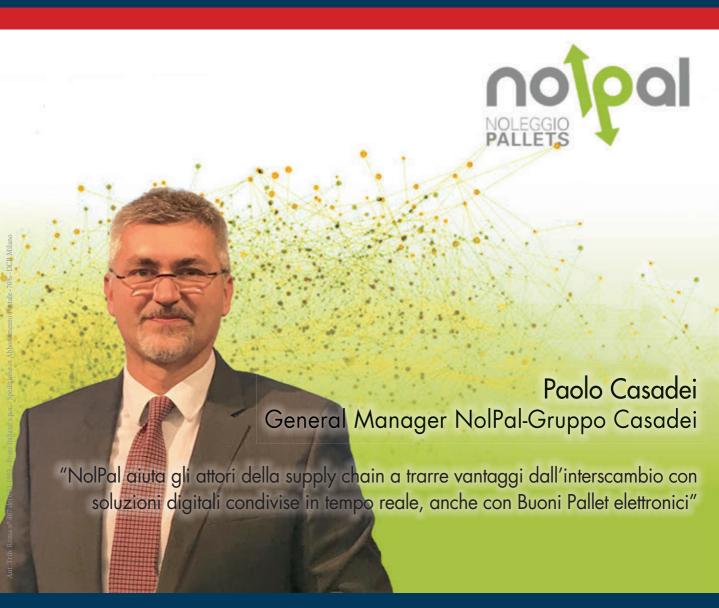


IL MENSILE DELLA LOGISTICA



Andrea Gentile: brutti segnali dalla Legge di Bilancio

EDITORIALE
UN PAESE SENZA
UNA VISIONE LOGISTICA

CARGO FERROVIARIO
LA SVIZZERA "DOCET",
E L'ITALIA?

ARGOMENTI
TASSA RIFIUTI
E AZIENDE LOGISTICHE





metri quadrati di superficie

dei magazzini

presenti

dell'area intermodale



INTERMODALITÀ

Un hub logistico intermodale di rilevanza internazionale, collegato alle principali piattaforme di distribuzione delle merci attraverso quattro modalità di trasporto: ferro, gomma, aria, mare.



Un completo sistema di servizi a supporto dell'attività d'impresa, in grado di garantire ai propri utenti la possibilità di sviluppare il business con efficienza e in piena autonomia.



REAL ESTATE

L'Interporto Campano offre soluzioni immobiliari per operatori industriali e commerciali, aziende di trasporto e opera-

Magazzini costruiti secondo alti standard qualitativi e di sostenibilità ambientale.



L'Interporto è integralmente ricompreso nella ZES (Zona Economica Specialel Campania, che rappresenta una straordinaria occasione per sostenere la crescita economica delle aziende.







UN PAESE SENZA UNA VISIONE LOGISTICA

Non ha alcun ruolo nell'economia globale

OS

EUGENIO MUZIO, PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE INTERMODALITÀ DI ASSOLOGI-STICA, NELL'INTERVISTA CHE PUBBLICHIAMO NELLE PAGINE SEGUENTI, CI HA DETTO CHE SUL CARGO FERROVIARIO "LA SVIZZERA DOCET". POTREMMO AGGIUNGERE CHE MOLTI ALTRI PAESI "INSEGNANO". AD ESEMPIO, SE CI PERDONANO I NOSTRI LETTORI PIÙ ATTENTI, POSSIAMO SOTTOLINEARE PER L'ENNESIMA VOLTA QUANTO CI PUÒ INSEGNARE IL MAROCCO SUL TEMA DELLA PORTUALITÀ. OLTRE QUATTRO ANNI FA. NADIA LARAKI, DIRETTORE DELL'AGENZIA NAZIONALE PORTUALE DEL PAESE, UNA SPECIE DI AUTORITÀ PORTUALE CENTRALIZZATA, SPIEGÒ IN UN CONVEGNO A NAPO-LI IL SUCCESSO DEL MAROCCO: "ABBIAMO LAVORATO SU TRE FATTORI: LA VOLONTÀ POLITICA, IL COINVOLGIMENTO SULL'OBIETTIVO DI TUTTI I SOGGETTI INTERESSATI, LO SFRUTTAMENTO DEL NOSTRO PATRIMONIO DI CONOSCENZE. OGGI, LAVORIAMO SECONDO UNA STRATEGIA PORTUALE CHE HA COME TRAGUARDO IL 2030". UNA VOLONTÀ POLITICA E UNA "STRATEGIA" CHE HANNO GIÀ DATO FRUTTI STRAORDI-NARI: TANGER MED, COSTRUITO NEL 2004, INAUGURATO NEL LUGLIO 2007, CHE HA VISTO INVESTIMENTI IN DODICI ANNI PER OTTO MILIARDI DI EURO, CHE HA APPENA MOLTIPLICATO BANCHINE E TERMINAL, OGGI MUOVE CIRCA 3,5 MILIONI DI TEU, COL-LEGA 186 PORTI DI 77 PAESI, È BASE DI 912 IMPRESE TRA INDUSTRIALI, LOGISTICHE E DI SERVIZI, CHE DANNO LAVORO A 75 MILA PERSONE, HA UN VOLUME DI EXPORT CHE TOCCA I SETTE MILIARDI DI EURO. PER CARITÀ DI PATRIA, TRALASCIAMO QUANTO CI POSSONO INSEGNARE SULLA LOGISTICA PAESI COME L'OLANDA E LA GERMANIA CHE DEL SETTORE HANNO DA SEMPRE FATTO IL LORO PUNTO DI FORZA PER PENE-TRARE I MERCATI MONDIALI. NON NE PARLIAMO PERCHÉ SAREBBE COME SPARARE SULLA CROCE ROSSA, E IN QUESTO CASO, PURTROPPO, LA CROCE ROSSA SAREBBE LA NOSTRA LOGISTICA. I PAESI PIÙ AVANZATI, CON IN TESTA LA CINA, PUNTANO OGGI TANTE DELLE PROPRIE CARTE SULLA LOGISTICA. L'ITALIA, E IL SUO GOVERNO, LA I-GNORA, SE NON FA PEGGIO COME È ACCADUTO CON L'ULTIMA LEGGE DI BILANCIO: SECONDO L'UFFICIO STUDI DELLA CONFETRA, IL PROVVEDIMENTO COSTA AL SETTORE TRA I 180 E I 200 MILIONI DI EURO. GLI ALTRI PAESI INVESTONO SULLA LOGISTICA E GUARDANO AL MONDO, NOI FACCIAMO IL CONTRARIO E GUARDIAMO ESCLUSIVA-MENTE NEL NOSTRO "GIARDINETTO" ...

24

VI SEGNALIAMO

Editore SERDUCKS S.F.I. Via Cornalia 19 - 20124 Milano tel. 02.669.1567 fax 02.667.142.45	UN PAESE POCO COMPETITIVO	8
redazione@euromerci.it Redazione Milano	Economia LO SCENARIO GLOBALE	10
Via Cornalia 19 - 20124 Milano tel. 02.669.1567 - fax 02.667.142.45 internet: www.euromerci.it e-mail: redazione@euromerci.it	Legge di Bilancio IL GOVERNO PENSA CHE LA LOGISTICA SIA UN BANCOMAT?	16
Redazione Roma Via Panama 62 - 00198 Roma tel. 06.841.2897 - fax 06.884.4824 Internet: www.euromerci.it	Cover NoIPal "I VANTAGGI DELL'INTERSCAMBIO? SIAMO SOLO AGLI INIZI!"	38
e-mail: redazione@euromerci.it Direttore responsabile Jean Francois Daher	Intervista ad Andrea Gentile BRUTTI SEGNALI DAL GOVERNO	4
Sito www.euromerci.it a cura di Ornella Giola e-mail: ogiola@euromerci.it cell.331.674.6826	Cargo ferroviario "SVIZZERA DOCET" E L'ITALIA?	43
Stampa Mediaprint Milano	Energia L'ITALIA DIPENDE ANCORA TROPPO DAI COMBUSTIBILI FOSSILI	46
Pubblicità Rancati Advertising S.r.l tel. +39 02 70300088 e-mail: info@rancatinet it	Argomenti LA TASSA SUI RIFIUTI E I E AZIENDE DI I OGISTICA	5

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA



Riferimenti: Andrea Rancati e

Claudio Sanfilippo

NEWS

DALLE AZIENDE



La produttività del lavoro, uno degli indicatori economici più rilevanti, nel nostro paese è sempre stata, fin dagli anni 2000, sotto quella di altri importanti paesi europei, come Francia, Germania, Gran Bretagna (il servizio a pag. 8)

Nonostante i progressi che negli ultimi anni ha registrato il ricorso a fonti rinnovabili, il nostro paese è quello, in Europa, più vincolato all'import di petrolio e gas: una dipendenza che ci rende vulnerabili (il servizio a pag. 46)



SMART, PRATICA ED ECONOMICA. COSÌ È LA NOSTRA FORMAZIONE

PROGRAMMA CORSI INVERNO 2020

10 GENNAIO

IL CONTRATTO DI TRASPORTO ALLA LUCE DELLE NUOVE DISPOSIZIONI MINISTERIALI In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica e Certiquality

15 GENNAIO

ECOMMERCE E PRIVACY: NORME E REGOLE DA RISPETTARE

23 GENNAIO

LOGISTICA 4.0: VANTAGGI, OPPORTUNITÀ E CRITICITÀ

30 GENNAIO

NORME E REGOLE PER UN EXPORT DI SUCCESSO. FOCUS SU COSA SI DEBBA INTENDERE PER ORIGINE DOGANALE DELLE MERCI In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica

5 FEBBRAIO

IL WELFARE AZIENDALE: STRUMENTI E MODELLI OPERATIVI PER LE IMPRESE

12 FEBBRAIO

LA "GUIDA DIFENSIVA" STRUMENTO OPERATIVO PER PREVENIRE GLI INCIDENTI STRADALI In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica e Certiquality

13 FEBBRAIO

CRM: DAL CUSTOMER SERVICE AL CUSTOMER RELATIONSHIP MANAGEMENT In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica

20 FEBBRAIO

LA GESTIONE DELL'ISPEZIONE SUL LUOGO DI LAVORO: SISTEMA SANZIONATORIO E STRUMENTI DI DIFESA DEL DATORE DI LAVORO

21 FEBBRAIO

RUOLI E COMPITI DEL LOGISTIC & PROCESS ENGINEER
Corso a cura di MYLIA

27 FEBBRAIO

REGIMI DOGANALI: NORME E REGOLE CHE DISCIPLINANO GLI SCAMBI TRA PAESI. FOCUS SUI DEPOSITI DOGANALI In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica

12 MARZO

NORMATIVE DA APPLICARE PER UNA CORRETTA GESTIONE DEL PERSONALE VIAGGIANTE

18 MARZO

LA FILIERA DELLA LOGISTICA SI ORGANIZZA
CON LA BLOCKCHAIN: PROFILI TECNOLOGICI E LEGALI
In collaborazione con Federchimica
SC Sviluppo Chimica

20 MARZO

RUOLI E COMPITI DEL COORDINATORE DI MAGAZZINO

Corso a cura di MYLIA

25 MARZO

MARKETING E PRIVACY: CHE FARE PER ESSERE IN REGOLA CON LE NUOVE DISPOSIZIONI UE? A cura TACK & TMI



Assologistica Cultura e Formazione | DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA" CON CORSI, WORKSHOP, SEMINARI E CONVEGNI Via E. Cornalia, 19 - 20124 Milano - Tel. 02.6691567 - e-mail: culturaformazione@assologistica.it www.assologisticaculturaeformazione.com

BAROMETRO ECONOMIA

Industria, un 2019 in flessione

'Istat stima che a ottobre la produzione industriale sia calata rispetto al mese precedente dello 0,3% e rispetto allo stesso mese dell'anno scorso del 2,4%. Anche nella media del trimestre agosto-ottobre, l'indice è in calo dello 0,6% rispetto ai tre mesi precedenti. Inoltre, nei primi nove mesi di quest'anno, in confronto con lo stesso



periodo del 2018, la produzione industriale è diminuita dell'1,2%. In particolare, a ottobre 2019, rispetto a ottobre dell'anno scorso, in crescita è stato solo il comparto dei beni di consumo, con un più 0,5%, mentre sensibili flessioni si sono registrate per quelli dei beni interme-





Produzione e settori industriali

Fonte: ISTAT

(ottobre 2019, variazioni %, base 2015=100)

RAGGRUPPAMENTI PRINCIPALI DI INDUSTRIE	Dati destagionalizzati		Dati corretti per gli effetti di calendario	
	ott 19 set 19	ago19-ott19 mag19-lug19	ott 19 ott 18	gen-ott 19 gen-ott 18
Beni di consumo	+0,3	+0,4	+0,5	+0,4
Durevoli	-0,4	-0,2	-1,1	+0,8
Non durevoli	+0,4	+0,5	+0,8	+0,4
Beni strumentali	-0,8	-0,7	-3,4	-1,8
Beni intermedi	0,0	-1,6	-4,8	-2,8
Energia	-1,9	-1,0	0,0	+1,5
Totale	-0,3	-0,6	-2,4	-1,2



COME USARE AMAZON PER VENDERE/DISTRIBUIRE I PROPRI PRODOTTI

Vantaggi e svantaggi per le aziende



24 Gennaio 2020 (ore 9.30 - 13.00)

Presso sede di Assologistica, via Cornalia 19 - Milano

RELATRICE:

dr.ssa LUCIA GUERRA Digital marketing strategist e docente di Lead Generation

TEMI DELL'INCONTRO:

* ACCENNI AD AMAZON E AL SUO MODUS OPERANDI

* SUGGERIMENTI, IDEE E SOLUZIONI PER "SFRUTTARE" AMAZON PER FARE BUSINESS

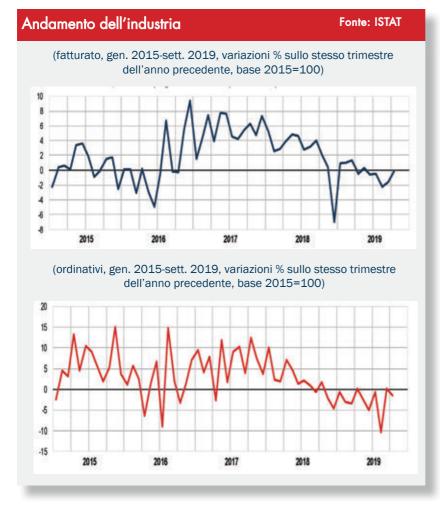
> * I VANTAGGI DELL'ADERIRE AL MARKETPLACE * GLI SVANTAGGI DELLO STRUMENTO

EVENTO PUBBLICO CON OBBLIGO DI REGISTRAZIONE AL SEGUENTE INDIRIZZO: http://culturaeformazione.assologistica.it/iscrizioni-seminari.html

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

BAROMETRO

ECONOMIA



di (meno 4,8%) e dei beni strumentali (meno 3,4%). Nonostante questi dati negativi, l'occupazione nel terzo trimestre di quest'anno è rimasta stabile (con un calo dei lavoratori indipendenti e una crescita di quelli dipendenti). Da notare, a livello territoriale, che tale dinamica è il risultato di una sintesi tra un calo dell'occupazione, in termini congiunturali, al nord (meno 0,2%) e un aumento



sia al centro (più 0,4%) e nel Mezzogiorno (più 0,1%). Per quanto riguarda il fatturato e gli ordinativi dell'industria, ottobre è stato invece positivo, con un aumento su settembre dello 0,6% per entrambi.

Ordinativi per settore Fonte: ISTAT (ott. 2019, variazioni % sullo stesso mese dell'anno precedente, base 2015=100) Farmaceutici (CF) App are ochia ture elettriche e non (CJ) Industria tessãe, abbigliamento (C8) 0.9 Computer, elettronica (O) GENERALE Mezzi di trasporto (CL) Macchinari e attrezzature (CK) Industria del legno, carta (CC) Metallurgia, prodotti in metallo (CH) 52 Prodotti chimici (CE) -58 15

STAMPA ESTERA

REUTERS

Donald Trump sta bloccando il WTO

Secondo Donald Trump, l'Organizzazione mondiale del commercio-Wto, con sede a Ginevra, avrebbe più vol-



te preso posizione contro gli Stati Uniti per favorire invece altri Stati membri. Da qui una "guerra" aperta contro l'organizzazione, nonostante ne facciano parte ben 164 paesi a livello

globale. In realtà, il presidente americano ha nel recente passato ignorato l'esistenza dell'organismo di regolamentazione internazionale. Da questo punto di vista la questione dei dazi commerciali imposti alla Cina, così come le recenti minacce di dazi verso l'Europa a causa della discussione sulla web tax, sono certamente emblematici. La posizione di Washington rischia, però, di segnare la fine dell'operato dell'organismo internazionale. Nello scontro frontale, che si protrae da tempo, l'amministrazione Trump starebbe ora approfittando del potere di veto che ogni Stato membro ha nel momento della votazione per l'elezione dei sette giudici che compongono la Corte d'appello dell'organizzazione. Al momento gli Stati Uniti stanno rifiutando di approvare l'elezione di quattro giudici che dovrebbero sostituire quelli arrivati a fine mandato. Inoltre, il 10 dicembre, è scaduto anche il mandato di altri due giudici della Corte, e se Washington continuasse a rifiutarsi di eleggere i sostituiti, resterebbe un solo giudice a dover decidere delle controversie commerciali internazionali. Ciò creerebbe la paralisi dell'organizzazione. Sebbene anche altri paesi membri siano piuttosto critici verso alcune decisioni prese negli anni dal Wto, l'opinione più condivisa a livello internazionale è quella di restare all'interno del quadro tracciato dall'organizzazione così da poterne migliorare l'operato. Infatti, se saltassero le regole che governano il commercio internazionale, "avremmo la legge della giungla", come ha affermato il commissario europeo al commercio Phil Hogan. L'ambasciatore dell'Ue presso la Wto ha detto alle controparti a Ginevra che la paralisi dell'organo d'appello rischia di creare un sistema di relazioni economiche basato sul potere piuttosto che sulle regole.



Un paese poco competitivo

Dagli anni 2000, siamo costantemente sotto Francia, Germania, Gran Bretagna per quanto concerne la produttività del lavoro.

di Carlotta Valeri

a produzione industriale italiana ha vissuto una fase di crescita congiunturale per tutto il 2016 e il 2017, per poi iniziarne un'altra di segno opposto. Una fase di costante rallentamento che è continuata da inizio 2018 ad oggi. come dimostrano i dati del periodo gennaio-ottobre 2019 che hanno registrato, sullo stesso periodo dell'anno precedente, già in negativo rispetto al 2017, una flessione dell'1,2%. In particolare, c'è da notare che in termini tendenziali la nostra produzione industriale ha segnato un calo per otto mesi consecutivi (si salvano da questo trend solo i settori del farmaceutico e dei beni alimentari). Le ragioni di tale andamento si possono ritrovare sia a livello internazionale, con, ad esempio, la "guerra dei dazi" Stati Uniti-Cina, che ha reso e continua a rendere il commercio mondiale instabile, con il rallentamento dell'economia cinese, con la "frenata" della locomotiva tedesca, tutti elementi che

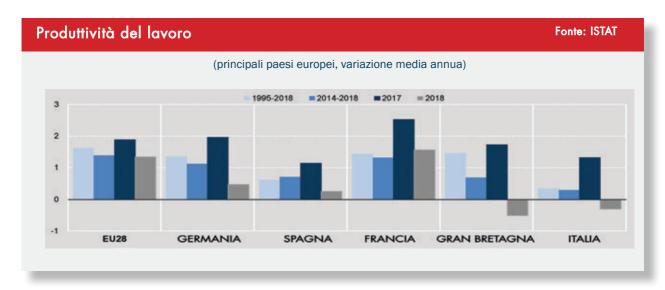


Nel periodo 1995-2018, la crescita media annua della nostra produttività del lavoro, 0,4%, è stata decisamente inferiore a quella dell'Ue28 (1,6%), dell'Ue15 (1,3%) e dell'area Euro (1,3%)

hanno inciso negativamente sul nostro export (nel terzo trimestre di quest'anno vi è stata una flessione, rispetto al trimestre precedente, delle esportazioni verso i paesi dell'Unione europea dell'1,3%), sia a livello interno, come il rallentamento degli investimenti

Restando nell'ambito interno, è interessante sottolineare il Report dell'Istat.

pubblicato il 26 novembre, sulla "Produttività del lavoro" nel nostro paese. 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



PREVISIONI DELLA BANCA D'ITALIA

La proiezione sull'economia italiana, pubblicata dalla Banca d'Italia il 13 dicembre, prefigura una crescita del Pil pari allo 0,2 per cento nella media di quest'anno, che si rafforzerebbe gradualmente nei tre anni successivi, portandosi allo 0,5 per cento nel 2020, allo 0,9 nel 2021 e all'1,1 nel 2022. Rispetto alle precedenti proiezioni, la stima è marginalmente più elevata per il 2019, riflettendo le informazioni più favorevoli disponibili per i primi nove mesi dell'anno, e lievemente inferiore nel 2020 e nel 2021, a seguito degli effetti della più accentuata debolezza del quadro internazionale, in larga parte, ma non interamente, compensati dallo stimolo proveniente dai più bassi tassi di interesse. Alla crescita del prodotto contribuirebbero sia i consumi delle famiglie sia gli investimenti in beni strumentali, sospinti da condizioni di finanziamento favorevoli; la crescita dell'accumulazione resterebbe tuttavia più moderata rispetto a quella osservata nell'ultimo triennio, risentendo dell'accresciuta incertezza sulle prospettive della domanda. Le esportazioni aumenterebbero in linea con la crescita moderata della domanda estera per i prodotti italiani. L'occupazione si espanderebbe in media a tassi lievemente inferiori a quelli del prodotto. L'inflazione recupererebbe gradualmente nel prossimo triennio. I prezzi al consumo aumenterebbero dello 0,6 per cento nella media di quest'anno, dello 0,7 nel 2020, dell'1,1 nel 2021 e dell'1,3 nel 2022. L'inflazione di fondo rimarrebbe contenuta quest'anno e il prossimo, per poi aumentare progressivamente nel biennio successivo, spinta da un graduale rafforzamento della crescita dei salari e aumento dei margini di profitto. Rispetto alle precedenti proiezioni, pubblicate in luglio, l'inflazione è stata rivista al ribasso di 0,1 punti percentuali nel 2019, 0,2 nel 2020 e 0,3 nel 2021, principalmente per effetto dei minori prezzi delle materie prime. I rischi principali che circondano queste proiezioni di crescita restano legati all'incertezza globale, alle tensioni commerciali e all'andamento dell'attività economica dei nostri principali partner europei, che potrebbero ripercuotersi sulle nostre esportazioni e sulla propensione a investire delle imprese, nonché alla possibilità che nuovi episodi di volatilità finanziaria si riflettano sui costi di finanziamento di famiglie e imprese.



indicatore chiave di crescita economica e competitività, anche ai fini della valutazione della performance economica nei confronti internazionali. Secondo l'Istat, nel 2018, in Italia, il valore aggiunto dei beni e servizi market è cresciuto, in volume, dell'1%. Nello stesso anno, la produttività del lavoro - calcolata come valore aggiunto per ora lavorata - è diminuita dello 0,3% (a fronte di una crescita delle ore lavorate dell'1,3%), quella del capitale - misurata come rapporto tra valore aggiunto e input di capitale - è aumentata dello 0,1%. Alla crescita del valore aggiunto non ha contribuito la produttività totale dei fattori - componente che misura il progresso tecnico e i miglioramenti nella conoscenza e nell'efficienza dei processi produttivi - in calo dello 0,2% dopo gli aumenti registrati dal 2009 in poi. I dati del 2018 sulla produttività del lavoro arrivano dopo un periodo, durato dal 1995 allo stesso 2018, nel quale la produttività del lavoro ha registrato una crescita media annua dello 0.4%.

Ciò dimostra che l'Italia sta perdendo in competitività. La disponibilità di dati per paese sul valore aggiunto e le ore lavorate per attività economica nel database di Eurostat consente di effettuare confronti internazionali per la produttività del lavoro. I dati confermano che la dinamica della produttività del lavoro in Italia risulta più contenuta di quella di altre economie europee e che dalla crisi a oggi non si è verificato un cambio di tendenza. Nel periodo 1995-2018, la crescita media annua della nostra produttività del lavoro è stata decisamente inferiore a quella dell'Ue28 (1,6%), dell'Ue15 (1,3%) e dell'area Euro (1,3%). Tassi di crescita in linea con la media europea sono stati registrati da Francia (1,4%),



Regno Unito (1,5%) e Germania (1,3%). Per la Spagna il tasso di crescita (0,6%) è stato più basso della media europea ma più alto di quello dell'Italia. Il divario rispetto alle altre economie europee è risultato particolarmente ampio anche in termini di evoluzione del valore aggiunto: in Italia è cresciuto dello 0.7% medio annuo sul periodo, con un ritmo molto meno sostenuto che nella media della Ue28 (2%). Le ore lavorate, al contrario, hanno registrato una dinamica molto simile a quella del complesso dei paesi europei: più 0,3% annuo nella media Ue28 e più 0,4% in Italia; solo in Spagna l'aumento è stato decisamente più accentuato (più 1,3%).

Lo scenario globale

Stati Uniti e Germania in una fase di rallentamento, il commercio mondiale fra alti e bassi, la Cina in "decelerazione": tutti ostacoli per il nostro export.

di Valerio di Velo

o scenario economico internazionale con il quale l'Italia si dovrà confrontare, in primo luogo per salvaguardare la sua "carta" migliore, ossia le esportazioni, resta caratterizzato, secondo tutte le previsioni, dalla prevalenza di rischi al ribasso legati al sempre possibile inasprimento dei conflitti tariffari, all'evoluzione delle turbolenze geopolitiche e all'incognita Brexit, specialmente per quanto riguarda l'Europa. Sui dazi e sul confronto Usa-Cina, le ultime notizie sono migliori: a metà dicembre, quando dovevano scattare altri dazi da parte statunitense su 160 miliardi di dollari di prodotti cinesi, le due potenze avrebbero trovato un accordo sulla fase 1 per un'intesa commerciale. Un'intesa basata sul "principio di uguaglianza e rispetto reciproco". I cinesi si sarebbero impegnati ad acquistare massicci volumi di prodotti agricoli, energetici e manifatturieri dagli Usa. Comunque restano in vigore i dazi del 25% su 250 miliardi di dollari di prodotti cinesi e quelli del 7.5% sul Made in Usa che arriva in Cina. Dovrebbero essere rimossi in maniera graduale, qualora l'intesa avanzasse. Resta uno scenario d'incertezza, che può essere definito "volatile". Secondo il Central Planning Bureau, il commercio mondiale è calato in settembre dell'1,3% su agosto, quando era aumentato su luglio dello 0.5%, mentre nel terzo trimestre del 2019 è aumentato sul secondo dello 0,5%. Anche la produzione industriale mondiale va in altalena: cresciuta dello 0,2% in settembre, dopo aver perso lo 0,2% in agosto su luglio. Le previsioni di autunno della commissione europea per l'economia mondiale indicavano un rallentamento del Pil reale

nel 2019 diffuso a tutte le aree (più 2,9% dal più 3,6% nel 2018), con la crescita che continuerà a essere trainata dai mercati emergenti e in via di sviluppo che mostreranno però una dinamica meno brillante rispetto a quella degli anni precedenti, Soprattutto l'economia cinese, penalizzata dalla politica protezionistica statunitense, è attesa decelerare. Infatti. secondo un rapporto del-

la Reuters, i profitti delle industrie cinesi in ottobre di quest'anno, in confronto con lo stesso mese dell'anno scorso, sarebbero calati del 9,9%, dopo una flessione del 5,3% registrata in settembre.

Gli Stati Uniti. nonostante il balzo che ha fatto l'occupazione in novembre, con 266 mila posti di lavoro in più, dato che ha superato ogni previsione degli analisti (che si aspettavano un incremento intorno ai 180 mila nuovi posti), e che ha fatto scendere il tasso di disoccupazione al 3,5%, mostrano segnali di flessione. In primo luogo, il Pil nell'ultimo trimestre dell'anno, secondo le previsioni, dovrebbe mantenersi sotto il 2%, come è già avvenuto nel terzo trimestre, quindi è previsto in calo in confronto al primo semestre 2019. Inoltre, in novembre l'indice dei prezzi, secondo quanto dichiarato dal dipartimento del Lavoro è salito oltre lo 0,3%, anche questo un dato inatteso, considerando che già in ottobre era aumentato dello 0,4%.



Negli Usa stanno calando i consumi, che sono stati il volano dello sviluppo negli ultimi anni

In particolare, il prezzo del carburante in novembre è aumentato dell'1,1%, dopo l'aumento del 3,7% del mese precedente, in aumento anche gli affitti delle case (0,4% in due mesi), i generi alimentari sono diventati più cari costantemente nell'ultimo trimestre, anche i costi della sanità sono aumentati in novembre dello 0,3%, dopo aver subito un incremento in ottobre dell'1,0% (il maggiore dall'agosto del 2016). L'indice globale dei prezzi è quindi salito nel corso del 2019 del 2,1%. Se si considera che lo sviluppo dell'economia statunitense è stato trainato, oltre che dalle spese pubbliche, dalla domanda interna e dall'alto livello dei consumi. questo aumento generalizzato dei prezzi non è un segnale positivo. Nell'ultimo trimestre, infatti, gli americani hanno speso meno nell'acquisto di autoveicoli, di prodotti dell'abbigliamento e di quelli alimentari. "Ultimamente, sta apparendo sempre più chiaro che le spese in consumi e in servizi stanno frenando, come dimostra-

USA: l'indice PMI della manifattura

PMI

Nuovi ordini

Produzione

Scorte

Prezzi

Export

Import

Occupazione

Scorte clienti

Ordini inevasi

Consegne fornitori

Indice

novembre

48.1

47.2

49,1

46,6

52.0

45.5

45.0

46,7

43,0

47.9

48,3

ECONOMIA GLOBALE

SETTORE MANIFATTURA

Indice

ottobre

48.3

49.1

46,2

47.7

49.5

48.9

47.8

45,5

44,1

50.4

45.3

Differenza

-0.2

-1.9

+2,9

-1.1

+2.5

-3.4

-2.8

+1.2

-1.1

-2.5

+3.0

Previsione

a breve

Contrazione

Contrazione

Contrazione

Contrazione

In frenata

Contrazione

Troppo basse

In calo

Contrazione

Contrazione

Contrazione

In crescita

Contrazione

Tendenza Livello cambiamento (mesi) Più veloce 4 Più veloce 4 Più lento 4 Più veloce 4 Da veloce 1 Più veloce 6 38 Più veloce Più lento 6

7

1

5

127

4

Più veloce

Da crescita

Più lento

Più lento

Più veloce

Fonte: ISM Report

no anche le previsioni e i numeri dell'indice ISM dedicato alle vendite retail. L'attuale espansione economica degli Usa è la più lunga della storia ed è probabile che proseguirà anche nel 2020, ma il rischio che ci sia un peggioramento nell'ultimo trimestre dell'anno è credibile. Comunque, la nostra economia resta forte", ha scritto James Knightley, responsabile economico della ING Wholesale Banking.

Per quanto riguarda la manifattura statunitense, l'indice PMI, uno degli indicatori più significativi della situazione economica, che raccoglie le previsioni dei direttori degli acquisti delle più importanti aziende dell'intero settore, è risultato in calo in novembre rispetto al mese precedente, passando a 48,1 punti da 48,3. Forte è invece la flessione se si paragona il valore dell'indice di novembre con quello di inizio anno: 56,6 in gennaio; 54,2 in febbraio; 55,3 in marzo; 52,8 in aprile. L'indice ha iniziato a flettere in modo significativo da agosto quando si è assestato sotto quota 50 punti. In particolare, segmentando l'indice per settore produttivo (complessivamente sono 18), solo cinque prevedono una crescita (fra i quali quelli alimentare e del tabacco, della carta, della produzione di materiali elettronici e computer) mentre i rimanenti tredici temono una futura flessione. "Il nostro portafoglio ordini è attualmente sotto le attese. Siamo incerti sulle cause di tale calo: può dipendere da alcuni eventi, come lo sciopero della General Motors, o da una diminuzione delle scorte dei clienti in previsione di fine anno o da un peggioramento del clima economico. Troveremo una risposta solo agli inizi del 2020, quando sapremo se le imprese clienti rinforzeranno o no i loro approvvigionamenti", ha sottolineato un responsabile acquisti di una grande azienda del settore metalmeccanico.

Nell'area euro, è la Germania a tenere banco. Il Pil tedesco aveva segnato sul secondo trimestre dell'anno un meno 0,2% rispetto al trimestre precedente. Gli analisti ritenevano quasi certa un'entrata nella fase di "recessione tecnica" con due trimestri consecutivi di segno negativo. Una previsione avvalorata anche dal dato sulla produzione industriale di settembre in calo in termini congiunturali su

agosto dello 0,6% (di entità inaspettata, in quanto si prevedeva dello 0,3%) e in termini tendenziali su settembre 2018 del 4,3%. Il dato era ancora peggiore per il settore manifatturiero con una flessione dell'1,3%. Jens-Oliver Niklasch, economista della Landesbank, ad esempio, aveva sottolineato che "il risultato di settembre per l'industria ci rende quasi sicuri che anche il prodotto interno lordo sarà in diminuzione nel terzo trimestre". Così non è avvenuto: il terzo trimestre, secondo l'Ufficio federale di statistica, ha visto una crescita del Pil dello 0.1%. In realtà, anche l'indice tedesco IFO, che misura il clima di fiducia delle aziende, dopo un sensibile calo vissuto nei mesi tra la primavera e settembre, in ottobre e in novembre è leggermente migliorato, grazie, principalmente, al settore servizi e a quello delle vendite di prodotti di consumo. Infatti, l'istituto IFO di Monaco ha sottolineato che rispetto al trimestre precedente un "impulso importante" è venuto dal consumo privato e ancora dall'export. Bene anche gli investimenti in immobili. La previsione è che l'economia tedesca si vada "stabilizzando".

Il Porto franco di Trieste ha compiuto 300 anni

Il ministero dello Sviluppo economico ha emesso un francobollo per celebrare il 300° anniversario del Porto franco di Trieste. Il francobollo riproduce, sullo sfondo, una mappa del porto di Trieste su cui si evidenziano, a sinistra, un treno adibito al trasporto delle merci, a destra, una gru con elevatori per container e, in basso al centro, una nave



mercantile. Completano il francobollo le leggende "300 anni" e "Istituzione Porto franco di Trieste" e la scritta "Italia", oltre l'indicazione tariffaria. Il presidente dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino ha così commentato l'evento: "Il 18 marzo 1719 l'imperatore Carlo VI istituì il Porto franco di Trieste. Una iniziativa che ha mutato il corso della storia della città e anche dell'impero d'Asburgo dapprima, dell'Italia e dei mercati europei poi. In questi tre secoli lo scalo ha avuto un ruolo fondamentale nelle relazioni commerciali tra il nostro Vecchio Continente e l'Oriente. Un tratto di storia così lungo e denso merita di essere celebrato con l'emissione di un francobollo speciale. La ricorrenza del III centenario dell'istituzione del Porto franco può e deve costituire un'opportunità per riflettere sulle peculiarità e sull'identità del porto stesso, sulle sue relazioni con il sistema economico nazionale ed europeo. Lo scalo di Trieste sta vivendo una fase di straordinario rilancio, assumendo una posizione primaria come snodo di riferimento nel Mediterraneo per la nuova via della seta. In questo senso va il potenziamento della rete ferroviaria, in parte concepita e realizzata fin dall'età imperiale con una presenza capillare di binari lungo ogni banchina e nella parte retroportuale. In questo senso va l'attualizzazione dello status giuridico di Porto franco che rappresenta un unicum a livello internazionale, portando numerosi vantaggi tra cui importanti incentivi doganali. Oggi, il porto di Trieste è il punto di accesso ideale per i traffici con il Far East e intra-mediterranei, grazie a fondali naturali profondi fino a 18 metri capaci di accogliere le portacontainer di ultima generazione, connessioni ferroviarie giornaliere dirette verso le aree produttive e industriali del nord-est e delle maggiori destinazioni europee. Un'eccellenza italiana dal respiro internazionale. Lo dimostrano i numeri: Trieste è il primo porto del paese per movimentazione totale di merci e primo terminal petrolifero del Mediterraneo, oltre a essere la porta privilegiata di accesso in Europa dei traffici Ro-Ro provenienti dalla Turchia. Ma è soprattutto il primo porto italiano per movimentazione ferroviaria".

La Svizzera vara misure per il cargo ferroviario

Il Consiglio federale svizzero ha preso provvedimenti per sostenere il trasporto ferroviario delle merci, proseguendo quella politica, inaugurata nel 2000, che mira sempre più al trasferimento delle merci dalla strada alla rotaia. I provvedimenti sono stati presi in base all'edizione 2019 del rapporto sullo stato e sui risulta-



ti dello shift modale delle merci, che viene pubblicato ogni due anni. Il nuovo rapporto ha messo in luce che l'obiettivo che la Svizzera si era prefissata di ridurre a 650 mila viaggi l'anno il trasporto stradale è ancora lontano dall'essere raggiunto: nel 2000, i viaggi annui di tir attraverso le Alpi e la Svizzera erano stati 1,4 milioni, ridotti annualmente fino ad arrivare nel 2017 a 954 mila e nel 2018 a 941 mila (rispetto al traffico

del 2000, vi è stata una riduzione dei transiti alpini su strada, nel periodo 2016-2018, del 33%, che non è considerata dal Consiglio sufficiente). La prima misura che è stata presa è il prolungamento degli incentivi alla ferrovia merci fino al 2026, che sarebbero dovuti terminare nel dicembre del 2023. Il Consiglio, infatti. ha chiesto al parlamento di approvare uno stanziamento di 82,2 milioni di euro per il periodo 2024-2026 da destinare come sostegno agli operatori impegnati nel trasporto intermodale strada-rotaia non accompagnato. Inoltre, è stato anche varato un provvedimento che mira a ridurre i pedaggi sulla rete ferroviaria per il trasporto merci: dal primo gennaio 2021, i pedaggi verranno ridotti complessivamente ogni anno di oltre 80 milioni di euro. Inoltre, speciali sconti saranno previsti per treni merci lunghi, in quanto maggiormente capaci di sfruttare la capacità dell'infrastruttura. Ciò è stato deciso nonostante attualmente i pedaggi svizzeri siano relativamente bassi in confronto ad altre ferrovie europee. Comunque, sembra che la Germania e l'Olanda seguiranno l'esempio svizzero adottando anche loro simili misure. Altre misure restrittive sono state previste nei confronti del trasporto stradale: ad esempio, saranno riconsiderate le categorie in rapporto al pedaggio, con un aumento per i veicoli Euro IV e Euro V che usciranno dalla categoria più "favorita". L'impegno del Consiglio, come detto, è quello di aumentare il traffico ferroviario (che ha perso quote nel 2018). Le nuove misure, fortemente richieste dagli operatori del settore, in combinazione con la prossima conclusione dei lavori dell'AlpTransit, grazie all'apertura della galleria del Monte Ceneri, dovrebbero favorire un aumento dei trasporti merci via ferrovia.

Lufthansa Cargo potenzia la flotta

La Lufthansa ha approvato l'investimento destinato alla modernizzazione del settore cargo. A tale proposito, Peter Gerber, Ceo e presidente del Board esecutivo di Lufthansa cargo, ha dichiarato: "Siamo impegnati sia per ottimizzare le nostre performance e i nostri servizi sia per migliorare la nostra sostenibilità ambientale, abbassando decisamente le emissioni nocive. La modernizzazione della flotta è un importante contributo per il raggiungimento, anche in tempi brevi, di tali obiettivi". Secondo i piani del-



la compagnia, dieci vecchi aerei MD-11 merci, che sono stati già parzialmente sostituiti da Boeing 777F nel corso del 2019, saranno ritirati dalla flotta entro la fine del 2020. Grazie alla decisione della Holding, sono stati subito acquistati altri due Boeing 777F che entreranno presto in servizio con base l'aeroporto di Francoforte. Il nuovo aereo non solo ha prestazioni del 20% più efficienti del MD-11, ma ha emissioni di CO2 nettamente più contenute ed è molto più silenzioso. La compagnia merci, con un giro d'affari di 2,7 miliardi di euro e 4.500 dipendenti in tutto il mondo, è una delle società leader mondiali del settore cargo aereo. Serve circa 300 destinazioni in più di cento paesi sia con la propria flotta cargo, che trasporta circa il 50% delle merci movimentate, sia utilizzando spazi residui sulle linee passeggeri di Lufthansa German Airlines, Austrian Airlines, Brussels Airlines, Eurowings e SunExpress.

Lazio e Toscana: le regioni più dinamiche nell'export

L'Istat, analizzando l'export per macroaree del paese, stima che nel terzo trimestre 2019 vi sia stata una crescita congiunturale delle esportazioni per il nord-ovest (più 1,3%), il nord-est (più 1,0%) e per il sud e isole (più 1,5%), mentre si è registrata un'ampia diminuzione per il centro, con una flessione del 4,2%. Nel periodo gennaio-settembre, la crescita cumulata dell'export, in confronto con lo stesso periodo del 2018, ha segnato notevoli differenziazioni territoriali: è restata sostenuta per il centro (più 15,2%), più contenuta per il nord-est (più 1,9%), in lieve flessione per il nord-ovest (meno 0,9%) e in netto calo per il Mezzogiorno > (meno 2,8%), a seguito di una marcata flessione per le isole (meno 11,1%), parzialmente compensata dalla crescita del sud (più 1,4%). Nei primi nove mesi dell'anno, tra le regioni più dinamiche nell'export, si sono segnalate il Lazio (con una crescita del 21,4% sullo stesso periodo dell'anno scorso), la Toscana (più 17,1%), la Puglia (più 9,0%), la Campania (più 7,9%) e l'Emilia-Romagna (più 4,8%). Diversamente, si sono registrati ampi segnali negativi per la Calabria (meno 22,0%), la Basilicata (meno 19,4%) e la Sicilia (meno 15,8%). Nei primi nove mesi dell'anno, le vendite di articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici dal Lazio e dalla Lombardia, e le vendite di articoli in pelle, esclu-





so abbigliamento, e simili e di metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti, dalla Toscana hanno contribuito alla crescita tendenziale dell'export nazionale per 2,1 punti percentuali. Nel periodo gennaio-settembre, un impulso positivo alla crescita su base annua dell'export nazionale è giunto dalle vendite della Toscana verso la Svizzera (più 118,4%), del Lazio e della Lombardia verso gli Stati Uniti (più 92,0% e più 17,6% rispettivamente) e dell'Emilia Romagna verso il Giappone (più 89,1%). Nell'analisi provinciale dell'export, si sono segnalate le performance positive di Firenze, Latina, Arezzo, Milano, Bologna, Roma e Frosinone.

La Cina alle prese con i problemi interni

In ottobre, in Cina, l'indice che misura l'occupazione (che

è una componente del Pmi, l'indice ufficiale che interpreta le risposte dei manager delle principali industrie della manifattura) è salito a 47,3 punti, dopo essere sceso a 47 punti in agosto. Questo è il livello più basso dell'indice sin dai tempi della crisi finanziaria del 2007-2008. E' da notare, comunque, che l'indice sotto i 50 punti indica situazioni di criticità. Situazione confermata dal dato del Pil del terzo trimestre dell'anno, cresciuto del 6%. Dato che è sì tre volte superiore a quello degli Usa, ma che è il più basso per i cinesi dal 1992. Questo rallentamento, secondo diversi analisti, non è dipeso dalle tensioni sui dazi e dal conflitto commerciale con gli Stati Uniti, che pure hanno avuto conseguenze negative, ma principalmente da ragioni e scelte di politica interna. Diana Choyleva, fondatrice di Enodo Economics, una società di ricerca indipendente molto focalizzata sulle problematiche politico-economiche cinesi, ha recentemente scritto: "Il governo di Pechino sta cercando di bilanciare le condizioni di vita delle diverse aree territoriali del paese, che hanno forti differenze, ad esempio tra aree costiere e aree interne. L'obiettivo è quello di stimolare la domanda interna, attualmente molto disomogenea e differenziata. Ultimamente, Xi Jinping pare accettare anche un forte rallentamento della crescita, rimodulando gli investimenti e destinandoli a ridurre le disuguaglianze sociali ed economiche della società cinese". I risultati sono controversi, infatti la riduzione della crescita sta avendo, come visto, conseguenze sull'occupazione e l'aumento della domanda interna sta facendo crescere i prezzi dei beni di consumo: secondo il Bureau nazionale di statistica, in settembre, si è registrato un aumento del 3,0%, il più alto degli ultimi sei anni.



ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE

ORGANIZZA IL WORKSHOP A PAGAMENTO

SUBAPPALTO E OUTSOURCING: OPPORTUNITÀ E RISCHI ANCHE ALLA LUCE DELLE NOVITÀ IN VIGORE DAL 1° GENNAIO 2020 (D.L. 26.10.2019)



TEMI IN DISCUSSIONE:

L'incontro approfondirà anche le novità introdotte dal nuovo CCNL Logistica, Trasporto Merci e Spedizione e dal D.L. 26.10.2019:

- divieto di subappalto alla luce del CCNL
- la disciplina della successione negli appalti alla luce del CCNL
- estensione del regime di solidarietà anche alle ritenute fiscali sulle retribuzioni versate ai dipendenti dell'appaltatore
- obbligo per il committente di effettuare il pagamento direttamente a fronte della provvista ricevuta dall'appaltatore
- impossibilità del committente di effettuare compensazioni rispetto a importi che deve all'appaltatore, mentre l'appaltatore può non versare la provvista se ha un credito nei confronti del committente per il quale chiede la compensazione

Si tratta di disposizioni molto tecniche, ma tali novità rappresentano un rischio rilevante per il Committente. Occorre quindi valutarle con estrema attenzione, ponendo in essere cautele contrattuali e operative, che verranno illustrate nel corso del workshop, anche mettendo a disposizione materiali di immediato utilizzo

RELATORI:

Avv.ti Piergiorgio Bonacossa e Alessio Totaro

COSTO A PERSONA 150 euro + IVA

Il governo pensa che la logistica sia un bancomat?

I provvedimenti presi colpiscono il settore in maniera pesante.

opo aver scongiurato l'istituzione di un contributo sui contenitori sbarcati e imbarcati nei nostri porti arriva un nuovo emendamento dagli effetti deleteri per la competitività dei nostri porti, con effetti palesemente negativi per tutta la nostra economia e in particolare per l'operatività logistica del paese". Così si è espresso il presidente di Assologistica, Andrea Gentile, unendosi al coro di chi si sta contrapponendo con forza all'emendamento del governo che dispone all'articolo 91 della legge di bilancio l'aumento dal 24% al 27% dell'addizionale Ires sui redditi derivanti dallo svolgimento di attività in concessione e tra le quali anche le imprese autorizzate e concessionarie che operano nei porti.

"Quanto sta accadendo non può esimerci dal riflettere su quanta poca lungimiranza vi sia nel proporre certe 'correzioni parlamentari', senza valutare attentamente le conseguenze pesantemente oggettive di tali 'modificazioni di legge'. E' vero che l'emendamento - se approvato - consentirebbe un extra-gettito destinato al miglioramento della rete infrastrutturale e dei trasporti: un intento nobile, senza dubbio, ma dalle conseguenze pericolose a livello di macroeconomia. Può sembrare puerile ribadirlo, ma forse conviene farlo. ricordando ai nostri rappresentanti politici che un bene minore non può e non deve essere a detrimento di un bene maggiore", ha sottolineato Gentile.

"Mai il settore della logistica e del tra-



Il Centro Studi Confetra calcola che il settore abbia subito un "attacco" tra i 180 e i 200 milioni di euro. E la logistica paga...

sporto - ha dichiarato il presidente della Confetra Guido Nicolini a proposito della legge di bilancio - aveva subito un attacco simile: secondo i calcoli del nostro Centro studi tra nuove tasse, costi aggiuntivi e tagli, l'aggravio è calcolabile tra i 180 e i 200 milioni di euro. Un attacco tragicamente distribuito: autotrasporto, terminal portuali, terminal ferroviari, marebonus, persino l'appalto di servizio è stato reso più esoso nella gestione attraverso l'articolo 4 del decreto legge fiscale. Evidentemente al governo non è chiaro che il nostro comparto sta tenendo in piedi l'economia del paese essendo lo strumento fondamentale sia delle importazioni sia delle esportazioni: uniche voci positive di un quadro economico nazionale stagnante da anni. Sono partiti dalla Plastic Tax per il Green New Deal

e sono arrivati togliendo risorse allo shift modale e al trasporto sostenibile. Capolavoro paragonabile solo alla flat tax al rovescio: più 3,5% Ires per tutti. A latere, il governo ha trovato anche il tempo per cacciare senza ragione il direttore delle dogane, Benedetto Mineo. E così - in piena preparazione della Brexit, in presenza della sperimentazione del nuovo regolamento dell'Unione europea sui controlli e nello svolgimento della guerra dei dazi avremo il quarto direttore negli ultimi quattro anni. E' davvero preoccupante il vuoto strategico e di visione che questo governo manifesta nel settore della logistica e del trasporto merci, che giova ricordare rappresenta il 9% del prodotto interno lordo del paese, grazie all'impegno di quasi 110 mila imprese".

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



Assologistica

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

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

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

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

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

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

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







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

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.euromerci.it - Seguiteci anche su Facebook e Linkedin

La Bei finanzia i cinesi nel porto del Pireo

La Cina investirà 600 milioni di euro per potenziare il suo porto in Grecia, con un ingente aiuto della Banca europea degli investimenti.

ccordo in sedici punti tra la Grecia e la Cina. E' il risultato della visita di tre giorni del presidente cinese Xi Jinping ad Atene, dove si è incontrato con il premier greco Kyriakos Mītsotakīs. Objettivo centrale dell'incontro, per quanto riguarda i cinesi, era il rafforzamento del porto del Pireo, già in mani cinesi, grazie all'acquisto da parte della compagnia marittima di Stato Cosco, della quota del 67% effettuato nel gennaio del 2016. L'accordo ha sbloccato una situazione che si protraeva da tempo. infatti la Cosco, senza successo per la protesta dei residenti nell'area interessata dai nuovi lavori, stava chiedendo ai greci di poter fare investimenti nello scalo per trasformarlo nel principale hub portuale mediterraneo, grazie alla realizzazione di un nuovo polo logistico, al potenziamento dei terminal per i container e per le automobili e alla costruzione di una nuova stazione marittima per le crociere. Dei 600 milioni di euro che investirà la Cina, la metà dovrà essere erogata, obbligatoriamente, entro il 2022 e, in contropartita, la Cosco otterrà un ulteriore 16% della proprietà dell'Autorità portuale. Nell'accordo, i greci hanno ottenuto maggiori esportazioni in Cina di prodotti alimentari e un trattamento di favore da un punto di vista turistico. I sedici accordi riguardano vari settori, oltre al portuale-marittimo, come quello delle infrastrutture (la Cosco si è impegnata a realizzare quattro alberghi), dell'agricoltura, dell'energia, della cultura e della sicurezza. Inoltre, la Industrial and Commercial Bank of China, la prima banca al mondo nel 2017 per capitalizzazione di

borsa e asset, aprirà una filiale in Grecia, così come farà la Bank of China. uno dei quattro principali istituti di credito cinesi, di proprietà dello Stato. "Questo accordo è un modello di cooperazione sino-europea. Cina e Grecia

sono partner nel progetto di una nuova via di comunicazione che 'lega' l'Europa all'estremo Oriente. Un'iniziativa che può trarre nuova forza da un ulteriore sviluppo della Grecia. Siamo impazienti di sviluppare partenariati in molti settori e di rafforzare il transito dal Pireo migliorando le capacità di trasporto lungo la linea veloce terra-mare tra la Cina e l'Europa", ha sottolineato il presidente cinese. "La Grecia ha molto interesse nell'apertura del mercato interno cinese rispetto a numerose varietà merceologiche: dai prodotti agricoli al marmo di qualità. Dopotutto negli ultimi quindici anni sono state costruite in Cina più di mille navi di armatori greci", ha replicato il premier greco. Questo accordo fortifica la presenza cinese in Europa e nella logistica del nostro continente e rappresenta un punto fermo per quanto riguarda il progetto della nuova via della seta. Ciò che lascia perplessi è che al finanziamento cinese dei 600 milioni di



Veduta della marina del Pireo

euro partecipa anche la Banca europea degli investimenti. Infatti la Banca finanzierà il progetto Cosco con 140 milioni di euro (dei quali 100 saranno versati subito e 40 in corso d'opera) sotto forma di prestito ventennale. L'accordo per il prestito è stato firmato sempre in occasione della visita in Grecia di Xi Jinping. Infatti, il vicepresidente della Bei Andrew McDowell e il presidente della Port Authority del Pireo, il cinese Yu Zenggang, hanno firmato negli stessi giorni l'intesa alla presenza del presidente della Cosco Xu Lirong. Le ragioni del supporto finanziario concesso da Bruxelles a questo progetto risiedono - si legge in una nota della Bei - nello sviluppo economico, dell'occupazione e delle connessioni che l'upgrade del porto del Pireo potrà generare per la Grecia e per tutto il Mediterraneo meridionale. Nella nota non è stato aggiunto che favoriscono anche le strategie cinesi in Europa: ce n'era bisogno?



SHIPPING, FORWARDING &LOGISTICS meet INDUSTRY



Centro Congressi Assolombarda

Giovedì 30 GENNAIO

Venerdì 31 GENNAIO

2020

L'alleanza tra Industria e Logistica per la crescita





















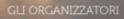


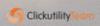






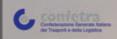
















Accordo tra il porto di Trieste e una grande azienda cinese

L'intesa avvia concretamente una partnership per lo sviluppo di progetti logistici sia nel nostro paese sia in Cina.

Shanghai, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale ha siglato un protocollo di intenti con l'azienda cinese China Communications Construction Company. L'accordo è stato firmato dal presidente dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino e da Jingchun Wang, presidente esecutivo della grande azienda cinese. Presente alla firma anche il nostro ministro degli Esteri e della Cooperazione Luigi Di Maio. L'accordo, che è una conseguenza della collaborazione fra Italia e Cina siglata a Roma il 23 marzo scorso, avvia concretamente una partnership per lo sviluppo di progetti in Cina e in Italia. Infatti, un obiettivo dell'intesa è la creazione di piattaforme logistico/distributive collegate al porto di Trieste e al servizio dell'intero sistema logistico nazionale italiano. Il protocollo di intenti prevede che lo scalo giuliano assista l'azienda cinese nello sviluppo di progetti pilota, che saranno localizzati in Cina nelle aree ad alto potenziale economico di Guangzhou e di Jiangsu, nel retroterra dei porti di

Veduta aerea del terminal container del porto di Shanghai



Shanghai, Ningbo e Shenzen, tutti scali dei servizi intercontinentali che fanno capo a Trieste. Il porto di Trieste, inoltre, collaborerà con il gruppo cinese affinché realizzi, in Italia, nei territori adiacenti lo scalo giuliano, uno o più magazzini in maniera da valorizzare tutte le strutture logistiche territoriali regionali.

"La firma di oggi è importante perché definisce un ruolo attivo del sistema pubblico italiano nello sviluppo della logistica, a favore di una delle qualità economiche più importanti del nostro paese, il Made in Italy", ha spiegato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale D'Agostino, che ha aggiunto: "Si tratta di un progetto a disposizione

del nostro 'sistema paese': le piattaforme logistiche potranno agevolare il trasporto delle merci provenienti da tutta Italia, a supporto delle grandi aziende e delle piccole e medie imprese. È un segnale importante che questa partita venga giocata proprio dal



Shanghai. Zeno D'Agostino, a sinistra, mentre firma il protocollo di intenti, alla presenza di Jingchun Wang e di Luigi Di Maio

settore pubblico". L'Autorità di sistema non avrà alcuna partecipazione diretta al rischio dello sviluppo delle piattaforme, ma collaborerà come parte attiva aggregatrice, fornendo supporto alla definizione tecnica dei progetti, alla loro promozione presso le istituzioni e le imprese in Italia e attivandosi per la pianificazione o lo sviluppo di infrastrutture, servizi comuni o strumenti di trade facilitation utili al rinforzo del canale logistico integrato Italia-Cina anche attraverso il Porto franco di Trieste. Il nuovo canale logistico/distributivo potrebbe essere testato già a breve nell'ambito del vino italiano, con particolare attenzione alla produzione della Regione Friuli Venezia Giulia. L'azienda cinese si assumerà il rischio delle operazioni collegate ai progetti di sviluppo e si impegnerà a favorire il Made in Italy attraverso canali di diffusione dei prodotti italiani in Cina.

Consorzio ZAI



Interporto Quadrante Europa



Più spazio per la logistica



Verona Quadrante Europa

UFFICI DIREZIONALI

Disponibilità immediata

Ubicazione:

Incrocio 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 mg.



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 mg frazionabili

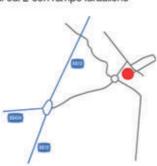
Altezza:

da 8,00 m

Baie di carico:

4 per modulo

di cui 2 con rampe idrauliche





Verona Quadrante Europa

LOTTI EDIFICABILI

Disponibilità immediata

Ubicazione:

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

Superficie lotti:

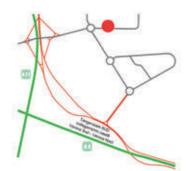
47,000 mg

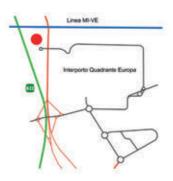
Superficie coperta:

da 16,000 a 35,000 mg

Altezza:

da 20 m





100 giovani si preparano per entrare nella logistica

Dieci corsi della Fondazione ITS Lombardo Mobilità Sostenibile volti al settore.

a Fondazione ITS Lombardo Mobilità Sostenibile, che opera nella formazione superiore post-diploma nel settore logistico e che recentemente ha stretto una collaborazione con Assologistica, ha avviato diversi corsi che accompagneranno gli studenti in percorsi volti ad acquisire conoscenze, competenze ed esperienza nel mondo della logistica per introdurli con alta professionalità nel settore. Ecco i corsi post-diploma avviati nelle sedi di Malpensa e Milano:

Due corsi ITS biennali di "Tecnico superiore in supply chain e operations management", che formano figure capaci di inserirsi nelle funzioni strategiche della filiera produttiva grazie a specifiche competenze in ambito economico-logistico, atte a presidiare diverse attività tipiche del settore. Il diplomato infatti può lavorare nell'ufficio acquisti/approvvigionamenti e produzione all'interno di imprese di produzione e servizi medio-grandi, grandi e multinazionali, in particolare in aziende di spedizioni internazionali, spedizionieri doganali, aziende di logistica integrata, grande distribuzione ed eCommerce. Il percorso formativo permette agli studenti di sviluppare competenze legate agli ambiti della logistica industriale e della logistica intermodale. Nell'ambito della logistica industriale il profilo professionale è in grado di elaborare, coordinare e controllare gli aspetti strategici e operativi della gestione della catena di produzione, ottimizzando la gestione della fornitura e della distribuzione, dal punto di vista dei tempi, dei costi e della qualità. Nell'ambito della logistica intermodale il profilo professionale è in grado di pianificare, organizzare, dirigere e coordinare le procedure e le risorse ne-



Giovani studenti nell'aeroporto di Malpensa, sede della Fondazione

cessarie per la spedizione e il trasporto di merci sul territorio nazionale e internazionale. I due percorsi si svolgono nella sede della Fondazione ITS, presso l'aeroporto di Malpensa, e a Milano.

Un corso IFTS, della durata di un anno, di "Tecnico per la logistica integrata per il trasporto aereo", che forma personale per aziende della media e grande distribuzione operanti nel sedime aeroportuale e in aziende di trasporto nazionale e internazionale inerenti al trasporto aereo e intermodale, occupandosi dell'organizzazione e pianificazione del processo di distribuzione logistica interno ed esterno e gestione del magazzino. Il corso si svolge presso la sede della Fondazione ITS.

Un corso IFTS di "Tecnico per la logistica integrata e intermodale", volto a preparare un esperto in grado di lavorare in aziende manifatturiere della media e grande distribuzione e in aziende di trasporto e spedizione nazionale e internazionale. Al

termine del percorso formativo infatti gli studenti avranno sviluppato competenze in diversi ambiti: logistica integrata, logistica della distribuzione, logistica intermodale. Il corso si svolge a Milano.

Gli studenti iscritti agli ITS sono oltre 60, agli IFTS 45: oltre 100 giovani si stanno dunque formando nel settore logistico per entrarvi da professionisti e pronti da subito a operare sul campo. Gli allievi provengono dalle province di Varese, Milano, Como, Monza e Brianza, Novara, Vercelli, Roma, Catania. Nel loro percorso di studi, di circa 1.000 ore annue, svolgeranno attività d'aula, di laboratorio e un lungo periodo di stage. Le aziende interessate a inserire nel loro staff giovani formati nel settore logistico possono contattare direttamente la Fondazione ITS Lombardo Mobilità Sostenibile:

https://itslombardomobilita.it/aziende/

info@itslombardomobilita.it

www.itslombardomobilita.it

Tel. 0331.1820100



ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE

IN COLLABORAZIONE CON PLAN BE



ORGANIZZA IL WORKSHOP GRATUITO, RISERVATO AGLI ADDETTI AI LAVORI

LA SODDISFAZIONE DEI CLIENTI, QUESTI SCONOSCIUTI



DI COSA PARLEREMO:

Attraverso l'analisi delle componenti hard e soft del servizio e dell'importanza di saper cogliere e soddisfare i bisogni dei clienti, l'incontro farà scoprire come le aziende che "vincono" sul mercato sono quelle che danno vita a un sistema cliente-centrico. Come? Personalizzando la propria offerta e stabilendo una relazione emozionale, empatica e trasparente coi propri clienti.

PERCHÉ I CONSUMATORI SONO PRIMA DI TUTTO COLLEZIONISTI DI EMOZIONI.

RELATORE:

Dr. Manfredi Pedone, Formatore e Socio fondatore di Plan Be

Evento pubblico con obbligo di registrazione all'indirizzo: https://culturaeformazione.assologistica.it/iscrizioni-seminari.html Per informazioni: Segreteria di Assologistica Cultura e Formazione - Tel. 026691567 - Email: culturaformazione@assologistica.it

DALLE AZIENDE

GIC potenzia la piattaforma logistica P3 in Europa

GIC, fondo sovrano di Singapore, ha siglato un accordo per l'acquisizione di un portafoglio di immobili logistici a livello paneuropeo ("Maximus") dai fondi gestiti da consociate di Apollo Global Management Inc., leader mondiale nella gestione di investimenti alternativi, per un corrispettivo pari



a circa 950 milioni di euro. L'acquisizione è in linea con la strategia di GIC che prevede il potenziamento della propria piattaforma logistica P3 interamente controllata e il rafforzamento della posizione leader di P3 nello sviluppo e nella gestione di immobili logistici in Europa. Con oltre un milione di metri quadri di spazi industriali, il portafoglio Maximus è costituito da 28 asset ben posizionati all'interno di poli logistici di importanza fondamentale in vari paesi europei, tra cui Germania, Polonia, Slovacchia, Paesi Bassi, Belgio e Austria. Il portafoglio sarà gestito da P3 e permetterà a GIC di rafforzare la propria presenza in Europa occidentale. La base diversificata di locatari comprende, tra le altre, società di automotive, mobilità elettrica, distribuzione, eCommerce e nel mercato dell'ultimo miglio. La finalizzazione dell'accordo è prevista entro il primo trimestre del 2020, subordinata alle consuete condizioni di chiusura e alle necessarie autorizzazioni di legge. Lee Kok Sun, Chief Investment Officer di GIC Real Estate, ha affermato: "In qualità di investitori a lungo termine, la logistica continua a essere un settore di richiamo per GIC. È un settore destinato a crescere ulteriormente. sostenuto dalla forte espansione dell'eCommerce, e genererà flussi stabili di reddito nel lungo termine. La piattaforma logistica europea P3 è parte integrante del nostro portafoglio globale. L'acquisizione di asset logistici di alta qualità e redditività in Europa è in linea con la nostra strategia che mira a far crescere P3 e a rafforzare la sua posizione leader nello sviluppo e nella gestione di immobili logistici nella regione". Otis Spencer, Chief Investment Officer di P3 Logistic Parks, ha dichiarato: "P3 è ben posizionata per integrare il portafoglio Maximus nella propria piattaforma paneuropea di immobili logistici. La nostra presenza sul territorio indica che disponiamo del team e delle risorse giuste per gestire con successo gli immobili e per accrescere il loro valore e dare un valore aggiunto ai clienti finali. Questa acquisizione rappresenta uno dei maggiori investimenti immobiliari dell'anno in Europa e il più grande in Germania".

La logistica mira alla sostenibilità

Negli ultimi anni la tendenza della domanda degli operatori logistici è quella di orientarsi su immobili moderni, progettati in un'ottica di risparmio dei consumi e di efficienza energetica. Lo scenario emerge in modo netto nella survey di World Capital su "Logistica: uno sguardo al futuro" rivolta ai principali player del settore logistico e pubblicata sul Borsino Immobiliare della logistica H1 2019, in collaborazione con Nomisma. Il 63% degli intervistati, infatti, ha scelto l'efficienza energetica come aspetto più importante per la costruzione di un nuovo immobile.



In generale, tra le caratteristiche principali che un capannone deve avere per definirsi sostenibile troviamo: la certificazione LEED, strumento di valutazione che certifica il grado di performance degli edifici sostenibili; impianti a temperatura controllata; pannelli fotovoltaici come fonte di energia sia perché rinnovabile sia perché riduce il consumo di quella elettrica; sistemi a basso consumo come l'illuminazione a leed o lampadine TP; aumento dei parcheggi destinati ai veicoli elettrici. "Il sentiment attuale della logistica italiana è quello di un ammodernamento degli edifici per rispondere al meglio alle nuove esigenze del mercato. Efficienza energetica e sostenibilità sono le tematiche più discusse e con un >



ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE

ORGANIZZA IL WORKSHOP A PAGAMENTO

E-COMMERCE E NORMATIVA FISCALE: QUALI OBBLIGHI RISPETTARE PER UN'ATTIVITÀ DI SUCCESSO E FISCALMENTE IN REGOLA?



TEMI IN DISCUSSIONE

- Introduzione: il ruolo delle imprese commerciali, delle piattaforme, dello spedizioniere e dell'operatore logistico
- E-Commerce e IVA: le novità OSS e il nuovo sistema applicativo dell'IVA nel commercio elettronico.
- · E-Commerce e Dogane: nuovo regime di franchigie e profili dichiarativi in dogana. Focus sui resi
- E-Commerce e fiscalità diretta: la stabile organizzazione ed i redditi delle piattaforme
- Discussione di un case study: le testimonianze dell'impresa
- Tavola rotonda e Q&A

RELATORI Studio Legale Tributario Santacroce & Partners:

Avv. Benedetto Santacroce, Socio fondatore

Dott. Diego Avolio, Dott.ssa Simona Ficola e Avv. Ettore Sbandi, Partners dello Studio Legale E inoltre il dott. Alberto Di Leo, direttore tax di Richemond

COSTO A PERSONA 150 euro + IVA

OBBLIGO DI REGISTRAZIONE AL LINK: https://culturaeformazione.assologistica.it/calendario-seminari-pagamento.html
Per informazioni: Segreteria di Assologistica Cultura e Formazione - Tel. 026691567 - Email: culturaformazione@assologistica.it

DALLE AZIENDE

notevole impatto sugli immobili logistici, questo perché negli ultimi anni la tendenza dei conduttori è quella di prestare particolare attenzione alle spese di gestione", ha commentato Andrea Faini, Ceo di World Capital.

Kopron Brasile per l'hub dell'azienda Beiersdorf

La multinazionale tedesca Beiersdorf, presente, con oltre 150 consociate, in tutto il mondo con i suoi prodotti per la pelle, fra i quali vi è anche la gamma Nivea, ha investito 300 milioni di euro in un nuovo stabilimento per espandere la produzione nell'emergente mercato brasiliano. Kopron è stata scelta come fornitore di prodotti all'avanguardia per ottimizzare i flussi logistici del nuovo stabilimento, che è stato disegnato e costruito con l'obiettivo del massimo risparmio energetico. Con questo fine, l'immobile è stato completato



con baie di carico e portoni industriali altamente performanti studiati e costruiti da Kopron Brasile. Infatti, le baie di carico sono state progettate con l'intento di ottimizzare i tempi di carico evitando al massimo la dispersione termica. Per l'impianto sono stati scelti dock shelters con cuscini regolabili, idonei a ottenere la corretta sigillatura tra il magazzino e l'automezzo. Questo modello è indicato quando gli automezzi non rientrano nella stessa gamma dimensionale. Il tampone superiore è infatti mobile, si adatta, quindi, alle varie altezze degli automezzi. L'automezzo, durante le operazioni di entrata e uscita preme sui cuscini imbottiti, rivestiti appositamente da un robusto telo di poliestere/PVC antiusura. Le rampe di carico installate sono elettroidrauliche con labbro incernierato. Una volta alzato il pianale e appoggiato il labbro della rampa sul cassone del camion, quest'ultima segue l'alzarsi e l'abbassarsi del mezzo (in base all'operazione che sta compiendo l'operatore: se è in fase di carico o scarico merci), nonché il carico sbilanciato laterale, effettuando una torsione fino a 100 mm. I vani sono stati chiusi con l'ultimo modello di porta industriale prodotta da Kopron, la serranda industriale Fast-Wall: la chiusura ideale per isolare termicamente, data la massima rapidità delle operazioni di chiusura e apertura.

XPO Logistics e la responsabilità sociale

XPO Logistics, leader mondiale nella fornitura di soluzioni di logistica e trasporto, ha raccolto in Francia più di 600 giocattoli e libri durante l'annuale campagna natalizia. La società ha donato questi beni, assieme al servizio di trasporto e di distribuzione pallet, ad Emmaüs, un'associazione impegnata a combattere la povertà e l'esclusione in Francia. XPO da molti anni sostiene tale associazione tramite la sua rete di trasporto. Quest'anno la società ha esteso l'iniziativa anche alle sedi di Lione, Beausemblant e Neuilly. Le donazioni sono



state consegnate ad Emmaüs ad inizio dicembre in maniera che i giocattoli potessero essere distribuiti in tempo per Natale. Jean Emmanuel Mognot, amministratore delegato della filiale trasporti francese di XPO, ha dichiarato: "La cultura di XPO incoraggia la responsabilità sociale. Per noi è un privilegio collaborare con Emmaüs, in quanto dà ai nostri dipendenti l'opportunità di avere un impatto positivo sulle loro comunità". Marie-Alix Pic, responsabile delle partnership di Emmaüs Francia, ha sottolineato: "Il supporto che riceviamo >



ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE

TACK&TMI GI GROUP DIVISIONE LOGISTICS





ORGANIZZANO IL WORKSHOP GRATUITO

FORMAZIONE AZIENDALE: PERCHÉ NON FINANZIARLA?



CONTENUTI:

- COSA SONO I FONDI INTERPROFESSIONALI
- QUALI SONO I PRINCIPALI FONDI INTERPROFESSIONALI (Fondimpresa, For.Te, Fondirigenti, Fondir...)
 - · MODALITÀ DI ACCESSO E FUNZIONAMENTO
 - IL SERVIZIO DI GESTIONE DEI FINANZIAMENTI
 - -Presentazione -Monitoraggio -Rendicontazione
 - OLTRE AL CONTO FORMAZIONE:
 - le opportunità offerte dai bandi e come parteciparvi
- I VANTAGGI DELLA GESTIONE IN OUTSOURCING DEI FONDI INTERPROFESSIONALI

RELATORE:

Stefania Fedeli, esperta di fondi e finanziamenti

Evento pubblico con obbligo di registrazione all'indirizzo: https://culturaeformazione.assologistica.it/iscrizioni-seminari.html Per informazioni: Segreteria di Assologistica Cultura e Formazione - Tel. 026691567 - Email: culturaformazione@assologistica.it

DALLE AZIENDE

da XPO Logistics e da altre società fa una grande differenza nella nostra capacità di portare felicità alle persone delle quali ci occupiamo. Ringraziamo i volontari di XPO per aver contribuito ancora una volta a un gioioso periodo natalizio". In tutto il mondo XPO ha una lunga storia di sostegno a organizzazioni socialmente responsabili, come la fondazione Susan G. Komen negli Stati Uniti, Bancos de Alimentos in Spagna e banche alimentari comunitarie nel Regno Unito.

Still sviluppa il nuovo magazzino dell'azienda Coim

Chimica Organica Industriale Milanese-Coim, azienda chimica italiana a capo di un gruppo societario attivo in cinque continenti, si è affidata a Still per la progettazione e lo sviluppo del magazzino all'interno dello storico stabilimento di Offanengo, Cremona, che è stato totalmente rinnovato e automatizzato. Per lo sviluppo di questo progetto, Still ha collaborato con Dematic, anch'essa parte del Gruppo Kion. Dal 1962, Coim sviluppa e realizza specialità chimiche ed è oggi tra i leader nella produzione di poliesteri, polioli, poliuretani e resine speciali per la realizzazione di materiali compositi e coating. A fine anni Novanta, l'azienda aveva un solo sito produttivo, ad Offanengo, ma grazie a un approccio globale oggi il gruppo ha diverse società nel mondo e opera in cinque diversi continenti. Questa



crescita ha comportato anche un incremento dei volumi, una delle ragioni alla base dell'ammodernamento del magazzino di Offanengo che, grazie all'intervento di Still e Dematic è stato totalmente automatizzato e conta oggi 2.900 posti pallet. "Coim è un'azienda di successo che mette in primo piano la sicurezza dei suoi dipendenti e la cura degli impianti, che sono

tutti a elevatissimo contenuto tecnologico", ha sottolineato Massimo Tonani, site manager della società. "Per questo abbiamo deciso di affidare lo sviluppo del nuovo magazzino a Still e Dematic, due società che rispettano perfettamente i nostri canoni e che non hanno deluso le nostre alte aspettative". Still e Dematic hanno curato l'intero sviluppo della ristrutturazione: dalla consulenza progettuale all'adozione di sistemi innovativi; dalla fornitura di carrelli AGV, scaffalature antisismiche e sistemi di convogliamento e controllo allo sviluppo di software integrati con quelli del gruppo; dal supporto sul campo per tutto il periodo dell'installazione fino al service, erogato attraverso una rete organizzata e capillare. Still, in particolare, ha fornito i carrelli trilaterali MX-X automatici, fondamentali per la presa in carico della merce, il posizionamento e il prelievo a scaffale e il posizionamento dei pallet nel sistema di convogliamento in uscita. Dematic ha integrato i carrelli Still curando la parte software e installando nel sito produttivo sistemi di automatizzazione in grado di integrarsi perfettamente nel processo logistico di Coim.

L'ITALIA LEADER NEL MONDO PER I SUPERYACHT



Ancora una volta il Made in Italy conferma e rilancia il suo ruolo indiscusso di eccellenza a livello mondiale nella produzione di yacht sopra i 24 metri. Tra i paesi costruttori, l'Italia è al top con 268 barche in costruzione nel 2019 su un totale di 621 a livello globale. La lunghezza media delle imbarcazioni costruite in Italia è di 39,15 metri per un totale di ben 10,5 km lineari.

Tutti i segreti e i vantaggi del marketing digitale

Lucia Guerra, digital marketing strategist, spiega come mettere a fuoco i plus del comunicare e farsi conoscere online.



ell'era della comunicazione digitale avvalersi di consulenti che svelano segreti, vantaggi e criticità connesse al far conoscere e far crescere la propria azienda online è scelta non più procrastinabile. Abbiamo sentito sul tema Lucia Guerra (http://luciaguerra. it/), che il 24 gennaio terrà un seminario, organizzato da Assologistica Cultura e Formazione, sull'organizzazione dei canali digitali.

IL SUO RUOLO È "DIGITAL MARKETING STRATEGIST". IN COSA CONSISTE ESAT-**TAMENTE?**

Grazie mille per l'opportunità di chiarire questo ruolo. Ci sono molte possibili definizioni e io preferisco definirmi così "aiuto le aziende a utilizzare i canali digital per sviluppare assieme una strategia di marketing che ha come obiettivo la visibilità, l'acquisizione di contatti, vendite online e aumento del fatturato". Un digital strategist fa quello che il marketing offline ha fatto fino a ora e che continua a fare, solo applicandolo ai canali online e con qualche piccola modifica.

QUALI SONO I SERVIZI CHE PROPONE AI SUOI CLIENTI?

Le mie competenze si dividono in 3 macro aree: la prima è la formazione, funzione con cui insegno, sia in aula che online, alle persone che come me vogliono affacciarsi in questo mondo, tutto ciò che io ho imparato in dieci anni di specializzazione. Si tratta della mia passione principale e mi piace condividerla con giovani talenti! Vi è poi l'attività di strategie marketing, SEO e social con cui creo, assieme ai miei clienti, una strategia digital in base alle loro esigenze e le concretizziamo utilizzando i motori di ricerca, i social media, Google. La terza aree di mia specializzazione riguarda Amazon: pianifico e concretizzo tutta la fase di vendita su questo marketplace, sia per i clienti che per le grosse aziende analizzando i margini e i costi della piattaforma numero 1 al mondo.

IN CHE MISURA QUESTI SERVIZI SONO **APPLICABILI AL MONDO DELLA LOGISTI-CA E DEL SUPPLY CHAIN MANAGEMENT?**

Il digital non deve essere pensato come una soluzione per tutte le necessità, bisogna analizzare ogni singolo caso e ogni opportunità o svantaggio nel ricorrere a questi canali. Nella logistica basti pensare agli eCommerce, che hanno un alto potenziale in termini di vendita online e su piattaforme come Amazon: in quel caso è possibile pianificare una buona strategia digital. Quando un potenziale cliente chiede il mio aiuto, faccio sempre un'analisi accurata per capire se ci sono possibilità oppure è meglio lascia perdere. Sono sincera con ognuno di loro, è questo che mi differenzia.

PERCHÉ UN OPERATORE O UN MANAGER LOGISTICO DOVREBBERO RICORRERE A UNA ATTIVITÀ DI CONSULENZA COME **QUELLA DA LEI OFFERTA?**

L'ottimizzazione dei processi in ottica di avere sempre più clienti soddisfatti è una delle attività che spesso svolgo con i manager in generale; se si migliorano i processi, le vendite aumentano e i clienti si sentono più coccolati. In questo modo si crea il passaparola che porta all'azienda visibilità e autorevolezza. Non bisogna pensare solo al proprio "reparto/attività": una visione a 360 gradi di quello che succede in azienda aumenta la consapevolezza delle persone e quindi, di conseguenza, migliorano le loro competenze per un risultato più ottimale. Si deve lavorare in squadra e non da soli: questo spesso manca nelle aziende e con i manager faccio anche questo lavoro.

PER ASSOLOGISTICA CULTURA E FOR-**MAZIONE REALIZZERÀ UN SEMINARIO DEDICATO AL COME METTERE A FRUTTO** IL PROPRIO INSERIMENTO NEL MAR-**KETPLACE PIÙ FAMOSO DEL MOMENTO:** CI VUOLE DARE QUALCHE ANTICIPAZIO-

Esatto, Amazon al momento è il marketplace più famoso al mondo. Ne parlerò in maniera dettagliata durante questo workshop, ma non voglio anticipare nulla. Voglio vedere tante persone in aula pronte ad affrontare questo argomento, condividendo con me dubbi e opportunità. •

Come è bello vivere in Italia

di Franco De Renzo*

iviamo in un paese bellissimo. In testa abbiamo la corona delle Alpi e le nevi (per il momento stabili) per non far bollire la materia grigia in essa contenuta, per i tanti scalmanati che sono tra noi, e non solo in mezzo alle montagne. Abbiamo gli Appennini, fantastica spina dorsale della Penisola. Abbiamo il mare quasi dappertutto, due isole grandi e tante altre più piccole che ingentiliscono le nostre coste. Il buon Dio, però, accortosi di quanta beltà ci aveva riservato, ha provveduto a riempire lo stivale con gli italiani e, a frotte, anche di africani, albanesi, arabi, austriaci, Borboni, eritrei, fenici, francesi, greci, libici, normanni, prussiani, so-

mali, spagnoli, svevi, unni, vichinghi, e chi ha tempo, aggiunga tutti gli altri. Siamo anche quelli che hanno istituito un ministero per cancellare le leggi inutili e il senatore Calderoli, forse, pensava di essere riuscito in un buono sfoltimento con tanto di incendio in pubblica piazza. Noi siamo quelli che la legge per la gente comune si applica, per gli amici si interpreta (frase attribuita a Giovanni Giolitti ma riferita anche dal divo Giulio Andreotti). Siamo per le leggi chiare ma, forse, quella che si continua a comprendere meglio è il codice civile. classe 1942.

Il legislatore ha obbligato l'imprenditore a preparare il bilancio annuale per pagare le tasse, ma rendendo un grosso servizio allo stesso, perché così, finalmente, poteva incominciare a fargli capire se la gestione era stata positiva e quanto. Hanno cambiato il nome a tante cose, pensando di migliorarne il significato e l'aspettativa: per tutti i netturbini sono diventati operatori ecologici, e adesso possiamo vivere più felici e contenti. L'imprenditore non deve solo preoccuparsi di condurre i propri affari, pagare le maestranze e i fornitori, ma fare anche i conti per lo Stato e versare la differenza tra Iva addebitata e pagata. Per un paio d'anni abbiamo anche ricevuto dall'Agenzia delle en-



L'Italia è il paese nel quale la legge per la gente comune si applica, per gli amici si interpreta

trate una letterina con la quale ci era detto che i conti presentati quadravano (non che fossero corrette le dichiarazioni), cosa ovvia visto che i dati erano trasmessi in via telematica e se i conti non quadravano, sarebbe stato impossibile spedirli. Il legislatore continua a non smentirsi. Dopo aver abolito le leggi per gli ammalati con deficienze mentali (una volta si sarebbe detto brutalmente matti o pazzi), ha cancellato i manicomi e relative strutture. Così, finalmente, non abbiamo, nel nostro paese, almeno ufficialmente, malati di mente.

Adesso ci stanno riprovando cancellando la parola "fallimento". Gli imprenditori non falliscono più ma sono obbligati a porre in essere una serie di controlli per evitare la crisi di impresa e dell'insolvenza. Non contento di questo, il legislatore ritiene responsabile l'organo di controllo se l'imprenditore fa il birichino, se non ha sufficienti capitali da investire, se non incassa i crediti (anche dall'amministrazione pubblica, come ben chiarito anche dalla Cassazione), se gli affari non vanno bene, se non ha una struttura adeguata ai propri affari. La cattiveria porta a pensare che la corresponsabilità dell'organo di controllo è prevista soprattutto per portare eventuale denaro alla procedura, perché lo stesso deve avere obbligatoriamente una copertura assicurativa adeguata.

Il 14 febbraio 2019 è stata approvata la legge sulla crisi d'impresa e dell'insolvenza. Entro il 16 dicembre circa 120 mila società a responsabilità limitata devono provvedere a nominare l'organo di controllo con un'assemblea che deve essere convocata almeno 15 giorni prima, senza dubbio, ufficialmente, ancora meglio a mezzo raccomandata con ricevuta di ritorno, se non previsto diversamente. Nonostante i dieci mesi trascorsi, poche aziende hanno finora provveduto, con l'italica certezza che per pagare, adempiere e morire c'è sempre tempo. Perché per noi la legge non è così categorica, ed è possibile attendersi cambiamenti e rinvii fino all'ultimo momento. Astenersi dal ricordare quanto previsto dall'art. 2631 del codice civile: "gli amministratori e i sindaci che omettono di convocare l'assemblea dei soci nei casi previsti dalla legge o dallo statuto, nei termini ivi previsti, sono puniti con la sanzione amministrativa pecuniaria da 1.032 euro a 6.197 euro. Ove la legge o lo statuto non prevedano espressamente un termine, entro il quale effettuare la convocazione, questa si considera omessa allorché siano trascorsi trenta giorni dal momento in cui amministratori e sindaci sono venuti a conoscenza del presupposto che obbliga alla convocazione dell'assemblea dei soci. La sanzione amministrativa pecuniaria è aumentata di un terzo in caso di convocazione a seguito di perdite o per effetto di espressa legittima richiesta da

parte dei soci". L'entità della multa è individuale per ogni amministratore e sindaço. I candidati revisori devono fornire alla società la dichiarazione di indipendenza e la bozza della lettera di incarico. Il Consiglio nazionale dei dottori commercialisti prevede alcune carte di lavoro di supporto e, precisamente:

- la lettera di attestazione (carta GEN 9.0 bis), rilasciata dalla società di revisione;
- il questionario di comprensione dei servizi prestati dal fornitore di servizi;
- il memorandum di comprensione delle attività svolte dal fornitore dei servizi nei confronti della società utilizzatrice:
- la lettera di incarico professionale per contabilità ordinaria, bilancio, adempimenti fiscali e consulenza del lavoro.

Il professionista serio sa che ci sono attività preliminari all'accettazione dell'incarico: comprensione della società: valutazione del rischio di mandato: attestazione di indipendenza; lettera di incarico (con determinazione delle ore e relativo compenso). Così come all'attività di insediamento: saldi di apertura ai sensi ISA Italia 510; valutazione se la società esternalizza processi aziendali rilevanti per l'informativa finanziaria ai sensi Isa Italia 402; valutazione dell'adeguato assetto organizzativo,

> amministrativo e contabile; predisposizione del piano di revisione.

L'Italia è anche il paese dove si cambiano i nomi alle funzioni, sperando così che i servizi migliorino. Ad esempio, il netturbino è diventato "operatore ecologico", ma i rifiuti restano rifiuti e ... per terra



Oualcuno ritiene di nominare

l'organo di controllo nel 2019 ma con l'incarico dal 2020. Ciò metterebbe la società in possibili gravi problemi perché la legge prevede la revisione già per l'anno 2019. Lascio immaginare cosa potrebbe succedere se la banca. che concede i crediti, non dovesse avere l'obbligatoria verifica dei conti alla presentazione del bilancio. In ogni caso, la mancata nomina dell'organo di controllo autorizza il Registro delle imprese a nominarne uno d'ufficio. Forse ci si dimentica che non sempre è sufficiente avere ragione e avere un buon avvocato. Bisogna,



Oggi, forse, il legislatore spera che anche le piccole imprese adottino la contabilità industriale, e i maggiori costi chi li paga?

anche trovare un giudice che ci dia ragione. Il nuovo comma 2 dell'articolo 2086 del codice civile prevede che l'imprenditore, che operi in forma societaria o collettiva, ha il dovere di istituire un assetto organizzativo, amministrativo e contabile adeguato alla natura e alle dimensioni dell'impresa. Il D. Lgs. 12 gennaio 2019, n. 14, all'articolo 14 prevede che "gli organi di controllo societari, il revisore contabile e la società di revisione, ciascuno nell'ambito delle proprie funzioni, hanno l'obbligo di verificare che l'organo amministrativo valuti costantemente, assumendo le conseguenti idonee iniziative se l'assetto organizzativo è adeguato, se sussiste l'equilibrio economico finanziario e quale è il prevedibile andamento della gestione, nonché di segnalare immediatamente allo stesso organo amministrativo l'esistenza di fondati indizi di crisi". All'organo di controllo si attribuiscono verifiche e controlli (come il prevedibile andamento della gestione) che competono al sindaco ma non al revisore (verificheremo in seguito come deciderà la magistratura su "ciascuno nell'ambito delle proprie funzioni"). Forse si attendono che anche le Pmi istituiscano la contabilità industriale e così, magari, si potrebbero ottenere i risultati sperati.

Sanno quanto questo verrebbe a costare? E quante Pmi possono permettersi tali ulteriori costi? Se per caso qualcuno non lo sa, venga a vedere quanti negozi e laboratori sono chiusi, e da quanto tempo, a Milano e zone limitrofe, normalmente considerate tra quelle più produttive per eccellenza in Italia.

La categoria dei Commercialisti non mi sembra compatta

neanche su questo e troveremo certamente qualcuno di noi disposto a ricevere incarichi con compensi al limite della decenza. Spero che il ministero delle Finanze e le varie sedi dell'Ordine prenderanno provvedimenti esemplari verso coloro che svendono la professionalità, senza considerare nemmeno le responsabilità che si assumono e il tempo necessario da dedicare. I colleghi sindaci e revisori di Alitalia. Italsider e Ferrovie dello Stato, delle tante aziende di Stato, regionali e comunali, grandi produttrici di continue perdite (sovvenzionate dalle nostre tasse, ulteriore

ragione per cui sono così alte) forse, potrebbero incominciare ad accusare forti mal di testa.

Mio nonno (che non era laureato), nel piccolo appezzamento di terreno che possedeva, d'inverno puliva i fossi, ne rafforzava gli argini, controllava e faceva la manutenzione dei due piccoli pontili che aveva eretto, non aveva mai costruito qualcosa sugli alvei dei torrenti e per non far franare la terra in pendenza, l'aveva piantumata per bene. Non c'è nulla al mondo che possa resistere per l'eternità senza essere curato. Nulla può sopravvivere all'abbandono. I templi giapponesi durano duemila anni ma sono continuamente rifatti. Da noi manca la cultura della manutenzione della cosa pubblica. Mio nonno, al mattino, prima di partire, sapeva che doveva dare una generosa razione di biada al suo asinello. Noi, adesso, non preveniamo nulla, riusciamo solo a lamentarci di quanto ci accade, preoccupandoci del perché e dando la colpa sempre al fato e agli altri, soprattutto, ai politici precedenti. Andando avanti di questo passo, avremo presto norme che imporranno ai chirurghi di portare in sala operatoria il bisturi, ai camionisti di fare il pieno di carburante prima di partire, e...

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

Quando un hacker s'intromette...

di Alessio Totaro

Partner studio legale LexJus Sinacta*

n un recente contenzioso deciso dalla High Court, pronunciatasi a seguito dell'appello promosso avverso un lodo GAFTA, è stata affrontata una questione che ricorre ormai con una certa frequenza nel commercio internazionale, ossia l'intromissione di un hacker, riuscito a dirottare il pagamento del prezzo su un conto apparentemente intestato al venditore ed effettivo destinatario del pagamento. La decisione è interessante, e mette in luce nuovamente la indispensabilità di accertare in modo rigoroso la genuinità delle indicazioni ricevute via email con riguardo alle modalità di esecuzione del pagamento.

Parte venditrice (l'identità delle parti non è stata resa nota, non avendo esse acconsentito alla divulgazione dei nomi, ed essendo in tal

caso il contenuto dei lodi arbitrali soggetto a riservatezza) aveva venduto un carico di Romanian sunflower meal in base ad un contratto redatto da broker Vicorus SA. Il 2 novembre 2015, successivamente alla caricazione della merce a bordo della nave destinata a eseguire il trasporto, parte venditrice aveva trasmesso via email al broker Vicorus una fattura chiedendo il pagamento dell'importo di 1.167.900 dollari sul proprio conto presso Citibank NA, branch di New York. Nel giudizio arbitrale si è accertato che entrambe le parti avevano ricevuto corrispondenza fraudolentemente predisposta da un hacker al fine di dirottare il pagamento su un conto diverso da quello del destinatario. Senza sospettare nulla parte acquirente aveva versato il prezzo sul conto intestato ad Ecobank. Qualche giorno dopo le parti avevano cominciato ad avere il sospetto che vi fosse qualcosa di anomalo, e l'acquirente era intervenuta chiedendo la restituzione delle somme alla banca ricevente; questa era avvenuta a distanza di circa 15 giorni dal pagamento, con una differenza di circa 162.000 dollari dovuti alla fluttuazione del tasso di cambio tra la data del bonifico e quella della restituzione. Tale differenza ha fatto oggetto del contenzioso arbitrale. Il GAFTA Board of Appeal ha ritenuto che gravasse su parte acquirente corrispondere il saldo di prezzo.

Nel lodo gli arbitri sono partiti dalla considerazione che la clausola 18 del GAFTA Form 119 recita: "A notice to the



Nei pagamenti online di fatture, vanno sempre effettuati controlli: un hacker può essere sempre in agguato...

Brokers or Agent shall be deemed a notice under this contract". Pertanto, trasmettendo la fattura a Vicorus la parte venditrice aveva adempiuto al proprio obbligo in base al contratto, indipendentemente dal fatto che la comunicazione raggiungesse effettivamente o meno l'acquirente, sulla quale dunque gravava il rischio di mancato ricevimento del messaggio. A seguito del ricevimento della fattura incombeva poi su parte acquirente l'obbligo di trasferire i fondi sul conto indicato dal venditore, obbligo che per effetto dell'intromissione non era stato assolto. Il GAFTA Board of Appeal dunque ha affermato: "Sellers were entitled to receive 100% of the invoice amount as per Contract and, in the Board's opinion, it was not sufficient that Buyers had demonstrated that 100% of the invoice amount had been paid...". La decisione conferma nuovamente l'importanza di verificare con grande attenzione la genuinità dei dati ricevuti con riguardo alla modalità di esecuzione del pagamento, e di far precedere la trasmissione delle somme almeno da un controllo telefonico con il broker o il venditore.

* Studio Legale LS

Milano - Bologna - Roma Tel. 051232495 e-mail: a.totaro@lslex.com www.lslex.com

Continuano i problemi...

di Stefano Morelli

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

maggio 2016, alla vigilia dell'entrata in vigore del nuovo Codice doganale dell'Unione europea, una ventata di entusiasmo era tangibile fra gli operatori del settore. Infatti, grazie soprattutto al cosiddetto sdoganamento centralizzato europeo, sarebbe stato possibile sdoganare la merce ovunque, in ambito comunitario, a prescindere da dove fisicamente si trovasse la merce. Qual è il punto della situazione, ad oggi?

Come accennato, con lo sdoganamento centralizzato l'o-



peratore può assoggettare la merce da sdoganare a qualsiasi regime (eccezion fatta per le operazioni delineate agli artt. 149 e 163.2 b RD) presso un ufficio doganale all'uopo designato (spesso coincidente con il luogo del domicilio fiscale), nonostante la merce sia collocata in realtà altrove, entro il perimetro dell'Unione europea. Per usufruire del sistema, l'operatore deve essere oggi appositamente certificato (deve essere quindi un operatore economico autorizzato-AEO) e deve fare istanza tramite il portale custom decisions. Segue a tale istanza l'attivazione della procedura in seno alla dogana competente al rilascio dell'autorizzazione, attraverso un flusso informativo tra le autorità doganali coinvolte. Nonostante l'apparente semplicità degli obiettivi cui il sistema di sdoganamento centralizzato europeo aspira, qualche dubbio non di poco conto pare non sia ancora stato chiarito. Quanto bisognerà attendere?

Anzitutto va detto che, perché il sistema sia fruibile, occorre che tutti i si-stemi informatici dei paesi membri dell'Unione siano fra loro interfacciabili; per questo è necessario attendere almeno fino al 2025, quando sarà completata e operativa una "e-Customs" in tutti i paesi membri dell'Unione. Una seconda problematica è riconducibile alla riscossione dell'Iva. È noto che le aliquote Iva subiscono sensibili variazioni a seconda dello Stato membro considerato, quindi è difficile capire quale aliquota vada applicata. All'assenza di puntuali specificazioni sul punto da parte della giurisprudenza comunitaria,

supplisce la guida Taxud, che suggerisce la condivisibile soluzione di applicare l'aliquota Iva e, la riscossione della stessa, del paese in cui le merci sono effettivamente immesse in consumo. Tutto ciò dovrebbe però essere oggetto di una negoziazione tra lo Stato membro autorizzante e di controllo e gli altri paesi membri partecipanti, che dovrebbe peraltro specificare se l'importatore deve aprire una posizione Iva o una rappresentanza fiscale nello Stato in cui viene immessa in consumo la merce. A parere di chi scrive sarebbe in ogni caso auspicabile - per quanto, ad oggi, ipotesi irrealistica - un'armonizzazione effettiva o addirittura una vera e propria unificazione delle aliquote Iva europee. Altra questione non di poco conto attiene invece ai dazi doganali: oggi, i dazi affluiscono per il 75% alle casse

dell'Unione, mentre il rimanente 25% viene trattenuto, a titolo di spese di riscossione, dallo Stato membro presso cui viene eseguita l'operazione di immissione in libera pratica delle merci. La loro materiale riscossione però è di competenza dell'ufficio doganale presso cui vengono eseguite le formalità di importazione. Nelle previsioni dello sdoganamento centralizzato, essendovi delle spese amministrative sostenute da due uffici doganali collocati in due Stati membri differenti occorrerà ridistribuire il gettito di tale tributo tra entrambi i paesi interessati. Per quanto precede giunge in soccorso la "convenzione conclusa tra gli Stati membri dell'Ue relativa allo sdoganamento centralizzato", pubblicata sulla GU UE serie C 92 del 21 aprile 2009, dove è stato previsto che l'ufficio presso il quale è presentata la dichiarazione in dogana dovrà corrispondere il 50% della quota di dazio a favore dell'ufficio doganale in cui sono presentate le merci.

Autotrasporto e sostenibilità

di Alessandro Placa

Digital Marketing Specialist Contship Italia

I settore dell'autotrasporto italiano si trova oggi davanti a sfide complesse, legate all'evoluzione dello scenario competitivo, al rallentamento della crescita economica e all'attenzione crescente dei consumatori e dei committenti nei confronti della sostenibilità ambientale, economica e sociale delle operazioni logistiche. Gli operatori sono costretti a fare i conti con un'erosione costante dei margini di profitto, legati a una competizione al ribasso, che spesso focalizza esclusivamente l'attenzione sul costo del servi-

zio, ignorando in maniera miope una serie di esternalità negative, inevitabili quando l'unica logica è quella del "risparmio a tutti i costi".

Il trasporto delle merci e, più in generale, le attività legate alla logistica, vengono tipicamente percepite come un puro costo, da controllare e comprimere il più possibile, per mantenere competitivo il prezzo finale dei prodotti. Questa logica rende estremamente difficile differenziare il servizio offerto, motivare qualsiasi impatto sulle tariffe e quindi sul crescente valore (legato ad esempio a investimenti in sistemi di trasporto più sostenibili o a una corretta gestione del personale e al rispetto di tutte le normative vigenti). Questa pressione genera a sua volta un appiattimento

verso il basso dell'offerta, e crea le condizioni per la sussistenza di una "zona d'ombra", all'interno della quale opera una moltitudine di operatori caratterizzati da dimensioni ridotte, pratiche operative al limite della legalità e tariffe relativamente basse, rese possibili dal trasferimento di una serie di oneri e costi, dall'azienda ai suoi lavoratori e, più in generale, alla collettività. Il mancato rispetto delle prescrizioni legate alla durata dei turni di guida, e la conseguente manomissione dei cronotachigrafi, della quale si legge quotidianamente sulla stampa specializzata, è il classico esempio di pratica scorretta, i cui effetti ricadono tanto sui singoli autisti, costretti a turni di durata eccessiva, con tutte le conseguenze del caso (peggioramento





sito: www.sos-logistica.org

email: segreteria@sos-logistica.org



Il mancato rispetto delle norme legate alla durata dei turni di guida è un tipico esempio di pratica scorretta, che ricade in primo luogo sugli autisti costretti a turni di guida massacranti

> delle condizioni di lavoro, logoramento e rischi per la salute nel breve e nel lungo periodo) ma anche sulla collettività, che sconta il costo di queste pratiche quando è costretta a fare i conti con le conseguenze degli incidenti, ma anche con il peggioramento delle condizioni di salute degli stessi autisti. Questi costi sono spesso "invisibili", perché è molto difficile ricondurre ogni caso specifico al comportamento scorretto che può avere contribuito a originarlo, ma il loro effetto è tutt'altro che trascurabile. Oltre che nei confronti dei singoli individui e della società nel suo insieme, queste pratiche illegali pesano anche sul comparto e sui competitor, perché contribuiscono a mantenere artificiosamente basso il prezzo praticato dai soggetti che le adottano, falsando la competizione e causando un enorme danno a quelle aziende che>

LA FERCAM E IL FUTURO

Fercam è stato il primo operatore logistico italiano a ordinare Nikola Tre, un mezzo pesante che, nella visione del trasporto a zero emissioni della Nikola Motor Company (società americana di progettazione di camion ibridi con sede a Phoenix, Arizona), arriverà sul mercato nel 2021 come mezzo elettrico e dal 2023 in versione a idrogeno. A Torino, è stato presentato un automezzo elettrico con un'autonomia di 400 chilometri adatto in particolare per le spedizioni regionali mentre il modello Nikola Fuel Cell Electric Model (FCEV, con celle a idrogeno) ha una portata doppia e giungerà, come detto, sul mercato nel 2023. "Siamo molto soddisfatti di avere creduto fin dall'inizio nelle tecnologie innovative, dall'LNG all'elettricità, all'idrogeno, in grado di rivoluzionare il mondo dei trasporti, perché gran parte dei problemi inerenti alla sostenibilità del settore logistico e dei trasporti sono superabili solo grazie alla ricerca e all'innovazione e ci avvicinano all'obiettivo dell'impatto zero", ha sottolineato alla presentazione di Torino Thomas Baumgartner, presidente della Fercam.



Nella foto, da sinistra, Elizabeth Fretheim, Head of Business Development, e Dane Davis, Chief Technoloy Officer Nikola Motor Company, e il presidente Fercam Thomas Baumgartner

rispettano le regole e investono in sicurezza, formazione e nuove tecnologie, per garantire un servizio di qualità e il rispetto degli standard richiesti.

Allargando l'orizzonte di queste considerazioni, possiamo adottare una prospettiva critica anche nei confronti di alcuni approcci al trasporto su lunghe distanze. Analizzando i dati relativi alla distanza media dei trasporti internazionali, si nota che il dato relativo ai trasportatori italiani è piuttosto elevato, in linea con quello dei trasportatori sloveni, ungheresi e slovacchi, e doppio rispetto ai trasportatori olandesi, tedeschi e francesi. Possiamo leggere questi dati come prova dell'ostinazione con la quale si continua a considerare la modalità stradale come prima scelta per i trasporti di lunga distanza. Questo approccio è certamente influenzato dalla relativa scarsità di alternative intermodali su determinate tratte, ma è anche legato alla difficoltà di modernizzare il modello di business dell'autotrasporto, che troppo spesso continua a guardare alla ferrovia come alternativa, piuttosto che complementare, rispetto all'offerta stradale. Se da un lato il trasporto stradale sulle distanze più lunghe può infatti apparire più remunerativo, rispetto a un impegno su distanze ridotte, bisogna considerare tutte le conseguenze di questa scelta: dall'impegno richiesto agli autisti, impegnati per giorni in lunghe trasferte, alla maggiore usura dei mezzi utilizzati, e al loro impiego per tempi più lunghi, con una conseguente crescita dei tempi di sosta e stazionamento. Ulteriori e sostanziali esternalità negative si possono poi riscontrare nei confronti delle infrastrutture, del traffico e dell'ambiente, che subiscono le conseguenze di un utilizzo indiscriminato dei vettori stradali, causa di usura, incidenti, lunghe code e inquinamento. Un modello di trasporto alternativo, basato su servizi di breve e media distanza, spesso concentrati attorno a uno o più hub intermodali, permette al contrario di garantire condizioni di lavoro migliori, una migliore rotazione dei mezzi e un utilizzo più intensivo e remunerativo dell'equipaggiamento. Al tempo stesso, uno sviluppo intelligente delle infrastrutture dedicate al servizio di un numero limitato di piattaforme logistiche dedicate al trasporto multimodale, può contribuire a ridurre lo stress esercitato dal comparto su strade, viabilità e ambiente, soprattutto se viene data agli operatori la possibilità di utilizzare e di sfruttare le nuove tecnologie per migliorare la sostenibilità delle operazioni di trasporto.

In questo caso non si parla soltanto di carburanti alternativi (come il GNL) e sistemi di propulsione alimentati da fonti di energia rinnovabili, ma anche di sistemi intelligenti per la gestione della flotta e per l'ottimizzazione delle operazioni logistiche, che riducano i viaggi a vuoto, i tempi di attesa per il carico e lo scarico, e in generale l'utilizzo di risorse energetiche, umane e economiche, necessarie per erogare i servizi richiesti. Lungi dall'essere esercizi puramente teorici, queste considerazioni acquisiscono giorno dopo giorno connotati sempre più pratici, legati all'inevitabile evoluzione dei fattori che danno forma allo scenario competitivo. Ignorare rischi e opportunità legati allo sviluppo tecnologico, all'ottimizzazione della gestione delle informazioni e alla stessa evoluzione dei tradizionali costi di esercizio (dal carburante ai pedaggi autostradali, fino al costo e alla disponibilità di personale qualificato) significa nascondere la testa sotto la sabbia. Per quanto tempo può resistere un modello di business basato su presupposti non più attuali, prima che intervengano elementi distruttivi, in senso negativo, sotto forma di shock esogeni o, in senso positivo, sotto forma di nuovi competitor, più performanti e competitivi, o di una domanda di servizi sempre più "green", da parte di clienti, consumatori e degli stessi cittadini? Quali sono le strategie di lungo periodo degli auto-

trasportatori per rispondere a questi interrogativi? Se da un lato le soluzioni non possono essere demandate esclusivamente agli operatori, ma richiedono consapevolezza e volontà di intervento da parte dei decisori politici, così come una maggiore sensibilità da parte della committenza, dall'altro innovazione ed evoluzione sono gli unici strumenti efficaci in mano ai trasportatori che vogliono garantire alle proprie aziende e al settore dell'autotrasporto un futuro sostenibile,



In Italia, con ostinazione, si continua a usare l'autotrasporto anche sulle lunghe distanze



dal punto di vista ambientale, economico e sociale.

Per approfondire ulteriormente l'argomento, è possibile scaricare il white paper "L'autotrasporto italiano tra crisi congiunturale, competizione internazionale e nuovi modelli di business", realizzato dal Gruppo Contship Italia per stimolare il dibattito e la consapevolezza su questi temi, da parte degli operatori logistici e dei caricatori. Il paper è disponibile all'indirizzo: hubs.ly/H0jrg500

CHI È CONTSHIP ITALIA

Contship Italia è la holding di un gruppo fondato nel 1969 che, nell'ambito della supply chain globale, aspira a diventare il partner italiano di riferimento per i terminal container marittimi, il trasporto intermodale e gli altri servizi logistici a valore aggiunto. Contship è socio fondatore di SOS-LOGistica.

"I vantaggi dell'interscambio? Siamo solo agli inizi!"

Paolo Casadei di NolPal evidenzia il ruolo dell'IT e delle piattaforme "open": permettono di superare le criticità di EPAL, un sistema che riduce costi e impatti più di altri.



olPal, società del Gruppo Casadei Pallets specializzata nella gestione dei parchi pallet EPAL in conto terzi e con formula di noleggio, ha ricevuto di recente il Premio il Logistico dell'Anno 2019 grazie al progetto Buono Pallets Ok, insieme a Servizi Associati Soc. Coop., società che gestisce una delle più importanti GDO di Perugia e Centro Italia, e G. e D. Ingross, uno dei più grandi centri distributivi della Sicilia nella cura della persona e l'igiene della casa. Paolo Casadei, general manager della società che ha sede a Faenza, Ravenna, spiega il valore economico e ambientale di questa innovazione.

CHE COS'È BUONO PALLET OK?

■ È un buono elettronico stampabile, immesso nella rete tramite una piattaforma digitale, dotato di un codice univoco legato a una transazione specifica di pallet EPAL per l'interscambio differito; è monitorabile per quantità, tratta, data di consegna ed emissione, consegnatario, destinatario.

DA CHI È EMESSO E QUAL È LA PORTATA INNOVATIVA DEL PROGETTO?

NoIPal ha creato una piattaforma tecnologica indipendente, gratuita e aperta condivisibile fra IDM, 3PL, GDO e ovviamente NolPal: non ha un costo e serve per monitorare e tracciare il flusso dei pallet in modo che serva, a seconda delle necessità dei partner, a gestire il bancale. La piattaforma genera contabilità numerica, trasparenza, possibilità di ritiro dei pallet in punti differenti da quelli di consegna, riduzione delle pratiche amministrative, aumento della qualità dei bancali, possibilità di scattare foto e associarle al buono. Dopo la consegna del bancale al destinatario, si genera il Buono Pallets Ok.

QUANTO È SICURA QUESTA CONDIVI-SIONE FRA PIÙ ATTORI?



Il portale "Buoni Pallets Ok" è gestito attraverso una piattaforma ad accesso riservato realizzata con tecnologie "web-based https": si tratta di un sistema sicuro che consente lo scambio dei flussi di informazioni. garantendo il rispetto della privacy e la protezione dei dati commerciali di ciascun soggetto accreditato. La piattaforma è semplice da utilizzare ed è integrabile con i software gestionali dei diversi utenti, che possono accedere al sistema attraverso la propria interfaccia, senza bisogno quindi di confrontarsi con un software nuovo.

PERCHÉ HA AVUTO SUCCESSO BUO-NO PALLETS OK? QUALI CRITICITÀ HA RISOLTO?

Siamo partiti dalla quotidianità e abbiamo creato una mappa delle pratiche più diffuse presso ricevitorie, magazzini, piazzali, laddove il tempo può essere quello eterno e sfiancante delle attese quanto quello convulso e accelerato delle consegne dell'ultimo minuto. Improvvisazione, gestione caotica, errate interpretazioni della Raccomandazione ECR, illegalità, opportunismi,

UN PUNTO VINCENTE NEL CONTROLLO DEI COSTI



"L'adozione di buono Pallet Ok di NolPal - dichiara Giuseppe Marsala, amministratore di GeD Ingross di Palermo, leader nella distribuzione di detergenti casa e persona con 25 punti vendita - ha generato per GeD Ingross contabilità numerica, trasparenza, possibilità di riconsegna differita dei pallet, riduzione del-



le pratiche amministrative, aumento della qualità dei bancali, eliminazione di contenziosi e perdite inventariali. La risaputa bassa marginalità del settore detergenza impone un severo controllo dei costi. Anche il pallet EPAL, in arrivo da centinaia di fornitori, dev'essere monitorato costantemente, evitando accuratamente perdite inventariali, ritardi, non disponibilità nella restituzione, e va anche controllato costantemente nella qualità - sottolinea Marsala - I magazzini automatici hanno bassi livelli di tolleranza sulle imperfezioni, i difetti e i danneggiamenti".



controversie e contenziosi creano un danno enorme al settore, sia in termini economici per le aziende sia di sostenibilità per il Sistema EPAL. Buono Pallet Ok previene e aiuta a risolvere a una condizione: utilizzare la piattaforma come gestione e come consultazione in tempo reale.

PER QUALI MOTIVI LA PIATTAFORMA POTREBBE NON FUNZIONARE O NON RISOLVERE I PROBLEMI DI INTER-**SCAMBIO?**

Solo se non la si vuole utilizzare come tool per gestire EPAL: si parte dalla premessa che chi usa EPAL vuole efficienza e vuole ridurre i costi rispetto ad altre soluzioni di pooling, ma va da sé che se carica i dati correttamente, monitora, traccia, registra i flussi, ecco che userà i report per gestire il "dare-avere". In sintesi, Buono Pallet Ok non è un sistema automatico di recupero crediti.

IN CHE SENSO NOLPAL AGISCE COME **FACILITATORE DELL'INTERSCAMBIO EPAL?**

■ EPAL è per definizione e per missione un sistema condiviso che punta a ridurre i costi e gli impatti ambientali. Chi si riconosce in queste priorità, lo adotta. Tuttavia, poiché si è parte di una supply chain, è fisiologico confrontarsi con la soggettività. Noi crediamo che occorra un soggetto "arbitro" super partes, in grado di facilitare l'interscambio. I problemi di EPAL non sono tecnici, ambientali, di struttura, ma di variabilità legate a come le imprese, fatte di persone, reagiscono allo stimolo. NoIPal agisce riducendo la soggettività con due strumenti: applicativi condivisi, a '0' impatto informatico sui gestionali interni, e la messa in rete di risorse esistenti formate da produttori, riparatori, logistiche, autotrasportatori in grado di offrire servizi.



COSA PERMETTE A NOLPAL DI RIDUR-RE I COSTI, OLTRE ALL'IT?

NolPal è un modello snello di impresa: l'assenza di asset aziendali rigidi permette di modulare il servizio senza incrementare il costo. Possediamo pallet ma non strutture produttive, personale e automezzi: ciò assicura la flessibilità nei servizi che ci vengono chiesti, il controllo dei costi, della qualità e dei tempi. Abbiamo, ovviamente, alle spalle strutture e competenze di un gruppo importante come Casadei Pallets.

COSA È MANCATO FINORA A EPAL?

Crediamo la consapevolezza di chi lo utilizza nell'essere parte di una rete libera e aperta; manca la convinzione che oggi per fare rete non si può prescindere dai vantaggi forniti dall'IT e dalla digitalizzazione. Il futuro della logistica è nel saper gestire flussi di informazioni.

GSE ha celebrato i suoi primi vent'anni in Italia

Il gruppo francese opera a livello internazionale nel settore immobiliare: nel nostro paese, ha realizzato parchi e piattaforme logistiche.

in dalla sua fondazione nel 1976, GSE è un punto di riferimento internazionale nel mercato degli immobili d'impresa, un soggetto in grado di fornire un supporto completo nella gestione di tutti gli aspetti legati ai progetti di costruzione (pianificazione finanziaria, ricerca e qualificazione dei terreni, studi tecnici, progettazione e realizzazione, servizi post-vendita), contrattualmente impegnato nel rispetto del prezzo, dei tempi e della qualità pattuiti con il cliente. Ad oggi, il gruppo ha 410 dipendenti in otto paesi in Europa e in Cina. Costruisce edifici da destinare all'industria, alla logistica, agli uffici, al commercio e all'intrattenimento, per un giro d'affari di circa 570 milioni di euro nel 2018. Nel nostro paese ha aperto una filiale nel 1999, che è attiva nel mercato immobiliare e in quello delle costruzioni di immobili industriali "chiavi in mano" in qualità di general contractor. In Italia ha realizzato negli anni parchi e piattaforme logistiche, stabilimenti produttivi, sedi aziendali per sviluppatori e investitori internazionali, multinazionali e piccole e medie imprese.

Una realtà fatta di persone. Quella di GSE in Italia è una

Un momento dell'evento che si è tenuto a Milano



Global player in corporate real-estate

storia di persone e progetti che in vent'anni ha vissuto una profonda evoluzione dei trend produttivi e distributivi. Ed è proprio al team di GSE Italia che è stata dedicata una particolare menzione da parte del Country Manager Valentino Chiarparin: "Penso che molti di noi hanno avuto più mentori che colleghi in azienda". Crescita, potere d'iniziativa e un dialogo costante e limpido con clienti e fornitori sono stati i temi ricorrenti negli interventi che si sono susseguiti sul palco durante l'evento. In un mercato così frammentato come quello edilizio in Italia, per rimanere leader del settore - è stato detto da molti interventi - bisogna restare semplici con i piedi ancorati a terra ma lo sguardo sempre puntato sulle sfide future. Lo spirito pionieristico di una società rivolta sempre in avanti è emersa, in particolare, con chiarezza, dalle parole di Roland Paul, Ceo dell'azien-

> da, quando ha sottolineato che "l'innovazione tecnologica è un tema cardine della strategia aziendale GSE, indispensabile per mantenere una competitività decisiva nel prossimo futuro". Tema ripreso dal Chief Marketing Officer di GSE John Baltay, che ha parlato dei trend evolutivi e delle principali caratteristiche del magazzino del futuro. Un insieme di valori pienamente condivisi da Jan-Hendrik Goldbeck, Ceo dell'omonima società, che ha confermato l'interesse a sviluppare in modo importante la presenza sul mercato italiano e le sinergie tra la GSE e la Goldbeck.

Dal governo brutti segnali con la Legge di Bilancio

"Il provvedimento pone in evidenza un aspetto preoccupante: la politica, compreso chi ci governa, non guarda con attenzione al settore logistico, che continua a sottovalutare, facendo un danno all'industria e al paese", sottolinea il presidente di Assologistica Andrea Gentile.

di Paolo Giordano



ncontriamo Andrea Gentile, presidente di Assologistica, a Milano, alla fine dell'assemblea dell'associazione. La Legge di Bilancio è stata appena votata alla camera dei deputati, senza discussione, ma con l'"operazione fiducia". Ne parliamo con Gentile.

E' PASSATA UNA LEGGE CHE, A ESSERE **BUONI, PARE AVER DIMENTICATO IL** SETTORE...

Infatti, è una legge che rappresenta un brutto segnale per la logistica. Un segnale che sottolinea quanto il nostro settore sia fuori dall'attenzione del governo e dai suoi obiettivi. Oggi, per noi è "una giornata grigia". Ancora più preoccupante è la prassi che è stata seguita: persi dei fondi con l'eliminazione di alcune imposte, tali fondi sono stati recuperati a spese del settore logistico. Una prassi già di per sé inaccettabile, ma aggravata dalla scarsa considerazione che il governo ha dimostrato per un settore come quello logistico che invece dovrebbe essere trainante per l'industria, in un momento così critico in termini economici. Possiamo capire che ci sono emergenze, come la necessità di evitare l'aumento dell'Iva, le questioni Alitalia e Ilva, ma questo non giustifica che si vada poi a "raccogliere" fondi a destra e a manca senza alcuna priorità. Come dicevo, questo modo di procedere dimostra che il governo agisce senza avere un piano di politica industriale. Se lo avesse, avrebbe capito, cosa che ormai nel mondo di oggi è chiarissima per tutti i paesi economicamente avanzati, che sviluppo industriale e sviluppo logistico sono strettamente legati. Come si penetra sui mercati internazionali, specialmente in quelli fuori dall'Unione europea, senza un sistema logistico efficiente? La risposta data a questo elementare quesito dal governo è stata l'aumento di costi per porti, aeroporti, ferrovie. Esattamente l'opposto di quello che bisognerebbe fare. Ribadisco, quindi, che penalizzare la logistica significa penalizzare l'industria. Diventa così incomprensibile come si voglia rilanciare la nostra economia. Auspichiamo che ci sia un ripensamento con il decreto Milleproroghe che deve essere



La Legge di Bilancio penalizza porti, aeroporti, terminal, aumentandone i costi di gestione

approvato a breve e che può permettere qualche correzione. Aggiungo un'ultima considerazione: quanto avvenuto con la legge finanziaria è un segnale preoccupante anche perché aumenta il gap che abbiamo con i paesi nostri concorrenti.

UN GAP CHE È GIÀ RILEVANTE, AD E-SEMPIO PER OUANTO RIGUARDA LE IN-FRASTRUTTURE ...

In altro tema inquietante: ci sono infrastrutture importanti per il sistema logistico che sono già state approvate e finanziate, parliamo di oltre 15 miliardi di euro, eppure sono ferme: scontano le lungaggini amministrative e burocratiche che appesantiscono e rallentano qualsiasi decisione venga presa nel nostro paese. Faccio un esempio.>



"Un tema che deve essere posto al centro dell'attenzione nel rinnovo del contratto di lavoro della logistica è quello della legalità", dice Gentile

Il governo Gentiloni aveva deliberato, anche se alla fine del suo mandato, la costituzione delle Zone economiche speciali, che dovrebbero essere un volano sia per l'industria sia per la logistica sia per l'economia di vaste aree del territorio meridionale. Per due anni sono mancati provvedimenti sotto l'aspetto fiscale e della semplificazione burocratica.

LE IMPRESE LOGISTICHE COME STANNO VIVENDO QUESTO MOMENTO DIFFICILE, CON UNA PRODUZIONE INDUSTRIALE CHE RISTAGNA, SUL FRONTE DEI COMMITTENTI, E CON LA PRESSIONE CHE DERIVA DA NUOVI FENOMENI COME LA FORTE CRESCITA DELL'ECOMMERCE, SUL VERSANTE DEI CLIENTI FINALI?

Assologistica ha appena premiato, grazie all'iniziativa il Logistico dell'Anno, numerose imprese del settore che si sono particolarmente distinte sul piano dell'innovazione, elaborando progetti avanzati che mirano a migliorare l'efficienza aziendale. La logistica non sta "ferma", come ha dimostrato anche la recente ricerca dell'Osservatorio Gino Marchet del Politecnico di Milano. Le imprese stanno portando avanti un mix di innovazione, ricerca, sviluppo per migliorare sia i servizi all'industria sia le nuove esigenze del mercato, ad esempio quelle dell'eCommerce. E' evi-

dente che servirebbe anche una maggiore attenzione da parte della politica e del governo e non la sottovalutazione di questi sforzi.

HA ACCENNATO ALL'ECOMMERCE, STA DIVENTANDO UN "PROBLEMA" LA CRE-SCITA DELLE VENDITE ONLINE PER LA LOGISTICA?

Il problema sta nella trovata pubblicitaria "consegna gratis". A questa trovata siamo contrari perché ovviamente non è così, in quanto tanto personale lavora per la spedizione di un pacco, e dicendo che è "gratis" anche il lavoro di queste persone viene svilito. Così come viene svilita la logistica. Su questo aspetto siamo molto critici. Per il resto, non possiamo combattere le tendenze del mercato: le vendite online aumentano e noi dobbiamo adeguarci, cercando di servire i clienti nel miglior modo possibile.

LA CONSEGNA "GRATIS", NON È UNA FORMULA CHE TENDE A "GIUSTIFICA-RE" ANCHE PRATICHE ILLEGALI E CON-CORRENZA SLEALE?

La legalità è l'aspetto centrale, e da tempo, come ha sempre sostenuto Assologistica, per una nuova organizzazione del sistema logistico nazionale che deve vedere un confronto corretto fra le aziende e non penalizzare quelle che si comportano in maniera legale. Si è appena avviato il confronto con i sindacati per il rinnovo del contratto della logistica. In tale confronto il tema del rispetto della legalità deve essere centrale. Non si può andare avanti con cooperative spurie, che non rispettano le regole, i contratti di lavoro e che operano sottocosto. Ciò pone in difficoltà quelle imprese che, invece, le regole le rispettano. C'è un nuovo interesse su questo aspetto anche da parte delle istituzioni, come ad esempio la prefettura di Milano. Certo, però, che occorrono dei "distinguo" non si può partire dal presupposto che tutte le imprese

logistiche siano fuorilegge, bisogna individuare e intervenire su chi effettivamente lo è. Soprattutto occorre finalmente garantire, e questo lo devono fare questure e prefetture, il diritto di andare a lavorare, senza più permettere che "professionisti" del disordine blocchino impunemente magazzini e imprese.

DISATTENZIONE DEL GOVERNO, POCA ATTENZIONE, ALMENO FINO A OGGI, DELLE ISTITUZIONI AL RISPETTO DEL-LE REGOLE: ESISTE UN PROBLEMA SULL'INCISIVITÀ DELLA RAPPRESEN-TANZA DEL SETTORE?

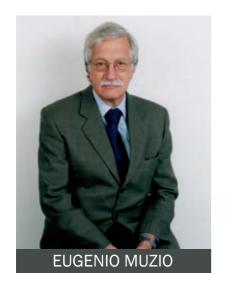
Nel nostro paese, in generale, la rappresentanza delle diverse categorie è frammentata e quindi spesso poco efficace. E' un problema che abbiamo sempre vissuto. E' auspicabile che il nostro settore, attraverso le sue rappresentanze e la Confindustria, riesca a essere sempre più incisivo sulle scelte della politica. Oggi, ne abbiamo veramente bisogno.

LE PONGO UN'ULTIMA DOMANDA, PRO-PRIO SULLA CONFINDUSTRIA: NON HA ANCH'ESSA SOTTOVALUTATO L'IMPOR-TANZA DELLA LOGISTICA?

Penso di sì, come dimostra il fatto che tante imprese usino ancora il franco fabbrica, disinteressandosi pericolosamente dell'aspetto logistico. Un atteggiamento che a lungo termine può metterle in crisi. Credo anche, però, che tale atteggiamento stia cambiando in maniera importante. Il Gruppo tecnico per la logistica, che si rapporta al Comitato di presidenza della Confederazione, coordinato da un esperto del settore come Guido Ottolenghi, sta facendo un lavoro capillare in termini sia operativi sia culturali, proprio per sensibilizzare le imprese a non delegare agli acquirenti la consegna dei prodotti ma a considerare la logistica un valore aggiunto. Stiamo camminando nella direzione giusta.

"Svizzera docet"e l'Italia?

Gli svizzeri hanno prolungato gli incentivi al combinato fino al 2026 e tendono a ridurre anche i pedaggi. L'Italia continua a non avere una reale politica di sviluppo dell'intermodalità e del cargo su ferro.



el corso del primo semestre dell'anno, secondo i dati Confetra, il cargo ferroviario è l'unica modalità che ha dato qualche segnale positivo, specialmente grazie alle imprese ferroviarie aderenti a Fercargo. Comunque il dato italiano resta sempre sotto quello medio europeo. Ne parliamo con Eugenio Muzio,

L'EX MINISTRO DELRIO AVEVA DATO VITA ALLA "CURA DEL FERRO" CON L'OBIETTIVO DI RIVITALIZZARE IL TRA-**SPORTO MERCI SU FERRO E L'INTER-**MODALITÀ. SONO PASSATI DUE ANNI **E UN GOVERNO. A CHE PUNTO SIAMO?**

presidente della commissione Inter-

modalità di Assologistica.

E' indubbio che Delrio ha dimo-

strato concretamente la volontà di innescare provvedimenti per portare il trasporto ferroviario merci in Italia a livelli molto più consoni rispetto alla media dei grandi paesi europei attivando, ad esempio, lo sconto pedaggio per permettere alle imprese ferroviarie di esser più competitive. Per quanto attiene all'intermodalità è stato attivato il ferro bonus che ha sicuramente contribuito allo sviluppo del settore. Occorre però che questa misura sia reiterata nel tempo.

LEI HA GUIDATO A LUNGO, IN PAS-SATO, LA CEMAT, QUANDO IL COM-BINATO STRADA-**ROTAIA AVEVA NU-MERI IMPORTANTI ANCHE A LIVELLO** NAZIONALE. AD E-**SEMPIO CON I COL-LEGAMENTI TRA** IL NORD ITALIA E LA SICILIA. QUALI LE RAGIONI DEL **CROLLO VERTICALE DI QUESTA MODALITÀ?**

In effetti, fino al 2007 le performance del trasporto combinato sia nazionale sia internazionale collocavano la Cemat al secondo posto in Europa dopo la tedesca Kombiverkehr. Da allora è stata attivata una politica che definirei assurda da parte delle FS che hanno volutamente distrutto molto del lavoro fatto in ambito nazionale. Le motivazioni furono tariffe di vendita non remunerative rispetto ai costi. Questa situazione in parte era vera, ma occorre sottolineare che all'epoca l'autotrasporto nazionale godeva di aiuti e privilegi molto elevati che comportavano tariffe inferiori di circa il 30% rispetto al traffico internazionale e. volutamente, il vertice delle FS non volle sottoporre queste anomalie al governo e chiedere adeguati compen-

In tutta Europa alla conduzione di un treno vi è un solo macchinista e solo in Italia ne servono due



sativi. A ciò deve forse aggiungersi un insufficiente dinamismo dei responsabili di Cemat che non seppero evidenziare problematiche e rimedi.

UNO DEI PROBLEMI IRRISOLTI DEL-LA FERROVIA È QUELLO DEL DOPPIO MACCHINISTA, CASO UNICO, SI PUÒ DI-RE, IN EUROPA. COME MAI NON SI RIE-SCE A RISOLVERE QUESTO PROBLEMA >



Il nostro trasporto ferroviario merci continua a essere nettamente sotto la media di altri grandi paesi europei

CHE È DETERMINANTE PER ABBASSA-RE I COSTI DELLA FERROVIA MERCI E RENDERLA PIÙ COMPETITIVA?

E' questa una folle situazione tipicamente italiana. Nel passato l'utilizzo dei due macchinisti era giustificato da ragioni di sicurezza per la marcia dei treni. Oggi non è più così. I nuovi sistemi automatizzati di controllo consentono ampiamente la gestione del treno con un solo macchinista in totale sicurezza. La riprova ne è che le grandi ferrovie europee oggi operano con un solo macchinista. Sono dei pazzi? No, è l'Italia che, prevalentemente per ragioni sindacali e di impiego del personale, caparbiamente, continua con i due macchinisti senza che a livello governativo si abbia la volontà di affrontare adeguatamente questo problema.

LO STESSO SI PUÒ DIRE PER LA LUN-GHEZZA E PER IL PESO DEI TRENI. TUT-TI LIMITI CHE ALLONTANANO L'ITALIA DAGLI STANDARD EUROPEI. PERCHÉ IL NOSTRO PAESE NON SI ADEGUA?

L'Unione europea vuole con determinazione portare l'utilizzo dell'intermodalità nel continente al 30% entro il 2030 e al 50% entro il 2050. Per ottenere questi risultati ha definito i parametri standard di riferimento del trasporto ferroviario in 2.000

tonnellate di traino, 750 metri di lunghezza, 22,5 ton/asse di portata e P/C80-410 la sagoma per consentire il trasporto di semirimorchi di

altezza quattro metri. Questi valori standard sono già presenti in molte relazioni nel nord Europa, L'Italia obiettivamente era in forte ritardo con gli approntamenti dei nuovi parametri. Da alcuni anni RFI, rispetto al passato, è impegnata in grandi lavori, specie nel nord Italia, per adeguare le sagome. Siamo però ancora in ritardo sul tonnellaggio massimo di traino. Purtroppo l'attività da svolgere in molti casi comporta investimenti non marginali e l'economia dello Stato Italiano non è così florida. Ciò malgrado si va avanti. Occorre anche tener presente che la commissione ha deciso di anticipare al 2021 la revisione dei corridoi Ten-T che rappresentano l'ossatura del sistema Europa e, come noto, in quattro casi coinvolgono l'Italia. Occorre pertanto uno sforzo nazionale molto significativo per rimanere al passo col resto del continente.

QUALI SONO LE PROBLEMATICHE IN-FRASTRUTTURALI CHE RENDONO ME-NO EFFICIENTE IL TRASPORTO SU FER-RO?

■ Sicuramente il modulo lunghezza del treno. Oggi, in Italia, salvo rari casi siamo al massimo a 550 metri. Infatti, trainare un treno di 550 metri rispetto a uno di 750 comporta costi pressoché uguali ma certamente non uguali ricavi. Se a questo aggiungiamo il costo assurdo del secondo macchinista, ci rendiamo conto del perché l'Italia è in una situazione più negativa rispetto, ad esempio, a Germania, Svizzera, Austria, Belgio, Francia, ecc.

QUANDO IL PROGETTO SVIZZERO ALPTRANSIT SARÀ TERMINATO, AUMENTERÀ IL TRAFFICO FERROVIARIO, ANCHE PERCHÉ GLI SVIZZERI IMPORRANNO CONDIZIONI PESANTI ALL'AUTOTRASPORTO. COME SAPPIAMO, L'OBIETTIVO SVIZZERO È DI RIDURRE, CON UN "TAGLIO" IMPORTANTE, I TRANSITI ALPINI DEI MEZZI PESANTI A 650 MILA L'ANNO. COSA L'ITALIA DEVE ANCORA FARE PER PREPARARSI A OUESTO EVENTO?

Come noto la Svizzera ha un'attenzione del tutto particolare al transito delle merci nel suo territorio. Da oltre vent'anni ha impostato una politica per favorire la conversione al trasporto ferroviario, specie intermodale, e ha definito, con un referendum, il tetto massimo di 650 mila veicoli industriali pesanti da attuarsi a seguito del completamento dell'AlpTransit (attualmente il 72% del traffico di transito, caso unico in Europa, è ferroviario). In teoria ciò dovrebbe entrare in vigore dal 2021 a seguito dell'apertura del tunnel del Ceneri. Personalmente credo che il provvedimento non sarà drasticamente applicato causa anche le difficoltà a disporre, specie in Italia, di infrastrutture idonee a gestire l'enorme volume di traffico. Pertanto sarà possibile una graduale applicazione nel contesto di qualche anno.

Ovviamente l'interlocutore primo della politica svizzera è l'Italia, la quale, pena il rischio di subire contraccolpi

IL PROGETTO ELETA

L'Unione europea ha cofinanziato nel settembre 2017 il progetto Eleta teso a realizzare, nel trasporto ferroviario merci, l'interconnessione dello scambio dati relativi all'ora prevista di arrivo del treno all'interno dell'intera catena di un trasporto. Quindi, fra reti ferroviarie, imprese ferroviarie, terminal, Mto, clientela utilizzatrice. Una misura estremamente utile. Infatti, l'obiettivo finale è quello di fare in modo che tutti i soggetti coinvolti nella catena del trasporto combinato stradarotaia possano usufruire di dati idonei a fluidificare e rendere più efficiente il servizio. Recentemente, si è svolta a Bruxelles la conferenza finale nel corso della quale sono stati presentati i risultati del progetto con particolare riferimento ai vantaggi connessi con lo scambio del dato sull'arrivo del treno, calcolato automaticamente, fra i vari soggetti coinvolti nel trasporto combinato strada-rotaia. Alla conferenza hanno partecipato, a livello europeo, i rappresentanti di tutte le realtà imprenditoriali connesse con il trasporto combinato strada-rotaia. Il progetto è stato coordinato dalla Uirr Bruxelles e da Koninklijk Nederland Vervoer e vi hanno partecipato operatori intermodali quali Hupac, Kombiverkehr, Lineas, Mercitalia Intermodal, Novatrans e Rail Cargo Operator. Gli elaborati del progetto hanno consentito con successo la convalida degli algoritmi sviluppati per prevedere in termini affidabili il tempo stimato di arrivo di un treno merci transfrontaliero. L'attività di Eleta non avrà termine con la conclusione del progetto. Il Consorzio che ha dato vita all'attività è infatti sostenuto dall'Unione per una seconda fase definita "O-Eleta" per continuare a concretizzare una linea guida di best-practice del settore al fine di creare uno strumento econometrico che possa individuare dove si perde la qualità nel servizio ferroviario merci e attivare interventi risolutivi di rapida attuazione. Il prossimo step auspicabile è che la nuova commissione prenda in carico il dossier e lo trasformi, con il placet del parlamento, in una direttiva che obbligherà tutti i paesi membri al suo inserimento in chiave omogenea evitando così applicazioni differenti nei traffici transfrontalieri.

"Uno dei problemi più importanti da risolvere è di accrescere la potenzialità dei terminal intermodali specie sulla gronda nord", dice Muzio



sulla sua economia, deve presentare un panorama di infrastrutture e di gestione di esercizio che possa rispondere al programma svizzero. Dobbiamo realizzare il modulo a 750 metri e la sagoma P/C80 da Luino almeno fino a Novara e Mortara e da Chiasso a Milano. Occorre anche tener presenti le velleità del porto di Genova di servire i mercati a nord delle Alpi non appena saranno realizzati i grandi Terzo Valico e della messa a standard europeo delle linee Genova-Terzo Valico. Terzo Valico-Domodossola/Chiasso. Uno dei problemi più

lavori del

importanti da risolvere è la potenzialità di terminal intermodali che possano adeguatamente servire il nuovo mercato. Purtroppo, attualmente, pur essendovi alcuni impianti molto funzionali, questi non hanno le potenzialità per un ulteriore sviluppo idoneo a far fronte alle esigenze, specie nell'hinterland milanese. Le FS avevano costituito la società Teralp in joint al 50% con Hupac per realiz-

zare un nuovo impianto da 450 mila UTI a Milano Smistamento ma, per quanto a conoscenza, attualmente è tutto fermo. Come peraltro il nuovo terminal di Brescia. Apparentemente, solo l'ampliamento di Piacenza sembra decollare.

TORNANDO ALLA SVIZZERA, IL CONSI-GLIO FEDERALE HA APPENA PROLUN-**GATO GLI INCENTIVI AL COMBINATO FINO AL 2026. MENTRE DOVEVANO TERMINARE NEL 2023. ED HA ANCHE** AGITO PER RIDURRE I PEDAGGI FER-**ROVIARI E PER PREMIARE I TRENI** PIÙ "PERFORMANTI". QUAL È ATTUAL-MENTE LA SITUAZIONE ITALIANA A LI-**VELLO INCENTIVI?**

Mio malgrado debbo sottolineare che "Svizzera docet". Per quanto attiene all'Italia vi sono timidi tentativi di prorogare il ferrobonus che potrebbe essere formalizzato a livello governativo nella legge di bilancio. E' stato invece già confermato lo sconto pedaggio per complessivi 195 milioni di euro per il 2020.

L'Italia dipende ancora troppo dai combustibili fossili

Nonostante i forti progressi del ricorso a fonti rinnovabili, il nostro paese è quello, in Europa, più vincolato all'import di petrolio e gas.

I centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno-Srm, collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, e l'Energy Security Lab@Energy Center del Politecnico di Torino hanno presentato al parlamento europeo il primo rapporto annuale sul settore dell'energia in Italia e nel Mediterraneo, intitolato "MED & Italian Energy Report". Tale rapporto è stato realizzato con la collaborazione del Joint Research Center della commissione europea per le analisi sulle infrastrutture di gas naturale e della sicurezza degli approvvigionamenti, e la Fondazione Matching Energies. Inoltre, fa parte di un più ampio progetto di ricerca che hanno messo in campo Srm e il Politecnico di Torino denominato "Enemed". L'intenzione è fornire dati, statistiche, modelli economici e analisi che possano fornire utili indicazioni per definire strategie da parte dei policy makers a tutti i livelli. L'iniziativa è volta a monitorare l'evoluzione dei cambiamenti energetici che si stanno realizzando a livello mondiale e quali impatti avranno su Europa e paesi del Mediterraneo. Attenzione particolare sarà data alle fonti rinnovabili, alle infrastrutture portuali (gate di accesso per i flussi energetici), alle nuove tecnologie, alle fonti emergenti (Gnl, idrogeno...). A tale proposito, Massimo Deandreis, direttore generale di Srm. ha sottolineato: "La collaborazione tra il nostro centro e il Politecnico di Torino avvia un progetto di ricerca pluriennale che mette insieme capacità di analisi ingegneristiche con quelle economiche e finanziarie. Vogliamo offrire uno strumento di analisi dina-



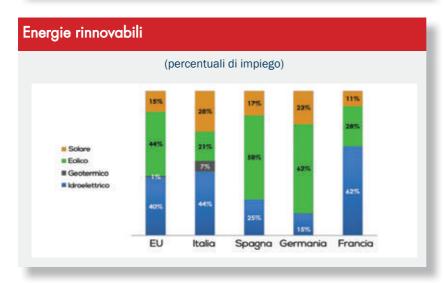
Per il gas, l'Italia ha una dipendenza dall'estero superiore al 90%. I rifornimenti giungono dalla Russia per il 50%

mico, capace di monitorare i cambiamenti nell'uso delle fonti energetiche con un approccio globale, osservando gli impatti e la sostenibilità ambientale e finanziaria dei vari progetti. Siamo in un momento in cui le dinamiche energetiche stanno modificando gli assetti economici e politici mondiali. L'Europa ha obiettivi molto ambiziosi e il nostro paese può essere protagonista nel Mediterraneo. Cambiamenti climatici, riduzione dell'utilizzo delle fonti fossili. introduzione di nuove tecnologie come l'idrogeno e il Gnl, forte sviluppo delle rinnovabili, sono solo alcuni degli argomenti che affrontiamo".

Per quanto riguarda l'Italia, il rapporto sottolinea che, attualmente, è in termini energetici dipendente dai combustibili fossili e dall'estero per il 78,6%: il livello più alto fra i grandi Stati europei e che "rende vulnerabile - dice il rapporto - il nostro paese sul versante

della sicurezza energetica. L'Italia ha, quindi, tutto l'interesse a sviluppare efficienza, risparmio energetico e fonti rinnovabili". Copriamo il fabbisogno energetico con l'importazione di petrolio e, soprattutto, di gas naturale. Per quest'ultimo la dipendenza del nostro paese è superiore al 90%, contro una media dell'Unione europea di circa il 70%. I rifornimenti giungono in Italia attraverso gasdotti, per il 50% dalla Russia. Il rapporto mette in evidenza che, nell'ambito delle importazioni di gas, quasi il 12% riguarda il Gnl, una quota in costante crescita. Un dato positivo è rappresentato dall'aumento della produzione e del consumo di energie rinnovabili: la quota sulla produzione lorda elettrica è passata dal 17% del 2007 al 36%, mentre il consumo è più che raddoppiato. Il dato dell'incidenza delle rinnovabili sui consumi totali (18,3%) risultava nel 2017 superiore agli obiettivi fissati dall'Unione europea per il 2020,

Dipendenza energetica dall'estero 90% 80% 55% 78% 70% 75% media UE 60% 64% 50% 49% 40% 30% 20% 10% 0% Italia Germania Spagna Francia



pari al 17%. Oggi, il nostro paese deve guardare alla prossima sfida: l'Unione ha fissato il target al 28% per il 2030. Nella maggior parte delle regioni il mix di produzione elettrica è sbilanciato a favore della fonte termoelettrica (con percentuali che vanno dal 70 a oltre l'80% del totale della produzione lorda). ma ci sono alcune regioni che si distinguono nella produzione rinnovabile, prevalentemente per l'idroelettrico ma non solo (ad esempio, in Trentino Alto Adige solo il 17% della produzione lorda proviene da fonte termoelettrica e il 78% da hydro: in Umbria solo il 27% da termoelettrico e circa il 50% da hydro; in Basilicata il 18% circa da termoelettrico e oltre il 60% da eolico). Sempre ragionando in termini regionali, per il maggiore peso dell'idroelettrico e per le bioenergie si distinguono le regioni del nord (81,6% della produzione hydro; 62,8% della produzione da bioenergie). Mentre eolico e fotovoltaico prevalgono maggiormente nella produzione delle regioni del Mezzogiorno (rispettivamente il 96,7% e il 42,9%). Quest'ultimo è anche "la riserva energetica del paese": estrazione concentrata quasi tutta nel sud; la Basilicata da sola pesa per l'84% della produzione a terra di Oil & Gas; seguita dalla Sicilia (9,6%); il 23%

della produzione a mare ricade in zone del sud, che, inoltre, produce il 50% circa del totale dell'elettricità da fonti rinnovabili (eolica, solare, bioenergie e geotermica). Per quanto concerne i consumi: prevalgono quelli industriali nel nord e nel Mezzogiorno (rispettivamente il 47,2% e il 35,6% sul totale dell'elettricità consumata), mentre prevalgono quelli del terziario nel centro (41,9%). I consumi domestici assorbono una maggiore quota di elettricità sul totale nelle regioni del Mezzogiorno (il 28,4%) rispetto a quanto accade nelle aree del centro (24,8%) e del nord (17,8%). La Lombardia è la regione con la più alta domanda di energia elettrica (pari al 21,5% del totale richiesto); prima del sud per fabbisogno è la Sicilia (6,1%) seguita da Puglia (poco meno del 6%) e Campania (5,7%). Tra le dodici regioni hanno consumato più di quanto hanno prodotto, tre sono del Mezzogiorno (Sicilia, Abruzzo e Campania), mentre la Puglia è l'unica regione del sud che esporta parte della sua produzione all'estero.

Il rapporto sottolinea, inoltre, che le fonti rinnovabili crescono a livello globale a ritmi sostenuti: nel 2018 l'incremento di capacità degli impianti è stato pari a 181 GW (100 GW di solare, 51 GW di eolico, 20 GW di idroelettrico, 10 GW tra bioenergie, solare termico e geotermico) pari a oltre i due terzi della crescita della capacità elettrica netta mondiale. Circa il 55% dei GW aggiunti sono di solare fotovoltaico: per il 4° anno consecutivo sono stati aggiunti oltre 50 GW di eolico. L'Agenzia internazionale dell'energia prevede un'espansione della capacità di energia rinnovabile (primariamente solare fotovoltaico) del 50% tra il 2019 e il 2024, guidata in prevalenza da Unione Europea e Stati Uniti.

La soddisfazione dei clienti, questi sconosciuti...

Il 7 febbraio, i titolari della società Plan Be terranno un workshop, organizzato insieme ad Assologistica Cultura e Formazione, su come "accontentare" al meglio i clienti. Ne parlano in questa intervista.

di Ornella Giola

🔪 e vuoi far crescere i numeri, coltiva le tue persone: per noi non è solo una slogan, perché crediamo fermamente nella veridicità di questa affermazione", esordisce così Nikolas Bass Kallmorgen di Plan Be (società specializzata in formazione, team building, eventi aziendali e viaggi educational), che il prossimo 7 febbraio organizza, assieme ad Assologistica Cultura e Formazione, il ramo formativo di Assologistica, un workshop dal titolo "La soddisfazione dei clienti, questi sconosciuti". Incontriamo Kallmorgen assieme all'altro socio fondatore della società. Manfredi Pedone, nella sede di Milano di Assologistica. All'appello manca solo il terzo socio di Plan Be, ovvero Paola Di Paola, da poco neo-mamma.

IL "FORMATORE" SI OCCUPA DELLE "PERSONE": IN UN MONDO PRODUTTIVO SPESSO SCHIACCIATO DALLA NECESSITÀ DI CHIUDERE I CONTI, COME VI PROPONETE PER RAGGIUNGERE QUESTO OBIETTIVO?

■ Kallmorgen: Quello che ci preme far comprendere ai nostri potenziali clienti è che, nel lungo periodo, l'investimento sulle persone non può che avere un ritorno anche "numerico" sui loro conti economici. In mercati che evolvono sempre più rapidamente, le competenze hard sono destinate a sorgere e tramontare secondo cicli



Da sinistra, Paola Di Paola, Manfredi Pedone e Nikolas Bass Kallmorgen, i soci di Plan Be

di vita più o meno brevi ma inevitabili. Le competenze soft, invece, meno soggette al cambiamento, offrono nel lungo periodo maggiori ritorni sulla crescita d'impresa e sul benessere individuale. Proprio per questo Plan Be progetta corsi di formazione e attività di team building funzionali al raggiungimento degli obiettivi aziendali attraverso lo sviluppo del potenziale e la valorizzazione del singolo. A partire dalla consapevolezza che il canale di apprendimento preferenziale degli adulti è quello esperienziale, le nostre aule privilegiano la dimensione del fare, dello scambio e della partecipazione attiva.

Pedone: Ricordo inoltre che una delle maggiori fonti di stress per un manager è la gestione delle persone, conseguentemente se lo si aiuta in tale compito, potrà trarre un notevole beneficio anche nella sua gestione dei numeri.

QUANTO APPENA DETTO, A PARER MIO, È FATTORE ACQUISITO DALLE GRANDI MULTINAZIONALI, QUANTO PUÒ INVECE VALERE ANCHE CON UNA PICCOLA E MEDIA IMPRESA?

■ Pedone: In effetti i nostri clienti sono soprattutto grandi realtà imprenditoriali; ci piacerebbe lavorare maggiormente anche con le Pmi, anche perché notiamo una maggiore attenzione alla formazione soft da parte delle Pmi rispetto al passato. Capita ancora di entrare in contatto con piccole realtà che, ad esempio, ci dicono che non hanno necessità di svolgere interventi di team building, in quanto già a fine anno le attività si chiudono con una cena tutti assieme; un'attività positiva, ma che non può essere confrontata con un intervento specifico e mirato come può essere la formazione di un gruppo di persone.

NELLA VOSTRA PRESENTAZIONE DITE DI PUNTARE SULLA "CONTAMINAZIO-NE DI LINGUAGGI" COME PUNTO DI

FORZA DEL VOSTRO INTERVENTO FOR-MATIVO: POTETE SPIEGARE MEGLIO QUESTO CONCETTO?

■ Pedone: Affrontiamo la formazione da diverse "angolazioni". Abbiamo, ad esempio, portato il teatro nella formazione, come anche abbiamo portato la formazione nei viaggi premio o la solidarietà nei team building, con un coinvolgimento concreto in attività da spendere a vantaggio di onlus. Esperienza quest'ultima che ci ha dimostrato di far crescere notevolmente il senso di appartenenza verso la propria azienda, grazie proprio ad attività delle quali è difficile non riconoscere la valenza e l'utilità sociale.

QUALI SONO LE "FONTI" A CUI VI ISPI-RATE NELLE VOSTRE ATTIVITÀ?

Kallmorgen: Siamo persone con un vissuto personale di esperienze che ci hanno stimolato nella vita e che stiamo trasferendo nel nostro business. Io, ad esempio, amo viaggiare e ho portato questa mia passione nell'organizzazione di viaggi educational, grazie ai quali punto a favorire un arricchimento nelle persone che viaggiano con Plan Be. E soprattutto nella nostra formazione puntiamo su approcci che non abbiano un carattere unicamente razionale.

Pedone: Il tutto con lo scopo di mette-,



IL PRODUTTORE GLOBALE CON UNA ASSISTENZA LOCALE IMPAREGGIABILE

La qualità costruttiva e l'affidabilità dei carrelli elevatori e carrelli da magazzino Mitsubishi sono

leggendari. La nostra vasta base di clienti ed i numerosi premi ne sono la prova. Questo è il motivo per cui lavoriamo solo con rivenditori che conoscono i loro clienti e sono abbastanza vicini da offrirvi un supporto locale senza pari.

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

www.mitsubishicarrelli.com



re sempre al centro le persone con le loro molteplici dimensioni, mentale, fisica, corporea e anche e soprattutto emozionale. Spesso ci richiedono corsi di comunicazione, ma in effetti quello di cui vi è più necessità oggi è l'ascolto, magari partendo proprio dall'ascolto del proprio corpo. Del resto lo stesso teatro, cui spesso facciamo ricorso, punta su una consapevolezza più intima, profonda e omnicomprensiva.

LE VOSTRE PROPOSTE FORMATIVE SONO APPLICABILI ANCHE A IMPRESE DEL NOSTRO SETTORE?

■ Pedone: Le nostre proposte sono dirette alle "persone" e quindi hanno un carattere trasversale; noi parliamo spesso di dinamiche di gruppo, le quali hanno dimensione universale e quindi appartengono a qualsiasi settore merceologico.

QUAL È, A VOSTRO PARERE, LA VERA LEVA DELLA CRESCITA PERSONALE? COSA SPINGE VERAMENTE LE PERSO-NE/AZIENDE A DECIDERE CHE È IL MO-MENTO DI POSARE GLI ATTREZZI DEL MESTIERE E DEDICARE TEMPO ALLA FORMAZIONE?

Pedone: Purtroppo dalla nostra esperienza è emerso che talvolta le imprese decidono di investire in formazione dopo avere ottenuto risultati negativi da una survey interna. O in alternativa utilizzano la formazione in chiave cautelativa, ovvero prima di effettuare tale survey, nel timore di sentirsi accusare di non effettuare formazione. Si tratta di un approccio ovviamente riduttivo, che va nella direzione opposta del concetto di investimento di lungo periodo che a noi piace riconoscere nella formazione. Inoltre, vorrei chiarire questo aspetto: noi non forniamo formule precostituite, ma spingiamo le persone a trovare la formula giusta per loro stesse: dire, ad esempio, che l'ironia è componente importante per un public speaker può essere corretto, tuttavia se una persona non ha il dono dell'ironia, si rischia di non ottenere i risultati attesi. Quello in cui personalmente credo, per esempio, è non fermarsi a ciò che si vede, ma di andare in profondità, aspetto quest'ultimo che mi proviene dall'esperienza teatrale.

Kallmorgen: Volendo approcciare la questione in modo propositivo, l'ideale sarebbe che le aziende non si fermassero a una logica emergenziale, ma puntassero su una vera e propria programmazione in ambito formativo, diluendola nel tempo, nella consapevolezza che i risultati tangibili di un intervento formativo spesso non sono immediatamente percepibili, ma li si avverte nel lungo periodo. La formazione dà il meglio di sé se la si considera un intervento "preventivo". preparando le persone a far fronte a quelli che in futuro possono mostrarsi come momenti di crisi. Intervenire a posteriori è sempre utile, ma è come mettere cerotti su una ferita che c'è già e non lavorare perché questa ferita si rimargini al momento in cui presenta i primi sintomi.

CHE DIFFERENZA C'È TRA UN FORMA-TORE E UN COACH? E VOI VI RITENETE PIÙ L'UNO O L'ALTRO?

Pedone: Le due figure hanno punti di contatto e altri che le differenziano e spesso vengono confuse fra loro. Il coach opera in maniera dialettica, con domande che fanno emergere una risposta; il formatore lavora più sull'apprendimento, sul passare conoscenze, know how, competenze e strumenti. Il coach lavora in un rapporto one-to-one, il formatore con un piccolo o grande gruppo, ma entrambi in taluni momenti del loro intervento possono svolgere le due funzioni (rap-

porto one-to-one e rapporto di gruppo). Dovendo scegliere mi sento più formatore, dal momento che il coaching si focalizza maggiormente sulla parte razionale e al raggiungimento di un chiaro obiettivo, dimenticando la fisicità, elemento spesso sottovalutato, ma che invece ha ruolo fondamentale nelle dinamiche interpersonali.

Kallmorgen: Anche quando parliamo di viaggi, facciamo in modo che siano fonte di arricchimento personale, in quanto la dimensione del viaggio stessa è parte del processo formativo. Scopo della formazione è mettere semi che consentano nel tempo dei processi trasformativi: per questo ci sentiamo maggiormente formatori.

CON ASSOLOGISTICA C&F PROPOR-RETE UN WORKSHOP DEDICATO ALLA SODDISFAZIONE DEI CLIENTI. NE VO-GLIAMO PARLARE?

Pedone: Il cambiamento riguarda tutti, anche i nostri clienti, che sono sempre più informati, esigenti, non solo a livello di qualità del prodotto/servizio, ma anche di erogazione efficiente di tale prodotto/servizio. Quindi vogliono tutto e lo vogliono subito: oggi i prodotti devono essere più efficienti, economici e sicuri al tempo stesso. Così nel corso del tempo la parte "hard" del prodotto/servizio ha perso "importanza" a vantaggio di quella "soft", riuscendo a toccare le corde emotive delle persone. E' l'emozione che spinge all'acquisto: la pubblicità ci ricorda sempre questo concetto. Non a caso la cosiddetta customer experience è la somma dei desideri che muovono le persone e che sorgono nell'interazione con il brand. Mettere il cliente al centro passa quindi attraverso il toccare le sue corde emotive. A maggior ragione ciò vale con le nuove generazioni. Di questo parleremo il prossimo 7 febbraio.



La TA.RI. è una tassa che colpisce particolarmente le imprese di logistica integrata. Questo articolo si propone di far conoscere alle aziende alcuni principi su cui è stata costruita la tassa, quali sono i criteri per verificare il calcolo effettuato dal Comune competente per territorio in sede di determinazione della tassa, quali sono i requisiti per poter chiedere un'eventuale riduzione e quali sono le novità in cantiere per il nuovo anno. Considerata la complessità della materia, per una migliore esposizione delle problematiche inerenti alle aziende di logistica integrata, l'autore si è avvalso anche dell'apporto di fonti qualificate.

I professor Eugenio D'Amico ha chiarito perfettamente alcuni aspetti su cui si fonda la TA.RI.: "Si tratta di una tassa (o, più correttamente, imposta) che già dalla costituzione tecnica evidenzia come, piuttosto che preoccuparsi del danno ambientale, si prefigge la realizqualsiasi titolo di locali o di aree scoperte, a qualsiasi uso adibiti, suscettibili di produrre rifiuti urbani. Sono escluse dalla TA.RI. le aree scoperte pertinenziali o accessorie a locali tassabili, non operative e le aree comuni condominiali di cui all'articolo 1117



Da come è stata concepita, la TA.RI. pare un'imposta che si preoccupa più di assicurare fondi ai Comuni che di guardare al rifiuto sotto il profilo ambientale

zazione del maggior gettito possibile. In tal senso non crediamo si possa essere tacciati di anti-ambientalismo laddove si affermi che essa sia sempre più divenuta strumento di mero finanziamento delle amministrazioni. Si tratta, ancora, di una tassa la cui costruzione giuridica ha lasciato spazio a differenti e dubbie applicazioni, tanto da richiedere diverse pronunce ed interpretazioni. In questo senso si assiste sia ad una varia (differente) interpretazione tra i Comuni sia ad una diversa applicazione anche nell'ambito di uno stesso Comune d'appartenenza. Tutto ciò, peraltro, si interseca e trova alimento anche dalla necessità di sintetizzare, nell'applicazione dello strumento legislativo, competenze tecniche variegate e talune volte in contrasto tra loro (urbanistica, fisco, ecc.)" (1).

Il presupposto della TA.RI. La TA.RI. è stata introdotta con la legge 27.12.2013 n.147 più nota come Legge di stabilità 2014 all'art.1 dai commi 641 e successivi: "Il presupposto della TA.RI. è il possesso o la detenzione a

del Codice civile che non siano detenute o occupate in via esclusiva". La TA.RI. non è dovuta sulle aree scoperte di pertinenza di immobili tassati, quali parcheggi o giardini (2).

Verifica della TA.RI. Il primo suggerimento per le aziende contribuenti è verificare la modalità di calcolo che ha adottato il Comune competente per territorio per determinare la tassa a carico dell'azienda. Per poter procedere all'operazione di verifica è indispensabile consultare: regolamento del Comune competente per territorio per la gestione dei rifiuti; regolamento del Comune competente per territorio per la gestione della TA.RI.; planimetria completa dell'immobile - visura catastale con destinazione d'uso; cartella di pagamento della TA.RI.

Regolamento comunale di gestione dei rifiuti - I rifiuti assimilati agli urbani. Nel regolamento di gestione dei rifiuti ogni Comune indica quali sono i rifiuti speciali - cioè prodotti da un'azienda - non classificati pericolosi, che diventano assimilati ai rifiuti urbani, la cui raccolta ai fini dello smaltimento è di competenza comunale. Al momento di scrivere l'articolo, nelle more di una compiuta disciplina statale sui criteri quali-quantitativi per l'assimilazione prevista dall'art. 198 comma 2 del decreto legislativo 152 del 2006, un rifiuto speciale non pericoloso può essere assimilato ai rifiuti urbani se è elencato in una delibera del Comitato interministeriale sui rifiuti che risale al 27.07.1984. Il Comune a proprio insindacabile giudizio elenca in piena e totale autonomia quali sono i rifiuti speciali assimilati agli urbani.

I rifiuti assimilati - Gli imballaggi terziari. Il decreto legislativo 152 del 2006 all'art.218 lettera d) ha definito l'imballaggio per il trasporto o imballaggio terziario: "imballaggio concepito in modo da facilitare la manipolazione ed il trasporto di merci, dalle materie prime ai prodotti finiti, di un certo numero di unità di vendita oppure di imballaggi multipli per evitare la loro manipolazione ed i danni connessi al trasporto, esclusi i container per i trasporti stradali, ferroviari, marittimi ed aerei". Circa gli imballaggi terziari - in attesa che siano emanati i criteri previsti dall'art. 195 comma 2 lettera e) del decreto legislativo 152 del 2006 per la determinazione qualitativa e quali-quantitativa per l'assimilazione, ai fini della raccolta e dello smaltimento, dei rifiuti speciali e dei rifiuti urbani - segnaliamo che la corte di Cassazione, con la sentenza n. 4960/2018 ha stabilito che: "le superfici delle attività commerciali su cui si producono rifiuti di imballaggi terziari sono esenti dalla tassa rifiuti anche se il Regolamento comunale prevede diversamente". La vicenda trae origine dall'assoggettamento al ruolo rifiuti delle superfici dei locali dove si producono esclusivamente rifiuti di im-

ECOSISTEMA STUDIO



Ecosistema Studio di Enrico Carlino svolge su tutto il territorio nazionale attività, certificate ISO 9001:2015, di consulenza e assistenza alle aziende in materia di gestione dei rifiuti, di formazione ambientale e di intermediazione nella gestione dei rifiuti. E' specializzata nella gestione dei rifiuti prodotti dalle aziende di logistica e di origine sanitaria e farmaceutica. Il titolare Enrico Carlino, iscritto alla camera di commercio di Caserta nel ruolo di perito ambientale, ha elaborato una versione completa e aggiornata alle disposizioni normative vigenti delle Linee Guida per la gestione dei rifiuti, con particolare attenzione ai rifiuti prodotti dalle aziende di logistica. Ecosistema Studio è referente di Assologistica per le tematiche inerenti alla gestione dei rifiuti prodotti dalle aziende associate.

Numero verde: 800737775



La TA.RI. non è dovuta sulle aree scoperte di pertinenza di immobili tassati, come parcheggi e giardini

ballaggio terziari di proprietà di una società la quale, per lo smaltimento degli stessi, provvedeva in proprio. Nei primi due gradi di giudizio i giudici avevano premiato la ricorrente società stabilendo che i rifiuti prodotti dalla stessa come imballaggi terziari non potevano essere assimilati ai rifiuti urbani, consentendo al contribuente di sottrarsi al regime di privativa comunale disapplicando il regolamento dell'ente che aveva assimilato i rifiuti a quelli urbani. Tornando alla sentenza emessa dai giudici della Cassazione va evidenziato come gli stessi abbiano esaminato il già citato decreto Ronchi dal quale si ricava che i rifiuti di imballaggio sono soggetti a un regime speciale rispetto a quello dei rifiuti in genere; ciò vale in assoluto per gli imballaggi terziari per i quali è stabilito il divieto di immissione nel normale circuito di raccolta dei rifiuti urbani, cioè, in sostanza, il divieto di assoggettamento al regime di privativa comunale (3).

Per completezza di informazione la citata sentenza non è ancora giurisprudenza consolidata. Inoltre, l'art. 221 comma 4 - secondo periodo - del decreto legislativo 152 del 2006 recita: "Gli utilizzatori possono tuttavia conferire al servizio pubblico i suddetti

imballaggi (imballaggi secondari e terziari n.d.r.) e rifiuti di imballaggio nei limiti derivanti dai criteri determinati ai sensi dell'art. 195, comma 2, lettera e)". Come già detto in precedenza i criteri non sono stati ancora emanati. C'è anche da segnalare che alcuni Comuni hanno escluso gli imballaggi terziari dai rifiuti assimilati agli urbani. Nei prossimi mesi sarà utile operare un attento monitoraggio circa gli orientamenti della Cassazione in ordine a queste particolari tipologie di imballaggi, che costituiscono la quasi totalità dei rifiuti da imballaggio prodotti dalle aziende di logistica integrata.

Regolamento comunale TA.RI. - Composizione della tassa. La TA.RI. si compone di due parti. Una parte fissa e una parte variabile. La parte fissa è calcolata tenendo conto dei costi degli investimenti e degli ammortamenti relativi ai servizi di igiene urbana. La parte variabile, invece, è calcolata in funzione delle quantità di rifiuti prodotti dalle aziende contribuenti aggregate per gruppi omogenei nell'arco di un anno. Altro elemento di valutazione è la categoria di appartenenza dell'attività svolta dall'azienda contribuente. Il D.P.R. 158 del 1999 classifica nell'Allegato 1 (uno) - Tabella 3a e successi- >



Nella foto, scarti metallici. Il Comune elenca in totale autonomia quali sono i rifiuti speciali assimilati agli urbani

ve, le utenze non domestiche in trenta diversi gruppi.

I Comuni nel proprio regolamento TA.RI. hanno importato le classificazioni per le utenze non domestiche anche creando qualche sottogruppo. Le aziende di logistica integrata rientrano nel gruppo 3 (tre) delle utenze non domestiche: "autorimesse e magazzini senza alcuna vendita diretta". Ai fini della classificazione dell'attività svolta dall'azienda contribuente, alcuni Comuni si basano su informazioni che potrebbero non essere aggiornate, soprattutto nel caso di subentro di un'attività di logistica integrata ad altra diversa attività precedente.

Planimetria dell'immobile e cartella di pagamento - Superficie oggetto della tassa. L'azienda contribuente dovrebbe verificare la superficie complessiva dell'immobile e quella su cui il Comune ha calcolato la TA.RI. I due valori potrebbero essere disomogenei. Di solito la superficie espressa in metri quadri dell'immobile su cui è calcolata l'imposta è indicata nella cartella di pagamento. La TA.RI. si calcola su tutta la superficie dell'immobile su cui si pro-

ducono rifiuti assimilati agli urbani in modo prevalente rispetto ai rifiuti speciali. Non sono assoggettati alla TA.RI. le eventuali aree scoperte di pertinenza dell'immobile destinate a parcheggi e giardini, ma si devono includere le eventuali aree scoperte destinate all'attività d'impresa esercitata.

Calcolo della TA.RI. - Riepilogo. Con la

consultazione dei documenti elencati nel capitolo "Verifica della TA.RI.", l'azienda contribuente ha tutti gli elementi per iniziare a compiere una valutazione di merito sull'imposta che è stata calcolata dal Comune competente per territorio e individuare eventuali errori di calcolo. In questo caso è possibile iniziare un confronto con il Comune per ottenere un eventuale rimborso. Prima di iniziare il confronto che, purtroppo, potrebbe sfociare in una lunga lite giudiziaria è fondamentale -a parere di chi scrive - essere certi delle proprie ragioni.

Le superfici tassabili. Nel caso delle attività industriali o artigianali è possibile richiedere al Comune la rideterminazione delle aree aziendali sottoposte a tassazione, escludendo non solo i locali nei quali si svolgono le lavorazioni, ma anche i magazzini e una parte delle aree scoperte. Infatti, il comma 649 della legge citata dispone che: "Nella determinazione della superficie assoggettabile alla TA.RI. non si tiene conto

Secondo la Cassazione, i rifiuti di imballaggio terziario sono soggetti a un regime speciale e non rientrano nel circuito di raccolta di quelli urbani



di quella parte di essa ove si formano, in via continuativa e prevalente, rifiuti speciali, al cui smaltimento sono tenuti a provvedere a proprie spese i relativi produttori, a condizione che ne dimostrino l'avvenuto trattamento in conformità alla normativa vigente". La norma non lascia dubbi in proposito, affermando con decisione che per queste aree vige il "divieto di assimilazione". Il ministero dell'Economia e delle Finanze, con Risoluzione n. 2 del 2014. ha affermato alcuni principi molto importanti sia per individuare le superfici aziendali escluse dall'applicazione della tassa rifiuti sia per determinare le riduzioni dell'imposta per le imprese che avviano autonomamente al recupero i rifiuti speciali assimilati agli urbani. Il ministero afferma che devono essere considerate: "intassabili le aree sulle quali si svolgono le lavorazioni industriali e artigianali". Nella medesima risoluzione si precisa anche che: "I magazzini intermedi di produzione e quelli adibiti allo stoccaggio dei prodotti finiti devono essere considerati intassabili in quanto produttivi di rifiuti speciali, anche a prescindere dall'intervento regolamentare del Comune [...]" e che "Allo stesso modo, le aree scoperte in quanto asservite al ciclo produttivo e che restano produttive, in via continuativa e prevalente di rifiuti speciali non assimilabili - devono essere parimenti escluse dall'ambito applicativo della TA.RI.". Queste innovative interpretazioni mutano significativamente il quadro di riferimento entro il quale le imprese possono far valere i loro diritti all'esclusione dalla superficie imponibile di porzioni rilevanti degli insedia-

Il dottor Pipere ha posto l'accento sulle superfici tassabili e in particolare a una risoluzione del ministero dell'Economia e delle Finanze da cui doveva

menti produttivi (4).



Per verificare il calcolo della tassa effettuato dal Comune, è consigliabile controllare se i dati sono corrispondenti a quelli della planimetria dell'immobile

originare un decreto di cui per molto tempo si è discusso. Ad oggi il decreto che avrebbe dovuto fare chiarezza e recepire le raccomandazioni del ministero dello Sviluppo economico sia per le superfici tassabili, anche alla luce delle recenti sentenze della Cassazione, che per evitare lunghi contenziosi non è stato emanato.

Siamo ancora in attesa da anni di un decreto del ministero dell'Ambiente e del ministero dello Sviluppo economico dei criteri per l'assimilabilità ai rifiuti urbani. In questo scenario non certamente edificante esistono degli spazi di manovra che le aziende di logistica integrata hanno per ridurre parzialmente, con effetto immediato, il peso della TA.RI. e che non tutte conoscono a fondo.

La riduzione della tassa per i rifiuti avviati al riciclo. La legge 27.12.2013 n.147 più nota come Legge di stabilità 2014 all'art.1 al comma 649 recita. come abbiamo già accennato: "Nella

determinazione della superficie assoggettabile alla TA.RI. non si tiene conto di quella parte di essa ove si formano, in via continuativa e prevalente, rifiuti speciali, al cui smaltimento sono tenuti a provvedere a proprie spese i relativi produttori, a condizione che ne dimostrino l'avvenuto trattamento in conformità alla normativa vigente. Per i produttori di rifiuti assimilati agli urbani, nella determinazione della TA.RI., il Comune, con proprio Regolamento, può prevedere riduzioni della parte variabile proporzionali alle quantità che i produttori stessi dimostrino di avere avviato al recupero".

Il comma 649 della legge istitutiva della TA.RI, fa menzione che è possibile ottenere la riduzione della tassa per i rifiuti assimilati agli urbani che le imprese scelgono di avviare autonomamente al riciclo (non allo smaltimento) servendosi di operatori privati autorizzati. Più precisamente: "il Comune disciplina con proprio regolamento riduzioni della quota variabile del tributo propor-, zionali alle quantità di rifiuti speciali assimilati che il produttore dimostra di aver avviato al riciclo, direttamente o tramite soggetti autorizzati". La riduzione deve essere richiesta dall'azienda contribuente entro uno specifico termine che è previsto nel regolamento comunale della TA.RI.

Di solito il termine è fissato al 31 gennaio, anche se vi sono Comuni che prevedono il 28 febbraio o altra data per la richiesta di riduzione. Pertanto, le aziende contribuenti che hanno provveduto allo smaltimento di rifiuti assimilati agli urbani con modalità di conferimento a recupero, possono fare istanza all'Ufficio tributi del Comune e chiedere una riduzione della TA.RI. II modello di istanza di solito è presente sul sito del Comune. Il Comune può richiedere all'azienda contribuente di allegare un'idonea documentazione a suffragio della propria richiesta. Il Comune a proprio insindacabile giudizio riconosce una riduzione della TA.RI. sulla sola parte variabile della tassa.

Le novità TA.RI. per il 2020. Entro il prossimo mese di luglio dovranno essere recepiti dal nostro ordinamento i nuovi regolamenti comunitari per l'introduzione del "Pacchetto economia circolare". Si prevede una profonda revisione del decreto legislativo 152 del 2006 che il ministero dell'Ambiente intende gestire anche con l'ausilio del-

le principali associazioni specializzate nella gestione dei rifiuti. Un argomento specifico di trattazione è quello di: "riformare il sistema delle definizioni e delle classificazioni, di cui agli articoli 183, 184 e 218 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in attuazione dell'art. 1, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2018/851 e in attuazione dell'art. 1, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2018/852, nonché modificando la disciplina della assimilazione dei rifiuti speciali ai rifiuti urbani in modo tale da garantire uniformità sul piano nazionale".

A riguardo si segnala infatti che parecchi Comuni continuano a operare un allargamento indiscriminato della privativa sui rifiuti da attività produttive, commerciali e di servizio, a prescindere dalle dimensioni delle stesse attività (soprattutto a seguito delle ultime richiamate modifiche), per il timore di veder ridotto il gettito derivante dall'applicazione della tassa sui rifiuti (5). Inoltre, la legge 27 dicembre 2017, n. 205 ha attribuito all'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente-ARERA funzioni di regolazione e controllo del ciclo dei rifiuti, anche differenziati, urbani e assimilati, da esercitarsi "con i medesimi poteri e nel quadro dei principi, delle finalità e delle attribuzioni, anche di natura sanzionatoria" stabiliti dalla legge istitutiva (legge 14 novembre 1995, n.481) e già esercitati negli

altri settori di competenza. In particolare, tra le funzioni attribuite all'Autorità rientrano la diffusione della conoscenza e della trasparenza delle condizioni di svolgimento dei servizi a beneficio dell'utenza e la tutela dei diritti degli utenti, anche tramite la valutazione di reclami, istanze e segnalazioni presentati dagli utenti e dai consumatori, singoli o associati. A tal fine, dal 1° luglio 2018 lo Sportello per il consumatore Energia e Ambiente istituito dall'Autorità presso Acquirente Unico S.p.A., fornisce informazioni ed assistenza anche agli utenti del settore rifiuti, anche differenziati, urbani e assimilati (6). ARERA ha già comunicato che le eventuali variazioni tariffarie dovranno essere giustificate solo in presenza di miglioramenti di qualità del servizio, o per l'attivazione di servizi aggiuntivi per i cittadini. Il presidente di ARERA Stefano Besseghini in una intervista rilasciata lo scorso novembre al Sole 24 Ore ha affermato: "La nuova TA.RI. che andrà in vigore dal 1° gennaio 2020 non stravolgerà le tariffe attuali".

L'ARERA in quanto autorità indipendente potrà far valere i diritti di tutte quelle aziende che si sentiranno penalizzate e potrà intervenire per fare chiarezza. In quest'ottica Assologistica, da sempre sensibile alle problematiche dei propri associati, può assumere un ruolo attivo, recependo le istanze e diventando interlocutore accreditato.

Nota (9) - capitolo 1.2 Tassa del possesso dell'immobile pag.13 - Tassa Rifiuti: aspetti economici, ambientali e tributari.

⁽¹⁾ Professor Eugenio D'Amico: La Tassa Rifiuti: aspetti economici, ambientali e tributari a carico delle imprese e dei cittadini (pagina 8).

⁽²⁾ Si intendono per pertinenze, ai sensi dell'articolo 817 del Codice civile, "le cose destinate in modo durevole a servizio o ad ornamento di un'altra cosa", cioè – secondo unanime rappresentazione che di tali opere è fatta - quelle non costituenti in opere autonome ma, appunto, in una pertinenza dell'immobile già:esistente; Cfr. Consiglio di Stato, sez. IV, sentenza 8 agosto 2006 n.4780

⁽³⁾ Virgiliana Consulting – http://virgilianaconsulting.it/tributi-locali-in-pillole-archivi/42018-aprile/tariffa-rifiuti-imballaggi-terziari-esenti-dalla-tassa/ Tariffa rifiuti, imballaggi terziari esenti dalla Tassa.

⁽⁴⁾ Dottor Paolo Pipere: Tassa Rifiuti. In attesa del nuovo decreto è possibile ottenere riduzioni per le attività economiche.

https://www.tuttoambiente.it > tassa-rifiuti-riduzioni-attività-economiche

⁽⁵⁾ FISE ASSOAMBIENTE - Associazione Imprese Servizi Ambientali; FISE UNICIRCULAR - Associazione Imprese Economia Circolare - Recepimento Direttive "Pacchetto Economia circolare" (pagina 15).

⁽⁶⁾ https://www.arera.it/it/consumatori/consumatori_rif.htm#

CERCHI UN IMMOBILE LOGISTICO? NOI ABBIAMO LA SOLUZIONE!

Provincia di Torino



AFFITTASI

POSIZIONE: vicino alle principali vie di comunicazione SUPERFICI: mq. 30.000 + mq. 60.000 area esterna ALTEZZA: mt. 11,00

RIBALTE: 50 UFFICI: mq. 1.200

NOTE: : canone di locazione competitivo. Predisposizione impianto sprinkler e cella frigorifera

Provincia di Bergamo



AFFITTASI

POSIZIONE: vicinanza autostrada BRE.BE.MI SUPERFICI: da mg. 20.000 a mg. 40.000

ALTEZZA: mt. 10,00 max 78 doppio fronte UFFICI: mg. 3,000

NOTE: canone di locazione competitivo! Classe Energetos G - IPE 168 KWhin3 anno APE/ACE antecessore 1 ottobre 2015

Vicinanze Milano



AFFITTASI

POSIZIONE: vicino ad autostrade e tangenziali SUPERFICI: mq. 39.000 ALTEZZA: mt. 10,50

ALTEZZA: mt. 10,50 RIBALTE: 60 UFFICI: mq. 1.000

NOTE: ampia area esterna e impiantistica completa

IN COSTRUZIONE

Provincia di Milano



VENDESI/AFFITTASI

POSIZIONE: immediate vicinanze tang. Est e Ovest SUPERFICI: mq. 2.100 ALTEZZA: mt. 7.00

ALTEZZA: mt. 7,00 RIBALTE: 10 UFFICI: mq. 400

NOTE: ottima visibilità, canone di locazione e prezzo di vendita davvero interessanti! Consegna 3 mesi

Provincia di Milano



VENDESI/AFFITTASI

POSIZIONE: prossimità A4 e Tangenziali Milano SUPERFICI: mg. 20.000

SUPERFICI: mq. 20.000 ALTEZZA: 11,00 mt UFFICI: mq. 2.000

> NOTE: immobile in ottime condizioni Classe energetos G - IPE 82,34 KWh/n3 anno

Provincia di Milano (zona Ovest)



AFFITTASI

POSIZIONE: vicino tangenziali Est e Ovest SUPERFICI: mq. 15.000 ALTEZZA: mt. 7,50

ALTEZZA: mt. 7,50 RIBALTE: 36 doppio fronte UFFICI: no

> NOTE: immobile ideale per attività di logistica Classe energetca G - IPE 82,34 KWhim3 anno

Provincia di Piacenza



AFFITTASI

POSIZIONE: vicino tangenziali e autostrade mq. 55.000 mt 15.00 mt 15.00

RIBALTE: doppio fronte UFFICI: mq. 2.500

IN COSTRUZIONE

NOTE: immobile personalizzabile!

Provincia di Bologna

Provincia di Parma



VENDESI/AFFITTASI

POSIZIONE: vicinanze principale arterie autostradali SUPERFICI: da mq. 20.000 a mq. 50.000

ALTEZZA: mt. 11,00/14,00 RIBALTE: su richiesta UFFICI: su richiesta

NOTE: canone di locazione e prezzo di vendita competitivo!

Provincia di Reggio Emilia



AFFITTASI

POSIZIONE: comodo con le arterie principali SUPERFICI: mq. 18.000

ALTEZZA: 10,50 mt RIBALTE: 16 UFFICI: ca mq, 380

NOTE: nuova edificazione, da personalizzare!

IN COSTRUZIONE

Provincia di Firenze



AFFITTASI

POSIZIONE: vicinanze Aut. Adriatica A14 SUPERFICI: mq. 40,000 ALTEZZA: mt. 10,00 RIBALTE: 8

> NOTE: strategica location! Classe energetica G - IPE 82,34 KWh/m3 ann

AFFITTASI

POSIZIONE: vicino alle principali vie di comunicazione SUPERFICI: a partire da mg. 25.000 nt. 11,00

RIBALTE: si UFFICI: si

NOTE: diverse soluzioni di frazionamento, canoni di locazione competitivi







SORPRESE...



