della “Carta di Padova”,

ove “il domani” rappresenta il driver fondamentale che la guida, poiché rappresenta la volontà di impegno odierna a cambiare il domani. Il “cammino” della “Carta” è stato ben spiegato da Daniele Testi, presidente di SOS-LOGistica (vedere anche la sua dichiarazione a pagina 31, ndr): “E’ un primo passo perché da adesso quelle che sono state le priorità e gli impegni messi nero su bianco devono diventare azioni concrete, che in alcuni casi sono già attivate dalle varie associazioni, attraverso il proprio comparto. Ci sforzeremo tutti assieme di alimentare in maniera continua e di comunicare in maniera altrettanto continua le attività, in modo che la ‘Carta di Padova’ sia una piattaforma che dimostri da una parte che è aperta a chi vuole entrare ma soprattutto faccia vedere che gli impegni presi si sono mantenuti e che poi riusciremo a misurare concretamente gli effetti delle nostre azioni”. Il documento è stato consegnato simbolicamente a un alunno di una scuola elementare veneta.



“Il Covid-19 ci dice quanto occorra cambiare approccio sul tema delle scorte. Vedo segnali più critici verso l’exasperazione del just in time”, nota Ruggerone

perché nel nostro paese la formazione ha lacune storiche e non ha “formatori” in numero sufficiente. Accade quello che accade nel settore ricerca, dove abbiamo i ricercatori, ma mancano i divulgatori, due figure professionali molto differenti. E’ un impegno di Assologistica quello di lavorare per migliorare questo aspetto. Sul sociale segnalo un altro problema da non sottovalutare: spesso, anche in incontri ufficiali istituzionali, emerge la sensazione che la logistica venga percepita e “allineata” con i rider in bicicletta che consegnano i pacchi a domicilio o il cibo a chi l’ha ordinato per telefono al ristorante take away. Questo vuol dire che l’occupazione nel settore logistico viene spesso considerata a livelli bassissimi, mentre non è così: i rider fanno parte di un mondo occupazionale del tutto particolare, spesso vittima dello sfruttamento. La logistica “vera” è tutt’altra cosa e necessita, come dicevo, di competenze. Ritengo che questa confusione, pericolosa e dannosa per tutti, sia frutto di cattivi canali di comunicazione, anche del nostro settore ...

RESTA IL FRONTE ECONOMICO...

■ Mi ripeto: il settore è in un momento di crescita elevata. Investe in infrastrutture e servizi. I capitali italiani, però, sono pochi, assistiamo quasi a una colonizzazione del settore. Non ci sono molte imprese italiane nella classifica dei primi player che operano nel nostro paese. Questo è un problema che ha radici lontane, dipende dal fatto che il nostro sistema industriale non è riuscito mai a coniugare manifattura, logistica, trasporto a differenza di quanto hanno

fatto nostri competitor europei a livello export, come l’Olanda che di questa “coniugazione” è uno storico “campione” o la Francia e la Germania che hanno avuto la lungimiranza di incorporare nelle loro ferrovie nazionali grandi aziende logistiche di respiro mondiale o lo stesse ferrovie russe che hanno acquisito una grande impresa logistica europea, qual è la Gefco. Su tutto ciò occorrerebbe riflettere.

TORNO AL FORUM DI PADOVA. NELLA MANIFESTAZIONE, AMPIO SPAZIO È STATO DEDICATO ALL’INTERMODALITÀ. UN’INIZIATIVA REALIZZATA IN UN MOMENTO NEL QUALE C’È L’ESIGENZA IN ITALIA DI RAFFORZARE QUESTA MODALITÀ ANCHE PER ESSERE IN LINEA CON LE DIRETTIVE EUROPEE...

■ Sono d’accordo. E’ stato un evento molto significativo. Va dato atto all’interporto di Padova, e in particolare al direttore generale Roberto Tosetto e al direttore Real Estate e Logistics Paolo Pandolfo, di aver organizzato un evento importante in un momento così difficile. Credo sia un’iniziativa che debba continuare nel tempo, ad Assologistica ne siamo convinti, come siamo convinti che l’intermodalità possa essere una delle migliori chance specialmente per migliorare i nostri collegamenti internazionali. Peccato che questa importante iniziativa padovana non sia stata sostenuta da tanti operatori intermodali, interporti, anche rilevanti, che sono stati, purtroppo, assenti.

LE FACCIO UN’ULTIMA DOMANDA D’OBBLIGO DI QUESTI TEMPI: PASSATO IL COVID-19, SPERIAMO IL PIÙ PRESTO POSSIBILE, CHE LOGISTICA CI DOBBIAMO ASPETTARE, OLTRE A QUANTO SI DICE, E DATO PER ACQUISITO, SUL NECESSARIO

AUMENTO DELL’USO DELLA TECNOLOGIA E DELLO SMART WORKING QUANDO E DOVE È POSSIBILE?

■ In sintesi, le posso dire quello che penso serva attualmente al settore. In primo luogo, occorre “spingere” affinché vengano realizzate quelle infrastrutture urgenti, anche sull’ultimo miglio nel collegamento con porti e retroporti. Credo inoltre che serva un impegno per equilibrare sulle diverse modalità i nostri flussi di merci, questo anche per non rimanere “spiazzati” in caso di inefficienze su qualche percorso; essere così focalizzati sull’autotrasporto è un limite. In questo senso è positivo quanto è accaduto durante il lockdown, quando diversi operatori hanno iniziato a guardarsi intorno cercando alternative di trasporto e hanno iniziato a “scoprire” l’intermodalità. Terzo, occorre cambiare approccio sul tema delle scorte...

SCUSI L’INTERRUZIONE, MA CI TENGO A SOTTOLINEARE CHE SU QUESTO ARGOMENTO EUROMERCI PRESE POSIZIONE SUBITO DOPO LO SCOPPIO DELLA PANDEMIA, METTENDO IN EVIDENZA CHE PIÙ SCORTE, ALMENO DI DISINFETTANTI E DI MEDICINALI, AVREBBERO POTUTO SALVARE MOLTE VITE E FORSE EVITARE LA STRAGE CHE SI È VERIFICATA NELLE CASE DI RIPOSO PER ANZIANI...

■ Certamente la logistica non poteva prevedere quanto è successo, oltretutto non lo hanno fatto neppure gli scienziati e i risk manager. Ciò non toglie che le imprese logistiche, come quelle industriali, debbano tener conto di quanto è accaduto. Mi auguro che il tema delle scorte sia sempre più posto all’attenzione. Vedo segnali di un atteggiamento più critico verso l’exasperazione del just in time. E’ un dato importante anche perché considero negativo il fatto di continuare a “stressare” il sistema dei costi. Una metodologia che può sfociare anche nell’inefficienza. ■

Il Covid-19 accelera l'innovazione

La pandemia ha segnato una battuta d'arresto nel fatturato della contract logistics, ma ha anche dimostrato la capacità di reazione delle imprese logistiche e sta cambiando le priorità dei manager del settore.

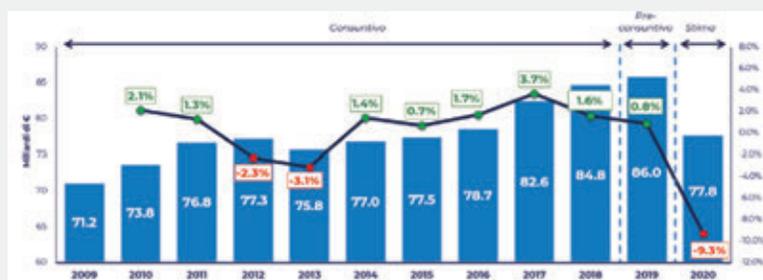
“L'emergenza Covid-19 ha messo a dura prova i sistemi logistici di committenti e fornitori di servizi logistici, provocando un forte calo del fatturato, non completamente compensato dalla robusta ripresa estiva, che interrompe il trend di crescita registrato fino al 2019. Ha, però, anche riportato la logistica al centro delle strategie aziendali, evidenziando la resilienza del settore, capace di reggere l'urto della pandemia e operare anche in condizioni difficili. E, soprattutto, non si è fermata la spinta all'innovazione, con l'ingresso sul mercato di tanti nuovi attori e soluzioni innovative capaci di attirare molti più finanziamenti rispetto al passato e con molte aziende che stanno cambiando passo nel loro percorso di digitalizzazione dei processi logistici”, ha affermato Marco Melacini, responsabile scientifico dell'Osservatorio Contract Logistics “Gino Marchet” della School of Management del Politecnico di Milano, che ha presentato nel capoluogo lombardo la ricerca 2020 durante un convegno online dal titolo “Contract logistics: dall'emergenza le basi per un nuovo futuro”. Sintetizziamo di seguito i principali risultati della ricerca.

Nel 2020 si attende un calo del 9,3% del mercato della Contract Logistics, a causa della riduzione dell'export e del traffico merci dovute alle restrizioni imposte dall'emergenza Covid, con un fatturato previsto di 77,8 miliardi di euro. La pandemia ha avuto un impatto anche sulle operazioni di fusione e acquisizione nel settore: delle 92 operazioni concluse fra il 2015 e

Il fatturato della contract logistics

Fonte: Osserv. Gino Marchet

(andamento 2009-2020)



Il valore del mercato

Fonte: Osserv. Gino Marchet

(2018, aziende italiane di logistica conto terzi, in miliardi di euro)



La logistica di fronte al Covid-19

Fonte: Osserv. Gino Marchet





Nel 2018, è già iniziato a calare il numero delle imprese di autotrasporto, con un calo dell'8,8% sull'anno precedente

il 2020, che hanno coinvolto fornitori di logistica internazionale (nel 34% dei casi) e nazionale (66%), solo 9 hanno avuto luogo quest'anno, contro le 16

del 2019, ed è calato notevolmente il fatturato delle aziende acquisite, pari a 100 milioni di euro contro i 500 milioni dell'anno precedente. Una forte

contrazione che però non è stata omogenea durante l'anno, registrando un crollo dei volumi durante la quarantena per la maggior parte dei settori e dei canali di vendita, eccetto l'eCommerce e i settori Food e Healthcare, e una robusta ripresa a partire da giugno, quando i volumi sono aumentati del 6% rispetto allo stesso periodo del 2019.

Le imprese della logistica hanno reagito positivamente all'emergenza, grazie alla capacità dei manager di riconfigurare velocemente le reti di distribuzione e alla condivisione di asset lungo la filiera. Le criticità emerse, come la sicurezza dei lavoratori, la necessità di rafforzare la distribuzione locale per far fronte al boom dell'eCommerce e di potenziare il trasporto intermodale, sono state trasformate nelle priorità

LE STARTUP LOGISTICHE

Le direzioni di sviluppo intraprese dalle startup sono di forte interesse per gli operatori tradizionali: nel perseguire l'innovazione, le imprese esistenti seguono diverse strategie, quali l'acquisizione di startup già consolidate, la creazione di una startup propria o lo sviluppo di una soluzione interna oppure il finanziamento di startup non appartenenti al proprio gruppo/organizzazione. Sono 501 le startup logistiche censite a livello internazionale dall'Osservatorio, in crescita del 57% rispetto al 2018, per un finanziamento complessivo pari a 9,56 miliardi di dollari, quasi il doppio dell'anno precedente (più 92%). Le startup più finanziate sono i fornitori di soluzioni hardware per le attività logistiche (85, più 174%), con 3,28 miliardi di dollari raccolti (più 913%), e i nuovi player della logistica che offrono servizi logistici innovativi in termini di area geografica, attività o tecnologie (160 startup, più 45%), con quasi 3 miliardi di investimenti raccolti (più 12%). Le più numerose sono le nuove imprese che sviluppano software per la gestione dei flussi logistici, con 168 startup nel 2020 (più 115%), che hanno ricevuto 1,86 miliardi di dollari (più 400%). Calano del 10%, invece, sia come numero sia come finanziamenti le piattaforme che incrociano domanda e offerta di servizi logistici (85 startup, 1,42 miliardi di dollari raccolti). Fra i nuovi player della logistica, il 65% offre soluzioni per la distribuzione nell'ultimo miglio, proponendo la consegna a domicilio in nuovi settori come il farmaceutico e sperimentando servizi di ritiro e consegna a basso impatto ambientale attraverso mini-cassoni e bici elettriche, l'impiego di droni per il trasporto o di soluzioni automatizzate con la creazione di micro-fulfillment center. Il 29% propone soluzioni basate sulla digitalizzazione e l'integrazione delle informazioni fra i diversi attori coinvolti, sul modello Physical Internet, che prevede flussi modulari e la decentralizzazione delle decisioni, e sulla condivisione di mezzi di trasporto, spazi di stoccaggio e suolo pubblico. Le piattaforme incrociano prevalentemente la domanda e l'offerta di servizi di trasporto e stoccaggio, confrontando le alternative disponibili e selezionando la migliore attraverso algoritmi che analizzano parametri quali il mezzo utilizzato, la distanza dal punto di spedizione, il volume e il peso del collo da trasportare.

La conversione degli spazi da retail a eCommerce

Una possibilità presa in esame da operatori negli Stati Uniti, ma una ricerca condotta dalla Prologis la considera di difficile e complessa realizzazione.

Il Covid-19 ha concentrato in meno di cinque mesi più di cinque anni di evoluzione del panorama immobiliare del settore retail, con il forte aumento durante il lockdown della spesa online. Negli Stati Uniti questo sta inducendo i proprietari di spazi retail a prendere in considerazione la conversione delle loro strutture in magazzini per eCommerce volti a soddisfare la crescente richiesta di piattaforme logistiche di elevata qualità, in particolare nelle aree definite di "ultimo miglio" ovvero quelle in prossimità o all'interno dei grandi centri urbani. Tuttavia una recente ricerca Prologis è giunta alla conclusione che i molteplici ostacoli economici, politici, fisici e legali a questa trasformazione suggeriscono che questa tendenza avrà un impatto limitato sull'infrastruttura logistica attuale, sull'equilibrio della domanda di mercato e sulla crescita futura. L'effetto più marcato all'interno del settore del retail si noterà probabilmente nelle ristrutturazioni dei centri commerciali, in particolare per quei centri di categoria inferiore meno dominanti nei loro bacini di utenza locali e che hanno subito il maggior impatto dalla migrazione alla spesa online. Nonostante la ricerca Prologis si sia concentrata sul mercato statunitense, è probabile che le tendenze identificate dalla ricerca si manifestino anche in Europa. Questo in misura variabile e in base a diversi fattori quali l'attuale configurazione del settore immobiliare retail a livello dei singoli paesi, all'effettiva possibilità di continuare a operare nel loro attuale assetto rispetto ad usi alternativi, come ad

esempio a una conversione alla logistica. Esistono tuttavia differenze fondamentali tra il panorama del retail statunitense e quello europeo, ha osservato Dirk Sosef, vice presidente per la Ricerca e Strategia della società: "L'Europa ha un numero maggiore di strade principali nei centri storici delle città e un minor numero di retailer pan-regionali in seria difficoltà come JC Penny o Sears negli Stati Uniti".

La conversione dal retail al settore della logistica è complessa e deve superare, come accennato, ostacoli molto concreti. Per questo richiederà molto tempo. Prologis ha esaminato una serie di strutture potenzialmente interessate alla conversione da retail a logistica e ha identificato quattro tipi principali di sfide che tali trasformazioni devono affrontare: economica, compresa la rilocalizzazione degli spazi come retail; altre destinazioni d'uso più redditizie e migliori, compresi gli appartamenti; una base dei costi elevati per il settore della logistica rispetto anche alla frequente presenza di sottomercati alternativi e competitivi a livello locale; politica, compresa la destinazione d'uso con restrizioni e autorizzazioni; l'opposizione da parte delle comunità locali; problemi associati a destinazioni d'uso specifiche, compresa la percezione di una perdita



Un centro commerciale negli Usa

di entrate fiscali sulle vendite; fisica, compresa la scarsa riconfigurabilità delle strutture esistenti, layout/configurazione dei siti non funzionali alla logistica e siti considerati troppo piccoli; legale, compresi gli accordi di servitù reciproca, le limitazioni imposte dalla co-locazione e le trattative multilaterali che impediscono o estendono le tempistiche per la riqualificazione del settore in chiave logistica.

Emergeranno sicuramente opportunità di conversione, ma varieranno notevolmente in base alla struttura del retail, alle dimensioni dei centri e al mercato. Prologis stima che negli Usa tali conversioni raggiungeranno un totale di 7 milioni di mq circa di nuovi spazi per la logistica nel prossimo decennio o 700 mila mq l'anno. Con Prologis che prevede di raggiungere negli Stati Uniti una superficie di spazi per la logistica di 929 milioni di mq entro il 2030, le conversioni da retail al settore della logistica rappresenterebbero meno dell'1%. ■

Il Covid-19 non ha inciso sul mercato

Secondo World Capital, la domanda si mantiene elevata, concentrata al nord e al centro, con punte molto forti in città come Genova, Milano, Padova, Bologna, Firenze e Roma. Anche i valori si mantengono stabili.

I dati riportati nell'ultima edizione del Borsino immobiliare della logistica H1 2020, redatto da World Capital in collaborazione con Nomisma, confermano che il mercato immobiliare logistico italiano non ha risentito particolarmente dell'impatto del Covid-19: l'81% delle trattative si finalizzerà entro un anno, mentre soltanto il 19% delle operazioni si prolungherà oltre i 12 mesi. La percentuale di sconto maggiormente applicata nel primo semestre 2020 è quella entro il 10%, indice di un mercato competitivo che lascia poco spazio alle contrattazioni. Spostandoci sui tagli maggiormente richiesti, emerge che gli operatori logistici sono alla ricerca di spazi ampi, il 71% dei casi si orienta su superfici tra i 5 mila e i 15 mila mq. La domanda si concentra al nord e al centro, molto forte in città prime come Genova, Milano, Padova, Bologna, Firenze e Roma. Focalizzandoci sui valori immobiliari rilevati dal dipartimento di Ricerca di

World Capital, il trend risulta stabile con numeri in leggero rialzo per la nuova costruzione. Le performance migliori vengono registrate nelle piazze di Firenze (prime rent con 65 euro/mq/anno per il nuovo e 54 euro/mq/anno per l'usato), Genova e Milano. La media nazionale italiana è di 42,46 euro/mq/anno, in crescita rispetto allo scorso semestre.

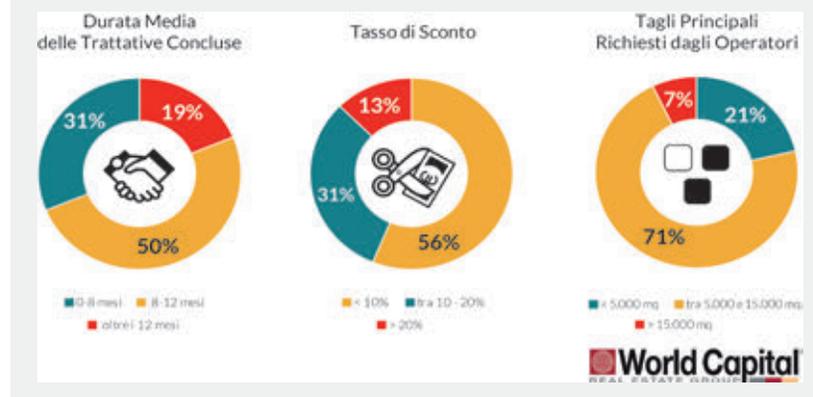
La survey di World Capital. Nella nuova edizione del Borsino, attraverso un'indagine, è stato dato spazio anche al sentiment degli operatori logistici per comprendere quale effetto ha avuto l'emergenza sanitaria sulla filiera logi-



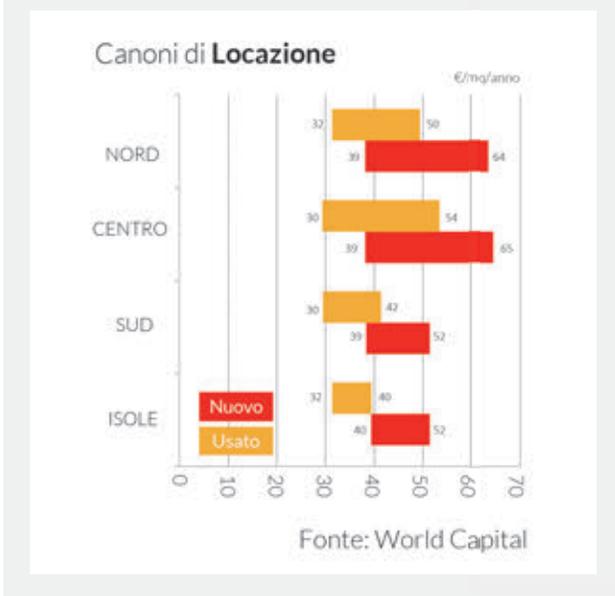
Secondo World Capital sta aumentando la domanda da parte dei logistici di magazzini più piccoli, ma situati vicino ai centri urbani. Un effetto della crescita delle vendite online

stica. È emerso che il 42,4% degli intervistati ha avuto una criticità maggiore con il rifornimento e mantenimento del flusso delle merci a causa della forza lavoro limitata. Il 30,3% invece ha riscontrato dei ritardi nelle consegne, sempre per via delle misure di contenimento imposte. Sotto al 30% le criticità maggiori per i player del settore sono state quelle legate alla chiusura dei magazzini di destinazione delle merci, alla difficoltà di reperire i trasportatori e infine al blocco delle frontiere. Fortunatamente solo un 6,2% ha avuto criticità per via di magazzini situati in posizioni troppo distanti per garantire la rapidità delle consegne. Spostandoci sull'immobile logistico, il 43,1% ha sperimentato cali di produttività di magazzino a causa delle norme di distanziamento, mentre un solido 27,3% non ha riscontrato difficoltà. Andrea Faini, ceo di World Capital, ha così >

Le caratteristiche del mercato attuale



Canoni di locazione



Andrea Faini

commentato: “I risultati della survey confermano la capacità del network logistico di funzionare bene anche in momenti critici. La filiera logistica ha reagito bene, rafforzando il proprio valore. Oggi la logistica risulta uno dei settori immobiliari più competitivi. Tra i trend registrati nella prima metà dell’anno, abbiamo assistito a un forte sviluppo della componente tecnologica all’interno dei capannoni e a un rafforzamento della logistica last-mile”.

La pandemia accelera la trasformazione degli immobili logistici. Il Covid-19 non sta frenando l’innovazione che negli ultimi anni caratterizza il mondo della logistica, ma anzi funge da ac-

celeratore. Innovazioni molteplici, che spaziano sia sulla gestione del magazzino e dei trasporti, con l’utilizzo di mezzi sempre più avanzati per raccogliere dati, analizzarli, reagire velocemente agli imprevisti e ridurre gli sprechi di tempo, sia in baia sia in strada. Anche la movimentazione interna nei magazzini, specialmente nell’ambito picking, diventa ogni giorno più evoluta e gestibile tramite robot specializzati. L’esigenza di avere una filiera logistica agile e snella, ancor più in piena pandemia, ha influenzato la trasformazione degli immobili logistici, con modalità diverse a seconda della tipologia di magazzino. Spazio a Factory Warehouse (magazzini annessi a fabbriche), Logistics Center (impianti di grandi dimensioni produzione/distribuzione), Distribution Center (impianti aziende retail per rifornimento punti vendita), Fulfillment Center (impianti operatori eCommerce) e altre tipologie a supporto dell’attività di trasporto, come i Transit Point (centri smistamento/consolidamento merci) e Last Mile (piattaforme di trasporto/ribalte corrieri di prossimità), quest’ultimi tra i tagli principali che costellano le grandi città metropolitane italiane. “Questo periodo particolare - ha sottolineato Faini - ha messo in evidenza come diventi prioritario il posi-

zionamento degli immobili logistici, come per esempio il concetto del last mile, oltre alla presenza di infrastrutture, per garantire un flow dei servizi fluido e veloce. Non viene frenata l’esigenza di una strategia omnicanale, di maggiore automazione e di sostenibilità nei magazzini. Parliamo di una logistica con valore aggiunto, ottimo driver per le evoluzioni sia professionalmente, che economicamente”.

Logistica sempre più di valore: un trait d’union tra eCommerce e retail. Lo sviluppo dell’eCommerce, unitamente al blocco dello shopping fisico imposto dal lockdown, hanno generato nuove abitudini nei consumatori, ma anche nella logistica. Si è sviluppata l’esigenza di soluzioni immobiliari particolari dedicate allo stoccaggio e alla distribuzione delle merci, integrando le piattaforme esistenti con ulteriori percorsi. Parliamo di Lockers, meccanismi di preparazione del prodotto per il ritiro, oggi nominati “Click&Drive”, fino ad



arrivare ai rivoluzionari market di condominio. Tutto questo ha contribuito a rendere la logistica un trait d’union tra eCommerce e retail. Oggi si punta ad avere una rete distributiva più capillare: non spariscono i grandi centri lungo le autostrade, dove il terreno costa poco e gli spazi sono ampi, ma progressivamente crescono i magazzini più piccoli situati vicino alle città. ■



Associazione nazionale delle imprese logistiche, dei magazzini generali e frigoriferi, dei terminalisti portuali, interportuali e aereportuali

**LA REALE RISPOSTA
A TUTTE LE VOSTRE
ESIGENZE DI LOGISTICA**

T. 02 6691567
www.assologistica.it



**LA DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA
CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA"**
con corsi, seminari, workshop e convegni

T. 02 66989866
www.assologisticaculturaeformazione.com

I nostri partner



www.easydent.com
800 200 510
ClinicheEasyDent



Via Forlanini 42 - Arcore (MB)
Tel 03962705.1 r.a.
Fax 0396270550
meregalli@mere.it
www.meregallisrl.it

Ultimissime



**Voucher digitalizzazione, via
alle domande dal 30/1/2018**

08/01/2018

Già dal 15 gennaio sarà però possibile accedere alla procedura informatica e compilare la domanda direttamente dal sito del ministero dello Sviluppo

La rivista



AEROME

08/01/2018
Nel 2018



NOTIZIE, INTERVISTE, APPROFONDIMENTI E INCHIESTE

Le trovate qui

www.euromerci.it

Indispensabile per tutti gli operatori della supply chain

Il settore “mare” e la nostra economia

Il Covid-19 ha portato cambiamenti sul traffico marittimo mondiale, modificando rotte e forse prospettive future, è ora che il nostro sistema portuale-logistico reagisca anche per garantire più efficienti vie di sbocco per i nostri flussi commerciali con l'estero.

di **Paolo Giordano**

Giuseppe Nargi, direttore regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo, intervenendo durante la presentazione del settimo rapporto annuale “Italian maritime economy”, redatto dal centro Studi e ricerche per il Mezzogiorno-SRM e presentato recentemente a Napoli durante la manifestazione “Naples shipping week”, ha sottolineato: “La fase di emergenza di liquidità è superata e occorre guardare agli aspetti strutturali che toccano il sistema delle imprese. Quindi, è ancora più urgente riportare il settore marittimo-portuale e logistico al centro delle politiche, perché è uno strumento essenziale di competitività delle aziende. Il gruppo Intesa Sanpaolo ha creduto nelle Zes e ha attuato una decisa azione di promozione al fianco delle Autorità portuali di Napoli, Taranto e

Bari. Siamo convinti che, una volta a regime, queste possano contribuire alla crescita del territorio. Durante la prima fase della crisi causata dal Covid-19 ci siamo concentrati nel sostenere la liquidità delle imprese e assicurare il supporto agli investimenti in ripartenza e resilienza. Sul tema dello shipping continuiamo a operare con tutti gli strumenti finanziari a disposizione, abbiamo un desk Shipping e un desk Zes dedicati con specialisti consolidati. Inoltre, il nostro gruppo, attraverso il suo Innovation Center, è molto attento all'innovazione per le imprese, con attività di scouting e investimenti di realtà hi-tech e ricerca sui nuovi trend tecnologici”. Leggendo questa dichiarazione appare evidente che la banca Intesa Sanpaolo ha capito perfettamente quale sia oggi una delle principali esigenze delle imprese industriali del no-

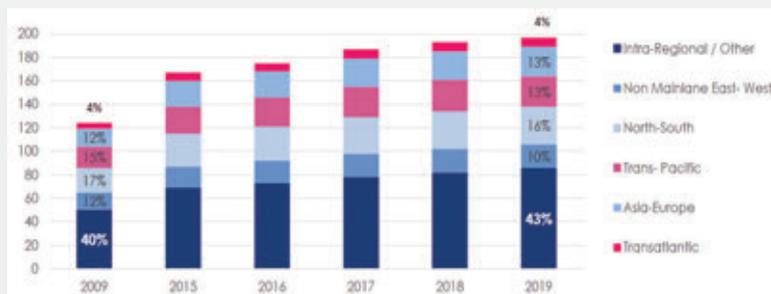
stro paese e non solo del Mezzogiorno: poter contare su filiere logistiche efficienti. Lo ha capito la banca, ma non pare che questo concetto faccia molti passi avanti nelle istituzioni: la politica italiana, così come il governo, pare faccia molta fatica a capire quanto sia necessario, per usare gli stessi termini del direttore Nargi, “riportare (... forse sarebbe più consono usare il verbo “portare”) al centro dell'attenzione il settore marittimo-portuale e logistico, perché è uno strumento essenziale di competitività delle aziende”. Per capire quanto sia corretta questa affermazione basta dare uno sguardo a qualche numero contenuto nel rapporto di SRM che abbiamo citato.

Il primo dato riguarda i nostri flussi commerciali con l'estero: in Italia la componente internazionale del trasporto marittimo è assolutamente rilevante. Infatti, l'anno scorso, il valore dei nostri scambi commerciali via mare è stato pari a 249,1 miliardi di euro, di cui 129,6 in import e 119,5 in export. Il mare assorbe, quindi, il 36% dell'interscambio italiano mentre il trasporto su strada assorbe ancora il 50% del traffico merci (un dato che sottolinea la persistente debolezza del trasporto cargo su ferrovia anche nei traffici con i paesi dell'Unione europea che rappresentano i nostri clienti principali). Inoltre, continua il rapporto SRM, il trasporto marittimo continua a rappresentare il principale “veicolo” dello sviluppo del

Cresce la “regionalizzazione”

Fonte: SRM

(rotte marittime mondiali dei container 2009-2019, % su milioni di tonnellate movimentate)





Una portacontainer nel canale di Suez. Durante la pandemia Covid-19, i traffici di container attraverso il canale sono sensibilmente calati

commercio internazionale: il 90% delle merci, infatti, viaggia via mare, mentre i trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del Pil globale. La pandemia Covid-19 ha avuto, ovviamente, sull'economia mondiale un forte impatto. "Secondo le ultime previsioni del Fmi - sottolinea il rapporto - il calo del Pil mondiale, dovuto alla crisi sanitaria, sarà pari al 4,9% nel 2020, con un recupero più lento del previsto nel 2021, con una crescita globale a fine periodo del 5,4%". Riguardo al trasporto marittimo complessivo si stima per il 2020 un calo del 4,4% e per il 2021 un incremento del 5%. Sul segmento container (la voce più vicina al com->



YOUR TERMINAL OF CHOICE IN ITALY

Vado Gateway è una delle realtà portuali più competitive per innovazione, automazione e servizi, hub strategico per gli scambi tra l'Italia, l'Europa e il mondo.

 **2** TERMINAL INTEGRATI

 **383** ADDETTI

Il nuovo Container Terminal deep-sea
tra i terminal più tecnologicamente avanzati del Mediterraneo

700 metri
di banchina per ormeggi in acque profonde

Fondali
fino a 17,2 metri

900.000 TEU
capacità/anno

14 corsie di accesso
ad alto contenuto di automazione

Reefer Terminal

il più grande hub di logistica della frutta nel Mediterraneo

250.000 TEU
capacità/anno

600.000 tonnellate
capacità annuale del magazzino refrigerato

50.000 mq.
magazzino refrigerato

14 celle
a temperatura controllata e differenziata



La rotta artica sta prendendo sempre più piede, con una crescita media annua del traffico, essenzialmente short sea shipping, del 134%

mercio internazionale in quanto esprime per lo più il traffico manifatturiero) si evidenzia un calo del 7,3% nel 2020 che porta a chiudere l'anno con la movimentazione di 742 milioni di teu nei porti mondiali (una cifra che riporta il segmento dei container ai volumi del 2017, in altre parole il virus ha portato via al settore gli ultimi quattro anni di crescita). La previsione è però un "rimbalzo" del 10% al 2021 e del 6,6% nel 2022. Allungando le previsioni, la movimentazione container dei porti a livello mondiale dovrebbe crescere a un tasso medio annuo del 3,5% fino ad arrivare a 951 milioni di teu entro il 2024 (con incrementi, a livello di aree mondiali, in Europa del 2,3%, in Africa 3,3%, nel Far East 3,9%, nel Middle East 4,5% e nel Nordamerica 2,3%).

Il Mediterraneo, nonostante la flessione attraverso il canale di Suez del traffico container (con un calo dei passaggi delle portacontainer nei primi cinque mesi del 15%) continua a rappresentare ancora una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati in quanto concentra il 27% dei circa 500 servizi di linea mondiali via nave. Questa diminuzione del traffico via Suez è essenzialmente dovuta a due fattori entrambi attribuibili al Covid-19: il calo dei carichi movimentati dalle navi e il calo del prezzo del petrolio che

ha indotto numerose portacontainer a passare per il Capo africano di Buona Speranza per risparmiare i costi del pedaggio di attraversamento del canale, pur allungando il percorso di circa tremila miglia nautiche (sono state 52, il 5,1% del totale, le megaship che hanno preferito quest'ultima rotta nel periodo marzo-giugno 2020). Altri mutamenti stanno caratterizzando il traffico marittimo mondiale, come sottolinea il rapporto SRM. Ad esempio, l'accresciuto interesse per la rotta marittima artica, dovuto anche ai cambiamenti climatici: oggi, su tale rotta passa un traffico stagionale e intraregionale, quasi completamente dovuto allo Short Sea Shipping, che è cresciuto tra il 2011 e il 2019 del 134% medio l'anno, raggiungendo i 31,5 milioni di tonnellate. Secondo stime (ante Covid-19) il traffico potrebbe raggiungere i 100 milioni di tonnellate nel 2030. I cinesi sono su tale rotta i più attivi.

Altri cambiamenti si registrano sul fronte del trasporto marittimo mondiale, come, ad esempio, la previsione, a livello globale, compresa l'Europa, di un rallentamento degli investimenti tesi ad accrescere la capacità dei terminal container. Secondo SRM, nei prossimi cinque anni tali investimenti dovrebbero crescere mediamente ogni anno del 2,1%, ossia per 25 milioni di

teu. Cifra lontana dalla crescita di capacità registrata nell'ultimo decennio, pari a 40 milioni di teu annui. Ciò significa che si va verso un "consolidamento" delle posizioni. Un altro segnale che si registra nei traffici container globali, sottolineato da Alessandro Panaro, capo servizio Maritime&Energy di SRM, è una costante crescita negli ultimi anni delle rotte intra-regionali. Un ultimo dato, che può, comunque, incidere sui traffici marittimi futuri, è la costante, rapida crescita dei collegamenti via ferrovia tra la Cina e l'Europa e viceversa, con la Germania in evidenza: secondo il China State Railway Group in luglio 2020 i treni in partenza dalla Cina sono stati 724 con un aumento del 74% su luglio 2019, mentre il traffico in direzione opposta è cresciuto del 60%. Appare evidente che in una situazione "mobile" del trasporto marittimo, la portualità italiana debba agire, debba

Particolare del porto di Barcellona. Nei prossimi anni è previsto un rallentamento, a livello mondiale, degli investimenti tesi ad accrescere la capacità dei terminal container



trovare "la spinta", specialmente sul versante dei collegamenti mare-terra, per potersi finalmente "disancorare", come sottolinea SRM, dalla movimentazione annua di 10 milioni di teu, una cifra sulla quale siamo inesorabilmente fermi da un decennio. ■

Le richieste per un rilancio di Venezia città-porto

La Port Community chiede in tempi brevissimi anche la nomina del presidente dell'Autorità di sistema portuale che sia espressione del territorio.

Superato il traguardo delle trenta adesioni fra associazioni imprenditoriali, soggetti rappresentativi del mondo del lavoro e imprese, la Venezia Port Community è impegnata e compatta a garantire l'efficienza del Mose per tutelare il bene più prezioso, la città di Venezia, salvaguardando nel contempo il lavoro e l'economia dei traffici commerciali, industriali e la pesca. Su questi temi è in corso un proficuo confronto con le istituzioni per cercare di definire procedure e regole che possano dare le giuste risposte a interessi che sono intrinsecamente contrapposti e un progetto di integrazione fra conche di navigazione (il funzionamento delle quali diventa priorità assoluta), intelligenza artificiale per la gestione ottimizzata delle navi e dei terminal e progettazione di un porto di altura per i traffici incompatibili. "Abbiamo bisogno di un'Autorità di sistema portuale nei pieni poteri ed efficiente - ha affermato Alessandro Santi, coordinatore della Community - e quindi è indispensabile che si proceda in tempi brevissimi alla nomina del nuovo presidente e che la nomina sia espressione del territorio con conoscenze e professionalità specifiche sulla portualità e sulla città di Venezia; così da poter coordinare da subito le tante scelte urgenti, fra le quali anche la definizione delle concessioni per i terminal, vera linfa imprenditoriale del porto, e la questione del lavoro portuale". Per il settore delle crociere è stato tracciato un percorso già dall'ultimo Comitato, che è stato confermato anche dalla ministra Paola De Micheli e che dovrà garantire continuità per un

traffico fondamentale per la città, assicurando nel contempo obiettivi di sostenibilità ambientale. Venezia segna una diminuzione di traffici commerciali contenuta nell'11%, collocandosi fra i porti italiani come il più resiliente, a conferma ulteriore del ruolo strategico e potenzialmente leader grazie al territorio produttivo alle spalle e all'unicità della città. Ora non va allentata la presa".

La Community si sta impegnando sul fronte dei pescaggi per annullare gli effetti negativi dei due anni nei quali è stato perso fino a un metro, con la con-



incertezze e indecisioni sul futuro non hanno aiutato, ma ora la rotta è tracciata verso un futuro di efficienza e innovazione. Il nostro porto può diventare la realizzazione concreta di un sistema virtuoso di investimenti, magari utiliz-



sequenza di aver condizionato, in concomitanza con l'attuale scarsa disponibilità di stiva nel settore container, risultati che avrebbero potuto essere largamente più positivi. "Dobbiamo fornire certezze agli armatori e ai tantissimi clienti del nostro porto: troppe

zando in parte il recovery fund, mirato a salvaguardare l'economia e l'ambiente della laguna, di Venezia e di Chioggia, che sono un patrimonio mondiale, e soprattutto garantire una vita per migliaia di lavoratori del porto, della pesca e del turismo", ha concluso Santi. ■

RISPONDONO A 3 PROFESSIONISTI DEL SETTORE 4 DOMANDE

I lettori più affezionati a Euromerci sanno che la rivista a due “chiodi fissi”, se possiamo usare questo termine, che sono lo sviluppo dell’intermodalità e la “barriera” di 10 milioni di teu sulla quale è ferma da dieci anni la portualità italiana per quanto riguarda i container. Si può dire quello che si vuole, che all’interno di tale “barriera” ci sono stati cambiamenti, meno transhipment e più traffico nei regional port, ma di fatto sempre 10 milioni di teu sono. Su questi temi abbiamo rivolto quattro domande a protagonisti del settore, anche se con ruoli molto diversi. Abbiamo intervistato, infatti, l’imprenditore Alessandro Laghezza, presidente dell’omonima spa che opera su tutto il territorio nazionale in logistica e trasporto, nonché presidente di Confetra Liguria; Alessandro Panaro, capo servizio Maritime&Energie del centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno-SRM, da anni attento studioso del settore portuale e marittimo; Daniele Rossi, presidente di Assoporti e dell’Autorità portuale di Ravenna. Tre protagonisti, quindi, come dicevamo, con ruoli diversi, della portualità nazionale. Secondo Euromerci, dalle interviste, diverse per “taglio”, emerge un quadro variegato e, per questo, stimolante. Lo lasciamo al giudizio e alle valutazioni dei nostri lettori.

1 NEL 2010, I PORTI ITALIANI MOVIMENTARONO IN TOTALE CIRCA 10 MILIONI DI TEU, LO STESSO RISULTATO, PIÙ O MENO, DEL 2019. NEL FRATTEMPO, ALGECIRAS È PASSATA DA 2,8 MILIONI A 5,1; VALENCIA DA 4,2 A 5,8; TANGER MED DA 2,05 A 5,1; IL PIREO DA 0,8 A 5,6. ATTRAVERSO SUEZ NEL 2010 PASSARONO 646 MILIONI DI TONNELLATE DI MERCI, NEL 2019 OLTRE UN MILIARDO. TUTTI SI MUOVONO NEL MEDITERRANEO, MENO L'ITALIA, CHE PARE FERMA. VUOL DIRE CHE, PER I CONTAINER, SIAMO AL LIMITE MASSIMO CHE PUÒ RAGGIUNGERE IL NOSTRO “SISTEMA”?



Laghezza. Significa che paghiamo le conseguenze di scelte strategiche (ad esempio di concentrazione su singoli sistemi portuali) non compiute o compiute in ritardo, costi del lavoro e fiscali elevati che penalizzano soprattutto le attività a basso valore aggiunto (transhipment, che ha determinato la crescita fra alcuni degli scali citati), le conseguenze di una burocrazia che determina generali condizioni di inefficienza e quelle derivanti da un sistema logistico che presenta tutt’oggi enormi coni d’ombra, specie

per quanto attiene i collegamenti fra porti e loro hinterland. Gli attuali terminal portuali soddisfano infatti la domanda del mercato logistico italiano. Una crescita nei numeri di teu gestiti può venire, fermi restando i necessari investimenti sulle banchine, dalla capacità di attrarre quei traffici che dal nord Italia scelgono di indirizzarsi verso i porti nord europei nonché una quota significativa dei 10 milioni di teu che originano dall’area mitteleuropea, a tutt’oggi difficilmente raggiungibile in maniera efficiente dai nostri porti.

Panaro. I dati e le analisi di SRM mo-

strano che non abbiamo incrementato di molto il nostro traffico container, è anche da dire che abbiamo un sistema portuale che ben si è difeso dal Covid-19 mostrando comunque una buona resilienza. Registrare un meno 12% di calo nel primo semestre 2020 ritengo sia una buona difesa dei traffici. Purtroppo, mi ha citato sistemi portuali che hanno vantaggi competitivi dovuti a maggiori risorse che vengono messe a disposizione e sistemi burocratici ed amministrativi che sono più celeri nel dare risposte quando si devono realizzare infrastrutture. Nel Pireo, come saprà bene, sono stati realizzate opere di ammodernamento di



Secondo Alessandro Panaro "la partita sull'aumento dei traffici container si gioca anche sulla possibilità dei nostri porti a ricevere navi di grandi dimensioni"

notevole portata grazie a investimenti cinesi della Cosco che ha eletto lo scalo come punto di riferimento nel Mediterraneo orientale per la strategia Belt&Road. Idem per Valencia, un porto che ha saputo dare il giusto mix al transhipment e al gateway diversificando le proprie strategie di crescita. E' complesso entrare in un mercato

come quello dei container dove i fattori che giocano sono molteplici; oltre alla burocrazia vi è il fenomeno del gigantismo navale che persiste. La partita si gioca anche nella capacità di accogliere queste navi che necessitano di banchine attrezzatissime e sistemi intermodali. Gli analisti di Banco-Costa confermano un cospicuo

numero di teu che saranno immessi nel triennio 2020-2022 con una prevalenza di navi di oltre 15 mila teu. Il dato riguardante la crescita della flotta indica un più 21% al 2019 contro il più 4% della flotta totale; mentre per il 2020-2021 una crescita rispettivamente del 15% e più 10% contro il 3% annuo della flotta totale.

Rossi. Non mi sembra l'Italia sia ferma, anzi assistiamo a un proliferare di iniziative anche eccessive per aumentare la capacità del "sistema". Con la recente assegnazione delle risorse del Fondo infrastrutture fatta dalla ministra De Micheli ritengo le attuali necessità infrastrutturali dei porti italiani siano soddisfatte, al netto di un paio di grandi progetti. Quello che serve ora è l'adeguamento delle infrastrutture logistiche retroportuali, quindi strade e ferrovie, per consentire una rapida, economica e ambientalmente sostenibile uscita delle merci dai porti. In questo modo ci saranno le condizioni per aumentare la movimentazione nei porti italiani.

2 NEL NOSTRO PAESE, LA PORTUALITÀ E LA LOGISTICA (SE SI ESCLUDE L'AUTOTRASPORTO CHE, SPECIE IN PASSATO, HA OTTENUTO RISULTATI, OSSIA "SOLDI", CON LA MINACCIA DEL "FERMO") NON RICEVONO L'ATTENZIONE CHE MERITANO DALLA POLITICA. LA MOTIVAZIONE PUÒ ESSERE LO SPESSO CITATO "DEFICIT CULTURALE LOGISTICO" CHE CI CARATTERIZZA, MA NON C'È ANCHE, AD ESEMPIO PER LA LOGISTICA, UN DEFICIT DI "RAPPRESENTANZA", FORTE, UNICO, DEGLI INTERESSI SETTORIALI O L'ASSENZA, PER LA PORTUALITÀ, DI STRUTTURATI INCONTRI ISTITUZIONALI (AD ESEMPIO, INCONTRO STATO-REGIONI CON FORTI INTERESSI PORTUALI)? LA PORTUALITÀ E LA LOGISTICA NON SONO INTERESSI NAZIONALI?



Rossi. Sicuramente portualità e logistica sono interessi di carattere nazionale, non fosse altro per il significativo contributo che danno al Pil nazionale. Si tratta di un comparto in grado di generare il 9% del Pil. Il governo ha un compito in questo momento enorme per-

ché deve indirizzare sotto l'aspetto amministrativo, delle scelte e degli investimenti, un settore critico per il paese. Sono tante problematiche che bisogna affrontare ma credo che lo si stia facendo con la giusta determinazione e la necessaria consapevolezza. Nei fatti, alcuni risultati sono stati ottenuti, altri sono obiettivi cui si sta lavorando, altri ancora, come il Reco-

very Plan rappresentano una grande opportunità. Come ho avuto modo di dire pubblicamente, durante l'ultima assemblea nazionale di Assoporti, sono sicuro che il governo conosca l'importanza del settore portuale e logistico e quindi sono convinto che verso questo indirizzerà un'azione importante di adeguamento delle strutture e di miglioramento in ottica >

tecnologica e ambientale. Certo è che oggi il tema centrale è quello della logistica portuale. Bisogna creare le condizioni logistiche per far viaggiare le merci dentro e fuori del paese. Questo significa prima di tutto collegamenti stradali e ferroviari e poi vuol dire anche digitalizzazione dei processi. Questi sono gli investimenti necessari al sistema logistico generale e a quello portuale in particolare. E' importante, ora, costruire reti di collegamento efficienti nel paese e verso le grandi arterie di comunicazione internazionali. La movimentazione delle merci che si svolge in banchina è solo un anello della catena logistica portuale e deve coniugarsi a una semplificazione amministrativa delle procedure che regolano l'operatività dei porti e delle norme che presidiano la realizzazione delle opere portuali.

Laghezza. In Italia la logistica, pur rappresentando il 9% del Pil, non ha mai ricevuto la necessaria attenzione, anche per la frammentazione degli organismi di rappresentanza e la conflittualità fra gli stessi. Esiste un deficit culturale e di programmazione oltre a un nanismo aziendale spesso causato dai vincoli all'interno dei quali l'impresa si trova a operare, vincoli che hanno favorito un'appropriazione della logistica italiana da parte di operatori esteri. Una situazione opposta rispetto a quella, ad esem-



"In Italia, la logistica, pur contando il 9% del Pil, non ha mai avuto attenzione, anche per la frammentazione della sua rappresentanza", nota Laghezza

pio tedesca, nella quale imprese nazionali particolarmente rilevanti, anche partecipate da soggetti pubblici, hanno saputo conquistare il mercato internazionale della logistica. Il deficit di rappresentanza è quindi anche una conseguenza di una situazione in cui il 70% delle spedizioni da e per l'Italia sono controllate da aziende straniere.

Panaro. La pandemia ha mostrato che la logistica è settore essenziale, come vede anche ora che si parla di vaccino si parla di logistica poiché si discute di come andrà distribuito in tutti gli Stati del mondo. Stiamo parlando di un comparto che rappresenta il 9% del Pil del paese e merita

tutta l'attenzione. Che la portualità e la logistica siano interessi nazionali è affermazione giusta. Lei pone un problema di deficit della rappresentanza; credo che la rappresentanza ci sia e sia fin troppa poiché tutte le associazioni di categoria mostrano grandi competenze in materia. Piuttosto potrebbe esistere un problema di razionalizzazione delle competenze per dare maggiore forza alla voce, poiché più frammentiamo la rappresentanza e meno si raggiungono obiettivi di sistema. Tuttavia, è anche da dire che la logistica è una filiera molto variegata e complessa e quindi è anche concepibile che ogni componente della filiera stessa voglia essere rappresentato.

3 LO SVILUPPO DEI PORTI SI "GIOCA" SULLA TERRA, DOVE L'ITALIA È DEBOLE SPECIALMENTE PER L'ASPETTO FERROVIARIO. AD AMBURGO OPERANO CIRCA CENTO IMPRESE FERROVIARIE. DA NOI, DA ANNI E ANNI SI DIBATTE SU MANOVRE, SU ROTTURE DI CARICO, SU DIFFICOLTÀ DI ACCESSO ALLE AREE PORTUALI, SULLA MANCANZA DI REGOLE SULLA GESTIONE DELL'ULTIMO MIGLIO E COSÌ VIA. COME SI ESCE DA QUESTA SITUAZIONE? RFI HA PROGRAMMATO LA FINE DEI LAVORI SUL TERZO VALICO PER IL 2023, MA HA SPOSTATO A DOPO IL 2026 GLI INTERVENTI SULLE LINEE A NORD. CHE SENSO HA?

Panaro. Ormai abbiamo compreso che il confronto con i porti del Northern Range non lo reggiamo. Ambur-

go, Anversa e Rotterdam hanno altre dimensioni, altri mercati produttivi e paesi che devono pensare a poche

realità portuali a differenza dell'Italia che praticamente è tutta un porto sul Mediterraneo. Storicamente abbia-



Uno dei problemi centrali è l'esigenza di rafforzare l'intermodalità e il collegamento, anche ferroviario, tra porti e retroterra

mo puntato poco sull'intermodalità; se osserva le risorse per gli investimenti infrastrutturali al Sud, osserviamo, ad esempio, che si è puntato quasi tutto sul sistema stradale e sul ferroviario passeggeri e poco su porti e intermodalità. Ora però assistiamo a un cambio di paradigma dove il rapporto mare-strada e mare-ferro hanno trovato nuovo slancio. D'altronde questo spiega anche il recente inserimento della tedesca HHLA nel porto di Trieste che è quello con maggiore vocazione ferroviaria. Anche a Taranto il terminalista Yilport, che ha da poco preso in concessione

il molo polisetoriale, ha inserito nei suoi piani di investimento collegamenti tra porto ed entroterra. Gradualmente le cose si stanno trasformando, questi non sono fenomeni che cambi dall'oggi al domani.

Rossi. Come dicevo prima, non c'è dubbio che la vera partita per i porti si giochi a terra, dove l'infrastruttura ferroviaria è determinante per la crescita del sistema, per acquisire maggiori volumi da movimentare. Non c'è dubbio che Rfi abbia tutte le competenze per gestire al meglio l'infrastruttura ferroviaria e mi

sembra stia operando bene anche sulla gestione degli investimenti. Temo che per una gestione ottimale ci siano ancora troppi vincoli, intoppi burocratici, eccesso di norme e competenze che condizionano le decisioni tecniche e imprenditoriali. Il problema vero è il tempo infinito che passa dalla decisione di investimento all'apertura dei cantieri.

Laghezza. Non ha nessun senso, ma l'Italia è incapace di programmare la realizzazione di infrastrutture in modo coerente e attraverso una lettura costi-benefici. E ciò non vale solo per il Terzo valico, che finirà monco a Tortona, senza il contemporaneo potenziamento delle linee per Milano e senza il quadruplicamento delle linee in Brianza che consentirebbe di raggiungere in modo efficiente il confine svizzero e quindi la via verso il nord. I casi sono molteplici. Io sono spezzino e il porto di La Spezia vanta da sempre un record di utilizzo delle ferrovie per lo smistamento dei container. Ma il raddoppio della ferrovia Pontremolese è da decenni poco più che un'ipotesi progettuale, privando il nostro porto di una connessione diretta con il corridoio Scan-Med e con i ricchi mercati dell'Europa centrale.

4 ANCHE DA UN PUNTO DI VISTA LOGISTICO, OLTRE CHE SOCIO-ECONOMICO, L'ITALIA È DIVISA IN DUE: QUELLA SOPRA BOLOGNA E QUELLA SOTTO (SE SI ESCLUDONO L'AREA DI ROMA E DI NAPOLI). UN PROBLEMA CHE SI AGGRAVA NEL TEMPO, BASTA PENSARE ALLA DISATTENZIONE CHE STA CARATTERIZZANDO L'ISTITUZIONE DELLE ZES. LA PORTUALITÀ E LA LOGISTICA INVECE NON POTREBBERO ESSERE CARTE IMPORTANTI PER UN RECUPERO DEL SUD E ANCHE PER UNA MAGGIORE E PIÙ INCISIVA PRESENZA ITALIANA NEL MEDITERRANEO?

Laghezza. L'Italia è il paese dei mille comuni, ma anche dei mille poli industriali. Una totale assenza di programmazione nell'uso del territorio ha fatto del paese un puzzle impazzito all'interno del quale

la razionalizzazione logistica resta un sogno. A peggiorare le cose, già rese imbarazzanti da scelte che rispondono solo a logiche clientelari e di bassa politica, contribuisce una ignoranza oppure un menefre-

ghismo diffuso sulle funzioni delle infrastrutture. Porti come Genova, Venezia, La Spezia, Trieste hanno una funzione preminente sulla catena logistica produttiva e distributiva. Nulla hanno a che fare con porti >

destinati prevalentemente al cabotaggio o alle autostrade del mare, o a porti del Mezzogiorno utili per il transhipment. Ma un terminal container, spesso vuoto non si è mai negato a nessuno.



Panaro. Le Zone economiche speciali a mio avviso sono uno strumento strategico poiché abbiamo di fronte il Nordafrica

che ne fa buon uso nei suoi porti e se ne vedono i risultati; prendiamo come esempio Tanger Med che ha saputo attirare circa 600 investimenti imprenditoriali e contestualmente far crescere il porto che ora sta portando la capacità a 8,2 milioni di teu. Ci vuole tempo. Una Zes per entrare a regime ci mette dai 5 ai 10 anni. Però da informazioni di stampa ho appreso che sono già in essere investimenti nelle Zes della Campania e della Calabria. Qualcosa si sta muovendo. Devo dire che il Gruppo Intesa Sanpaolo ha dato una grande mano a questi territori stanziando 1,5 miliardi di euro per le imprese che hanno interesse a investire e favorendo incontri con investitori esteri, arabi e cinesi. Ora il quadro deve completarsi con incentivi più appetibili sia nazionali che regionali e con una burocrazia zero. Altrimenti non saranno mai zone che potranno competere con quelle dell'area Mena.

Rossi. Sicuramente la portualità e la logistica sono carte importanti per un recupero del Sud del paese e, nel quadro di una necessaria nuova stagione di pianificazione strategica di medio periodo per la realizzazione di opere pubbliche e di investimenti nella logistica, il governo potrà co-



“Le risorse, anche del Recovery Fund, devono essere concentrate su ferrovie, strade, digitalizzazione, con particolare attenzione all'integrazione logistica del Sud”, afferma Rossi



Particolare del porto di Napoli

gliere l'occasione per sostenere la ripresa economica del paese, in generale, e contribuire, nello specifico, a ridurre il divario fra il centro-nord e il Mezzogiorno. L'Italia è una penisola e proprio dalla sua conformazione morfologica può trarre forza e competitività se riesce a creare un sistema in grado di tenere connessi materialmente e immaterialmente gli hub logistici e portuali dal nord al sud del paese. In particolare, come ho già avuto modo di dire, i porti del

sud non potranno esprimere la loro potenzialità e contribuire alla costruzione di una rete logistica nazionale diffusa se non potranno fare affidamento su una rete ferroviaria moderna ed efficiente. Interventi mirati su ferrovie, strade, digitalizzazione: qui devono essere concentrati gli sforzi e le risorse del Recovery Fund, con particolare attenzione alla integrazione logistica del sud. Per quanto riguarda le Zes, nelle scorse settimane è stato dato il via al comitato scientifico dell'Osservatorio economico sulle zone economiche speciali e sulle iniziative di sviluppo delle aree portuali, istituito grazie all'accordo tra Assoporti e Svimez. Fanno parte del gruppo il presidente dell'AdSP del Mar Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi, il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito, il presidente dell'AdSP del Mar Jonio Sergio Prete, il presidente della Svimez Adriano Giannola, il professor Ennio Forte e il dottor Delio Miotti. E' provato che le Zes possono accelerare lo sviluppo di un'area e in taluni casi di un intero paese, per questo possono essere uno strumento utile nel favorire l'uscita dalla crisi. ■

L'Italia sempre debole nel cargo per via aerea

La Germania copre il 30% europeo di questa modalità, seguita dall'Olanda e dalla Francia. Il nostro paese, nonostante la sua importanza a livello dell'export, è fermo al 7%, dopo aver appena superato, nel 2019, il Belgio.

A Milano, durante un convegno digitale, è stato presentato il secondo studio dell'Osservatorio cargo aereo di Anama e del Cluster aereo. Lo studio è stato realizzato in collaborazione con TRT. Ne riassumiamo i principali risultati:

- il cargo aereo rappresenta il 25% del valore dell'export italiano extra Unione europea, confermandosi un settore fondamentale per l'economia del paese. L'Italia, infatti, è tra i primi dieci esportatori al mondo, grazie alla vendita sui mercati internazionali di prodotti che si caratterizzano per la loro qualità e l'elevato valore aggiunto, come ad esempio quelli del settore del Made in Italy, la meccanica fine e il farmaceutico. Si evidenzia, inoltre, un potenziale ancora inespresso per l'agroalimentare, un comparto di punta dell'export italiano, che sconta, però, difficoltà a viaggiare per via aerea;
- il sistema aeroportuale italiano movimentato, tuttavia, il 7% del cargo aereo europeo, contro ad esempio il 30% della Germania, seguita da Francia e Olanda. L'Italia negli ultimi anni ha comunque migliorato le proprie performance e nel 2019 ha superato il Belgio, raggiungendo il 5° posto a livello europeo.

Dall'analisi qualitativa mirata su imprese manifatturiere e di spedizioni si evidenziano, inoltre, i gap da colmare

Le merci per via aerea

Fonte: xxx

(2019, valore in miliardi di euro e % sul totale)

	Miliardi	%
Prodotti farmaceutici	7,2	15
Meccanica e componenti	7,1	15
Perle, pietre e metalli preziosi	4,5	9
Apparecchi medici e ottici	4,0	8
Indumenti e accessori	3,9	8
Componenti elettriche	3,4	7
Pelletteria	3,3	7
Calzature	2,2	5
Indumenti a maglia	2,2	5
Prodotti chimici organici	1,3	3
Altro	9,2	18
	48,2	100

per potenziare le risorse del cargo aereo italiano in termini di affidabilità del servizio e transit time, fattori di scelta rilevanti per le merci ad alto valore aggiunto o con caratteristiche di deperibilità, in particolare:

- miglioramento dei collegamenti per capillarità e frequenza da/per gli hub aeroportuali. Da questo punto di vista, Malpensa, il principale aeroporto cargo italiano, sconta, però, l'assenza di una forte compagnia di bandiera di cui sia hub di riferimento. Ne consegue un livello inferiore di connettività dell'aeroporto. La numerosità delle destinazioni degli aeroporti di Parigi e Francoforte deriva proprio dal loro ruolo di hub internazionale per

le rispettive compagnie di bandiera Air France e Lufthansa;

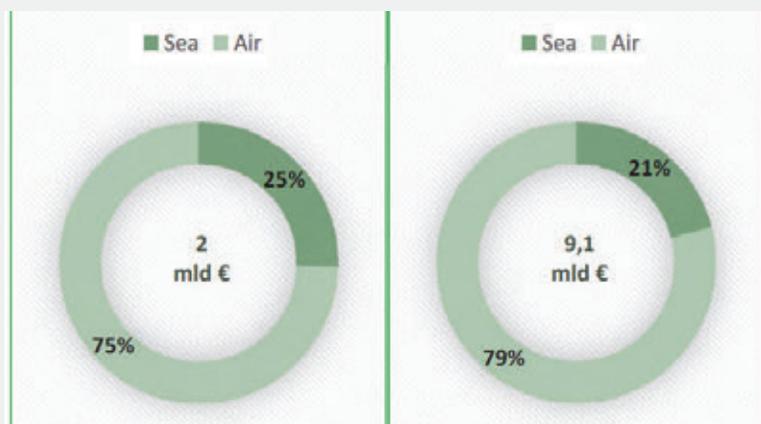
- sviluppo di infrastrutture più adeguate alle esigenze delle aziende, quali poli logistici aeroportuali di consolidamento dei flussi e sviluppo di infrastrutture aeroportuali dedicate. Il gap infrastrutturale con i principali aeroporti europei si è però nel tempo ridotto, grazie agli ingenti investimenti per lo sviluppo di Cargo City.

L'analisi sul campo e sull'impatto del Covid-19 ha messo in luce le peculiarità di un settore, che, in un momento di gravissima crisi come quello attuale, ha dimostrato grandi capacità di resilienza. Gli spedizionieri aerei, in collaborazione,

L'export farmaceutico extra Ue

Fonte: TRT

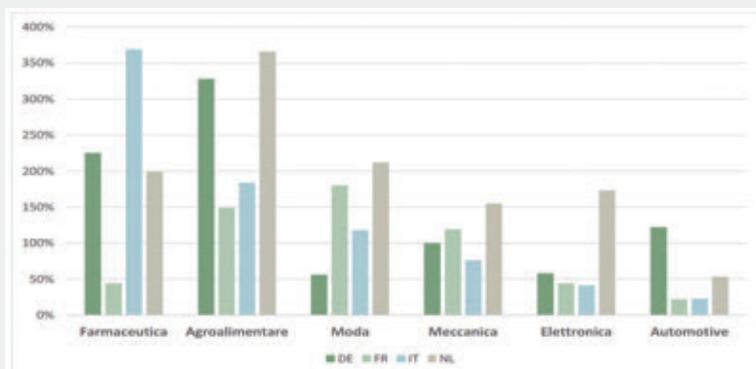
(confronto della ripartizione modale nave-aereo 2008-2019 e valore totale)



Competitività tra paesi Ue per filiera produttiva

Fonte: TRT

(trasporto aereo, variazioni 2008-2019 in valore)



con gli altri attori della filiera, rivestono, infatti, un ruolo strategico nell'internazionalizzazione della supply chain dei prodotti italiani, rispondendo in modo adeguato ai cambiamenti in atto nelle reti di distribuzione derivanti dall'innovazione tecnologica e dallo sviluppo dell'eCommerce. Nel convegno è anche intervenuto il direttore dell'agenzia delle dogane e dei monopoli, Marcello Minenna, che ha sottolineato: "Logistica, commercio globale e prodotto interno lordo dovrebbero essere in un legame diretto, di correlazione positiva. In Italia, invece, diventano un trilemma impossibile ed è su questo che stiamo lavorando, anche grazie a studi come quello presentato oggi. Ho parlato personalmente, sulla questione dello sportello unico doganale, con il ministro De Micheli la settimana scorsa, che mi ha garantito che - dopo i passaggi ancora da fare con il ministero della Salute - dovremmo in tempi brevi portarlo in consiglio dei ministri. Un elemento su cui, però, tutti dobbiamo porre attenzione è il tema della catena logistica sulle esportazioni. Il 70 % delle nostre esportazioni vanno su logistica non nazionale e questo vuol dire che non siamo in grado di portare la catena del valore all'interno del nostro patrimonio". È intervenuto anche Fabio Lazzarini, amministratore delegato di Alitalia, che ha assicurato che le merci avranno un "ruolo centrale" nella nuova compagnia. Alessio Quaranta, direttore generale dell'Enac, ha affermato: "Abbiamo capacità di recupero, se introduciamo strumenti adatti. Due temi principali: fare sistema e ripartire dal position paper del 2017 insieme anche al mondo aeroportuale con cui dobbiamo dialogare per favorire lo sviluppo del cargo negli aeroporti italiani. Lo studio ci mostra, infatti, le nostre carenze nell'intercettare le potenziali filiere italiane che oggi si servono di altri aeroporti. Per questo sono fondamentali gli investimenti infrastrutturali e progetti di specializzazione per i singoli hub". ■

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



Assologistica

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

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

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

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

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

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

Assologistica - in collaborazione con Assologistica Cultura e Formazione e al magazine Euomercì - 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.euomercì.it - Seguiteci anche su Facebook e LinkedIn

I carrelli non parlano

I dati sì



I carrelli Smart Trucks di Toyota con Telematica Integrata

Toyota ha integrato la Telematica come funzione standard nei propri carrelli elevatori. I dati del carrello sono immediatamente disponibili con il sistema I_Site per una gestione efficiente e per l'analisi.

Grazie a questo sistema innovativo è possibile avere il completo controllo della flotta carrelli e migliorare l'attività in molteplici direzioni. Eliminando gli sprechi potrai rendere più efficienti i flussi operativi, ottimizzando così aree di competenza come produttività e sicurezza.

Per saperne di più sugli Smart Trucks di Toyota visita il nostro sito web: www.toyota-forklifts.it

TOYOTA

MATERIAL HANDLING