

DOSSIER MEZZOGIORNO

Il Sud sta pagando un doppio divario: il costante scostamento socioeconomico dal Nord che, a sua volta, si sta "allontanando" dai parametri europei. Il Recovery Fund è, senza dubbio, l'ultima possibilità per avviare la ripresa

La sedicesima edizione del Premio Logistico dell'Anno

EDITORIALE
RECOVERY FUND:
L'ITALIA IN RITARDO

LOGISTICA URBANA
UNA PROPOSTA
INNOVATIVA PER MILANO

IMPORT/EXPORT
UN VASO DI COCCIO
TRA VASI DI FERRO



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

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

T. 02 6691567
www.assologistica.it



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

T. 02 66989866
www.assologisticaculturaeformazione.com

I nostri partner



www.easydent.com
800 200 510
ClinicheEasyDent



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

Ultimissime



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

08/01/2018

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

La rivista



AEROME

08/01/2018
Nel 2018



NOTIZIE, INTERVISTE, APPROFONDIMENTI E INCHIESTE

Le trovate qui

www.euromerci.it

Indispensabile per tutti gli operatori della supply chain

GESTIONE DEL RECOVERY FUND: l'Italia, confusamente, ai nastri di partenza

IL 18 DICEMBRE, I PRESIDENTI DELLE REGIONI DEL SUD HANNO INVIATO UNA LETTERA AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CONTE NELLA QUALE, A PROPOSITO DEL RECOVERY FUND, CHIEDONO CORRETTIVI SULLA "PREVISIONE DELLA RIPARTIZIONE DELLE RISORSE IN AMBITO NAZIONALE SU UN MERO CRITERIO DEMOGRAFICO TRA CENTRO-NORD E MEZZOGIORNO". TALE IPOTESI DI RIPARTIZIONE SAREBBE CIRCOLATA IN UNA BOZZA DI DOCUMENTO IN SEDE DI CONSIGLIO DEI MINISTRI. CONTRO QUESTA IPOTESI DI "RIPARTIZIONE" HA FORTEMENTE PROTESTATO, PUBBLICANDO UN MANIFESTO-APPELLO, L'ALLEANZA DEGLI ISTITUTI MERIDIONALISTI. LA POSSIBILITÀ CHE CIÒ AVVENGA È ANCHE RITENUTA CREDIBILE, COME SOTTOLINEA IN UN'INTERVISTA CONCESSA AL MATTINO, DAL PRESIDENTE DELLA SVIMEZ ADRIANO GIANNOLA. IN VERITÀ, TALE IPOTESI NON RISULTA IN NESSUN DOCUMENTO UFFICIALE. SE FOSSE VERA, SIGNIFICHEREBBE LA DESTINAZIONE AL MEZZOGIORNO DI UNA QUOTA DI RISORSE PARI AL 34%, OSSIA IN LINEA CON QUELLA CHE RAPPRESENTA LA PERCENTUALE DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE AL SUD SUL TOTALE DEL PAESE. QUINDI, SE FOSSE REALMENTE COSÌ, LA RIPARTIZIONE AVVERREBBE SU BASI STATISTICO-ARITMETICHE: DAVVERO UN'IPOTESI BALZANA NEL LEGGERE I BISOGNI E LE GRANDI CRITICITÀ CHE IL PAESE STA ATTRAVERSANDO, CON IL MEZZOGIORNO IN PRIMA LINEA. CERTO È CHE LE DECISIONI INTORNO ALLA GESTIONE DEL RECOVERY FUND IN ITALIA, A DIFFERENZA DI QUANTO STA AVVENENDO, AD ESEMPIO, SIA IN FRANCIA SIA IN SPAGNA, PER NON PARLARE DELLA GERMANIA, CHE IL PIANO L'HA PUBBLICATO A GIUGNO, SONO NEBULOSE E CONTINUO OGGETTO DI CONTROVERSIE POLITICHE. AD ESEMPIO, UNA PRIMA IPOTESI ERA CHE LA GESTIONE FOSSE AFFIDATA A UNA SQUADRA DI 300, CHIAMIAMOLI "ESPERTI", PARE RIDIMENSIONATA, DOPO QUALCHE GIORNO, AL NUMERO DI 90 (VERREBBE DA CHIEDERSI: SE NE BASTAVANO 90, GLI ALTRI 210 CHE AVREBBERO DOVUTO FARE?). IL PAESE STA CORRENDO UN FORTE RISCHIO. È INUTILE RIBADIRE CHE UN MANCATO, EFFICIENTE UTILIZZO DELLE RISORSE EUROPEE SIGNIFICHEREBBE PER LA NOSTRA ECONOMIA E PER LA COLLETTIVITÀ BUTTARE UNA DELLE ULTIME OCCASIONI, SE NON L'ULTIMA, PER "RIPARTIRE" CON QUALCHE SPERANZA DI SUCCESSO. DALL'UNIONE EUROPEA, TRAMITE IL COMMISSARIO GENTILONI, È VENUTO GIÀ UN MONITO IN QUESTO SENSO: I TEMPI SONO STRETTI, ENTRO IL 30 APRILE 2021, TASSATIVAMENTE, TUTTI GLI STATI MEMBRI DOVRANNO PRESENTARE I PIANI DI UTILIZZO DEI FONDI NELLA LORO FORMULAZIONE DEFINITIVA, E, QUINDI, NON IN TERMINI DI "BOZZE" O FANTOMATICHE "LINEE GUIDA" O "MERI TITOLI", CON I QUALI, FINO A OGGI, PARE ESSERSI CIMENTATA LA GESTIONE DA PARTE ITALIANA.

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

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

Intervista ad Alessandro Laghezza

**LA RIFORMA DELLA LEGGE 84/94:
UN BILANCIO IN CHIAROSCURO**

28

Dossier Mezzogiorno

**"LA CADUTA"
DEL SUD**

35

Dossier Mezzogiorno

**IL DOPPIO
DIVARIO**

38

Dossier Mezzogiorno

**L'ITALIA PUO' CRESCERE SOLO
SE IL SUD SI RIALLINEA AL CENTRO NORD**

41

Dossier Mezzogiorno

**LA LUIGI COZZA TRASPORTI:
UN'ECCellenza LOGISTICA IN SICILIA**

43

Logistica urbana

**UNA PROPOSTA
INNOVATIVA PER MILANO**

45

Internazionalizzazione

**LA LOGISTICA ITALIANA: UN VASO
DI COCCIO TRA I VASI DI FERRO**

50

XVI Edizione del Logistico dell'Anno

**ASSEGNATI
I PREMI**

53

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

11

DALLE AZIENDE

13



La commissione dell'Unione europea ha valutato che il nostro paese ha violato il regolamento sugli aiuti di Stato assumendo provvedimenti in favore delle Autorità portuali che non sarebbero di interesse pubblico (l'articolo a pag. 20)



Nonostante le difficoltà, si è svolto il Premio Logistico dell'Anno. Oltre all'assegnazione dei riconoscimenti ad aziende e protagonisti della logistica, ha avuto luogo anche un convegno su Covid-19 e logistica (il servizio a pag. 52)

La sanità integrativa gratuita per i dipendenti della logistica

Sanilog è il Fondo integrativo del Servizio Sanitario Nazionale per il personale dipendente del settore cui si applica il contratto nazionale collettivo del lavoro logistica, trasporto merci e spedizione.

Istituito nel 2011 per volontà delle organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti e di quelle datoriali Anita, Assologistica, Agci, Confetra, Confcooperative, Fedespediti, Fedit, Legacoop e Trasportounito, per offrire un concreto sostegno alla spesa sanitaria privata dei lavoratori del settore, Sanilog conta oltre 7 mila aziende aderenti per un totale di oltre 166 mila iscritti, garantendo annualmente prestazioni sanitarie e assistenziali attraverso un network di strutture sanitarie situate su tutto il territorio nazionale. Fin dalla sua costituzione il Fondo, presieduto dal 2013 da Piero Lazzeri, ha operato seguendo tre obiettivi principali: allargare la platea degli iscritti a tutti i dipendenti del settore, far conoscere ai propri iscritti le opportunità sanitarie e assistenziali garantite e migliorare costantemente il piano sanitario offerto. La copertura di assistenza sanitaria offre molteplici vantaggi tra cui, ad esempio: rimborsi di prestazioni sanitarie, accesso ad un'ampia rete di strutture e medici convenzionati di altissima qualità presenti su tutto il territorio italiano e tariffe agevolate.

Tra le principali prestazioni offerte agli iscritti rientrano il rimborso di ticket diagnostici e di pronto soccorso, visite specialistiche, ricoveri per grandi interventi, pacchetto maternità, trattamenti fisio-

terapici, cure odontoiatriche e il supporto per stati di non autosufficienza. Tali prestazioni sono erogate da due primarie compagnie assicurative (UniSalute per le prestazioni generiche e assistenziali e AIG - Odontonetwerk per quelle odontoiatriche) attraverso una rete capillare di strutture sanitarie e studi professionali presenti in tutta Italia che garantiscono elevati standard in termini di professionalità medica, tecnologia sanitaria, comfort e ospitalità. Sanilog è inoltre l'unico fondo integrativo italiano a includere nel proprio piano sanitario una innovativa prestazione "Critical Illness" che prevede un rimborso forfettario al semplice accertamento di una grave patologia. Il contributo annuo per l'iscrizione al Fondo Sanilog è interamente a carico del datore di lavoro mentre l'iscritto, con un modesto contributo annuo, può estendere la copertura agli altri componenti del proprio nucleo familiare.

Per far fronte all'emergenza sanitaria Covid-19, Sanilog ha attivato un pac-

Piero Lazzeri, presidente di Sanilog



chetto gratuito di prestazioni straordinarie destinato alle lavoratrici e ai lavoratori iscritti per far fronte alle conseguenze di un eventuale contagio al virus. La speciale copertura sanitaria ha previsto, in caso di positività Covid-19, l'indennità giornaliera per ricovero, diaria post ricovero a seguito di terapia intensiva e la diaria da isolamento domiciliare. Nell'ambito dell'emergenza sanitaria gli iscritti al Fondo Sanilog possono inoltre beneficiare gratuitamente di un servizio di videoconsulto specialistico presso strutture appositamente selezionate da UniSalute. Sanilog offre inoltre ai propri iscritti la possibilità di effettuare gratuitamente, su base volontaria, un test sierologico per la ricerca degli anticorpi anti-SARS-CoV-2 e, in caso di positività, i successivi tamponi fino all'avvenuta guarigione, all'interno di strutture sanitarie convenzionate appositamente selezionate presenti sul territorio nazionale. ■

Si "muove" la domanda interna

Nel terzo trimestre 2020, l'Istat registra, sul trimestre precedente, una crescita generalizzata della domanda: le esportazioni di beni e servizi sono aumentate del 30,7% (mentre le importazioni sono cresciute del 15,9%), gli investimenti fissi lordi del 31,3% e i consumi finali nazionali del 9,2%.

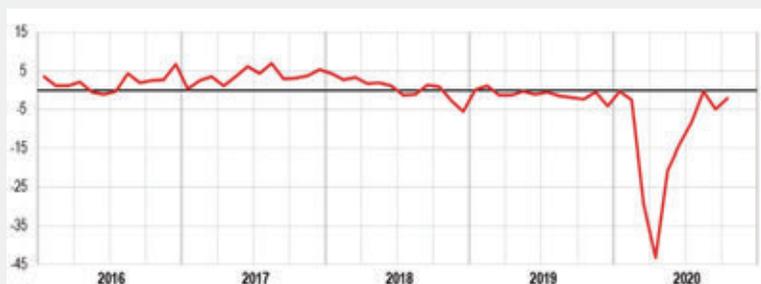


Nell'ambito dei consumi finali, la spesa delle famiglie residenti e delle ISP (le istituzioni sociali private senza scopo di lucro al servizio delle famiglie) è aumentata del 12,4% e quella delle PA dello 0,7%. L'aumento degli investimenti è stato determinato dalla spesa per impianti, macchinari e armamenti cresciuta del 34,3%, di cui la componente di mezzi di trasporto è del 72%, da quella delle abitazioni e dei fabbricati non residenziali e altre opere cresciute rispettivamente del 45% e del 45,1%. La spesa delle famiglie sul territorio ha registrato un aumento in termini congiunturali del 15%. In particolare gli acquisti di beni durevoli sono cresciuti del 46,8%, quelli di beni non durevoli del 5,5%, quelli dei beni semi-durevoli del 20,9% e quelli di servizi del 16,4%. Sempre nel terzo trimestre, il Pil italiano, come quello dei principali paesi europei, ha segnato una marcata ripresa (più 15,9% rispetto ai tre mesi precedenti), diffusa a tutti i principali settori economici. Il rimbalzo del valore aggiunto ha assunto intensità elevate nell'industria >

Produzione industriale

Fonte: ISTAT

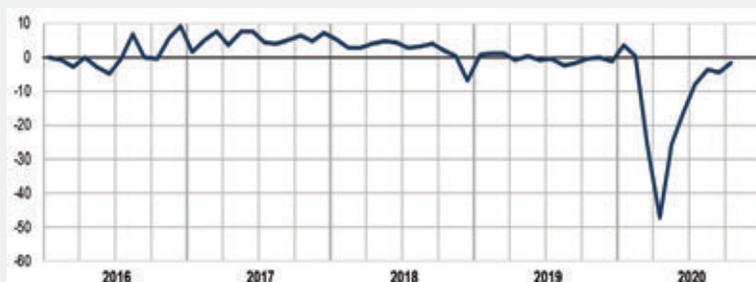
(genn. 2016-ott. 2020, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

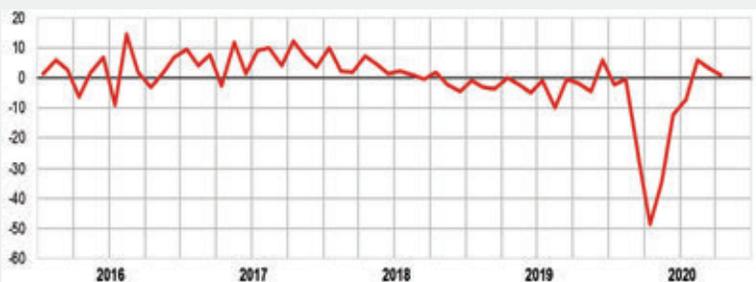
(genn. 2016-ott. 2020, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Ordinativi dell'industria

Fonte: ISTAT

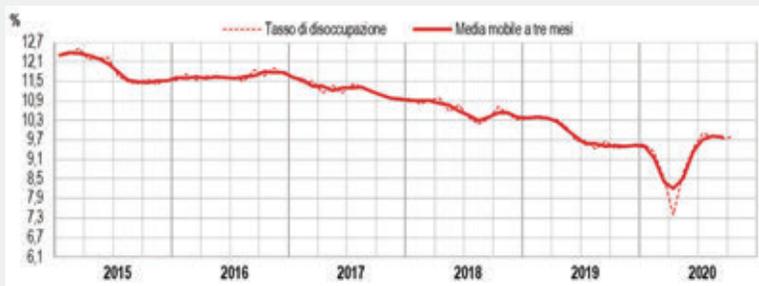
(genn. 2016-ott. 2020, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Tasso di disoccupazione

Fonte: ISTAT

(genn. 2015-ott. 2020, valori %)

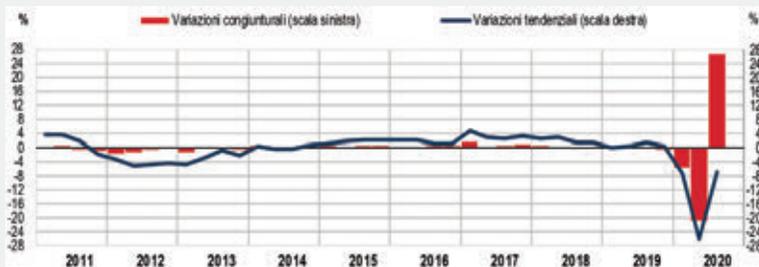


in senso stretto (più 30,4%) e nelle costruzioni (più 45,9%), con risultati ampiamente positivi anche nel commercio, trasporto, alloggio e ristorazione (più 25,6%). Il miglioramento dei ritmi produttivi non ha comunque permesso il recupero dei livelli pre-crisi. E' da rimarcare che nei primi nove mesi dell'anno sono crollate le attività legate al turismo: rispetto al 2019, il fatturato ha registrato pesanti diminuzioni per le imprese nel trasporto aereo (meno 58,3%), nei servizi di alloggio (meno 52,0%) e nelle attività dei servizi delle agenzie di viaggio, dei tour operator e servizi di prenotazione e attività connesse (meno 73,2%). L'Istat, inoltre, stima che in ottobre, l'indice della produzione industriale sia aumentato >

Fatturato dei servizi

Fonte: ISTAT

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



Fatturato dei servizi per attività

Fonte: ISTAT

(III trim. 2020, variazioni % congiunturali e tendenziali, dati provvisori base 2015=100)

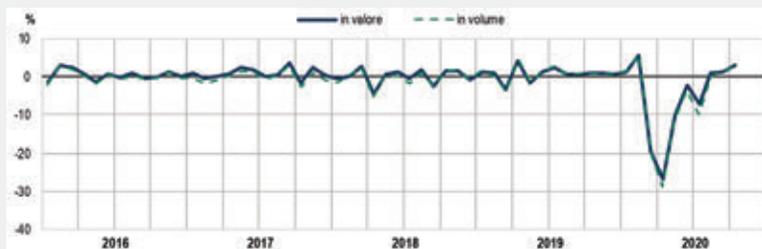
ATTIVITÀ ECONOMICHE	INDICI DESTAGIONALIZZATI		INDICI GREZZI	
	Variazioni congiunturali		Variazioni tendenziali	
	III trim 20 II trim 20	III trim 20 III trim 19	III trim 20 III trim 19	I-III trim 20 I-III trim 19
G Commercio all'ingrosso, commercio e riparazione di autoveicoli e motocicli (a)	+26,0	-0,8	-10,5	
H Trasporto e magazzinaggio	+20,9	-17,2	-18,0	
I Attività dei servizi di alloggio e ristorazione	+161,9	-25,2	-40,2	
J Servizi di informazione e comunicazione	+9,4	-0,2	-3,9	
M Attività professionali, scientifiche e tecniche	+27,4	-6,3	-11,7	
N Agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	+16,7	-22,2	-20,9	
Indice generale del fatturato dei servizi	+26,7	-6,9	-13,7	

(a) Esclusa G47 Commercio al dettaglio

Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

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



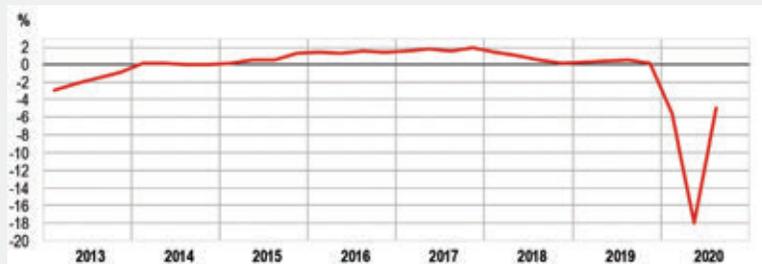
dell'1,3% rispetto a settembre, mentre nella media del trimestre agosto-ottobre, sui tre mesi precedenti, la crescita sia stata dell'11,7% (diminuisce invece in termini tendenziali del 2,1%). Sempre in ottobre, il fatturato dell'industria è aumentato del 2,2% su settembre, mentre nella media del trimestre agosto-ottobre, sul trimestre



Prodotto interno lordo

Fonte: ISTAT

(I trim. 2013-III trim. 2020, dati concatenati, destagionalizzati e corretti per effetto del calendario, anno riferimento 2015)



precedente, la crescita è stata del 14,3%. L'aumento del fatturato riflette risultati positivi per entrambi i mercati, quello interno (più 2,8%) e quello estero (più 1,1%). Nello stesso mese, anche gli ordinativi hanno segnato un incremento sia congiunturale (più 3,0%) sia nella media del trimestre agosto-ottobre rispetto ai tre mesi precedenti (più 20,6%).

Contributi alla variazione congiunturale del Pil

Fonte: ISTAT

(IV trim. 2019-III trim. 2020, elaborazioni su dati concatenati, destagionalizzati e corretti per effetto del calendario, anno riferimento 2015)

AGGREGATI	IV/2019	I/2020	II/2020	III/2020
Domanda nazionale al netto delle scorte	-0,2	-5,7	-9,8	+13,0
- Consumi finali nazionali	-0,1	-4,3	-6,7	+7,7
- spesa delle famiglie residenti e delle ISP	-0,1	-4,0	-6,8	+7,5
- spesa della P.A.	0,0	-0,2	+0,1	+0,2
- Investimenti fissi lordi	0,0	-1,4	-3,0	+5,3
Variatione delle scorte e oggetti di valore	-0,6	+1,2	-0,9	-1,0
Domanda estera netta	+0,5	-1,0	-2,3	+4,0
Prodotto interno lordo	-0,3	-5,5	-13,0	+15,9

*I totali possono non corrispondere alla somma delle componenti per gli arrotondamenti effettuati.

THE ECONOMIST

Donald Trump e il declino globale della democrazia

Gli sforzi di Donald Trump di rovesciare i risultati delle elezioni presidenziali hanno fatto apparire

agli occhi di tanti osservatori vacillante la democrazia americana. Comunque, il 23 novembre, Trump, nonostante continuasse a dire che "si è trattata della più corrotta elezione del-



la storia americana", ha acconsentito che il governo desse a Joe Biden le risorse necessarie per preparare il proprio governo. Trump ha, però, continuato a fare danni, anche per l'indulgenza dei leader repubblicani, dicendo che i voti democratici sono stati "rubati" e minando la fiducia del paese nelle elezioni. Tutto ciò non ha minacciato l'esistenza della democrazia americana, ma ha segnato un ulteriore degrado della democrazia, seppure alimentato unilateralmente da una sola parte della società. Quanto sta avvenendo negli Usa fa parte di una globale recessione della democrazia. Il collasso dell'Unione Sovietica aveva fatto nascere una spirale democratica in vari paesi europei, ma questo trend oggi si sta rovesciando. L'Ungheria e la Polonia stanno bloccando il budget dell'Unione europea perché i loro governi non si piegano allo Stato di diritto. In India, il Partito del Popolo, guidato dal primo ministro Narendra Modi, sta "catturando" le istituzioni: i tribunali, la polizia e, adesso, forse, anche la commissione elettorale. Due decenni orsono il Venezuela ha tenuto elezioni libere, oggi il governo di Nicolas Maduro sta cancellando ogni sorta di opposizione. Quindi, la minaccia alla democrazia non viene da golpe militari, ma dai governanti attualmente al potere. Inoltre, anche in quei paesi dove simili eventi non sono concepibili, l'erosione delle norme e delle istituzioni sta portando a cattivi governi. Non per nulla, una branca della casa editrice dell'Economist, dal 2006, ha elaborato e sta pubblicando un "indice globale della democrazia" che ha toccato nel 2019 il suo valore più basso e il Covid-19 ha aggravato la situazione. ■

CLASS

Cooperative Logistica Associate



PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI
SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI



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

Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607

www.class-spa.it

Gruppo FBH

Le previsioni sul prossimo futuro condizionate dal Covid-19

I dati disponibili sul quarto trimestre dell'anno portano a prevedere un calo del Pil, interrompendo così la crescita iniziata a maggio.

di **Valerio di Velo**

Come abbiamo visto nelle pagine precedenti, nel terzo trimestre dell'anno, si sono registrati aumenti, anche consistenti, sia della domanda sia della produzione industriale sia del fatturato e degli ordinativi dell'industria. In particolare, si erano "mossi" in maniera positiva i consumi, con dati rilevanti per tutta l'Europa, con valori molto positivi in Spagna (più 22,4%) e Francia (più 18,5%). Anche i consumi delle famiglie italiane, come abbiamo visto nelle pagine precedenti, hanno seguito un andamento simile a quello degli altri principali paesi dell'area euro: dopo il marcato rallentamento della prima parte dell'anno, la spesa delle famiglie italiane ha segnato un deciso aumento congiunturale nel terzo trimestre (più 15,0%) sostenuto dalla ripresa degli acquisti di beni durevoli e servizi. Complessivamente, però, nei primi nove mesi dell'anno i consumi italiani hanno segnato una caduta del 10,6% sullo steso periodo del 2019.

Si è quindi delineato nel terzo trimestre dell'anno un recupero dell'economia, sul quale però si è abbattuta la seconda forte ondata della pandemia Covid-19, con conseguenze difficilmente prevedibili sia per la diversità della risposta dei singoli settori economici sia per gli impatti che potrebbero generare i provvedimenti del governo. Tutto ciò sta, comunque, creando forti preoccupazioni. Infatti, a novembre l'indice Istat di fiducia delle imprese ha segnato un deciso peggioramento

(circa 10 punti in meno rispetto a ottobre) interrompendo la fase di recupero avviatasi a maggio. L'arretramento appare generalizzato tra i settori con una maggiore intensità per i servizi turistici dove l'indice diminuisce di circa 30 punti rispetto al mese precedente,

una diminuzione congiunturale del Pil, interrompendo il processo di recupero dell'attività avviatosi a partire da maggio. In media d'anno il Pil segnerebbe un deciso calo rispetto al 2019 (meno 8,9%), influenzato dalla caduta della domanda interna che, al netto delle



Secondo l'Istat, nel secondo e terzo trimestre dell'anno, gli impianti industriali sono stati utilizzati, mediamente, al 68,4%

condizionato dal significativo calo delle valutazioni sull'andamento degli ordini e degli affari. Per la manifattura il peggioramento dell'indice di novembre è legato al mutamento in negativo delle attese sugli ordini, la produzione e l'economia. Secondo l'Istat, anche "le informazioni disponibili per il quarto trimestre 2020 sarebbero coerenti con

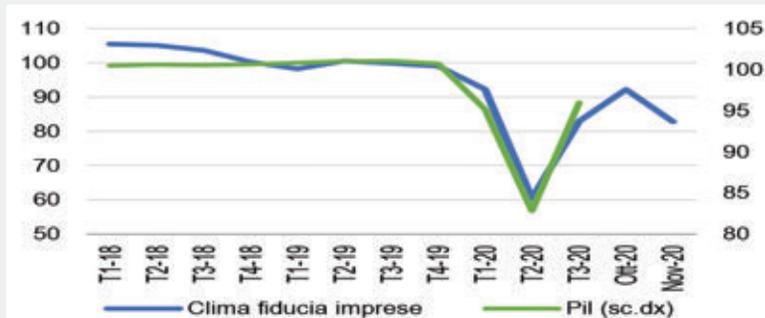
scorte, contribuirebbe negativamente per 7,5 punti percentuali e in misura minore, dalla domanda estera netta che fornirebbe un contributo negativo pari a 1,2 punti percentuali".

La situazione è resa più critica sotto l'aspetto degli investimenti. E' vero che nel terzo trimestre, come abbia-

Pil e fiducia delle imprese

Fonte: Istat

(valori concatenati e indici, base 2010=100)

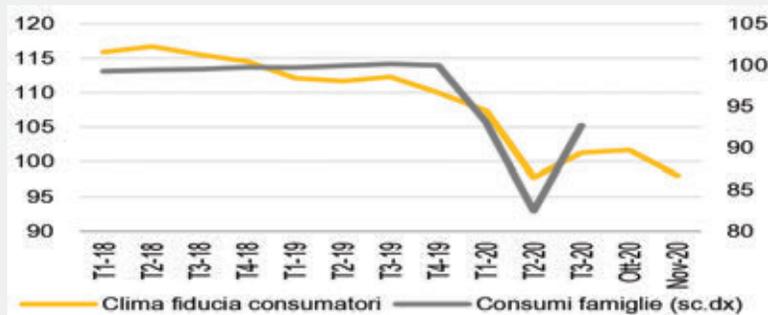


mo visto, vi è stato un deciso recupero su tale versante, con un aumento del 31,3%, che non ha comunque compensato le perdite registrate nei mesi precedenti. Infatti, il processo di accumulazione di capitale nei primi tre trimestri del 2020 ha registrato una decisa contrazione rispetto allo stesso periodo del 2019 (meno 9,8%), con una caduta accentuata negli impianti, macchinari e armamenti. L'aumento dell'incertezza e le aspettative future negative sui livelli di produzione hanno costretto molte imprese a rivedere i propri piani di spesa in presenza di un basso grado di utilizzo degli impianti (68,4% la media del secondo e terzo trimestre 2020, in calo rispetto al 77% del 2019). Le difficoltà di finanziamento, seppure mitigate dai provvedimenti governativi, hanno costituito un ulteriore freno alle decisioni di investimento. Nei prossimi mesi, la ripresa in questo settore appare molto condizionata dalle scelte che farà il governo. Infatti, un deciso sostegno agli investimenti sia privati sia pubblici è atteso provenire dalle scelte del governo legate al Recovery and Resilience Facility Program.

Consumi e fiducia delle famiglie

Fonte: Istat

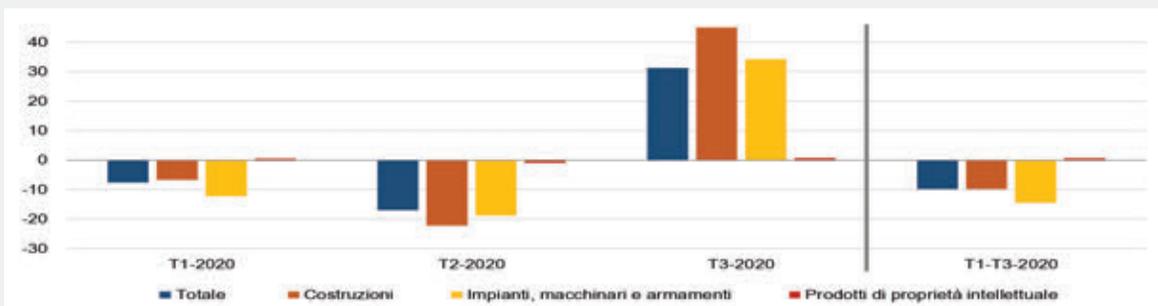
(valori concatenati e indici, base 2010=100)



Investimenti

Fonte: Istat

(2020, valori congiunturali trimestrali totali e per settore.
Per il totale, le variazioni sono sullo stesso periodo del 2019)



Infrastrutture e Recovery Fund

Un seminario di Agici fa il punto su come non sprecare i fondi a causa della nostra sistematica incapacità di progettare e di gestire le risorse.

“L’occasione per un rilancio della nostra economia, attraverso le risorse del Recovery Fund, è troppo rilevante per essere sprecata a causa della sistematica incapacità del paese di progettare opere di qualità. È fondamentale che le risorse siano canalizzate nel modo giusto e indirizzate a investimenti aggiuntivi rispetto a quelli già programmati e che, al contempo, si costruisca la capacità di gestirli”, è stato sottolineato nel seminario online, organizzato da Agici Finanza d’Impresa, a cui hanno partecipato esponenti delle istituzioni, degli enti territoriali, della finanza e del settore infrastrutturale. E’ intervenuto anche Andrea Clerici, responsabile per l’Italia della Banca europea per gli investimenti. Il titolo del webinar era “Recovery and Resilience Facility: non perdiamo l’opportunità di rilanciare il paese. Proposte per una progettazione di qualità”.

Il dibattito, partendo dal quadro delle risorse finanziarie disponibili, dal fabbisogno infrastrutturale e dalle criticità progettuali in alcuni settori chiave, si è posto l’obiettivo di individuare le soluzioni e gli strumenti in grado di migliorare la capacità progettuale del sistema paese. Ciò nell’ottica di cogliere appieno l’opportunità rappresentata dal Recovery Fund. Tuttavia, ormai da tempo, la nostra capacità di realizzare piani e progetti soffre di problemi irrisolti:

- lentezza nello spendere i fondi strutturali e di investimento europei, che comporta una bassa qualità della progettazione. L’Italia riesce a spendere le risorse comunitarie ma con due anni di ritardo

rispetto alla media europea;

- continuo calo della spesa per investimenti fissi lordi rispetto al 2010, nonostante una crescita, seppur lenta, del Pil e maggiori risorse disponibili da destinare alle opere strategiche;
- tempi lunghi (o lunghissimi) di pianificazione, progettazione e realizzazione delle opere e non allineati a quelli richiesti dalla Recovery and Resilience Facility. I progetti da realizzare ex novo, con un investimento superiore ai 5 milioni di euro rischiano di non poter essere considerati perché impiegano oltre sei anni per essere pianificati, progettati e realizzati; mentre, se si guarda alla sola fase di esecuzione, a essere esclusi potrebbero essere i progetti sopra i 100 milioni di euro;
- il nostro paese si posiziona al 18° posto per la qualità infrastrutturale, rispetto alla Germania e alla Francia che occupano, rispettivamente, l’8° e il 9° posto della classifica. Inoltre, la spesa media per investimenti in rapporto al Pil, pari al 7,5%, è inferiore a quella di importanti paesi europei (9,1% la Spagna, 9,6% la Germania, 11,6% la Francia).

Proprio per questo, diventa sempre più urgente individuare un percorso ben strutturato che, dalla pianificazione e progettazione, passando per la



costruzione e gestione, fino alla rendicontazione, sia in grado di guidare sia la pubblica amministrazione che gli operatori infrastrutturali alla realizzazione di opere di qualità. Dal seminario sono emerse proposte che richiedono il contributo di tutti, istituzioni, pubblica amministrazione, imprese e finanza. Tra queste: una pianificazione attenta e coerente con gli obiettivi di digitalizzazione, resilienza e transizione verde stabiliti dall’Ue; una chiara e unitaria governance del progetto in grado di garantire la messa a terra delle opere nel rispetto dei tempi e dei costi e in linea con le strategie di policy; la creazione di una piattaforma gestionale per la raccolta di tutti i dati necessari alla realizzazione del progetto, da quelli tecnici fino agli aspetti autorizzativi ed economici; una progettazione maggiormente strutturata e progressiva con un responsabile per l’intero processo (Infrastructure Manager); ideazione di progetti “frugali” con articolazione dettagliata di tempi e costi, anche tramite tecnologie innovative in un’ottica di complessità progressiva; forte sinergia tra i responsabili dei progetti e la pubblica amministrazione. ■

I porti liguri: una valida "porta" per la Svizzera

In un convegno a Lugano, in collegamento streaming con Genova, è stato sottolineato il ruolo che i porti liguri possono giocare per la movimentazione delle merci dirette o provenienti dalla Svizzera. Specialmente in un futuro ormai prossimo con la fine dei lavori per il Terzo Valico e il quadruplicamento delle linee di pianura da Tortona a Milano e verso il confine con la Svizzera, e parallelamente con l'intervento sull'ultimo



Veduta del porto di Genova

miglio ferroviario da e per i terminal portuali genovesi. Lo ha sottolineato Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, che ha anche sottolineato l'esigenza sia di rendere più efficiente l'utilizzo delle tratte ferroviarie sia di garantire al trasporto ferroviario una continuità negli incentivi. Il convegno ha sottolineato la "sfida" che il sistema portuale ligure intende lanciare sul mercato internazionale, puntando, in primo luogo, a recuperare la fiducia persa negli anni da uno dei suoi più importanti partner commerciali. Sulla stessa linea l'intervento di Gilberto Danesi, del terminal Psa di Prà Voltri, che ha confermato l'apertura di una sede Psa direttamente in Svizzera, con dipendenti svizzeri, per cercare di invertire un trend di decenni e cercare merci svizzere che possano transitare a sud e non dai porti del nord Europa. Danesi ha anche confermato l'aumento dei volumi nel collegamento ferroviario fra Genova e Basilea e l'imminente potenziamento delle infrastrutture ferroviarie del terminal con sette fasci di binari da 750 metri. A Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria, è toccato il compito non solo di lanciare un segnale di speranza sulla ripresa post emergenza, ma anche di sottolineare il ruolo di

principale piattaforma logistica italiana svolto dal sistema portuale ligure. Toti, inoltre, è intervenuto sul tema del Recovery Plan, ponendo l'accento sulla necessità di pensare agli investimenti pubblici come una grande leva di opportunità e di produzione di efficienza, di competitività e produttività. Il presidente della Regione ha concluso il suo intervento sottolineando che le opere indispensabili per la Liguria e i suoi porti sono il Terzo Valico, la ferrovia Pontremolese alle spalle del porto di La Spezia e il raddoppio della linea ferroviaria costiera Genova-Barcellona.

Imprese e strumenti di intelligenza artificiale

Un rapporto dell'Istat mette in rilievo che, nel 2020, l'8,6% delle imprese con almeno 10 addetti dichiara di aver analizzato nell'anno precedente grandi quantità di informazioni (big data) ottenute da fonti di dati proprie o da altre fonti attraverso l'uso di tecniche, tecnologie o strumenti software. I big data vengono analizzati dalle imprese soprattutto internamente (7,4%) mentre il 2,8% esternalizza i servizi di analisi. I dati più analizzati internamente sono generati dai social media (46,5% delle imprese), da informazioni di geolocalizzazione derivanti da dispositivi portatili (45,3%) e da dispositivi



intelligenti e sensori digitali (31,1%). L'analisi di grandi quantità di dati ha riguardato circa un quarto delle grandi imprese mentre solo il 6,2% di quelle di minore dimensione (10-49 addetti) ha estratto dai dati informazioni rilevanti. L'utilizzo di big data varia anche rispetto alla utilità di impiego delle analisi per la particolare attività dell'impresa e alla sua possibilità

di produrre dati cui applicare specifiche tecniche di analisi. Infatti, tra le imprese che analizzano i dati internamente, le informazioni di geolocalizzazione sono valorizzate soprattutto da quelle dei settori del trasporto e magazzinaggio (93,7%), dei servizi postali e attività di corriere (76,7%), delle costruzioni (72,5%); i big data derivanti da dispositivi intelligenti o sensori invece dai settori della fabbricazione di computer (85,3%), metallurgia (69,1%) e tra le imprese delle industrie tessili (69,0%); i dati derivanti dai social media vengono analizzati internamente soprattutto dalle imprese di ristorazione (99,2%), commercio di autoveicoli (86,9%) e servizi ricettivi (85,0%). Nel 2020, l'8,8% delle imprese con almeno dieci addetti usa robot industriali multiuso e riprogrammabili che si muovono almeno su tre assi o di servizio (8,7% nel 2018). Sono più diffusi i robot industriali (6,7%) rispetto a quelli di servizio (3,1%) e, per l'utilizzo dei primi, si distinguono le imprese che operano nella metallurgia e fabbricazione di prodotti in metallo (26,2%), di mezzi di trasporto (25,5%) e di apparecchiature elettriche e/o per uso domestico (20,9%). Invece i robot di servizio sono utilizzati (ad esempio per la sorveglianza, il trasporto, la pulizia) soprattutto dalle imprese attive nella fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e ottica (9,1%), nelle industrie alimentari (8,8%) e nella fabbricazione di mezzi di trasporto (7,8%).

Una ricerca Capgemini su imprese e Covid-19

Oltre l'80% delle organizzazioni afferma che le proprie catene di approvvigionamento hanno subito l'impatto della crisi innescata dalla pandemia Covid-19, e la stragrande maggioranza dichiara di essere in difficoltà a tutti i livelli delle proprie operations: è quanto emerge da una ricerca del Capgemini Research Institute sulla resilienza delle aziende e sull'esigenza di ripensare la supply chain. La pandemia ha costretto le organizzazioni a portare la resilienza della catena di fornitura in cima alla lista delle priorità, con due terzi (66%) degli intervistati che affermano che la propria strategia in ambito supply chain dovrà subire un cambiamento significativo per adattarsi alla nuova normalità. Solo il 14% delle aziende stima invece che ci sarà un ritorno alla piena normalità. La consapevolezza che le catene di approvvigionamento debbano essere più flessibili e agili in modo da poter reagire e adattarsi rapidamente a potenziali cambiamenti improvvisi è in crescita. Infatti, il 68% delle aziende ha dichiarato che



la crisi attuale le ha costrette ad adattare i propri business model, mentre per il 62% degli intervistati una maggiore resilienza della supply chain dopo la pandemia è considerata una priorità. Nell'ultimo anno le organizzazioni hanno avuto difficoltà nel rispondere rapidamente al crescente numero di improvvisi cambiamenti e nel ridare stabilità e affidabilità alle proprie operations. Le aziende intervistate, attive nei settori retail, beni di consumo, discrete manufacturing e life sciences, hanno segnalato molteplici sfide nelle proprie catene di approvvigionamento. La maggior parte ha riscontrato difficoltà in tutti gli aspetti delle proprie attività, tra cui la carenza di componenti e materiali fondamentali (74%), ritardi nelle spedizioni e tempi di consegna più lunghi (74%), difficoltà nell'adeguare la capacità produttiva in risposta alla domanda altalenante (69%) e problemi di pianificazione in un contesto caratterizzato da livelli di volatilità della domanda da parte dei clienti (68%). In termini di settori, solo il 30% delle organizzazioni in ambito life sciences che hanno preso parte al sondaggio ha riportato un impatto negativo sul business per via della crisi, rispetto a oltre l'80% delle aziende appartenenti a settori come retail, beni di consumo e discrete manufacturing. Inoltre, la crisi ha indotto il 68% dei clienti dell'area retail e beni di consumo a prediligere l'acquisto di articoli prodotti localmente, e la sostenibilità sta influenzando le preferenze di acquisto per il 79% dei clienti. Al contempo, gli ostacoli introdotti dalla pandemia offrono alle organizzazioni l'opportunità di costruire una catena di approvvigionamento più resiliente, flessibile e agile, pronta a resistere a futuri cambiamenti e crisi globali. Poche organizzazioni hanno la capacità di resistere a un'altra crisi: il 55% delle organizzazioni ha impiegato dai tre ai sei mesi per riprendersi dalle difficoltà riscontrate quest'anno nella catena di fornitura, mentre il 13% prevede che ci vorranno altri sei-dodici mesi per farlo. ■

Class ha ottenuto la certificazione SA8000

Class-Cooperative Logistica Associate, azienda di Assago, Milano, ha ottenuto la certificazione secondo lo standard internazionale SA8000:2014, noto anche come Social Accountability o Responsabilità sociale d'impresa. Questa nuova certificazione si aggiunge alla ISO 9001 (Qualità) e ISO 45001 (Salute e sicurezza dei lavoratori). La Responsabilità sociale d'impresa è una manifestazione della volontà delle imprese di gestire efficacemente le problematiche d'impatto sociale ed etico al loro interno e nelle aree di attività. Lo standard SA8000 prevede audit periodici da parte di un ente di certificazione terzo e indipendente che verifica l'impegno e il rispetto dei principi di responsabilità sociale molto focalizzati sul lavoro, inclusi il lavoro forzato e minorile, la sicurezza e la salute negli ambienti di lavoro, la libertà di associazione e di contrattazione collettiva, la discriminazione, le pratiche disciplinari, l'orario di lavoro e la retribuzione, la stretta osservanza di regole (diritti e doveri) all'interno di un sistema di gestione che ne verifica l'efficacia attraverso dati, procedure, piani di miglioramento e verifiche interne in ordine agli obiettivi etici e valoriali, prefissati al fine di un miglioramento del clima lavorativo e delle relazioni interne fra tutte le persone coinvolte nell'impresa stessa. "La scelta di certificarsi SA8000 nasce dalla nostra storia imprenditoriale, da sempre attenta alle esigenze dei lavoratori, ma anche da un'accurata valutazione del contesto economico, sociale e culturale in cui operiamo e dalla consapevolezza del valore, dell'impatto e delle ricadute sociali e legali che la nostra attività ha sui clienti", ha sottolineato l'amministratore delegato Angelo Piffer.

A Piacenza, Prologis accelera sulla sostenibilità

Prosegue a pieno ritmo l'impegno di Prologis per la sostenibilità dei propri edifici logistici. A Piacenza è entrato in funzione un nuovo impianto fotovoltaico SolarSmart in grado di produrre 350 chilowatt di energia elettrica. L'impianto, installato sull'edificio DC5, il primo della nuova piattaforma logistica di Prologis a Piacenza (che si svilupperà su di un'area di 360 mila metri quadrati), è stato studiato per rispondere alle specifiche esigenze di Geodis. Il cliente occupa 22.500 mq di spazio per la logistica e grazie a SolarSmart è in grado di coprire l'80% del proprio fabbisogno di ener-



gia elettrica. L'impianto permetterà di ridurre le emissioni di CO2 nell'atmosfera di 140 tonnellate, contribuendo così agli obiettivi di sostenibilità ambientale di entrambe le società, e di assicurare all'edificio una certificazione ambientale Leed Gold. Il nuovo impianto SolarSmart, il cui costo è stata interamente sostenuto da Prologis, si aggiunge all'analogo impianto messo in funzione nel mese di settembre sempre a Piacenza sull'edificio DC3 e in grado di produrre 400 chilowatt di energia elettrica. Grazie a questi due impianti, Prologis è oggi in grado di ridurre le emissioni di CO2 del Park Piacenza di circa 300 tonnellate l'anno. "Geodis è un precursore di soluzioni logistiche rivolte a ridurre le emissioni di carbonio e di sostanze inquinanti. La ricerca di sistemi per ottimizzare efficacemente l'utilizzo di risorse naturali è costante", ha commentato Francesco Cazzaniga, presidente e amministratore delegato di Geodis in Italia, che ha aggiunto: "Siamo da sempre sensibili alla tutela ambientale attraverso le nostre attività, perché crediamo che un'economia sostenibile porti non solo a benefici evidenti in termini di tutela del pianeta e di efficienza energetica, ma anche a significative opportunità di investimento e di business per soddisfare i clienti maggiormente attenti a tali tematiche". "Ci siamo posti come obiettivo quello di installare entro il primo trimestre 2021 impianti fotovoltaici SolarSmart su tutti gli edifici del Park Piacenza contribuendo così in maniera sostanziale al raggiungimento dei nostri obiettivi di sostenibilità ambientale", ha sottolineato Sandro Innocenti, senior vice president e country manager Prologis Italia.

Nuovi edifici logistici LCP a Treate, Novara

The Blossom Avenue Partners-TBA, studio di urbanistica e di architettura specializzato nel design di complessi innovativi, sostenibili e di rigenerazione del territorio, ha progettato un >



nuovo hub logistico a Trecate, Novara, tra i più grandi d'Italia. Il founder e partner di TBA, Marco Facchinetti, ha seguito la prima fase dello sviluppo, con la realizzazione di due edifici (alti 13 metri circa sul piano di campagna) per un totale di oltre 160 mila mq. L'area totale è di circa 400 mila mq su cui si muoveranno oltre mille veicoli al giorno. TBA ha ricevuto l'incarico da Logistics Capital Partners-LCP, importante società di sviluppo e gestione di moderni magazzini logistici in Europa, che ha realizzato il progetto e recentemente ne ha annunciato il completamento e la vendita immediata alla divisione d'investimento immobiliare di DWS. Costruire per la logistica, ossia inventarsi un progetto per una funzione ad alto impatto visivo e di larga estensione può essere uno stimolo importante per declinare due paradigmi su cui sempre l'architettura deve lavorare: l'innovazione e la leggerezza. Grazie a una prospettiva integrata e intelligente, tra i tanti aspetti che ne hanno permesso la realizzazione, Facchinetti ha ribaltato il punto di vista sul progetto, con un personalissimo approccio architettonico: la composizione è nata articolando due sistemi di volumi, non soltanto gli edi-

fici al centro dell'area ma anche i suoi contorni, considerati come un volume verde continuo, denso, fittamente alberato. Due volumi che hanno inteso dialogare con un paesaggio particolare, raramente ancora libero e ampio come sa essere la campagna piemontese, dagli orizzonti larghi e lunghi, lineari, limpidi e semplici anche con la nebbia. Un sistema di linee orizzontali con le quali la composizione del progetto è entrata in dialogo: disegnando così due edifici che proprio nell'orizzontalità accentuata trovano la loro peculiarità, e che esaltano colorandosi di grigio scuro, solo appena alleggerito dai profili in acciaio che sottolineano il correre lungo orizzontale delle linee. La copertura è un suolo riprodotto in quota, un mondo pieno di innovazione e sostenibilità: la superficie maggiormente utilizzata è destinata ai pannelli fotovoltaici, disposti in misura ampiamente superiore alle necessità di legge per qualificare gli edifici al massimo livello (Platinum) delle certificazioni Leed.

Baoli guarda al futuro con le batterie NexSys

Baoli prosegue il processo di crescita integrando nella propria offerta soluzioni avanzate per migliorare ulteriormente l'esperienza degli operatori. Non solo prodotti solidi, semplici e affidabili: al pari dei grandi player del settore, oggi Baoli propone innovazioni tecnologiche in un'ottica di maggiore efficienza delle prestazioni e di miglioramento degli standard ecosostenibili. Dopo gli eccellenti risultati raccolti durante i test sul campo dei transpallet EP 16 equipaggiati con batterie NexSys di EnerSys per alcuni clienti della Gdo, Baoli ha infatti deciso di adottare questa tecnologia su alcuni dei propri

KOPRON TOP PARTNER DEL PARMA CALCIO



La società Parma Calcio 193 ha raggiunto un accordo con Kopron che, per la stagione 2020/2021, avrà la

qualifica di "top partner". Kopron, nata nel 1982, oggi conta più di 200 dipendenti, cinque sedi e prodotti venduti in tutto il mondo. Una realtà leader nel suo settore, in particolare modo nella realizzazione di tensostrutture per ampliare gli spazi rapidamente, in sicurezza e con uno stile 100% made in Italy. Il rapporto tra le due realtà è iniziato nelle scorse settimane, grazie alla realizzazione di una tensostruttura presso lo stadio Ennio Tardini. La versatilità e la modularità delle coperture realizzate in telo Kopron consentirà di spostare la struttura anche in altri contesti al di fuori dello stadio.



carrelli. E così, i clienti che scelgono i transpallet EP 16-N01 e in generale tutta la gamma da magazzino - timonati, transpallet e stoccatori - possono scegliere di montare le batterie ermetiche NexSys, ideali per tutte le applicazioni grazie alle alte prestazioni e all'estrema versatilità operativa. La facilità di utilizzo e l'assenza di manutenzione ordinaria sono tra i punti di forza di questa batteria. Inoltre, l'elevata capacità energetica giornaliera copre le attività multi-turno evitando cambio batterie e fermi macchina. Infine, le ricariche rapide, anche parziali, durante le pause naturali, rendono il carrello sempre pronto e disponibile.

Contratto quinquennale tra la Mölnlycke e Ceva

Ceva Logistics ha firmato un contratto quinquennale con la Mölnlycke, società svedese specializzata in prodotti e soluzioni medicali. Da dicembre, la struttura multiutente di Ceva Logistics a Max Park, Corby, nel Regno Unito, fornisce una soluzione che permette a Mölnlycke di essere ancora più reattiva alle esigenze dei clienti e di offrire un servizio potenziato. All'interno della struttura del Max Park, 5 mila mq di magazzino sono dedicati a Mölnlycke. Ceva riceve tutti i prodotti fabbricati o provenienti dall'Asia e dall'Europa. Più di 9 mila pallet di magazzino sono tenuti, prelevati e imballati per la successiva distribuzione nel Regno Unito. Ceva ha partecipato alla razionalizzazione della catena di fornitura di Mölnlycke e all'identificazione di un percorso logistico più efficiente che ha portato a una riduzione del 41% dell'impronta di carbonio, rispetto ai percorsi precedenti basati sul precedente centro di distribuzione europeo dell'azienda. All'interno dello stabilimento, sono state installate nuove rastrelliere, scaffalature e una camera bianca per consentire l'imballaggio dei prodotti senza polvere. Inoltre, un nuovo



sistema di gestione del magazzino, convalidato per il settore sanitario, e l'accreditamento di qualità per la gestione dei dispositivi medici - ISO 13485 - saranno sviluppati all'interno dello stabilimento di Max Park.

Pirelli rafforza e razionalizza la logistica

La Pirelli ha deciso di migliorare il proprio sistema logistico attraverso la realizzazione di un magazzino per lo stoccaggio di pneumatici a servizio del Polo Industriale Pirelli di Settimo Torinese in partnership con il Fondo BGO Logistic Fund 1 e il general contractor Gse Italia. Il progetto consentirà di riqualificare l'area industriale dove un tempo sorgeva la fabbrica di Ceat situata nelle vicinanze del Polo Industriale Pirelli, portando inoltre a una maggiore efficienza e a benefici ambientali. Già approvato dal comune di Settimo Torinese, il progetto ha preso il via con la cessione da parte di Pirelli al fondo immobiliare BGO Logistic Fund 1 dell'ex area industriale su cui Gse costruirà un magazzino di 50 mila mq metri, certificato Leed Gold, che verrà concesso in locazione alla stessa Pirelli per 15 anni. In linea con il modello distributivo già applicato in altri poli produttivi di Pirelli nel mondo, il nuovo deposito consentirà di gestire in modo più efficace ed efficiente i flussi di pneumatici prodotti a Settimo Torinese, fino a oggi stoccati in un sito in provincia di Novara.



Il problema delle tasse

di Franco De Renzo*

Ogni tanto potremmo porci il problema se le notizie che provengono alle redazioni dei giornali siano sufficienti per riempirlo o meno. E soprattutto cosa succede con le notizie “in abbondanza”. In questo periodo di legislazione a getto continuo, anche in materia fiscale, parlare di novità, è un assurdo. È bella quella vignetta pubblicata ove un pasticciere pubblicizzava le sue “brioche” sfornate a getto continuo come i decreti ministeriali o i DPCM. Anche il pagamento degli F24, prima rimandati, sta destando molte perplessità perché l'Inail e l'Inps non condividono le proroghe, dandone una diversa interpretazione. Proroghe che per il pagamento degli acconti e dell'Iva è opportuno siano attentamente vagliate. Chi ha la disponibilità finanziaria di un'impresa è meglio che provveda nei tempi previsti a versare il dovuto. Anche perché “proroga” non vuol dire “sospensione”. La proroga poi dovrà essere aggiunta alle altre scadenze normali. Siamo davvero strani, come abitanti della nazione Italia. In un anno, una ventina d'anni fa, in campo edilizio, l'Iva è stata modificata ben 18 volte. Immaginate quale avrebbe potuto essere la risposta data a una legittima perplessità. Se poi andiamo a pensare che la legge fondamentale del fisco americano è ferma al 1948, non c'è bisogno di fare molti conti per capire che così non si può andare avanti.

il lavoro non è così diffuso come dovrebbe, qualcuno tira in ballo la patrimoniale, perché le casse dello Stato languono e gli impegni sono sempre tanti. Questo, soprattutto, perché in molti pensano che lo Stato debba provvedere a tutti i nostri bisogni a prescindere se partecipiamo o meno ad assolvere i relativi obblighi, primo fra tutti quello di essere onesti, e quindi, di pagare in maniera corretta le tasse su quello che guadagniamo. Molta gente ritiene che senza evadere non potrebbe avere sufficienti mezzi finanziari per vivere. Questo bisognerebbe andarlo a spiegare ai pensionati e ai dipendenti che non arrotondano in maniera diversa le loro entrate. In altre considerazioni, era stato evidenziato che tutti noi, singolarmente, riteniamo di essere attenti e rispettosi delle varie norme. Sono sempre gli altri ad avere un comporta-

Uno dei problemi centrali del sistema fiscale italiano è che le tasse sono troppo numerose



Una buona parte degli italiani è consapevole che le tasse bisogna pagarle, che ognuno è obbligato a partecipare alla spesa comune e che non ci si può lamentare perché sono troppe alte. Bisognerebbe, invece, far presente che sono troppe, non troppe alte, semplicemente le imposte sono troppe. Qualcuno si ricorderà che è stata tolta la tassa sulla consegna della medaglietta per i cani, quando, finalmente, si sono accorti che la gestione della stessa, costava più dei relativi introiti. Si trattava di un vero e proprio sciupio di denaro, con il cittadino costretto a pagare e a perdere tempo per i relativi adempimenti. Adesso che

mento irrispettoso. Noi ci assolviamo sempre, per ogni cosa. Forse, non si applicano in maniera corretta le norme pesanti che già esistono per quanto riguarda le imposte. Perché ci si dimentica, spesso e volentieri, che per una fattura falsa, di qualsiasi importo, anche per un timbro in più che si era soliti fare apporre sulla scheda carburanti, la norma prevede il procedimento penale. Si potrebbe arrivare presto alla legge del taglione, e chissà quanti tra noi andrebbero in giro senza dita o senza un braccio.

Ho avuto tra i miei clienti anche delle imprese inglesi. Quan-

do si parlava di come ci si comporta qui e oltre Manica, tranquillamente, mi fecero notare che per una cosa lieve c'era sempre la possibilità di finire in galera. C'è anche quella strana storia di statistiche. Dicono che in Italia ci sia molta evasione fiscale. Però, in carcere solo lo 0,4% dei detenuti è stato condannato per questo. Dicono anche che in Germania l'evasione è di gran lunga inferiore, ma i detenuti per evasione sono oltre il 4%. Anche se ci fosse Trilussa farebbe fatica a spiegarselo, ma certamente qualcosa non quadra. Si riparla di patrimoniale, dicevo prima, ma oltre al prelievo forzoso già applicato dal governo Amato, potrebbe arrivare un netto aumento delle tasse sulle successioni. Al momento, siamo quelli in Europa che paghiamo (si fa per dire) meno di tutti gli altri Stati. Perché i patti di famiglia non sono stati previsti per gli operai della Fiat ma per chi aveva grossi patrimoni, per cui facendo avere a un erede il 51% della proprietà dell'azienda che deve essere mantenuta per cinque anni, questo importo è tolto dall'asse ereditario con conseguente minore impo-

nibile e minore importo da versare. In questo periodo voler puntualizzare qualcosa sul fisco potrebbe far correre il rischio di essere smentito dal prossimo decreto, magari già in fase di approntamento. Non c'è sicurezza, non c'è certezza. Certamente ognuno di noi ha delle idee buone per risolvere i problemi (magari propri), ma non sempre anche quelli degli altri. Le critiche sono latenti, a torto o a ragione. Essere sicuri che le nostre idee potrebbero soddisfare in misura maggiore gli italiani è una pia illusione che possiamo coltivare nel nostro cuore, che non ci è dato di verificare perché non facciamo parte di coloro che queste decisioni debbono prendere. Forse anche considerare questo potrebbe aiutare a tenere calmi i nostri bollenti spiriti. ■

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



quando
l'affidabilità
è tutto...

IL PRODUTTORE GLOBALE CON UNA ASSISTENZA LOCALE IMPAREGGIABILE

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

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



Pedaggi autostradali in Germania

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

La Corte di giustizia dell'Unione europea, nella causa C-321/19, ha emesso la sentenza n. 321/19 del 28 ottobre 2020 statuendo che i costi connessi alla polizia stradale non possono essere computati per calcolare i pedaggi autostradali da parte degli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada. Il caso trae origine dal ricorso di una società polacca che esercitava attività di autotrasporto sul territorio tedesco. In tale contesto, negli anni 2010-2011, la società ha pagato l'importo complessivo di 12.420,53 euro alla Repubblica federale di Germania a titolo di pedaggi per l'uso delle autostrade federali tedesche. Ritenendo che tale somma fosse eccessiva, la società ha proposto un ricorso diretto a ottenerne il rimborso dinanzi al tribunale amministrativo di Colonia, Germania, che si è concluso con il suo primo rigetto.

La società polacca ha proposto appello avverso tale decisione, facendo valere, in sostanza, che le modalità di calcolo sulla base delle quali sono stati fissati i pedaggi hanno portato a stabilire aliquote eccessive, in violazione del diritto dell'Unione. Il tribunale amministrativo superiore del Land della Renania Settentrionale-Vestfalia ha quindi chiesto alla Corte di giustizia di chiarire se la circostanza dell'inclusione dei costi connessi alla polizia stradale nel calcolo dei pedaggi integrasse una violazione della direttiva 1999/62/Ce del 17 giugno 1999, così come modificata dalla direttiva 2006/38/Ce del 17 maggio 2006, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso della rete stradale transeuropea. La Corte di giustizia ha riconosciuto la correttezza delle pretese dell'autotrasportatore. L'articolo 7 della direttiva 1999/62 dispone infatti che i pedaggi si fondano sul principio del recupero dei soli costi d'infrastruttura. Gli oneri medi ponderati per l'infrastruttura sono stabiliti in funzione dei costi di costruzione, nonché dei costi di esercizio, manutenzione e sviluppo della rete infrastrutturale di cui trattasi e, per "costi di esercizio", la direttiva si riferisce ai costi derivanti dall'esercizio dell'infrastruttura. Le attività di polizia rientrano nella responsabilità dello Stato che agisce nell'esercizio delle sue prerogative di potere pubblico e non in quanto operatore dell'infrastruttura stradale. I costi connessi alla polizia stradale non possono, pertanto, essere considerati come "costi di esercizio" di cui all'articolo 7, paragrafo 9, della direttiva 1999/62.

L'interpretazione avallata dai giudici europei è confermata



La Corte di giustizia europea è intervenuta sui pedaggi autostradali tedeschi, considerando illegittima la quota parte connessa con i costi di polizia

dai lavori preparatori di tale direttiva. Infatti, la commissione europea aveva inizialmente proposto di prendere in considerazione, ai fini della determinazione delle aliquote dei pedaggi, costi esterni quali i costi connessi agli incidenti non coperti dalle assicurazioni. Tali costi avrebbero dovuto comprendere, in particolare, i costi amministrativi dei servizi pubblici mobilitati nell'ambito di incidenti stradali. Tuttavia, il legislatore dell'Unione non ha accolto tale proposta nel testo finale della direttiva 1999/62. La Corte ha quindi statuito che "L'articolo 7, paragrafo 9, della direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, come modificata dalla direttiva 2006/38/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, deve essere interpretato nel senso che i costi connessi alla polizia stradale non rientrano nella nozione di «costi di esercizio», ai sensi di tale disposizione". Alla luce della sentenza le imprese di trasporto che hanno pagato pedaggi tedeschi possono chiedere il rimborso della quota parte giudicata illegittima. Le richieste di rimborso di tali costi devono essere presentate all'Ufficio federale per il trasporto merci (www.bag.bund.de).

* Studio legale Mordiglia

20121 Milano - via Agnello 6/1

Tel. 02 36576390

16121 Genova - Via XX Settembre, 14/17

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

Emergenza Covid-19 e i contratti

di **Alessio Totaro***

Con una recente sentenza (7 maggio 2020) il tribunale di Bologna ha respinto un ricorso cautelare presentato per bloccare l'escussione di una garanzia a prima richiesta, escussione ritenuta invece abusiva dal ricorrente in quanto il proprio inadempimento sarebbe stato conseguenza delle misure di contenimento per il Covid-19. Il giudizio trae origine dall'acquisto da parte della ricorrente delle quote di una società, con pagamento rateale del prezzo. A seguito dell'emergenza Covid-19, l'acquirente aveva richiesto ai venditori di posticipare il pagamento, e in vista

non imputabili, ad esempio a seguito di un evento di forza maggiore.

Nella vicenda decisa, il giudice ha ritenuto che le sopravvenute difficoltà economiche del debitore non provassero l'abusività dell'escussione, e soprattutto che neanche la disciplina emergenziale in materia di Covid-19 potesse portare a una diversa conclusione. Tra le (tante) misure adottate in questi mesi dal governo, è stato infatti previsto che il rispetto delle misure di contenimento debba essere valutato dal giudice ai fini dell'esclusione della

responsabilità del debitore in caso di suo inadempimento. Secondo il tribunale di Bologna questa norma richiede al giudice di effettuare un contemperamento in concreto degli interessi coinvolti, delle ragioni del debitore e del creditore, verificando le condizioni dei soggetti interessati e in che misura siano colpiti dalle misure di contenimento, con una prudente valutazione dell'effettiva esigibilità della prestazione anche alla luce dei doveri di correttezza e di solidarietà sociale, sulla base dei fatti allegati.



Gli impatti, sotto l'aspetto legale, del Covid-19 sul non adempimento dei contratti vanno valutati caso per caso

della scadenza di una delle rate, aveva presentato un ricorso cautelare per impedire ai venditori di escutere la garanzia aperta proprio per garantire il pagamento del prezzo. La garanzia conteneva una clausola di pagamento "a prima richiesta"; tale previsione fa sì che nel momento in cui il beneficiario escute la garanzia il garante è tenuto a onorare immediatamente il proprio impegno senza poter sollevare eccezioni derivanti dal contratto sottostante. La più importante eccezione a questa regola è rappresentata dall'escussione abusiva: il ricorrente può bloccare il pagamento da parte del garante fornendo la prova incontrovertibile che il proprio mancato adempimento sia dovuto a circostanze a lui

non imputabili, ad esempio a seguito di un evento di forza maggiore. **Per il tribunale di Bologna** ne consegue che, per escludere il pagamento di una garanzia a prima richiesta, il debitore debba provare incontrovertibilmente di avere diritto alla dilazione di pagamento richiesta, circostanza invece che non emergeva dagli atti. Questa sentenza è senz'altro un utile riferimento nella valutazione degli impatti dell'emergenza Covid-19 sull'esecuzione dei contratti, e riconferma come non vi sia una regola generale applicabile a tutte le situazioni, ma la valutazione delle conseguenze dell'inadempimento debba essere effettuata caso per caso.

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

Esenzioni fiscali nei nostri porti

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Come noto, con una “crociata” iniziata nel lontano 2013, l'Unione europea ha iniziato una vasta indagine operativa rivolta a verificare se, e in quali termini, la previsione di una esenzione in favore delle Autorità portuali degli Stati membri dal relativo regime fiscale ordinario fosse compatibile con la normativa eurounitaria in tema di aiuti di Stato. Così, dopo i Paesi Bassi, la Francia e il Belgio, anche l'Italia - a cominciare dal 2019 - è divenuta “sorvegliata speciale” di Bruxelles. Più nello specifico, la commissione europea ha rilevato - a valle dell'istruttoria che ha condotto a partire dall'anno scorso - che lo Stato italiano, nella misura in cui prevede l'esenzione dall'imposta sulle società (Ires) in favore delle Autorità portuali, viola il divieto imperativo relativo agli aiuti di Stato in quanto “non persegue un chiaro obiettivo di interesse pubblico” (nota CE del 4 dicembre 2020). In estrema sintesi, secondo l'interpretazione eurounitaria,

le Autorità portuali - tramite la detta esenzione - acquisirebbero un vantaggio competitivo a scapito di analoghi attori economici del settore, potendo reimpiegare il vantaggio di imposta per finanziare qualsiasi tipo di attività economica, o addirittura “sovvenzionare i prezzi praticati dai porti ai clienti, a scapito dei loro concorrenti e della concorrenza leale”.

Accertata la violazione italiana in materia di aiuti di Stati (ex art. 107, par. 1, TFUE), la commissione ha pertanto intimato al governo nazionale di adottare le misure necessarie al fine di riportare l'attività economica portuale entro i confini della concorrenza leale, abolendo, quindi, l'esenzione di imposta, entro il gennaio 2022.

Le Autorità portuali, tuttavia, svolgono, fra le altre cose,

anche attività non economiche, anzi, presuppongono il perseguimento di attività a evidente interesse pubblico, quali garantire la sicurezza e la gestione dei traffici marittimi, nonché l'affidamento e il controllo di attività dirette alla fornitura di interesse generale e, inoltre, la manutenzione del-



La commissione europea ha valutato che l'esenzione dall'imposta sulle società in favore delle Autorità portuali viola il divieto categorico europeo in materia di aiuti di Stato

le parti comuni in ambito portuale, compresi i fondali, funzione affidata, peraltro, con gara pubblica. Trattasi, insomma, di servizi pubblici non imponibili. Infatti la commissione ha precisato che l'adeguamento in parola deve riguardare esclusivamente le attività a carattere economico, come “lo sfruttamento commerciale delle infrastrutture portuali - ad esempio la concessione dell'accesso al porto a fronte di un pagamento”. In definitiva, come osservato dal commissario per la Concorrenza Vestager, l'obiettivo dell'Unione europea rimane quello di garantire il rispetto delle norme anticoncorrenziali nei confronti degli eventuali utili generati dalle attività economiche delle Autorità portuali, seppur nel rispetto e nella valorizzazione delle finalità di pubblico rilievo di cui le Autorità sono pure investite. Attività, queste ultime, nei cui confronti rimane sempre possibile l'incenti-

e le regole sugli aiuti di Stato

vo pubblico-statale, per sostenere investimenti in grado di massimizzare il pubblico interesse ad esse sottinteso.

Va precisato, in ogni caso, che si tratta pur sempre di una imposizione non retroattiva, in quanto l'esenzione di cui si parla è addirittura precedente all'entrata in vigore del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). In

Valorizzando la natura pubblica delle infrastrutture portuali, la soluzione forse preferibile pare essere non tanto una applicazione sempre più "a maglie larghe" della disciplina anticoncorrenziale, quanto piuttosto quella di preservare la connotazione pubblicistica dell'Autorità e salvaguardare il principio di neutralità della proprietà pubblica e privata e quello di parità di trattamento, prin-

cipi anch'essi a fondamento sovranazionale. E infatti, anche nel caso bersagliato dalla commissione, ossia quello dello sfruttamento commerciale delle infrastrutture portuali, non sembra corretto affermare che le Autorità portuali possano trarne indebiti vantaggi sul piano concorrenziale: la commissione non si confronta con la circostanza che, in ogni caso, ogni erogazione pubblica a favore di beni del demanio è vincolata entro i limiti degli stessi articoli 107 e seguenti del TFUE. In altre parole: se un privato è libero di impiegare qualunque risorsa per gestire e mantenere le proprie infrastrutture, alle Autorità portuali questo viene impedito.



"L'intera attività portuale è permeata da interessi pubblici: questa è un aspetto che la commissione ha ignorato", sottolinea Stefano Morelli.

quest'ottica, sicuramente una nota di merito va concessa alla semplificazione del 2017, da parte dell'Unione, alla normativa in tema di investimenti pubblici nei porti, alla luce della quale gli Stati membri possono investire fino a 150 milioni di euro nei porti marittimi senza temere controlli ex post da parte della commissione. Una domanda sorge spontanea: chi dovrà pagare l'Ires? Auspicando l'instaurazione di un dialogo collaborativo che coinvolga tutti gli attori di settore con il capo di imputazione politica competente - prima della presentazione di una proposta in sede sovranazionale - secondo la nostra sommersa opinione va affrontata preliminarmente una questione fondamentale: il porto, nell'ordinamento giuridico italiano, ha pur sempre una natura pubblicistica, le cui infrastrutture appartengono al demanio statale.

In conclusione si può affermare che la scelta nazionale di mantenere saldamente ancorata alla pubblica gestione le infrastrutture portuali interferisce irreversibilmente con la determinazione della commissione, nella parte in cui pretende l'abolizione del "privilegio" fiscale. Si tratta, infatti, di una indebita ingerenza europea nei confronti delle scelte di politica industriale che, in alcuni paesi membri, come il nostro, è relegata allo Stato. Va pur sempre ricordato che la legge italiana attribuisce alle Autorità portuali l'utilizzazione degli spazi portuali solo in quanto teleologicamente orientati al perseguimento dell'interesse pubblico. L'intera attività portuale, pertanto, è permeata da interessi pubblici che la commissione ignora. ■

Il trasporto sostenibile è il primo

di **Michele Ambrogio** e **Gianpietro Calai***

Al centro dell'Italia, quasi come a governarne il baricentro, respira un polmone verde - l'Umbria - ricco di paesaggi naturali, terra di Santi, di Artisti e di borghi meravigliosi come Assisi, Spoleto, Spello e ... Gubbio. Proprio a Gubbio, fin dalla Candelora, si svolge la tradizionale corsa dei Ceri, una tra le più antiche feste folcloristiche italiane celebrata ogni 15 maggio sin dal 1160. Per ogni eugubino Doc portare il Cero almeno una volta nella vita è una questione di onore e di rispetto. Arrivare al termine regolarmente, evitando cadute e distacchi, mantenendo una corsa spedita e senza indugi è da sempre l'obiettivo di chi ne prende parte. Solo in tempo di guerra e, ahinoi, quest'anno a causa del coronavirus la corsa non c'è stata e questo ha aggravato il senso di disagio e di sconforto per tutta la comunità.

Forse, e non a caso, Logicompany 3-LC3 nasce a Gubbio nel 2009, anno in cui l'economia mondiale risentì degli effetti della crisi finanziaria originatasi negli Stati Uniti, considerata come la peggiore recessione dal 1929. Sempre a Gubbio, con un rituale risalente al 1880, se fai tre volte il giro della Fontana del Bargello ti guadagni la patente da matto e, probabilmente, chi decise, proprio in un momento finanziariamente così drammatico, di rilevare una società di trasporti in fallimento, un po' fuori di senno forse lo era. Ma la tenacia di gente abituata a reagire e a fronteggiare le difficoltà facendo leva sulle proprie forze e capacità, può sempre avere la meglio. Questi sono i valori che hanno accompagnato la crescita di LC3 in ogni snodo cruciale e significativo della sua storia, dalla scelta pionieristica del metano liquido a quella dell'azoto liquido fino al biometano e, non per ultimo, al report ecologico, prima azienda in Italia a "raccontare" la sostenibilità propria e dei clienti attraverso i numeri e non parole.

Considerazioni sul Covid-19 e sulle scelte green di LC3. Dopo gli scritti di Quammen del 2012 e le esternazioni di Bill



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



Immagine della Corsa dei Ceri, una tra le più antiche feste folcloristiche italiane, nata nel 1160

Gates nel 2015, gli Stati e i loro sistemi sanitari avrebbero dovuto prepararsi con strumenti di pianificazione e gestione dell'emergenze. Oggi sappiamo anche che il virus è frutto di uno squilibrio ambientale. In aggiunta, la Harvard University ha dimostrato la forte correlazione tra l'esposizione all'inquinamento atmosferico e il numero di decessi per Covid-19. In questo contesto, i trasporti ricoprono un ruolo fondamentale, non solo nella diffusione del contagio, ma anche sullo stato di salute dei contagiati. La scelta di LC3 di proporre al mercato, in tempi non sospetti, un cambio di paradigma nel trasporto merci su gomma ovvero "non trasportiamo solo prodotti, ma

CHI È LC3

LC3, socio di SOS-LOGistica, è un'azienda leader nel settore dei trasporti sostenibili che ha impiegato per prima in Italia veicoli a Lng. Con una flotta di 196 trucks (di cui 114 alimentati a Lng, 14 Cng e 68 diesel Euro6), è stata anche pioniera nell'impiego di Revolution 2, il primo semirimorchio refrigerato ad azoto liquido, capace di garantire elevata resa termica, sicurezza e zero emissioni in atmosfera e zero rumore. A febbraio 2020, sono stati inseriti in flotta i 14 truck Cng alimentati a biometano, che lavorano con un risparmio di CO2 del -75% rispetto ai diesel Euro6.
<http://www.lc3trasporti.com>

rimedio anti-Covid

anche emissioni ed inquinanti” possa ritenersi misura vincente per contrastare la pandemia, sia riducendone la diffusione sia limitandone la pericolosità. Perché? Proviamo a spiegarlo ... dando i numeri.

Dal 2014 al 2020, LC3 ha percorso, con la sola flotta green costituita da trattori stradali alimentati a Lng e Biometano, oltre 55 milioni di chilometri, riducendo le emissioni di CO2 di circa 7.500 tonnellate, di 7,8 milioni di grammi di NOx e le polveri sottili di oltre 4 miliardi di microgrammi nel confronto con veicoli Euro 6 alimentati a diesel. A partire da quest'anno, alla flotta si sono aggiunti trattori a Bio-Cng e Bio-Lng in grado di abbassare ulteriormente le emissioni. E le polveri sottili? Se autorevoli studi di ieri (VIAS) e di oggi (Harvard University) attribuiscono scientificamente a tali inquinanti una primaria responsabilità nell'aumento delle patologie cardiovascolari e polmonari, con il conseguente significativo aumento della percentuale di mortalità per le persone che hanno contratto il Covid, ci rallegra pensare di aver fornito un piccolo ma importante contributo. LC3 ha, quindi, dimostrato con i fatti che il trasporto sostenibile, quello vero, è la ricetta vincente per ridurre l'impatto ambientale e consentire al paese e al mondo intero di fronteggiare l'emergenza Covid-19, uscendo rapidamente e definitivamente dall'incertezza e dalla paura.

Valori che attraversano l'Italia intera. Nessuna organizzazione può raggiungere certi risultati senza un sistema comune di valori: la vision e la mission aziendali di LC3 sono conosciute e condivise da autisti e impiegati in ogni luogo del paese dove l'azienda è presente. Perché chiunque, in qualsiasi posizione organizzativa, contribuisce al raggiungimento degli obiettivi definiti e la rappresentazione gerarchica dell'azienda si limita soltanto a garantire efficacia ed efficienza, ordine e chiarezza. Il modus operandi sostenibile di LC3 rappresenta il fulcrum nella quotidiana applicazione delle prassi lavorative e nella gestione delle relazioni umane, base fondamentale per qualsiasi progetto imprenditoriale di successo. In azienda, giudicare l'effettiva entità del rischio Covid-19 e garantire la continuità dei servizi, non è stato affatto semplice. In particolare gli autisti, spostandosi nel territorio a cominciare dalle zone di massima allerta, avrebbero potuto contrarre il virus. Ma la valutazione attenta dei fattori di rischio, la definizione di corretti protocolli comportamentali, di igiene e di sanificazione messi subito in atto, hanno consentito di portare a termine l'intenso carico di lavoro in totale sicurezza. Ad esempio, LC3 è restata sempre operativa nella prima zona rossa italiana nei pressi di Codogno, garantendo l'approvvigionamento dei beni di prima



Uno dei mezzi "verdi" di LC3

necessità agli abitanti di quell'area, tramite il rifornimento dei punti vendita dei clienti operanti proprio all'interno di quel territorio. Tali avvenimenti, ci hanno permesso di comprendere meglio l'importanza della gestione delle persone, compresa la loro valorizzazione, del lavoro, dei mezzi, dei contatti, insomma dell'ecosistema lavorativo aziendale per affrontare e superare eventuali difficoltà future. Fare meglio di ieri è nel dna aziendale, tanto che dalla fine del lockdown un team appositamente costituito sta lavorando con l'obiettivo di ricercare e sviluppare un'innovativa soluzione per la sanificazione della cabina del trattore e non solo.

Sotto la supervisione di Inblue, think-tank innovativo per lo sviluppo sostenibile della mobilità delle merci, in LC3 si sta lavorando già sul "Best 2030", ovvero il programma di approfondimento tecnologico-organizzativo in grado di garantire pienamente il soddisfacimento, da parte dell'azienda eugubina, degli obiettivi dettati dal "Next Generation UE" e dalla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici. In particolare, in relazione ai punti cardine del piano di azione del Green Deal europeo, il "Best 2030" prevedrà, tra le varie misure, il sostegno a iniziative di economia circolare per l'impiego di biometano non solo come carburante per autotrazione, contribuendo significativamente alla riduzione di inquinanti ben oltre la soglia stabilita dalla UE per il 2030: -99% SOx, -90% NMHC, -70% NOx e -99% PM. E alla fine, come sempre, le esperienze e le soluzioni vincenti verranno condivise per far sì che tutto il comparto logistico migliori, nel segno di quel Cero che, tra la gioia festante di tutti i presenti, si "merita" la benedizione del Santo. ■

**Michele Ambrogì è presidente di Logicompany 3 e Gianpietro Calai è coordinatore Inblue*

Carissimi ragazzi



Quella che segue è la lettera che la Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha inviato recentemente agli allievi che hanno frequentato i corsi in questo anno difficile. “E’ commovente accorgersi come insieme, con tanto impegno e spirito di cambiamento, si siano potuti comunque raggiungere risultati importanti”, sottolinea la Scuola.

Carissimi ragazzi, è stato un vero dispiacere, in questa emergenza 2020, non potervi avere nelle nostre aule. Il contatto tra le persone, il lavoro a gruppi, l’interazione continua tra tutte le risorse è sempre stata la grande forza della nostra Scuola, secondo un modello partecipato e coinvolgente di formazione. Purtroppo siamo stati costretti a rinunciare a questo approccio, e la vostra presenza ci è mancata davvero molto. Vorrei però dirvi che la nostra Scuola ha sempre cercato di trarre il meglio da questa situazione, per poter dare continuità ai propri servizi e rispondere ai bisogni delle persone anche in un contesto così critico.

Abbiamo effettuato investimenti tecnologici, ideato un nuovo modello informatizzato di formazione, in qualche caso re-inventato il nostro lavoro, superando gli standard fino ad oggi conosciuti. C’è stato un lavoro grandissimo da parte di tutta l’organizzazione: si sono impegnati al massimo i nostri coordinatori, tecnici e tutor, così come - in maniera affatto scontata - i nostri docenti, non tutti preparati ad affrontare la rivoluzione tecnologica. Tutti hanno accordato una disponibilità

fuori dal comune, perché si preservasse la normalità anche in un contesto di totale cambiamento.

Grazie a tutte le persone coinvolte e al loro impegno di squadra (anche ben oltre l’orario di lavoro!), la formazione ha potuto proseguire e dare ottimi risultati. Sono stati attivati stage, tirocini, azioni di accompagnamento al lavoro, inserimenti occupazionali anche in un periodo molto critico per le imprese, a testimonianza del fatto che gli obiettivi di ripresa e di crescita che le caratterizzano hanno assolutamente bisogno delle vostre competenze. Il settore della logistica e dei trasporti risulta infatti di fondamentale importanza per il nostro Paese, anche in contingenze storiche come quella affrontata quest’anno. Mi preme sottolineare che anche voi siete stati bravissimi, dando prova di grande motivazione e flessibilità, condizione indispensabile perché anche i nuovi modelli formativi siano efficaci. Vorrei quindi porgervi un grande ringraziamento, in attesa che possiate tornare presto nelle nostre aule (non solo come allievi ma come operatori aziendali o come possibili testimoni per altri ragazzi), nella certezza che possiate avere, come meritate, un futuro ‘logistico’ di grande soddisfazione.

Colgo l’occasione per farvi molti e cari auguri di Buon Natale e sereno 2021, perché segni per tutti noi un nuovo inizio.

*Il direttore e tutto lo staff
Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ■*

L'HR sempre più Data Driven

di **Michele Savani**

Division Manager Logistics Sector Gi Group

È ormai diffuso parlare di approccio Data Driven al business, un po' meno diffuso è parlare di approccio Data Driven in ambito HR, nonostante il monitoraggio e l'analisi sistematica dei KPI e delle metriche legate ai processi Human Resources possano garantire a ogni organizzazione spunti e chiavi di lettura altrimenti difficili da individuare e sui quali intervenire.

Prima di tutto è utile distinguere tra KPI e Metriche: i primi sono valori quantificabili e misurabili riferiti direttamente a uno specifico obiettivo di

business e a come l'organizzazione sta performando per raggiungere i target, e hanno a che fare con un livello prevalentemente strategico. Le metriche sono sempre valori quantificabili e misurabili, ma che riflettono la tracciatura potenzialmente di qualsiasi attività a un livello più operativo, e che dicono di come le attività che concorrono al raggiungimento di un target stanno performando rispetto a dei parametri definiti a priori. Altra cosa ancora sono ovviamente gli Analytics, ovvero la combinazione e interpolazione dei dati attraverso modelli matematici e statistici al fine di analizzare, interpretare e comunicare pattern significativi e aree di miglioramento all'interno dell'organizzazione. I dati utilizzati in ambito Analytics possono e anzi è opportuno che siano ricavati da basi dati anche molto differenti tra di loro, per trovare nessi causali e relazioni tra aspetti del business e delle operations apparentemente non collegati tra loro, con la finalità di adottare processi decisionali sempre più efficaci.

L'approccio Data Driven per i processi HR. Ci sono diversi campi che sono stati già fortemente impattati da un approccio di analisi quantitativa: basta pensare al mondo



I KPI sono valori quantificabili riferiti direttamente a uno specifico obiettivo di business e a come l'organizzazione sta performando per raggiungere il target

finanziario, rivoluzionato dall'utilizzo estensivo del trading quantitativo e dall'integrazione con algoritmi e sistemi informatici che hanno automatizzato larga parte dei processi di immissione di ordini nel mercato finanziario, oppure al mondo del marketing, che ha cominciato a utilizzare in modo estensivo i dati per mappare i comportamenti di acquisto dei consumatori fin dall'introduzione di barcode e carte fedeltà, per arrivare alla mappatura estremamente fine di conversazioni, interazioni e comportamenti di acquisto abilitata dal digitale, con la finalità di segmentare e comprendere meglio clienti e prospect. Lo stesso approccio può essere applicato al mondo HR, con la finalità di gestire al meglio la popolazione aziendale e i processi lavorativi prendendo decisioni basate sull'oggettività dei dati, mitigando potenziali bias o scoprendo relazioni tra variabili difficili se non impossibili da individuare senza un approccio basato su metriche, KPI e Analytics. In ogni organizzazione si sono accumulati nel tempo quantità di dati e informazioni più o meno significative: i dati relativi alle performance, alle retribuzioni, ai percorsi di carriera, agli interventi formativi, ai processi di recruiting, ai tassi di turnover e retention, solo per fare alcuni esempi. Ma molti altri dati e informazioni non vengono spesso nemmeno >



Ci sono diversi campi che sono stati già fortemente impattati da un approccio di analisi quantitativa, come il mondo finanziario e quello del marketing

tracciati, se non da organizzazioni presenti su scala globale e più avanzate sotto il profilo degli HR Analytics, anche se oggi diverse soluzioni di HR Analytics sono accessibili potenzialmente per ogni organizzazione mediamente strutturata. Per fare alcuni esempi, un Applicant Tracking System minimamente evoluto permette di capire rapidamente l'efficacia di una campagna di reclutamento e gli eventuali correttivi da apportare, oltre a individuare cosa accade durante l'iter di

selezione, in quali punti del processo ci sono cadute di candidati più significative e in relazione a quali caratteristiche dei candidati, quali sono i test e i range di risultato maggiormente predittivi del successo di un candidato una volta entrato in un'organizzazione. Questi dati possono poi essere messi in relazione con la gestione del lavoratore una volta superata la fase di hiring: quale è stato il processo di onboarding? Quale il training tecnico erogato? Quale il tasso di attrition e di retention a distanza di un dato periodo di tempo? Quali le performance, e come si mettono in relazione ai parametri utilizzati per la selezione? E ancora, concentrandosi sulla retention: quale è il sentiment dell'organizzazione, e come varia in funzione di aree aziendali, manager di riferimento, sistemi incentivanti adottati? Cosa guida le persone nell'impegnarsi per migliorare le proprie performance? Oppure, sulla base dei flussi comunicativi interni possiamo capire come avviene la collaborazione all'interno dell'organizzazione? Come è configurata la rete di relazioni all'interno dell'azienda? Quali sono gli hub verso cui convergono le ricerche di informazioni e gli impulsi decisionali, quali i gate che rallentano o accelerano il flusso comunicativo e decisionale?



Le domande alle quali si può cercare di rispondere sono pressochè infinite: nel 2015 alcune grandi organizzazioni come Wal Mart, Credit Suisse e Box hanno lavorato alla creazione di algoritmi per cercare di capire meglio quando è più probabile che un lavoratore abbandoni l'organizzazione e intervenire anticipatamente per mitigare il tasso di turnover. Per quale motivo? Il turnover può avere costi importanti per un'organizzazione: Credit

Già dal 2015 alcune grandi aziende hanno iniziato a lavorare su algoritmi nell'intento di mitigare il tasso di turnover

Suisse nel 2015 stimava che una riduzione dell'1% nel tasso di turnover avrebbe potuto generare un risparmio di 75-100 milioni all'anno. Si tratta di un lavoro di cinque anni fa, e nel frattempo l'evoluzione di strumenti, capacità di calcolo e avanzamento negli studi e nell'esperienza in campo HR Analytics è cresciuta: come scrivevo all'inizio molti strumenti sono diventati estremamente accessibili e possono dare un importante vantaggio competitivo alle aziende che decidono di cominciare ad approcciare l'HR in chiave analitica e data based.

HR Process Outsourcing: il valore di un approccio Data Driven. L'approccio Data Driven è importante (forse ancora più importante) quando un'organizzazione si affida a un partner esterno per la gestione di progetti HR. Come nell'affidamento di qualsiasi processo in outsourcing, anche nell'HR Process Outsourcing la domanda fondamentale da porsi è: quale valore aggiunto può dare la terziarizzazione di uno o più processi HR a un operatore specializzato? La risposta è tanto più precisa quanto più si riesce a quantificare, a progettare soluzioni partendo dai dati e restituendo dati. Per ogni progetto possono essere adottate metriche differenti in funzione della fase del progetto e degli obiettivi. Per fare un esempio, nella gestione di un progetto di start up di un nuovo impianto un modello di analisi può essere il seguente:

Analisi del Quadro Normativo

- per sfruttare gli spazi di flessibilità e di saving sul costo del lavoro disponibili

Analisi del Territorio

- analisi di open dataset per l'analisi della forza lavoro disponibile, delle stagionalità, della disponibilità di specifiche skills in una determinata area territoriale

Analisi Retributive

- Benchmark retributivi per territorialità, settore e funzione, per calibrare sourcing e strutturare budget coerenti

Analisi e gestione delle Competenze

- Assessment, Head Hunting, Reskilling o supporto alla ricollocazione di eventuali lavoratori già in forza, per gestire al meglio l'assetto in termini di competenze presenti all'interno dell'impianto



In un settore come quello della logistica un approccio Data Driven all'HR Process Outsourcing può risultare oltremodo premiante, perché permette di integrarsi e dialogare meglio con la filiera, abituata a parlare di numeri e di terziarizzazione dei processi in ragione del raggiungimento del massimo livello di efficienza. Se ai 3PL e alle società di servizi spetta il compito di occuparsi di ingegneria dei processi operativi, a chi si occupa di HR spetta il compito di occuparsi di ingegneria del lavoro e dei processi HR, e il linguaggio dei numeri è il più efficace per far dialogare questi due mondi. Nell'ambito dell'HR Process Outsourcing un approccio quantitativo è la strada migliore per dare alle organizzazioni confidenza e fiducia nel momento in cui affidano a un soggetto specializzato la gestione delle leve HR, riconoscendogli la capacità di generazione di valore aggiunto all'interno della filiera. Solo con questo approccio è infatti possibile dare una lettura oggettiva, analitica e misurabile del valore aggiunto generato dai processi HR: l'approccio Data Driven non è prerogativa di nessuna area funzionale in particolare, ma è ormai un obbligo anche per chi si occupa di Human Resources. ■

La riforma della legge 84/94: un bilancio in chiaroscuro

“Aveva due principali obiettivi: la centralizzazione amministrativa e una oculata gestione delle risorse. Di fatto non sono stati raggiunti. Negativo anche il ridimensionamento del ruolo degli operatori terzi, come gli spedizionieri e gli agenti marittimi”, dice Alessandro Laghezza.

di **Paolo Giordano**



ALESSANDRO LAGHEZZA

Portualità e logistica: due settori che dovrebbero diventare centrali per un rilancio dell'economia nazionale. Ne abbiamo parlato con Alessandro Laghezza, titolare dell'omonimo Gruppo, che opera sull'intero territorio nazionale, specializzato sulle problematiche doganali e della logistica integrata. Laghezza è anche presidente di Confetra Liguria.

IL TRAFFICO CONTAINER IN ITALIA È “FERMO”, RISPETTO AD ALTRI PORTI MEDITERRANEI CHE, INVECE, CRESCONO, DA CIRCA UN DECENNIO. QUALI SONO LE PRINCIPALI MOTIVAZIONI DI TALE STALLO?

È chiaro che in un paese a crescita “zero” come il nostro non ci si possa aspettare un deciso sviluppo del commercio e, quindi, del traffico portuale. L'unica possibilità per un sensibile incremento dei nostri traffici marittimi potrebbe essere quella di aumentare il nostro ruolo nell'intercettare il traffico internazionale,

che in generale cresce più del Pil. Quindi, i nostri porti per crescere, nelle attuali difficili condizioni economiche del paese, dovrebbero essere in grado di “catturare” una parte del traffico che oggi è indirizzato su altri scali, come quelli del Northern Range. Se ciò non avviene, se manca questa capacità, la nostra portualità sarà condannata a gestire, appunto, i “soliti” dieci milioni di teu.

E' STATA FATTA DALL'EX MINISTRO DEL RIO UNA “RIVISITAZIONE” DELLA LEGGE 84/94. SONO PASSATI QUATTRO ANNI: QUALI I RISULTATI RAGGIUNTI E COSA MANCA?

Considero che si siano acquisiti risultati modesti. La riforma era basata su una centralizzazione amministrativa e su una oculata gestione delle risorse a livello centrale, eventi che non si sono realizzati. Il tavolo di coordinamento dei porti di fatto non è stato operativo in maniera efficiente. Inoltre, le Autorità portuali hanno incontrato difficoltà amministrative e, in alcuni casi, anche giudiziarie, come dimostra il fatto che a un certo punto abbiamo avuto otto Autorità, su quindici, commissariate. Inoltre, non è stato un dato positivo quello del ridimensionamento del ruolo degli operatori terzi nei comitati di gestione - cito, ad esempio, le categorie che mi sono più

vicine, come quelle degli agenti marittimi e degli spedizionieri - che sono stati sostituiti da un tavolo di partenariato con funzioni modeste. In conclusione, faccio un bilancio in chiaroscuro, ma con più lati negativi che positivi.

RIMANENDO SUI PORTI: QUELLO DI LA SPEZIA, COME LEI HA RECENTEMENTE SOTTOLINEATO, RISCHIA DI PERDERE “LA PROPRIA CENTRALITÀ NEL SISTEMA LOGISTICO NAZIONALE”. COSA SERVE PER EVITARE CHE QUESTO “RISCHIO” DIVENTI UNA REALTÀ PERMANENTE?

Serve che La Spezia faccia quello che non ha fatto in questi anni, come portare a termine il piano regolatore portuale, che è datato 2006. Occorre completare le banchine, cosa che, per responsabilità in parte pubbliche e in parte private, non è stata fatta. Ciò è essenziale se il porto vuole tornare a essere competitivo anche nella sfida posta dal gigantismo

Porto di La Spezia. “Lo scalo spezzino, per tornare competitivo, deve completare il piano regolatore portuale”, sottolinea Laghezza





“Gian Antonio Stella ha scritto un articolo dove afferma che mai la parola ‘logistica’ è stata pronunciata in un discorso di insediamento di un premier”, ricorda Laghezza

navale. Per quanto riguarda le crociere, serve una stazione marittima adeguata alle esigenze e oggi non lo è. Sottolineo che, però, non siamo particolarmente lontani da questi obiettivi. Serve un salto di qualità: l’Autorità portuale deve mettere a confronto intorno a un tavolo tutte le componenti, in primo luogo chi deve fare gli investimenti, ossia i terminalisti privati, per ricomporre il puzzle e far ripartire un processo di crescita che metta in grado il porto di far fronte in maniera positiva ai compiti che avrà davanti nei prossimi dieci anni. Se ciò non avverrà, spiace dirlo, ma lo scalo di La Spezia avrà solo un orizzonte regionale.

ALLARGANDO IL DISCORSO: IL RUOLO DELLA LOGISTICA, QUALE UNO DEI SETTORI TRAINANTI DELL’ECONOMIA NAZIONALE, NON È MAI STATO PRESO IN SERIA CONSIDERAZIONE NEL NOSTRO PAESE E DA CHI LO HA GOVERNATO. SI PARLA, IN LINEA GENERALE, DI “UNA SCARSA CULTURA DEL SETTORE”. NON TROVA CHE SIA UNA MOTIVAZIONE UN PO’ SEMPLICISTICA E UN PO’ SUPERFICIALE?

█ Gian Antonio Stella ha scritto un bell’articolo in cui ricorda che nessun premier, nel discorso del suo insediamento, ha mai pronunciato la parola “logistica”, se non forse una volta. E’ vero che l’Italia ha una forte tradizione mercantile e marinara, ma è altrettanto vero che si è dimostrata nel tempo incapace di raccogliere

le sfide della logistica moderna, che va vista sia come un settore di grande rilevanza nel sostenere le imprese italiane che lavorano nell’import/export, che rappresenta una parte importante del nostro Pil, sia come settore a se stante che potrebbe accrescere la sua importanza e la sua “ricchezza” non solo all’interno dei confini nazionali, ma anche sul mercato estero, una volta che il nostro ruolo nazionale di piattaforma logistica del Mediterraneo, da sempre evocato e mai realizzato, divenisse una realtà permanente.

IL SISTEMA PRODUTTIVO NAZIONALE HA CONTRIBUITO A QUESTA “SOTTOVALUTAZIONE”, COME DIMOSTRA LA MAGGIORANZA, SPECIALMENTE NELL’AMBITO DELLE PMI, DELLE IMPRESE CHE LAVORANO EX WORKS, LASCIANDO LA LOGISTICA IN MANO ESTERE. LO CONSIDERA UN PROBLEMA?

█ Non è un problema per le nostre aziende che producono beni e che importano ed esportano: per loro avere un logistico italiano o uno straniero cambia poco, l’importante è che sia efficiente. Certamente si è persa un’occasione per avere realtà logistiche nazionali importanti, che, con base in Italia, potessero competere a livello globale. Qualcuna ce n’è, ma sono veramente poche.

LE NOSTRE IMPRESE HANNO UNA DIMENSIONE MODESTA GUARDANDO AL MERCATO GLOBALIZZATO. NEL SETTORE LOGISTICO, INOLTRE, ABBIAMO, COME LEI HA APPENA DETTO, POCHISSIME IMPRESE “FORTI” ITALIANE, MENTRE DOMINANO LE MULTINAZIONALI. MOLTI SOTTOLINEANO CHE MANCA UN “CAMPIONE” NAZIONALE LOGISTICO CHE FACCIA DA VOLANO. CONSIDERA QUESTO DATO UN LIMITE PER IL NOSTRO SVILUPPO?

█ Come dicevo prima, non è un limite per quanto riguarda il settore industria-

le produttivo, ma lo è per la logistica. Va anche sottolineato che avevamo in Italia imprese logistiche leader di dimensioni importanti, che però sono state vendute a multinazionali straniere, basti pensare a Saima Avandero o a Zust Ambrosetti. La ragione di quanto avvenuto penso sia dipeso da un approccio alla logistica diverso che ha contraddistinto l’Italia da altri paesi europei. Infatti, in questi ultimi, anche per fare acquisizioni di grandi aziende sono intervenuti capitali pubblici, è successo in Francia, con le ferrovie che hanno acquisito la Geodis, è successo in Germania, con le poste, che hanno acquistato la DHL, e con le ferrovie che hanno assorbito la Schenker, creando imprese logistiche di livello globale. In questi paesi l’intervento pubblico ha funzionato, generando quelli che vengono definiti “campioni” del settore. Noi non ne abbiamo, ma personalmente, da liberale, sarei molto cauto nel fare un esperimento, un “laboratorio” pubblico-privato nel settore. Nella logistica e nel trasporto, quando è intervenuto lo Stato ha fatto disastri, basti vedere le compagnie di navigazione o la storia dell’Alitalia. E’ vero che in altri settori il sistema ha funzionato e funziona, ad esempio con Fincantieri o Eni, ma mi farebbe paura se si realizzasse in quello logistico.

UN’ULTIMA DOMANDA. QUAL È LA SUA SENSAZIONE SU QUANTO STA ACCADENDO A LIVELLO POLITICO SUL RECOVERY FUND? LO CONSIDERA UNA SPECIE DI “ULTIMA SPIAGGIA” PER LA NOSTRA ECONOMIA?

█ Credo sia un’“ultima spiaggia” per quanto riguarda lo sviluppo delle nostre infrastrutture sia materiali sia immateriali, che sono obsolete e non adeguate a un paese che vuole crescere. Mi interessa poco l’aspetto politico, quello che invece è fondamentale è che la gestione di queste risorse avvenga senza quegli sprechi ai quali siamo stati da sempre abituati. ■

Nuovo partner europeo per Trieste

È stato sottoscritto un accordo tra la Duisport, che gestisce il porto tedesco di Duisburg, e la finanziaria della Regione Friuli Venezia Giulia per l'ingresso della società tedesca nel capitale sociale dell'interporto.

È stato sottoscritto a Trieste da Erich Staake, Ceo di Duisport (la società che gestisce il porto tedesco di Duisburg), Federica Seganti, presidente della società Friulia, la finanziaria della Regione Friuli Venezia Giulia, e Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità portuale di Trieste, l'accordo per l'ingresso della Duisburger Hafen-Duisport nel capitale sociale dell'Interporto di Trieste, come socio di minoranza con il 15% delle quote azionarie. Garante dell'accordo, l'Autorità portuale, nella figura del presidente Zeno D'Agostino. Presente alla firma anche Graziano Pizzimenti, l'assessore regionale alle Infrastrutture e Territorio. Lo scambio delle quote societarie dell'interporto porta oggi la finanziaria regionale a detenerne il 31,99% (dal 46,99% dell'assetto societario precedente) e Duisburger Hafen a entrare nella compagine azionaria con il 15%. Invariate le restanti partecipazioni: l'Autorità di sistema al 20%, la camera di commercio al 16,44%, il cdi Trieste all'11,05% e il comune di Monrupino al 5,52%. Lo scalo giuliano ha dunque oggi un nuovo partner europeo, dopo Amburgo, confermandosi una realtà portuale e logistica sempre più attrattiva per gli investitori internazionali. Attraverso l'accordo con Friulia, il porto di Duisburg, tra i maggiori hub gestionali internazionali al mondo, ha confermato infatti il suo interesse a investire nello scalo triestino, seconda tappa di un percorso di scambio e supporto iniziato già nell'estate 2017 con un primo accordo di cooperazione per lo sviluppo di servizi logistici. Da allora, il comune obiettivo di Friulia e dell'Autorità portuale - volto a trovare nuovi potenziali partner strategici che



Nella foto, da sinistra, Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità portuale, Federica Seganti, presidente della finanziaria della Regione Friuli Venezia Giulia, Erich Staake, Ceo di Duisport, e Graziano Pizzimenti, assessore regionale alle Infrastrutture e Territorio

rendessero il porto di Trieste creatore di ulteriori vantaggi per la regione e non solo mero punto di scambio merci - ha permesso nel 2019 di avviare un dialogo costante dell'interporto con Duisport, con l'obiettivo di stimolare investimenti diretti esteri, volumi di traffico e valore aggiunto a vantaggio non solo di Trieste, ma di tutto il Friuli Venezia Giulia. Duisport, hub trimodale (acqua, ferro e terra) nel cuore dell'Europa gestisce volumi di carico di 4 milioni di teu l'anno, con più di 20 mila navi e 25 mila treni in arrivo e partenza all'anno.

“Possiamo dire che chiudiamo il 2020 con grande soddisfazione. Siamo orgogliosi di accogliere un nuovo partner europeo tra i soci dell'interporto, testimonianza ulteriore che Trieste è un sistema logistico portuale dal respiro internazionale. La Germania è centrale nella logistica europea e oggi decide assieme a noi non solo di giocare la carta dell'Adriatico

come via d'accesso marittima preferenziale per l'Europa, ma anche quella Friuli Venezia Giulia e della rete del nostro sistema portuale, con i suoi interporti, i suoi servizi ferroviari, i punti franchi”, ha commentato D'Agostino. Un investimento internazionale, quello di Duisport, che avrà ricadute importanti sull'intero sistema economico portuale: “Ogni investimento che si inserisce all'interno del sistema logistico complessivo è un elemento importante che si ripercuote positivamente sulla visione di crescita del sistema logistico-portuale del Mare Adriatico Orientale. Ne siamo quindi felici perché da oggi in poi ci aspettiamo una fortissima localizzazione in Friuli Venezia Giulia di soggetti logistici che siano naturali partner delle attività di Duisburg. Inoltre, grazie a questa operazione, anche l'asse ferroviario di Cervignano entrerà sempre più solidamente nella rete dei servizi ferroviari portuali”, ha concluso il presidente dell'Autorità portuale. ■

Parmalat e Casadei Pallets, l'eccellenza degli imballaggi

Le due società confermano la forte spinta verso la sostenibilità ambientale con il progetto "L'Hub del Pallets al servizio della logistica 4.0".

Parmalat e Casadei Pallets, due realtà del territorio emiliano-romagnolo, sono tra i premiati del "Bando Conai per l'Ecodesign degli imballaggi nell'economia circolare - Valorizzare la sostenibilità ambientale degli imballaggi". Il progetto "L'Hub del Pallets al servizio della logistica 4.0" è stato riconosciuto come modello innovativo di gestione basato su strumenti digitali e macchine semi-automatiche in grado di creare un tangibile beneficio in due ambiti:



ottimizzazione logistica e riutilizzo. I vincitori dell'edizione 2020 del Bando Ecodesign di Conai sono stati annunciati durante l'evento live del Corriere "Economia del futuro" lo scorso 12 novembre: 289 i progetti presentati (+18% rispetto allo scorso anno), di cui 160 ammessi e 92 aziende premiate.

Parmalat, parte del Gruppo Lactalis in Italia e leader nel mercato del latte, e **Casadei Pallets**, specialista in produzione, riparazione e riuso del pallet di legno, hanno cooperato per raggiungere tre obiettivi:

- ridurre il traffico pesante nell'area parmense;

- tagliare i tempi morti nel ciclo di restituzione, selezione, riparazione, riconsegna e riutilizzo in stabilimento;
- evitare blocchi nei sistemi dei magazzini automatici di Parmalat grazie a pallet usati, ma ancora integri e idonei.

Grazie a questa innovazione di processo, i camion carichi di pallet vuoti non entrano più nello stabilimento Parmalat di Collecchio, ma si dirigono appena fuori dall'autostrada, allentando la pressione sulla viabilità ordinaria. E' nel nuovo centro di Casadei Pallets che avvengono scarico, selezione e lavorazione dei pallet Epal. Si tratta di un'officina multiclient da 3.500 mq coperti e 30 mila mq scoperti, a elevato livello di automazione fisica e con sistemi digitalizzati di tracciabilità di flussi, riparazioni e consegne in tempo reale. Qui si ottimizza anche il riuso del parco pallet Epal di altre imprese, rafforzando i benefici ambientali ed economici del pooling aperto Epal.

"Abbiamo puntato all'automazione, grazie anche al software di gestione del pallet realizzato da NoIPal, azienda del Gruppo Casadei - spiega

Riccardo Casadei, AD di Casadei Pallets - Gli autisti carichi di pallet vuoti usano un'app per prenotare tempi e slot di scarico; ma soprattutto, le informazioni su vettore, numero di bancali, qualità dei bancali, tipo di selezione e riparazione, azienda proprietaria degli Epal vengono associate fra loro e creano dati utili per



gestire sia le consegne a Parmalat, sia il credito che Parmalat stessa vanta presso la distribuzione. Non scappa un pallet, è tutto tracciato." Dal nuovo centro partono verso lo stabilimento Parmalat solo camion carichi di bancali Epal pronti all'uso, e solo quando servono.

"Gli investimenti in sostenibilità ambientale sono prioritari per noi e diversi sono i progetti che stiamo portando avanti in quest'ottica - dichiara Giuseppe Amicone, responsabile logistica Parmalat - La collaborazione con Casadei Pallets ci permette di investire in economia circolare, evitando gli sprechi e avendo un forte beneficio in termini di emissioni della CO2 grazie a

DESCRIZIONE	Precedente	In Lavorazione	Successivo
D1 EPAL PRIMA SCELTA	76	28	
D2 EPAL TERZA SCELTA	86	34	
D3 EPAL RIPARATO	94	23	
D4 EPAL SELEZIONATO	214	48	
D5 SCARICO DA DIMA	13	3	
D6 IMA	12	6	
TOTALE DA FARE	495	142	
	495	495	

Conteggio Pezzi
DA FARE: 495
FATTI: 161
PACCO IN CARICO

un investimento di tipo logistico. Il riconoscimento da parte del Conai non poteva che essere a suggello di questa iniziativa che, sommata alle altre portate avanti in questi ultimi anni, ci pone come attori chiave nei progetti di ottimizzazione delle risorse e riduzione dell'impatto sull'ambiente." ■



LA SOLUZIONE SMART, EASY FORMAZIONE IN LOGISTICA

PROGRAMMA VIDEOCORSI GENNAIO

GENNAIO 2021

8 GENNAIO*

ORIGINE, CLASSIFICA E VALORE DELLE MERCI.
REGIMI E PROCEDURE DOGANALI.
ORIGINE DELLE MERCI E IVO

12 GENNAIO*

ORIGINE, CLASSIFICA E VALORE DELLE MERCI.
REGIMI E PROCEDURE DOGANALI. VALORE DELLE MERCI

15 GENNAIO*

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

18 GENNAIO*

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

19 GENNAIO

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

22 GENNAIO*

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

25 GENNAIO,

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

27 GENNAIO

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

29 GENNAIO,

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

FEBBRAIO

1 FEBBRAIO*

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

3 FEBBRAIO*

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

4 FEBBRAIO*

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

5 FEBBRAIO

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

8 FEBBRAIO*

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

9 FEBBRAIO

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

A cura di Federchimica SC Sviluppo Chimica

9 FEBBRAIO

SUPPLY CHAIN AGROALIMENTARE:
CONTROLLO E VALORIZZAZIONE DEI FORNITORI
A cura di Certiquality

10 FEBBRAIO

CONTROLLO DI GESTIONE E ANALISI DI BILANCIO

12 FEBBRAIO*

CONTROLLI DOGANALI E PROCEDIMENTO DI
ACCERTAMENTO



Assologistica Cultura e Formazione

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

ASY ED ECONOMICA AI PROBLEMI DI CA E SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

ANNAIO-MARZO 2021

15 FEBBRAIO*

REVISIONI DELL'ACCERTAMENTO

17 FEBBRAIO

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

19 FEBBRAIO*

GLI STRUMENTI DI DEFLAZIONE DEL CONTENZIOSO

22 FEBBRAIO*

IL CONTENZIOSO TRIBUTARIO E PRESSO LE ALTRE GIURISDIZIONI

23 FEBBRAIO

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

24 FEBBRAIO

VALUTAZIONE E OTTIMIZZAZIONE DEI CONTRATTI DI VIGILANZA PRIVATA E PORTIERATO NEL SETTORE CHIMICO, DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI
A cura di Federchimica SC Sviluppo Chimica

26 FEBBRAIO*

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

MARZO

1 MARZO*

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

2 MARZO

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

5 MARZO*

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

8 MARZO*

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

10 MARZO

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

12 MARZO*

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

15 MARZO*

NOZIONE DI RISCHIO DOGANALE (1A PARTE)

15 MARZO

LA NORMA ISO 37001: SISTEMA DI GESTIONE PER LA PREVENZIONE DEL RISCHIO CORRUZIONE
A cura di Certiquality

16 MARZO

LA FILIERA DELLA LOGISTICA SI ORGANIZZA CON LA BLOCKCHAIN
Workshop in aula

19 MARZO*

NOZIONE DI RISCHIO DOGANALE (2A PARTE)

22 MARZO*

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

23 MARZO

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

24 MARZO

LA SECURITY DELLA SUPPLY CHAIN NEL SETTORE CHIMICO, DELLA LOGISTICA E TRASPORTI: BEST PRACTICES DI RIFERIMENTO E SCENARI GLOBALI POST-COVID 19
A cura di Federchimica SC Sviluppo Chimica

26 MARZO*

VALUTAZIONE DEL RISCHIO (1A PARTE)

29 MARZO*

VALUTAZIONE DEL RISCHIO (2A PARTE)

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

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

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

Un progetto ZIs in Emilia Romagna

Coinvolgerà nove nodi intermodali, da Ravenna a Piacenza, dodici aree produttive, otto province e diciotto comuni della regione.

Andrea Corsini, assessore alle Infrastrutture della Regione Emilia Romagna, ha presentato il Piano di sviluppo per l'istituzione di una zona logistica speciale che coinvolgerà 9 nodi intermodali - da Ravenna a Piacenza -, 12 aree produttive, 8 province e 18 comuni della regione. Si tratta di un progetto speciale e strategico per la movimentazione delle merci. Il progetto è stato illustrato dall'assessore, in video conferenza, ai rappresentanti delle province e ai sindaci dei comuni i cui territori - dopo un'analisi condotta dai tecnici dell'assessorato regionale - presentano le caratteristiche funzionali, economiche e urbanistiche per rientrare nel perimetro di interesse del progetto. Metterà in relazione infrastrutture viarie e ferroviarie e aree produttive commerciali con il porto di Ravenna, il cuore pulsante della futura Zona logistica semplificata dell'Emilia-Romagna, la cui istituzione è prevista dalla legge nazionale n.205 del 2017. E porterà alle imprese insediate nella ZIs, già presenti o nuove, una serie di facilitazioni - nazionali e regionali - come semplificazioni amministrative, incentivi economici e sgravi fiscali, con ricadute positive per lo sviluppo del tessuto imprenditoriale e l'occupa-

zione. Le agevolazioni previste nel "pacchetto localizzativo" in corso di definizione saranno condizionate allo sviluppo o attivazioni delle relazioni con il sistema portuale di Ravenna.

Come previsto dalle normative nazionali

per l'istituzione delle zone economiche speciali, la nuova zona logistica semplificata dell'Emilia-Romagna avrà un'estensione di circa quattromila ettari e unirà il porto di Ravenna, baricentro del sistema, con i nodi intermodali regionali e le aree produttive commerciali identificate secondo, come accennato, criteri di collegamento economico-funzionale con il contesto portuale. È inoltre prevista l'istituzione di un Comitato di indirizzo con funzioni di supporto per promozione, investimenti, monitoraggio e collegamento con le strutture regionali. "Sono molto soddisfatto per l'interesse dimostrato dai rappresentanti degli enti locali individuati come attori del progetto - ha commentato l'assessore regionale -. È chiaro che l'istituzione di una zona



Il faro di Marina di Ravenna

logistica semplificata è una grande opportunità di sviluppo per tutti gli stakeholder che ne fanno parte oltre ad essere, grazie alle facilitazioni previste, un incentivo allo sviluppo di nuovi investimenti. L'altro grande obiettivo di questa operazione è rafforzare il ruolo centrale del porto di Ravenna, non solo nella sua costituzione ma anche nella sua piena operatività, in quanto strategico nel sistema logistico, economico e produttivo dell'intero territorio regionale. Oggi abbiamo avviato un iter di collaborazione e di dialogo molto importante che ci porterà, passo dopo passo, a definire e a estendere, il perimetro delle aree produttive coinvolte, fino ad arrivare a un piano condiviso per l'attuazione la nuova zona logistica dell'Emilia-Romagna". ■

IL "PERIMETRO" DELLA ZLS

La proposta del perimetro della ZIs regionale comprende, come detto, 9 nodi intermodali (porto di Ravenna, Terminal Intermodale di Piacenza, Interporto di Parma, Terminal di Rubiera, Scalo di Marzaglia, Scalo di Dinazzano, Interporto di Bologna, Lugo Terminal, Scalo ferroviario Villa Selva) e 12 aree produttive (Le Bassette-Via Baiona, Fornace Zarattini, Via Cà del Vento, Via Sistra Canale Superiore, centro merci-via Cavatorta, Vulcaflex-via madonna di Genova, Sirea Calpo, Zona industriale autostrada Naviglio-S. Silvestro, Area industriale Unigrà, Villa Selva, Cesena-Area Pievesestina, Ostellato-Area Sipro), coinvolgendo rispettivamente 8 province (Bologna, Ferrara, Forlì-Cesena, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio-Emilia) e 18 comuni (Argelato, Bagnacavallo, Bentivoglio, Casalgrande, Cesena, Conselice, Cotignola, Lugo, Faenza, Fontevivo, Forlì, Forlimpopoli, Modena, Ostellato, Piacenza, Ravenna, Rubiera, San Giorgio di Piano).

LA "CADUTA" DEL SUD

Oristano, Sardegna: una cavallerizza alla Sartiglia, la "corsa alla stella" di carnevale

a cura di **Paolo Giordano**

Il Sud sta pagando un doppio divario: l'ormai storico, e costantemente più profondo, scostamento socioeconomico dal resto del paese, che, a sua volta, si sta sempre più "allontanando" dai parametri raggiunti dai principali paesi europei, e non solo. Il Recovery Fund è, senza alcun dubbio, l'ultima possibilità credibile per avviare una ripresa che, per essere "vera", deve coinvolgere tutto il territorio nazionale.

Gli indicatori sociali

I "numeri" dimostrano la parabola decrescente del nostro Sud.

Uno dei primi problemi a livello sociale del nostro paese e in particolare del Mezzogiorno è l'andamento demografico. Secondo l'Istat, nel 2019, la popolazione che vive in Italia è scesa di 116 mila persone, rispetto al 2018 (un'intera città di medie dimensioni), nonostante siano arrivati 143 mila stranieri in più rispetto all'anno precedente; è aumentato il divario tra nascite e decessi, per 100 persone decedute sono arrivati solo 67 bambini (dieci anni fa erano 96); l'età media si è ancora alzata, 45,7 anni al 1° gennaio

Nel 2010, nel Sud, l'età media era di due anni e mezzo inferiore a quella del centro nord. Tale differenza si è ridotta nel 2019 del 40%: segno di un precoce invecchiamento dell'area



2020. Da notare che il calo dei cittadini è leggermente inferiore al numero degli italiani che hanno lasciato il paese: 120 mila. Il Mezzogiorno ha nello scenario demografico italiano i dati più negativi: è l'area dove si concentra il calo della popolazione (meno 6,3 per mille), contro il meno 2,2 per mille del centro e l'aumento dell'1,4 per mille del nord e ha, insieme al centro, l'indice della fecondità per donna più basso, pari rispettivamente a 1,26 e 1,25, contro l'1,36 del nord. Il calo della popola-

zione del Mezzogiorno dipende sia da dinamiche naturali (rapporto nascite/decessi) sia, soprattutto, dalle migrazioni interne: il saldo negativo tra arrivi nel Mezzogiorno e partenze è stato nel 2019 di 77 mila individui. La questione accomuna tutte le regioni del Mezzogiorno, singolarmente prese tutte presentano saldi migratori interni negativi, pur se all'interno di un contesto eterogeneo nel quale i margini di grandezza variano dal meno 1 per mille della Sardegna al meno 5,8 per mille della Cala-

L'andamento demografico

Fonte: Istat

(anno 2019, dati provvisori, dati in migliaia)

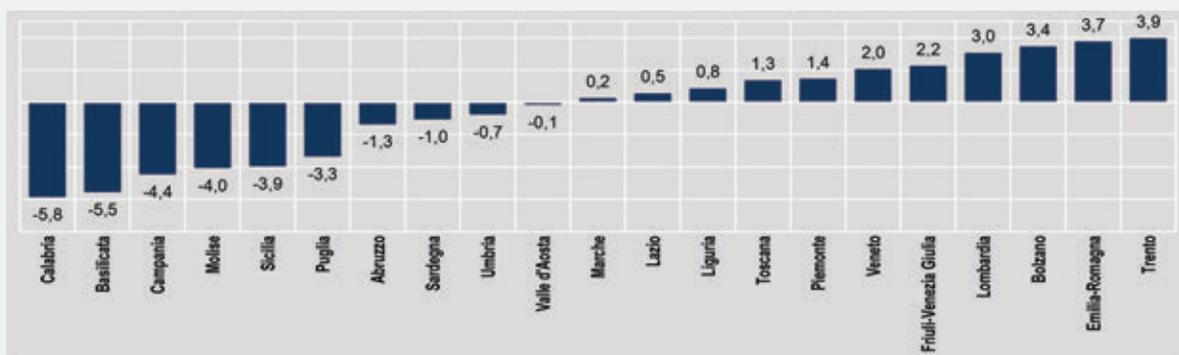
	Popolazione residente	Nati vivi	Decessi	Migrazioni*	Popolazione finale
Nord	27.789	198	302	142	27.827
Centro	12.028	83	132	24	12.003
Mezzogiorno	20.817	153	212	-69	20.488
Sud	13.976	105	142	-49	13.886
Isole	6.645	48	71	-21	6.602
ITALIA	60.433	435	647	-	60.318

* Interne al paese, all'estero e altri motivi

Saldo migratorio interno

Fonte: Istat

(anno 2019, stima per mille abitanti)



L'ABBANDONO SCOLASTICO

Secondo l'ufficio studi della Cgia di Mestre, nel 2018, in Italia, 598 mila giovani tra i 18 e i 24 anni hanno abbandonato studi e formazione, ossia il 14,5% sul totale di questa fascia di età. Una percentuale alta che ci colloca al terzo posto nell'area euro, preceduti soltanto da Spagna (17,9%) e Malta (17,4%). Andiamo notevolmente peggio della Germania (10,3%) e della Francia (8,9%) per non parlare della distanza che ci separa dai paesi su questo fronte più virtuosi, fra i quali la Grecia (4,7%), la Lituania (4,6%) e la Slovenia (4,2%). Di questi 598 mila giovani, 300 mila risiedono del Mezzogiorno, il che significa il 50%. In particolare, nel sud, a livello regionale, in Sardegna l'abbandono interessa il 23% del totale di giovani di tale età, il 22,1% in Sicilia, il 20,3 in Calabria, il 18,5% in Campania, il 17,5% in Puglia, l'11,1% in Basilicata. Ciò significa che un elevato numero di giovani continua a lasciare prematuramente la scuola, anche dell'obbligo, concorrendo ad aumentare la disoccupazione giovanile, il rischio povertà ed esclusione sociale. Infatti, una persona che non ha un livello minimo di istruzione, è in genere destinata per tutta la vita a un lavoro dequalificato, spesso precario e con un livello retributivo molto basso, rispetto a quello cui potrebbe aspirare, almeno potenzialmente, se possedesse un titolo di studio medio-alto. Sempre nel 2018, sono "fuggiti" dall'Italia 62 mila giovani preparati, tra laureati e diplomati. Il coordinatore dell'ufficio studi Cgia Paolo Zabeo ha così commentato il dato: "Premesso che perdere oltre 60 mila giovani diplomati e laureati ogni anno costituisce un grave impoverimento culturale per il nostro paese, è ancor più allarmante che quasi 600 mila ragazzi decidano di lasciare gli studi anticipatamente. Un numero, quest'ultimo, 10 volte superiore al primo. Un problema, quello degli descolarizzati, che stiamo colpevolmente sottovalutando, visto che nei prossimi anni, anche a seguito della denatalità in atto, le imprese rischiano di non poter contare su nuove maestranze sufficientemente preparate professionalmente. Un problema che già oggi comincia a farsi sentire in molte aree produttive, soprattutto del nord".

bria. Altro aspetto negativo: nel 2010, il Mezzogiorno deteneva un'età media di oltre due anni e mezzo inferiore al centro nord, nel 2019 la differenza si è ridotta a un anno e mezzo, segno evidente che la sua recente dinamica demografica - bassa natalità, relativo minor impatto delle migrazioni con l'estero, fuga dei giovani verso il centro nord - sta alimentando oltre misura il processo di invecchiamento.

In termini di condizioni di vita, le famiglie del Mezzogiorno dispongono del reddito mediano più basso in Italia, con uno scarto pari al 72% a quello del nord est (il più alto del paese per area territoriale, con un importo di 29.520 euro). IL Mezzogiorno è anche l'area dove la disuguaglianza reddituale è più accentuata, con il 20% più ricco della popolazione che ha un reddito pari a 5,8 volte quello della fascia più povera; il differenziale più basso si registra nel nord est (3,9), seguito dal centro (4,4) e dal nord ovest (4,5). Il Mezzogiorno, inoltre, rimane l'area del paese con la percentuale più alta di individui a rischio di povertà o esclusione sociale, anche se in significativa riduzione ri-

Condizioni di vita: numeri chiave

Fonte: Istat

(anni 2018/2019, media in euro, indicatore per 100 individui, incidenza %)

INDICATORE	Indagine 2018					Indagine 2019				
	Nord-ovest	Nord-est	Centro	Sud e Isole	Italia	Nord-ovest	Nord-est	Centro	Sud e Isole	Italia
Reddito netto medio familiare senza affitti figurativi (*)	34.211	35.386	32.945	25.415	31.393	34.642	35.165	32.988	25.910	31.641
Rischio di povertà o esclusione sociale	16,8	14,6	23,1	45,0	27,3	16,4	13,2	21,4	42,2	25,6
Rischio di povertà (*)	12,2	10,5	16,3	34,4	20,3	12,4	9,5	15,3	34,7	20,1
Aliquota media del prelievo fiscale a livello familiare (*)	20,9	19,9	20,6	16,4	19,5	20,8	19,7	20,3	16,9	19,5
Costo del lavoro (*)	36.038	34.164	32.481	25.437	31.783	35.987	34.042	32.821	26.658	32.130

(*) il periodo di riferimento è l'anno solare precedente quello di indagine



Nel 2018, rispetto al 2007, anno che ha preceduto la crisi economica-finanziaria, i redditi familiari nel Mezzogiorno sono calati dell'11,3% e la flessione è stata più forte per le famiglie numerose

spetto all'anno precedente (42,2% nel 2019 da 45% del 2018). In particolare, in tale ripartizione si riduce la quota di individui in condizione di grave deprivazione materiale (da 16,7% a 13,6%) e quella riferita a coloro che vivono in famiglie a bassa intensità lavorativa.

Nel 2019, permangono divari territoriali per quanto riguarda i consumi che si devono far risalire a un insieme di fattori di natura economica e sociale. I livelli di spesa più elevati mensili, e superiori alla media nazionale, continuano a registrarsi nel nord ovest (2.810

euro), nel nord est (2.790) e nel centro (2.754 euro); più bassi nelle isole (2.071 euro) e nel sud (2.068 euro). Rispetto a sud e isole, nel nord ovest si spendono, mediamente, in termini assoluti, circa 740 euro in più, quasi il 36% in più in termini relativi. Nel sud e nelle isole, dove le disponibilità economiche sono minori, a pesare di più sulla spesa sono le voci destinate al soddisfacimento dei bisogni primari quali, ad esempio, quelle per alimentari e bevande analcoliche: rispetto alla media nazionale (18,1%), questa quota di spesa pesa il 23,3% nel sud e il 21,4% nelle isole mentre si ferma al 15,9% nel nord est.

Il doppio divario

Il nord sempre più indietro tra le regioni dell'Unione europea.

L handicap per l'economia italiana, ancor prima che si scatenasse la pandemia Covid-19, è stato il lento recupero, se così si può chiamare, dalla crisi finanziaria del 2008, un recupero lontano dai livelli che hanno caratterizzato l'Unione europea e l'area euro. Infatti, nel periodo 2008-2014, il Pil è sceso nel nostro paese dell'8,5% (mentre la flessione nel Mezzogiorno ha raggiunto il 12,6%, con, in particolare, la Campania, la Sicilia e la Calabria nelle quali il calo ha superato il 14%) mentre nell'Unione

europea ha registrato una crescita del 5,7%. Una forbice molto ampia, quindi, ha caratterizzato la crescita italiana in quegli anni rispetto all'Europa. In seguito, dal 2015 al 2018, il nostro Pil, cumulativamente, è cresciuto solo del 4,6%, mentre nell'Unione europea a 28, aumentava mediamente del 9,3%. La differenza si è accentuata nel 2019, un anno per tutti gli Stati difficile: la crescita italiana si fermava allo 0,3%, mentre nell'Unione a 28 registrava un più 1,5%. Anche la Germania, l'anno scorso in netta difficoltà, otteneva un

risultato migliore del nostro: più 0,6%. Al termine del 2019, noi avevamo ancora quattro punti di Pil da recuperare rispetto al 2008. Si può parlare per l'Italia di oltre un decennio virtualmente a crescita zero. Tale andamento è stato pagato dai cittadini: in Italia, il Pil pro capite dal 2007 al 2017, dati Eurostat, è calato dell'8,4%. Una flessione costata a ogni singolo cittadino 2.400 euro. Nell'Unione europea a 28, peggio di noi hanno fatto soltanto Cipro (meno 8,6%) e la Grecia, con un crollo del 23,3%. Meglio di noi hanno

fatto ben 26 paesi. Per capire la gravità di questo dato basta confrontarlo con quello di altri Stati e altre economie, e non solo quelle più sviluppate: la media dell'Unione europea a 28 è stata di un aumento del 5,7% e in Germania del 10,6%. Scendendo nel particolare, i tedeschi hanno visto nel decennio 2007-2017 crescere il proprio Pil pro capite di 3.400 euro, mentre gli italiani, come detto, lo hanno visto flettere di 2.400. Un altro particolare: tra le crescite maggiori si sono registrate quelle di paesi considerati "di secondo livello" in Europa, come la Polonia (più 38,8%, con un aumento in valore di 3.300 euro), la Lituania (più 29,6%, aumento di 2.900 euro), la Slovacchia (più 26,1%, aumento di 3.100 euro), la Repubblica Ceca (più 13,2%, aumento 2.000 euro). E' vero che questi ultimi paesi partivano da Pil pro capite bassi, ma la loro forte tendenza al rialzo, alla crescita, insieme all'inversa tendenza italiana alla decrescita, fa sì che stiamo vivendo una "convergenza" tra questi paesi e l'Italia. A causa dell'abbattimento del nostro Pil pro capite, le nostre regioni di punta, quelle del famoso e di antica memoria "triangolo industriale", sono

fortemente arretrate nella graduatoria regionale europea perdendo decine di posti (la Lombardia, secondo Eurostat, è finita nel 2018 al 44° posto per Pil pro capite) così come è accaduto al Veneto.

Una prima considerazione che si può trarre da tutto ciò, e che balza agli occhi, è che, a causa dell'arretramento nello scenario europeo delle aree italiane di maggiore sviluppo, ossia quelle del nord, il Mezzogiorno, che ha numeri nettamente peggiori, stia soffrendo di quello che abbiamo chiamato "un doppio divario": a quello che accusa nei confronti del centro nord si somma quello che il resto d'Italia registra nei confronti dell'Unione europea. La crisi seguita allo scoppio della pandemia coronavirus ha ulteriormente aggravato la situazione, infatti il Mezzogiorno, come area più debole del paese, ne ha pagato in misura maggiore le conseguenze. Bastano solo due dati a livello dell'occupazione, sottolineati dal Rapporto Svimez 2020, a dimostrarlo. Il primo esempio: nei primi due trimestri dell'anno, in Italia, l'occupazione giovanile si è ridotta dell'8%, più del

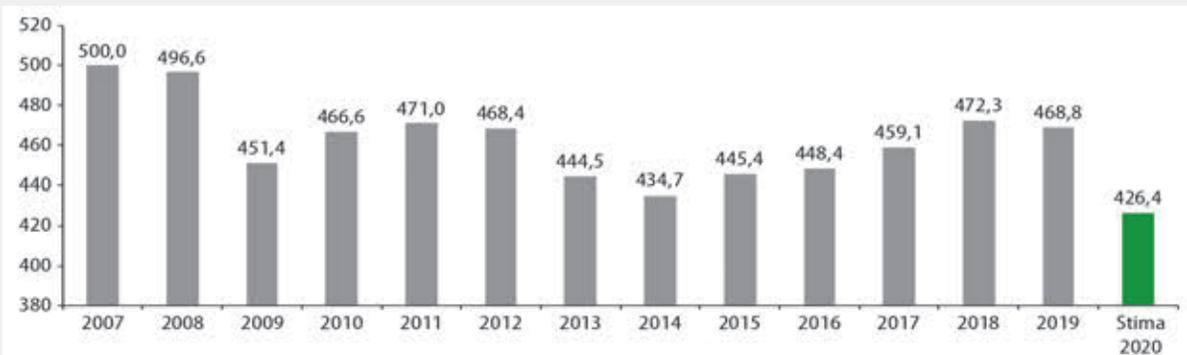


doppio del calo totale dell'occupazione, ma nelle regioni meridionali l'impatto è stato ben più pesante: 12%, andando a colpire una situazione già caratterizzata da bassissimi livelli di partecipazione dei giovani al mercato del lavoro. Il secondo esempio: nelle regioni meridionali, l'occupazione femminile persa nel II trimestre 2020 è stata quasi il doppio di quella creata negli undici anni precedenti (meno 171 mila unità contro una crescita, tra il 2009 e il 2019, di 89 mila). Un risultato nettamente peggiore di quello registrato nelle altre aree territoriali del paese. Questo a testimonianza della instabilità e della precarietà del lavoro che caratterizza il sud: nel 2020, nel Mezzogiorno, i lavoratori a tempo pieno e indeterminato sono circa 650 mila in meno che,

Andamento dell'economia del Mezzogiorno

Fonte: SRM

(2007-stima 2020, indice* sintetico SRM-Confindustria)



*E' un indice che sintetizza importanti variabile macroeconomiche: Pil, investimenti fissi lordi, occupazione, imprese attive, export.

Porto di Taranto



nel 2008 e i dipendenti a termine sono il 22,3% di quelli stabili (mentre nel centro nord sono il 15,1%).

Tutto ciò dimostra che il Mezzogiorno sta diventando una delle aree territoriali con maggiori difficoltà e criticità in Europa, mentre, contemporaneamente, il resto del paese perde terreno. Due dati che, obbligatoriamente, devono indurre a una riflessione sui percorsi di “gestione del sistema Italia”, seguiti nell’ultimo decennio, che hanno condotto a risultati così negativi. Nel nostro paese è mancata una politica industriale, è mancata una programmazione basata su precise e meditate priorità, anche sulle infrastrutture, è mancata una politica sulla logistica e sui trasporti. Sulla scuola e l’università sono stati presi provvedimenti contraddittori. Quella che è mancata, soprattutto, è stata la valutazione, la verifica sulla base costi-benefici degli interventi. Così i vari governi hanno inanellato provvedimenti uno dietro l’altro senza considerarne gli effetti. Ciò ha portato a sprechi e inefficienze. Inoltre, altro aspetto determinante, nonostante il tanto parlare sulla “semplificazione”, il nostro paese ha ancora oggi una macchina burocratica che si erge come un ostacolo, una minaccia per ogni tentativo di svilup-

po. Nel paese pare esserci un clima di ostilità verso le imprese. Scrive la Cgia di Mestre: “La stima del costo che incombe sul nostro sistema produttivo per la gestione dei rapporti con la pubblica amministrazione ammonta a 57,2 miliardi di euro. Se a questa cifra aggiungiamo anche i mancati pagamenti da parte dello Stato centrale e delle autonomie locali nei confronti dei propri fornitori, il cattivo funzionamento del nostro settore pubblico grava sul sistema produttivo italiano per quasi 100 miliardi di euro l’anno”. In questo contesto, le politiche per il Mezzogiorno non sono mai andate oltre all’assistenzialismo o a interventi straordinari all’inseguimento di emergenze senza mai strategie che guardassero al futuro (importanti passi avanti in questo senso sono stati fatti solo ultimamente con il Piano Sud 2030).

Adesso, siamo di fronte al Recovery Fund, l’occasione per far ripartire il paese nella sua totalità. Perderla equivarrebbe a un suicidio. Come abbiamo sottolineato nell’editoriale di questo numero, l’Italia è in forte ritardo sia sulle modalità di gestione delle risorse sia sul come assegnarle. La Francia, ad esempio, ha fatto da tempo scelte precise: ha scelto la cabina di regia (affidata all’ex ministro Francois

Bayrou), ha scelto i principali settori d’intervento (sostegno all’industria e alla transizione “verde”, all’occupazione e all’innovazione) e ha pubblicato un cronoprogramma di realizzazione dei progetti. L’Italia deve recuperare in fretta e porre in cima alle esigenze la considerazione, come sottolinea la Svimez, che “il paese è ‘unito’ da una recessione senza precedenti”. L’obiettivo deve essere, quindi, finalmente, quello del riequilibrio territoriale. Nota ancora la Svimez: “Solo da una visione d’insieme, centrata su due questioni, quella dell’interdipendenza tra territori e quella della connotazione nazionale che ormai ha assunto la coesione territoriale nel nostro paese, potrà scaturire un’effettiva valorizzazione del contributo alla ripartenza del potenziale presente nelle regioni del Sud e negli altri territori in ritardo di sviluppo”. Nel Mezzogiorno esistono, nonostante tutto, forti potenzialità che vanno valorizzate. Occorre inoltre cambiare ottica, il nostro Mezzogiorno, ad esempio, non va più visto e interpretato come l’estremo lembo periferico a sud dell’Europa, ma come nuovo dinamico hub produttivo e commerciale al centro del Mediterraneo, come “porta” verso il Far East, il Medio Oriente, i paesi emergenti dell’Africa. In questo quadro, diventano fondamentali altri due settori colpevolmente dimenticati da una politica miope: la logistica e la portualità. Un grande contributo, come avvenuto in Marocco e in Europa, ad esempio, in Polonia, possono dare le Zone economiche speciali, che, centrate sui porti, possono attirare forti investimenti e ricreare quel tessuto produttivo che via, via abbiamo perso. Certo, per farlo, serve che si superino tutte le lentezze, gli ostacoli che crea la nostra burocrazia. Questa è la prima battaglia da vincere per avere un paese diverso ed efficiente. ■

L'Italia può crescere solo se il Sud si riallinea al centro-nord

E' impensabile che si possa continuare a immaginare uno sviluppo nazionale legato solo alla capacità del nord, trascurando le potenzialità del sud o addirittura abbandonando questa parte del paese a un destino di sottosviluppo endemico.

di **Antonio Corvino***

Aleggere il Piano nazionale di Ripresa e Resilienza, il governo italiano avrebbe assunto l'ipotesi di un riparto delle risorse europee del Recovery Fund sulla base della distribuzione geografica della popolazione nelle diverse aree del paese, preferendola a un riparto ponderato sulla base degli indicatori assunti dalla stessa Unione europea e che vedono accanto alla popolazione, il differenziale del Pil pro capite e l'indice di disoccupazione. Nella prima ipotesi, al Mezzogiorno verrebbe assegnato il 34% dei fondi disponibili, mentre nella seconda la percentuale salirebbe intorno al 66: non una differenza di poco conto. D'altra parte nemmeno i divari sono roba da poco. E soprattutto le prospettive di rilancio del paese non possono prescindere dal riallineamento degli standard strutturali e infrastrutturali del Mezzogiorno. È impensabile che si possa continuare a immaginare uno sviluppo nazionale legato esclusivamente alla capacità del nord, trascurando le potenzialità del sud o addirittura abbandonando questa parte del paese a un destino di sottosviluppo endemico e quindi di assistenzialismo straccione a fronte di un trend di desertificazione demografica che rischia di produrre effetti disastrosi nei prossimi decenni.

L'Unione europea peraltro, consapevole dei danni di una simile deriva, è partita, nel varo del Next Generation Europe per la fuoriuscita degli Stati membri

dalla crisi indotta dalla pandemia, proprio dal presupposto che da essa se ne esce, una volta per tutte, se finalmente si porrà riparo ai divari di sviluppo interno, avviando straordinari processi di perequazione e ammodernamento che coinvolgano le aree in ritardo. Questo vale soprattutto per l'Italia, afflitta da una storica divaricazione tra nord sviluppato e sud sottosviluppato. Non è infatti pensabile che si possa uscire dalla crisi con una parte soltanto del paese: o si esce tutti o non si esce affatto dalla crisi. D'altronde l'Unione europea, già a decorrere dalla fine degli anni '80 del secolo scorso, ha finanziato con fondi ad hoc le politiche di convergenza tra nord e sud. Purtroppo queste non hanno dato sino a oggi esiti definitivi, certo per l'insipienza delle classi dirigenti, ma anche per le politiche nazionali che hanno privato il sud delle necessarie risorse ordinarie. I fondi europei infatti da straordinari sono diventati sostitutivi dell'impegno ordinario nazionale!

Il Recovery Fund o Next Generation fund, diventa pertanto lo strumento fondamentale e indispensabile per cor-

reggere le storture sin qui accumulate nel Mezzogiorno onde consentire al paese di mettere in circolo le enormi potenzialità ancora non utilizzate. Si pensi che a sud mancano qualcosa come tre milioni di posti di lavoro in una prospettiva di perequazione della propria economia complessivamente considerata. Se solo il Mezzogiorno potesse disporre di una rete logistica adeguata, con

Immagine di Ostuni, Brindisi



il completamento dei corridoi europei che dovrebbero attraversarlo, come pure è previsto dalla programmazione comunitaria, relativamente alla rete ferroviaria e stradale integrata con il ponte sullo stretto di Messina e l'alta velocità, esso potrebbe davvero diventare, nel Mediterraneo, l'hub cerniera tra l'Asia, l'Africa e l'Europa. La digitalizzazione della sua economia e il rilancio della ricerca e dell'università dal canto loro potrebbero mettere le ali a questa parte dell'Italia con grande vantaggio >



Il piccolo, antico porto di Monopoli, Bari

per lo sviluppo complessivo del paese. Insomma, si tratta di mettere a valore le risorse del territorio effettuando gli investimenti necessari a dare forza alle leve per la crescita che pure sono presenti in termini di tessuto industriale, grandi porti, contiguità con i continenti destinati a essere i protagonisti del XXI secolo.

Purtroppo vi è in Italia un pensiero trasversale che ritiene fondamentale sostenere invece l'economia del nord. Da un nord forte e super sviluppato, si dice, trarrà giovamento l'intero paese e di conseguenza anche il Mezzogiorno. Si tratta della teoria della tracimazione o dello sgocciolamento: versando l'acqua nel calice superiore della piramide, questa defluirà gradualmente nei calici inferiori. Fuor da metafora, riversando risorse nel sistema economico settentrionale, e favorendone la massima espansione, deriveranno benefici anche al sud. Da qui l'idea di concentrare il Recovery Fund a nord utilizzando il criterio della ripartizione geografica della popolazione. Si tratta di una teoria senza alcuna validità e sconfessata dalla stessa realtà. Un'economia duale deprime il paese tutto intero. È quel che succede con tutta evidenza in Italia. Da qui la necessità di produrre uno sforzo straordinario, peraltro in linea con le indicazioni dell'Unione europea, per correggere i ritardi a sud. Il beneficio sarà, questa volta davvero, per l'intero paese. Si trat-

gresso, tutta insieme! Ecco perché sarebbe una iattura non cogliere a pieno l'opportunità che viene data all'Italia con il Recovery Fund. È una responsabilità storica che ricade su quanti reggono le redini del paese. Dal governo alle Regioni, dal parlamento ai consigli regionali. Ma è una responsabilità che ricade altresì sull'opinione pubblica del Mezzogiorno. È tempo che ci sia una reazione contro la mentalità che vuole seminare rassegnazione e sussidi a sud. Il sud ha bisogno di progresso per il suo futuro e di orgoglio civile.

È una rivoluzione, quella che serve all'Italia. E questa rivoluzione deve partire dal sud. Una rivoluzione democratica e civile che rimetta in piedi quanto sin qui è rimasto per troppo tempo rovesciato. A cominciare dalle sorti del Mezzogiorno che, non lo si dimentichi, costituisce un terzo dello Stato Italia. L'Italia e il sud hanno bisogno di una strategia unitaria e condivisa per lasciarsi alle spalle non solo la crisi scatenata dalla pandemia Covid-19, ma anche gli effetti perversi di trent'anni di non crescita causata da una progressiva e inarrestabile caduta della produttività e della competitività della nazione le cui conseguenze sono state drammatiche per il Mezzogiorno. Una strategia unitaria e condivisa che punti a trasformare il sud nella seconda locomotiva d'Italia è indispensabile per mettersi alle spalle i troppi fallimenti delle programmazioni sin qui immagi-

nate e portate avanti con pressapochismo dettato dalla sola preoccupazione di alimentare i mille rivoli di spese inconcludenti quanto inutili se non per classi dirigenti estrattive, clientele e relative consorterie. E questo è avvenuto sui fondi strutturali europei che da oltre un trentennio sono stati utilizzati in maniera incompleta, inefficiente e con funzioni surrettizie rispetto ai fondi statali per il sud dissoltisi progressivamente fino a scomparire. Proprio per correggere tali assurde e storiche incapacità e deficienze, il Mezzogiorno ha bisogno di mettere a punto una strategia unica e condivisa in un quadro di coordinamento nazionale. È fondamentale che finalmente le regioni meridionali smettano di muoversi come monadi e si comportino come parti di un sistema unitario integrato: quel che si decide in Calabria non è ininfluente sul resto del Mezzogiorno e viceversa. Così come quel che succede nel Mezzogiorno sarà determinante per l'Italia. Bisognerà ripartire da qui per dare una svolta definitiva al futuro del Mezzogiorno: non più tante regioni in ordine sparso ma un'unica area in grado di compattarsi e mobilitarsi intorno a un'unica visione del futuro dell'intero paese. In particolare, digitalizzazione dell'economia e dell'intero sistema produttivo e istituzionale, sicurezza dei territori, logistica, ricerca e università, sostenibilità ambientale, turismo e agricoltura potranno rappresentare altrettanti campi di intervento finalizzati a favorire la crescita e il radicamento delle nuove generazioni. Probabilmente è l'ultima occasione che il Mezzogiorno ha di divenire protagonista del suo futuro e tornare a essere attrattivo per i suoi giovani. L'Europa sembra essersi posta al capezzale dell'Italia indicando nello sviluppo del sud la carta da giocare. ■

**Direttore generale dell'Osservatorio di Economia e Finanza Banche Imprese-OBI*

La Luigi Cozza Trasporti: un'eccellenza logistica in Sicilia

L'azienda catanese, in continua crescita per fatturato e numero di dipendenti, è fortemente orientata sulla sostenibilità, con una flotta di 120 trattori a Lng su un totale di 285, e sull'intermodalità gomma-mare.



ANNA CACCIAGUERRA

Il paradosso del Mezzogiorno: in un contesto produttivo in forte difficoltà, emergono tante eccellenze. Ne presentiamo una, proprio del settore logistico: la società per azioni Luigi Cozza Trasporti. Un'azienda "verde", con risultati sempre più positivi. Ne parliamo con Anna Cacciaguerra, presidente del consiglio di amministrazione, una donna del nord, friulana, ma, come lei stessa dice, "sudista e siciliana per cuore, per passione".

COSA VUOL DIRE FARE LOGISTICA NEL MEZZOGIORNO, O MEGLIO IN SICILIA?

Non è semplice. Il limite più grave sta nell'arretratezza delle infrastrutture. Se prendiamo la ferrovia, la differenza con il centro-nord è lampante, oltre che sconcertante: da Napoli a Milano, distanza 658 chilometri, con l'alta velocità ci vogliono quattro ore, da Napoli a Bari, distanza 220 chilometri, ci voglio-

no sempre quattro ore e bisogna anche cambiare treno. In Sicilia andiamo peggio: da Catania a Palermo, distanza 166 chilometri, il tempo medio di percorrenza è di quattro ore e 31 minuti, con tratti a binario unico. Un treno merci proveniente dal nord trova una barriera a Marciianise, Caserta: la rete non regge treni da 750 metri, si scende a 450, con forti ricadute sui costi, che

necessario trasformare il Marebonus in un benefit permanente per permettere alle aziende di programmare su dati certi e, credo, sarebbe più opportuno e utile, anche per la collettività, dare contributi e incentivi alle imprese con l'obbligo di assumere. Quello che dobbiamo incentivare e moltiplicare al sud è il lavoro, specialmente per le nuove generazioni, che rischiamo di perdere.

L'azienda catanese, che può contare su una consolidata partnership con la Grimaldi Lines, utilizza a fondo l'intermodalità terra-mare sia per i trasporti sul continente sia per quelli all'estero



alla fine vanno a pesare sull'utente finale. Le stesse criticità si trovano sulla sagoma delle gallerie. Sotto Napoli, la ferrovia è di un altro mondo. Non tanto meglio va con i collegamenti stradali. Se il Mezzogiorno superasse questo handicap infrastrutturale avremmo migliore logistica, meno costi, più lavoro. Posso fare altre considerazioni: a livello politico, nel nostro settore, sarebbe

VENIAMO ALLA VOSTRA SOCIETÀ. I RISULTATI SONO POSITIVI E IN COSTANTE CRESCITA ...

Senza alcun dubbio. Le faccio un esempio: nel 2017, avevamo 257 dipendenti, oggi siamo cresciuti del 62%, potendo contare su 420 unità, delle quali diverse donne, anche se la maggioranza del nostro personale è fatto di autisti, un mestiere non facile per una >

donna. Siamo orgogliosi di questa crescita, anche perché la grande maggioranza dei nostri dipendenti è siciliana, quindi la nostra azienda dà un sostegno, genera positivi risvolti sull'occupazione del territorio. La nostra linea guida sul lavoro è, inoltre, quella di valorizzare le competenze.

COME SIETE STRUTTURATI?

■ Ci siamo assicurati la gestione degli spazi dell'interporto di Catania, città dove abbiamo la nostra sede legale e la base operativa. Nell'interporto contiamo su tre magazzini di nuovissima costruzione, con 18 mila mq, 60 baie di carico, 115 mila mq di aree esterne e abbiamo a disposizione la connessione ferroviaria. Sempre in Sicilia, abbiamo una filiale a Palermo e al nord, in provincia di Alessandria, una sede secondaria. Complessivamente, a Catania possiamo contare su 400 mila mq di magazzini per lo stoccaggio e la movimentazione delle merci. Abbiamo collegamenti costanti anche a livello internazionale, con la Germania, in particolare con Dusseldorf, con la Spagna, Valencia e Barcellona, la Grecia, Patrasso, con la Tunisia e il Marocco.

QUALI SONO LE PRINCIPALI MERCI CHE TRASPORTATE?

■ Trasportiamo, possiamo dire, tutte le categorie merceologiche, anche il fresco. Questa è la chiave per riuscire ad avere trasporti bilanciati nelle due direzioni sud-nord e viceversa. Serviamo la grande distribuzione organizzata, trasportiamo una grande quantità di food, di acqua minerale, di alimenti per animali. La varietà dei nostri trasporti è dimostrata anche dai grandi clienti che abbiamo, dalla Sangemini alla Coca Cola, dalla Campari alla Lavazza, dalla San Carlo alla Ferrero, e potrei continuare. Siamo inoltre specializzati nel trasporto delle merci pericolose, in quello dei prodotti chimici e nel settore del traspor-

to a temperatura controllata. Abbiamo, infine, investito molto e da tempo sulla tecnologia. Abbiamo informatizzato le nostre operazioni. Tracciamo tutti i nostri trasporti. Tutto il processo, dall'acquisizione dell'ordine alla consegna, è costantemente monitorato da due componenti del team LCT: un referente logistico per carico e imbarco e una persona del customer service. Stiamo accompagnando la nostra crescita con azioni e con investimenti che accrescono la nostra efficienza e che migliorano i nostri sistemi informatici.

PARLIAMO DI UN ALTRO VOSTRO "FIORE ALL'OCCHIELLO": LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE. UN IMPEGNO CHE STATE PORTANDO AVANTI ANCHE CON FORTI INVESTIMENTI ...

■ Infatti. Abbiamo recentemente aggiunto alla nostra flotta 50 veicoli alimentati a Lng, che oggi ammontano a 120 su una

questo senso è diretto e teso anche a stimolare l'interesse generale, collettivo verso la difesa dell'ambiente. Ad esempio, in Sicilia c'è solo un distributore a Lng, che, però, è privato. Noi, con un partner produttore, stiamo lavorando per aprire un secondo, ma pubblico. La nostra attenzione sulle tematiche ambientali è massima. Non vogliamo essere solo un esempio delle capacità produttive della Sicilia e del Mezzogiorno, ma anche un'azienda che promuove a livello nazionale la sostenibilità.

IN QUESTA ATTENZIONE, POSSIAMO FAR RIENTRARE ANCHE L'INTERMODALITÀ GOMMA-MARE?

■ Su questo fronte noi operiamo essenzialmente attraverso una consolidata partnership con la Grimaldi Lines. Utilizziamo la combinazione gomma-mare, favorita dalla nostra location, non solo nei collegamenti, che prima le ricordavo,

Oltre il 40% degli automezzi della società sono alimentati a Lng e gli altri sono tutti Euro6



flotta complessiva di 285. I rimanenti sono tutti Euro6. Per numero di mezzi con questo genere di alimentazione siamo la terza flotta in Italia. Abbiamo l'intenzione di continuare su questa linea, così come stiamo lavorando per utilizzare nelle consegne in centro città o sulle piccolissime tratte veicoli elettrici. Il nostro impegno in

con la Spagna, la Grecia, la Tunisia e il Marocco, ma anche per i trasporti diretti o provenienti dalle aree del centro-nord. E' una soluzione ottimale, date le condizioni infrastrutturali. Impieghiamo il solo autotrasporto per le aree del sud, possiamo dire grosso modo sotto Napoli, e ovviamente in Sicilia. ■

Una proposta innovativa per Milano

Il progetto è stato elaborato da Assolombarda e punta a favorire sia l'intermodalità strada-rotaia sia la distribuzione con mezzi ecologici.

di **Eugenio Muzio***

Il 73% dei cittadini europei vive nelle città e si prevede che nel 2050 tale percentuale salirà all'82%. Le statistiche evidenziano che le aree urbane generano l'85% del Pil europeo. La città di Milano, meglio l'area metropolitana milanese, rappresenta indubbiamente l'area più importante del nord Italia. E' caratterizzata da una forte concentrazione industriale, da una pluralità di iniziative, da una elevata concentrazione di popolazione, da un notevole reddito pro-capite, nonché da un elevato dinamismo che la collocano fra i siti più importanti d'Europa. Tutti questi fattori determinano un sostenuto tasso di mobilità sia di persone che di merci, sia all'interno dell'area metropolitana sia nello scambio con gli altri territori nazionali e internazionali. In questo contesto, com'è noto, esistono notevoli flussi di merce destinate in larga parte agli esercizi commerciali ubicati in città che necessitano di servizi logistici molto efficienti e realizzati con tempistiche molto ridotte. Queste necessità comportano peraltro un flusso continuo e poco efficiente di veicoli gommati che se da un lato forniscono il servizio dall'altro mal si sposano con l'impellente necessità di trovare soluzioni che siano indirizzate alla salvaguardia dell'ambiente e della salute per ottenere una drastica riduzione della CO2, dei Nox, del PM10 nonché di tutti gli altri prodotti pericolosi e nocivi per il cittadino e l'ambiente. In Europa, infatti, si stima che il 13% delle morti



Il comune di Milano, mentre è intervenuto con interventi efficienti sulla mobilità delle persone, per le merci ha solo introdotto vincoli

siano attribuibili alla bassa qualità ambientale delle città. Assolombarda nel 2019, in collaborazione con PWC, ha elaborato lo studio "Milano smart city: proposte per la logistica urbana delle merci" in sintonia con i dettami della commissione europea per avere un approccio integrato sul tema fra le città e i territori limitrofi.

Il comune di Milano, pur essendo conscio che il problema deve trovare soluzioni, finora si è limitato a emanare provvedimenti restrittivi del traffico quali la realizzazione dell'area C, caratterizzata da pedaggi per accedere alla zona centrale della città, e successivamente nel 2019 l'area B, caratterizzata dalla proibizione di accesso per alcuni tipi di veicoli, in particolare quelli pe-

santi. Si tratta di politiche che cercano di raggiungere obiettivi di sostenibilità ambientale attraverso un approccio di regolazione, senza operare un'analisi costi benefici né per i cittadini né per le imprese. Di fatto il problema della distribuzione urbana delle merci non è stato affrontato in maniera sistemica e strategica, al fine di trovare adeguate soluzioni che tengano conto sia dei volumi sia dei valori in gioco sia degli effetti sui cittadini. E' da sottolineare che l'amministrazione cittadina, mentre è intervenuta con misure sempre più precise e funzionali per la mobilità urbana delle persone con risultati soddisfacenti e con una varietà di interventi integrati fra loro, per la distribuzione delle merci è intervenuta, sostanzialmente, solo con crescenti vincoli di o - >



Tangenziale est di Milano. All'interno della città si calcola vengano effettuate 200 mila consegne di merci al giorno

rario, di peso e di caratteristiche ecologiche dei mezzi. Di conseguenza gli operatori della catena logistica a vario titolo interessati dai crescenti vincoli (esempio Area B), corrono ai ripari come possono, normalmente con urgenza e in modo disorganizzato. Il risultato quasi sempre determina maggiori costi che, alla fine, in prevalenza si scaricano sui destinatari finali delle merci. Cosa occorre predisporre affinché una realtà come Milano possa riorganizzarsi rispondendo alle nuove regole senza peraltro penalizzare la logistica della distribuzione indispensabile per il dinamismo? Pur non esistendo dati precisi sui volumi di traffico delle merci, a livello statistico sono indicate mediamente 200 mila consegne al giorno che comportano circa 500 mila viaggi di veicoli medio piccoli. In Italia presso l'interporto di Padova, e successivamente presso quello di Parma, è stato organizzato un servizio di ricovero delle merci in un magazzino dell'impianto dal quale giornalmente partono furgoni elettrici multicliente per la consegna nelle aree centrali della città. La metodologia è particolarmente positiva poiché permette un'organizzazione delle consegne non legate alla singola impresa ma a più soggetti aventi interessi nella stessa zona. Questo ha come ritorno

una drastica riduzione dei viaggi scarsamente carichi e una riduzione dei percorsi sia a carico che a vuoto.

La nuova proposta per Milano parte dalla considerazione che oggi i comuni non possono più tralasciare questo aspetto, anzi devono decidere e presentare un percorso di sviluppo precisando le logiche essenziali di una ben motivata generale riorganizzazione del trasporto merci in città (in particolare nelle zone densamente popolate come Milano) al fine di:

- garantire una serie di vantaggi per il trasporto delle merci in città (minori tempi, minori costi, minori vincoli, ecc.);
- rimanere costanti per tempi lunghi (consentendo progressivi miglioramenti organizzativi);
- determinare una serie di significativi ed evidenti vantaggi per la collettività (minori consumi energetici, minore inquinamento, ecc.).

In definitiva, la proposta punta (iniziano solo da alcune tipologie di merci, solo per alcune direttrici di ingresso e solo per alcune aree di Milano) a modificare alcune modalità di funzionamento della catena logistica che trasporta le mer-

ci, considerando che sono sempre più determinanti e sostanziali le esigenze ambientali di chi abita nelle grandi città, e a garantire che una quota sempre più significativa di merci destinate a entrare in Milano possa essere trasportata da mezzi elettrici. La proposta si articola, sostanzialmente, su due livelli:

- un livello cittadino dove la modalità di distribuzione sarà affidata, in maniera graduale, ma definita nella tempistica, a veicoli piccoli, elettrici o comunque ecologici, e anche, là dove possibile, a nuove interessanti modalità, come ad esempio le cargo bike;
- un livello di trasporto cosiddetto primario in cui le merci arriveranno, per quanto possibile, con l'intermodalità strada-rotatoria alle porte di Milano per poi essere distribuite con mezzi ecologici.

Questa proposta è innovativa e controcorrente perché (a parte qualche caso sporadico) da decenni ci si è mossi in direzione opposta. Infatti, il trasporto su gomma è oggi prevalente anche sulle lunghe distanze e nelle aree ambientalmente più delicate si cerca solo di porre vincoli per "imporre" mezzi ecologici sull'ultimo miglio. Risulta evidente che il nuovo sistema potrà attuarsi se risulterà:

- rispettoso delle esigenze fondamentali dei vari soggetti interessati (a vario titolo) alla filiera del trasporto merci; quindi ovviamente presentato come "non obbligatorio";
- molto affidabile, più rapido e meno costoso;
- incentivato (non economicamente, ma funzionalmente) in qualità di sistema di distribuzione che potrà

affiancare bene le attuali modalità di distribuzione delle merci (molti autocarri medio/piccoli) e presentare evidenti vantaggi ambientali, quindi poter essere liberalizzato in termini di orari, ecc.

In sostanza, il progetto è incentrato sulla realizzazione di un centro di distribuzione urbana connesso con un centro intermodale individuato nel costruendo Centro intermodale di Milano Smistamento che a lavori ultimati potrà movimentare 500 mila Uti. Gli spazi ci sono ed è il momento giusto per intervenire, in quanto il Centro è in fase di progettazione definitiva. Questo centro di distribuzione urbana si differenzerebbe da altri centri per l'aspetto positivo di poter essere servito con treni nazionali sia per i trasporti terrestri che marittimi e con treni internazionali nonché dai camion via strada. Da questo centro si organizzerebbe il servizio di distribuzione in maniera neutra per tutti i clienti/operatori della catena logistica. Il centro, inoltre, potrebbe lavorare h24 considerato che l'arrivo dei treni è spalmato sulle 24 ore e quindi le consegne potrebbero avvenire anche nelle ore notturne evitando i congestionamenti delle strade nelle ore di punta. L'obiettivo del centro sarà quello di aggregare i flussi, ottimizzando i carichi e i giri di consegna ottimizzando il "load factor" oggi molto basso considerato che molte consegne sono monoclienti e molte corse sono a vuoto.

Il dimensionamento del magazzino logistico. L'impianto in primis sarà utilizzato per i traffici intermodali nazionali e internazionali. Vi è però anche la possibilità di operare con treni navetta dedicati ai servizi prima evidenziati. Il terminal, come detto, occuperà un'area di 500 mila mq. La superficie totale di Milano Smistamento è di ulteriori 4 milio-

ni di mq in larghissima parte in disuso. Esistono pertanto zone dell'infrastruttura che possono essere riconvertite alla realizzazione di magazzini logistici che per avere il massimo della funzionalità saranno dotati dei più recenti sistemi di gestione automatizzata per servire la distribuzione verso le zone cittadine nonché spazi per il posizionamento degli operatori coinvolti nella logistica da e per la città. Proprietario delle aree è Rete Ferroviaria Italiana-RFI che prevedibilmente vedrà l'iniziativa molto positivamente e collaborerà alla sua riuscita. Un magazzino di qualsiasi dimensione e caratteristica di automazione è generalmente costituito da tre aree operative (ad eccezione di aree per eventuali lavorazioni o di servizio) che sono: area accettazione, dove accedono i fornitori che vi arrivano via camion o nel caso in oggetto dalle casse mobili/ container scaricate dai treni e traslate alla ribalta accettazione; area di stoccaggio dove vengono immagazzinate e ordinate per referenze le merci a seconda dell'indice di rotazione; l'area spedizioni dove vengono organizzate le consegne ai mezzi incaricati della distribuzione, nel nostro caso i veicoli elettrici. Il cuore del magazzino è costituito dall'area di stoccaggio e per il suo dimensionamento esistono formule precise in relazione alla quantità di pallet da stoccare, alla larghezza dei corridoi, ai piani delle scaffalature, ecc. Mediamen-

te per lo stoccaggio di 10 mila pallet su 5 livelli servono 5.100 mq, comunque molto dipende dall'indice di rotazione delle merci. Nel caso di Milano, tenuto conto dell'area da servire e della quantità di merce da consegnare (ricordiamo che oggi si stimano 200 mila consegne al giorno), si potrebbe pensare nella fase di partenza a un dimensionamento di un magazzino, comprendente le tre aree operative sopra descritte, di 100 mila mq con possibilità di raddoppio in relazione al successo dell'iniziativa. La gestione del centro dovrebbe essere affidata in maniera neutra a un soggetto terzo rispetto agli attuali operatori, esperto di gestione magazzini (anche

Una cargo bike in una città tedesca



una cooperativa) che possa effettuare le consegne con la massima qualità ed efficienza. Per la realizzazione del centro e la dotazione della flotta di veicoli elettrici si potrà fare ricorso ad appositi fondi europei in corso di stanziamento per l'"European Green Deal", cioè il grande piano per realizzare la svolta verde dell'Unione europea. ■

**Presidente della commissione Intermodalità di Assologistica*

Sempre più treni e container sulla rotta Cina-Europa-Cina

Un maggiore bilanciamento dei trasporti sulle due direzioni, il forte aumento delle tariffe del trasporto aereo e l'accresciuta affidabilità della linea stanno favorendo la costante crescita del traffico.

China Railways ha comunicato che quest'anno più di 10 mila treni e quasi un milione di container hanno viaggiato sull'asse Cina-Europa-Cina. Ciò significa che il volume di traffico è in crescita del 98,3% anno per anno, toccando, attualmente, 21 paesi e 92 città. In particolare, una delle chiavi per il successo di questo asse di traffico, che attraversa i territori della Russia, della Bielorussia e del Kazakistan, è l'impegno della multinazionale ferroviaria Eurasian Rail Alliance-UTCL ERA, compagnia specializzata nel trasporto su rotaia con treni container di linea che viaggiano sulla ferrovia a scartamento di 1.520 millimetri. In ottobre, la compagnia ha inoltrato oltre 600 treni, con una media nell'ultimo semestre di più di 500 convogli ogni trenta giorni.

“Per sei mesi di fila, dall'inizio del 2020, è stata mantenuta la nostra tendenza ad aumentare i traffici che gestiamo sull'asse Cina-Europa. In agosto abbiamo raggiunto il nostro record nei servizi che forniamo con quasi 60 mila teu. Oggi, i volumi complessivi del 2020 stanno superando i 500 mila. Ciò sottolinea l'importante crescita del corridoio nel suo complesso. La nostra strategia e quella dei paesi nei quali si snoda la nuova Via della Seta è pienamente spiegata dallo slogan 'One belt, one road, one million'. Uno slogan che anche la UTCL ERA vuole

fare proprio. Abbiamo già superato il 50% di questo obiettivo. I nostri programmi e le nostre aspettative sono di raggiungerlo quanto prima”, ha detto

dovuto a un attuale maggiore bilanciamento dei trasporti nelle due direzioni, all'aumento delle tariffe del trasporto aereo (in ottobre, sulla rotta Cina-Hong



Nel 2020, quasi un milione di container hanno viaggiato su treno, complessivamente nei due sensi, tra la Cina e l'Europa

il direttore generale Alexey Grom. Le merceologie, oltre i prodotti automotive e componenti per computer, che vengono maggiormente trasportate nella direzione Cina-Europa sono articoli in plastica, tessile e abbigliamento, attrezzature ottiche e medicali, prodotti di cosmetica e di profumeria. Mentre, invece, nella direzione opposta, legno e prodotti in legno, frutta e verdura e altri prodotti agroalimentari, forniture mediche. L'aumento del trasporto via treno è principalmente

Kong-Europa, rispetto a inizio anno, si sono verificati aumenti del 60%, con un incremento del 9% solo nell'ultima settimana del mese), mentre il costo del trasporto su ferrovia è rimasto pressoché inalterato. Durante la pandemia, inoltre, ha giocato a favore del trasporto ferroviario la certezza di ricevere le merci nei tempi stabiliti, anche grazie all'affidabilità che i miglioramenti a livello tecnico e amministrativo nell'attraversamento delle frontiere ha garantito ai trasporti. ■

Gruppo Grampet: il forte impegno sul Trans-Caspian Corridor

La multinazionale ferroviaria, con sede in Romania, offre avanzati servizi su ferrovia e logistici nei collegamenti tra l'Asia e l'Europa.

Grampet, nata circa vent'anni fa, è la prima multinazionale fondata in Romania e, oggi, è il più importante Gruppo ferroviario e operatore logistico del sud-est europeo. La struttura della compagnia è in grado di proporre prodotti e soluzioni per l'intera catena del trasporto ferroviario, garantendo ai clienti un alto livello sia di esperienza sia di competenze. Infatti, si occupa di: servizi ferroviari merci; costruzione, riparazione e rigenerazione di materiale rotabile; produzione di pezzi di ricambio; affitto di materiale rotabile; trasbordo di beni; servizi logistici. Offre, inoltre, agli operatori ferroviari innovative soluzioni IT.

Il Gruppo Grampet è una delle industrie leader nello sviluppo dei corridoi ferroviari che collegano l'Europa e l'Asia ed è stata la prima compagnia europea a connettersi con la Trans-Caspian International Transportation Route. Questa rotta si estende su 9.500 chilometri, di cui 860 attraversano il territorio della Romania (Rail corridor IV, Constanta Port- Curtici). Grazie all'iniziativa dei governi della Cina, del Kazakistan e dell'Azerbaijan, il progetto di tale corridoio mira

al costante sviluppo di un asse ferroviario multimodale che colleghi Cina, Kazakistan, Azerbaijan, Georgia, Turchia ed Europa. Uno degli obiettivi principali dell'associazione che gestisce tale corridoio è la semplificazione delle formalità amministrative per garantire alle diverse imprese ferroviarie europee la possibilità di sviluppare, con meno problematiche possibili, il loro business lungo il Trans-Caspian Corridor. Lavorando all'interno di questa partnership, ha preso sempre maggiore



Gruia Stoica, presidente del Gruppo Grampet

forza il progetto strategico che è stato alla base della costituzione, vent'anni fa, del Gruppo Grampet. Oggi, connette tre continenti dall'oceano Atlantico, attraverso il Mare del Nord, all'oceano Pacifico, tramite il Mar della Cina. La difficile situazione creata dal coronavirus ha costretto il Gruppo Grampet a posporre o riconsiderare i propri piani di sviluppo. Ciononostante, la società è impegnata, oggi più che mai, con la massima fiducia nei partner, a portare



avanti il progetto di espansione della Trans-Caspian Route.

Le difficoltà sorte durante la pandemia hanno enfatizzato l'esigenza di riconsiderare e razionalizzare la distribuzione delle merci e le catene logistiche. Le merci, però, continueranno a circolare a livello globale. Inoltre, l'enfasi crescente che il mondo sta ponendo sullo sviluppo della "green economy" colloca il trasporto ferroviario in prima linea, come valida alternativa ad altre modalità, in quanto sostenibile, veloce e conveniente dal lato finanziario. In aggiunta, Grampet svolge un'intensa attività di ricerca e sviluppo, mirando a identificare nuove soluzioni tecnologiche e assicurare ai clienti prestazioni di alta esperienza e di assoluta trasparenza in tempo reale. La competitività di un'azienda (e, implicitamente, di un'economia) è attualmente legata al proprio livello di digitalizzazione. Quest'anno di crisi sanitaria ed economica lo ha confermato. Gli investimenti del Gruppo Grampet sono centrati sull'espansione delle operazioni in Europa (in paesi come Slovenia, Macedonia, Montenegro, Slovacchia, Repubblica Ceca, Belgio e Olanda) e anche nell'Asia centrale. Nel medesimo tempo, la società è concentrata nel consolidamento della divisione Logistica, sviluppando centri regionali. ■



La logistica italiana: vaso di coccio tra vasi di ferro

La Confetra ha elaborato un documento per la promozione del Made in Italy, sottolineando le lacune del settore logistico che pesano sullo sviluppo del nostro export. L'esigenza della "trasformazione" digitale.

Un settore, quello della logistica, che comprende quasi 100 mila imprese in Italia (con 1,5 milioni di addetti) che producono ogni anno circa 85 miliardi di fatturato, pari al 9% del Pil. "Purtroppo - sottolinea un documento della Confetra che presenta un Piano straordinario 2021-2022 per la promozione del Made in Italy - la logistica italiana sconta costi per 70 miliardi di euro l'anno, un gap imputabile alla carenza di infrastrutture ma non solo. Per avere una logistica competitiva bisogna puntare su una serie di fattori: infrastrutture materiali e digitali, imprese strutturate innovative e competitive, semplificazioni procedurali sui controlli delle merci, politiche fiscali premianti, e una visione ambiziosa del ruolo dell'Italia nel commercio internazionale e nella geoeconomia degli scambi. La posizione dell'Italia è tale per cui il nostro paese costituisce una porta naturale per l'Europa per tutti i flussi da e per il Far East, dai paesi del Mediterraneo e da tutti i paesi emergenti come molti dell'Africa". Invece, su 7.500 km di coste e una moltitudine di porti commerciali nessuno di questi (ad eccezione di Trieste) funge da gateway per l'Europa e i flussi, non supportati dalle infrastrutture, sono distribuiti attraverso altri canali (Pireo, Algeciras e Nord Europa). Ciò che manca sono le infrastrutture di collegamento che facciano funzionare i nostri porti che potenzialmente potrebbero essere molto più efficienti.

"Sono, quindi, necessari - prosegue

il documento Confetra - interventi immediati da parte del governo su una serie di criticità. Innanzitutto occorre dare attuazione alla pianificazione infrastrutturale contenuta in 'Connettere l'Italia' prima e in 'Italia Veloce' poi". Le priorità infrastrutturali individuate dalla Confetra al servizio della logistica e "per ridare slancio al paese" sono: Terzo Valico, Torino-Lione, Napoli-Bari, Asti-Cuneo, Salerno-Reggio Calabria, potenziamento di diversi hub portuali e aeroportuali merci, trafori alpini e opere per completare il Piano Ten-T Network Europe legato ai corridoi intermodali. Sono opere che il paese si è impegnato a completare a più riprese anche in sede internazionale; sono opere già approvate, ormai parte integrante dei Documenti di pianificazione nazionale: contratti di programma di Rfi e Anas, Piano aeroporti, Piani operativi triennali delle Autorità portuali.

Gli altri due assi generali su cui intervenire sono la semplificazione e l'attuazione di concrete politiche industriali per il settore. E' necessario sburocra-



La Confetra chiede un provvedimento legislativo "Servizi 4.0" che ricalchi quello dedicato al settore industriale

tizzare e rimuovere i troppi impedimenti amministrativi che impattano in dimensione significativa sulla fluidità del trasporto merci a livello nazionale ma soprattutto internazionale, impedendo al paese di competere con gli altri paesi europei; in Italia abbiamo amministrazioni eccellenti a forte livello di digitalizzazione che però sono ancora troppo arretrate in questo processo di trasformazione; una trasformazione digitale che è ormai una necessità, accelerata ancor di più dalla pandemia in atto. Avere una politica per la logistica significa anche aiutare le nostre imprese a stare sui mercati internazionali. "Siamo l'unico paese europeo - prosegue il documento - a non avere 'campioni nazionali' in ambito logistico: si pensi al confronto con la Germania che con Eurokai Contship, Dhl, Hapag Lloyd, Lufthansa Cargo e DB Schenker pre-

sidia l'approvvigionamento e l'export di merci e mercati strategici via porti, mare, terra, gomma, ferro e spedizioni. Discorso simile potremmo fare per la Francia, l'Olanda, il Regno Unito, la Danimarca, la Svizzera. Per non parlare di Cina e Stati Uniti. Insomma, ciò che altrove è scontato da decenni, in Italia non è neanche ancora tema di dibattito



“Siamo l'unico paese europeo a non avere ‘campioni nazionali’ in ambito logistico”, sottolinea il documento Confetra

nell'agenda economica e istituzionale del paese”.

Confetra ha lanciato l'idea di una “Servizi 4.0”, un provvedimento gemello di Industria 4.0, che aiuti il comparto a crescere. Le nostre imprese sono “le gambe” e la mente dell'import e dell'export nazionale, in un paese privo di materie prime ma nonostante ciò grande esportatore di semilavorati e prodotti finiti. Il “Programma Servizi 4.0” deve avere l'obiettivo di dare alle imprese logistiche e del trasporto merci italiane una serie di strumenti indispensabili a crescere, investire, innovare, anche per salvaguardare “sul campo” gli interessi economico- industriali nazionali nel mondo. Il gap tecnologico nel nostro sistema logistico nazionale deve essere superato e le soluzioni di logistica digitale possono dare un contributo

determinante al miglioramento della situazione attuale. La digitalizzazione dei nodi (porti, nodi logistici, ecc.) con l'integrazione tra i rispettivi sistemi informativi e la maggiore connessione tra player della logistica, attraverso la condivisione in tempo reale dei flussi informativi tra tutti gli attori coinvolti nella filiera, hanno un ruolo cardine

nella gestione logistica delle merci. Se a tutto questo si aggiungesse la semplificazione delle procedure burocratico-amministrative, la logistica italiana potrebbe trarne enormi miglioramenti in termini di efficienza. “Recentemen-

te - sottolinea la Confetra - nell'ambito del Recovery Fund abbiamo sottoposto al governo tramite il ministero Infrastrutture e Trasporti, con la nostra associata Fedespediti, un'idea progettuale di investimento per la digitalizzazione dei sistemi logistici che va nella direzione di accelerare la transizione digitale dei sistemi produttivi nazionali, aumentare e rendere più brevi i processi di raggiungimento dei target sulla transizione verde con la creazione di nuovi posti di lavoro qualificati”.

Altri temi fondamentali vengono toccati dal documento Confetra per favorire il nostro export. Tra questi, le modalità di vendita all'export. In questo ambito, in Italia, è molto diffuso l'ex work. I motivi che spingono le aziende a questa scelta possono essere molti e alcuni anche comprensibili. In realtà, dele-

gando questa fase importantissima al compratore estero non ci si sottrae dalle stesse responsabilità doganali, fiscali, e spesso neanche ai rischi legati al credito, che si avrebbero vendendo, ad esempio, a condizioni C&F. Al contrario si perde ricchezza per le imprese della logistica italiane che, se va bene, lavorano per conto di altre aziende estere, ma soprattutto perde il nostro paese che delega ad altre scelte strategiche nella costruzione di un sistema logistico che, come abbiamo visto anche in questa emergenza, è fondamentale a tutto il “sistema paese”. Il suggerimento di Confetra è “una comunicazione mirata alle imprese per promuovere il valore della gestione della fase logistica come parte integrata nel processo produttivo”. Altro tema è il potenziamento delle capacità logistiche italiane nelle vendite online in export. L'export italiano viaggia ancora prevalentemente su canali tradizionali. Le Pmi, che rappresentano oltre il 90% delle imprese italiane e generano oltre il 50% dell'export, sono anche per dimensione e assetto organizzativo le meno preparate ad affrontare l'innovazione digitale dei processi. L'emergenza Covid-19 ha dimostrato quanto siano grandi le potenzialità ancora da sfruttare dei canali digitali, in particolare l'eCommerce. Ciò sottolinea come sia necessario quello che abbiamo precedentemente chiamato un “programma Servizi 4.0” che aiuti le imprese a migliorare su tale aspetto. Per quanto riguarda il trasporto aereo cargo, nonostante rappresenti il 25% del valore dell'export italiano extra Unione europea, il sistema aeroportuale italiano movimentata appena il 7% del cargo aereo europeo contro, ad esempio il 30% della Germania seguita da Francia e Olanda. Nel settore è necessario il miglioramento dei collegamenti per capillarità e frequenza da/per gli hub aeroportuali. ■



ASSEGNATI I PREMI DEL LOGISTICO DELL'ANNO

COVID-19 E LOGISTICA: PASSATO, PRESENTE E FUTURO

a cura di **Carlotta Valeri**

Anche quest'anno, nonostante le difficoltà, il Premio Logistico dell'Anno, organizzato da Assologistica, Assologistica Cultura e Formazione ed Euromerci, non è venuto meno alla sua tradizione, giungendo alla XVI edizione. Oltre all'assegnazione dei riconoscimenti, si è anche svolto, in modalità streaming, il convegno "Emergenza sanitaria: le lezioni apprese dalla logistica e quelle (forse) ancora da apprendere".

Dopo i saluti del presidente di Assologistica Andrea Gentile, il professor Giulio Sapelli ha inquadrato la pandemia Covid-19 nella storia delle cinque altre grandi crisi sanitarie che hanno colpito il mondo, delle quali tre hanno interessato l'Europa, a partire dalla peste nera del 1300, arrivata a Venezia via mare attraverso le navi mercantili. Sapelli ha citato la peste che colpì Londra nel 1665 e che causò la morte di più di un quinto della popolazione fino ad arrivare alla febbre spagnola, che subito dopo la fine della prima guerra mondiale causò decine di milioni di vittime. In tutte queste "crisi" la logistica, specialmente il trasporto via mare, ha giocato un ruolo fondamentale. Alessandro De Felice ha spiegato il perché la pandemia abbia avuto un impatto così forte: negli ultimi anni, il rischio di una crisi sanitaria globale è andato sempre più perdendo "forza", fino ad arrivare ad essere collocato al 10° posto in una classifica dei possibili avvenimenti negativi. Seguendo questa tendenza, anche le aziende hanno trascurato il "rischio pandemico" (solo un 15% ha adottato un piano per la gestione di avvenimenti pandemici). "Un provvedimento utile è quello di adottare filiere più corte e più resilienti", ha sottolineato De Felice.

Ivano Russo è entrato nel merito del rapporto tra il Covid-19 e la logistica. "Quest'ultima - ha detto Russo - ha 'tenuto botta': non è mai mancato, non è mai stato interrotto anche durante il lockdown il rifornimento di medicinali e di alimenti. Ciò però a caro prezzo, infatti la logistica ha registrato perdite di fatturato in molti settori: il cargo aereo ha perso in giugno il 47%, l'intermodale il 9,5%, il trasporto container il 7/9%, la ferrovia il 12,3%, la gomma il 21%". Comunque, un elemento positivo di questa forte capacità di rispondere alla crisi dimostrata dalla logistica è che,

finalmente, qualcuno si dovrà accorgere di quanto conti la funzione della logistica in un sistema economico efficiente. "E' il momento di accorgersene, ponendo fine a quell'oblio che ha avvolto il settore negli ultimi 25/30 anni: il nostro è l'unico paese in Europa dove non esiste una politica industriale della logistica", ha sottolineato Russo. Un dato che, se non viene immediatamente corretto, sconteremo duramente in un futuro anche prossimo sulla scena internazionale. Infatti, come ha detto il direttore generale di Confetra: "Sul-

lo scacchiere mondiale la partita si sta giocando sulla logistica, lo dimostrano eventi come la nuova via della seta, la guerra dei dazi, le vicende intorno alle reti 5G. Sono le dinamiche logistiche che stanno caratterizzando il sistema globale e le azioni dei grandi protagonisti".

Il tema del rapporto diretto tra la pandemia e la logistica è stato ripreso dal vicepresidente di Assologistica Umberto Ruggerone: "Il settore è stato 'colpito' duramente, in particolare è stato un >

"L'Italia è l'unico paese in Europa che non ha una politica industriale della logistica", ha detto Ivano Russo



GLI INTERVENUTI NEL CONVEGNO

Andrea Gentile, presidente Assologistica; Giulio Sapelli, economista, professore ordinario dell'Università degli Studi di Milano; Alessandro De Felice, presidente dell'Associazione nazionale dei risk manager e responsabili assicurazioni aziendali; Umberto Ruggerone, vicepresidente di Assologistica; Ivano Russo, direttore generale di Confetra; Marco Nava, Operations Excellence VP Director di DHL Supply Chain Italy; Andrea Carlini, Sales Manager Supply Chain Management Solutions di Engineering; Massimo Marciani, presidente del Freight Leaders Council; Elena Di Biase, Head of Logistics Capital Markets di Jones Lang LaSalle-JLL; Piercarlo Benetti, Associate Partner di Logistics Reply; Annamaria Di Ruscio, amministratore delegato di Netconsulting Cube; Alessio Totaro, partner dello Studio Legale RP Legal & Tax. Il convegno è stato moderato dal giornalista Michele Latorre, direttore responsabile di TrasportoEuropa.

momento molto delicato specialmente per quelle aziende che avevano investito di recente. Vi è stata però una importante capacità di risposta, che ha sottolineato anche un elevato livello di competenze". Ruggeroni ha anche sottolineato un aspetto interessante che si è verificato nei confronti dell'intermodalità: non trovando più soluzioni con l'autotrasporto, sottoposto a numerosi vincoli, specialmente sui percorsi internazionali, diversi operatori si sono guardati intorno e hanno scoperto o riscoperto il trasporto via ferrovia. Sorge la domanda se questa "riscoperta" durerà nel tempo. Secondo Ruggeroni tutto dipenderà se la logistica nel suo complesso riuscirà a innovarsi e a "inventare un nuovo approccio al business". Gli approcci possibili al futuro del settore sono due: il primo è quello di "tirare avanti così come in passato, tappando i buchi dove è possibile", il secondo è quello di innovare i sistemi rendendoli più consoni alle esigenze attuali e future del mercato. "Vedo molti segnali che si sta realizzando questo secondo, nuovo approccio", ha concluso Ruggeroni. Un nuovo atteggiamento del settore che è stato rilevato anche da Elena Di Biase, della JLL: "La capacità di reazione della logistica italiana e la sua essenzialità al servizio dell'economia e della collettività ha avuto un impatto positivo anche sugli investitori immobiliari, che hanno percepito la volontà delle imprese non solo di 'resistere' ma anche di innovare". La Di Biase ha aggiunto: "Si sta inoltre registrando un effetto propulsivo dovuto alla notevole crescita dell'eCommerce, che sta

spingendo gli operatori a fare investimenti sulla logistica dell'ultimo miglio".

L'avvocato Alessio Totaro ha toccato due punti importanti

e al centro delle richieste di Assologistica al governo e al parlamento: in primo luogo, il riconoscimento per la logistica di "servizio pubblico essenziale". Questo riconoscimento è insito nella funzione che svolge la logistica, e che ha svolto durante i momenti più acuti della crisi pandemica e del lockdown: la continuità del servizio è fondamentale, vitale per la produzione e per i consumi finali. "Del resto i decreti ministeriali hanno sempre lasciato libera la logistica e il trasporto, ciò significa che c'è la percezione della loro utilità pubblica". Il secondo punto è l'inserimento dei contratti della logistica nel codice civile. Un provvedimento che Assologistica sta chiedendo da lungo tempo. "I contratti logistici sono molto operativi, taylor made, senza avere un tipico modello base. Ciò crea molte difficoltà e lungaggini negoziali, oltre tante complicazioni in fase giudiziale, dove si deve anzitutto definire su cosa si deve decidere. Se vi fosse un inquadramento giuridico di riferimento tut-



Il forte aumento dell'eCommerce, registratosi durante la pandemia, sta spingendo molte aziende logistiche verso l'innovazione digitale

to ciò sarebbe molto semplificato", ha aggiunto Totaro.

La pandemia ha sottolineato l'esigenza di introdurre innovazioni nel sistema nazionale produttivo e logistico, in maniera da tagliare costi, aumentare l'efficienza, ridurre i consumi energetici e gli sprechi, facilitando un passaggio verso una maggiore sostenibilità. Questo è un dato da tutti riconosciuto. Per far questo, però, servono management convinti e preparati, competenze adeguate e percorsi di formazione di grande livello. Tutte cose da fare. Anche le aziende devono crescere notevolmente sotto questo aspetto, come ha sottolineato Annamaria Di Ruscio, amministratore delegato di Netconsulting Cube, che, insieme ad Assologistica, ha svolto un'analisi sull'innovazione digitale: "Solo il 45,8% delle aziende ha un piano di innovazione digitale, il 10,4% lo ha definito ma ancora non lo applica, il 34% lo sta elaborando e il 10,4% non ha in programma di farlo". ■

LE MOTIVAZIONI DEI PREMI

Nelle pagine seguenti pubblichiamo l'elenco dei premiati delle tre sezioni: premi aziendali, menzioni speciali e premi ad personam. Per quanto riguarda le motivazioni dei premi, per ragioni di spazio, sono state molto sintetizzate. Sono però visibili, nella versione integrale, sul sito di Assologistica.

PREMI AZIENDALI

ASLAM COOPERATIVA SOCIALE



PER L'INNOVATIVO APPROCCIO ALLA FORMAZIONE ANCHE IN LOGISTICA

Aslam in ogni sua sede intende sviluppare un modello di formazione permanente che, partendo dalla formazione di base dopo la terza media, passa per la formazione tecnica superiore e prosegue nella formazione continua. Tale modello offre proposte formative a soggetti in età diversa (adolescenti, giovani, adulti), coerentemente ai bisogni espressi dalle aziende dislocate sul territorio.

RICEVONO IL PREMIO:

da sinistra: **Angelo Candiani**, presidente, **Carlo Carabelli**, direttore generale

ASSOLOMBARDA SERVIZI



PER LA REALIZZAZIONE DEL PERCORSO "AEO PER RESPONSABILI DELLE QUESTIONI DOGANALI IN COLLABORAZIONE CON ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE"

Società di servizi controllata al 100% da Assolombarda, l'ente formativo da oltre 40 anni sostiene e tutela la competitività e lo sviluppo delle imprese. Offre un'ampia gamma di servizi calati sulle esigenze particolari di ogni singola impresa. Da tempo collabora con Assologistica Cultura e Formazione, su uno speciale percorso formativo AEO destinato ai responsabili delle questioni doganali.

RICEVONO IL PREMIO:

in alto, da sinistra: **Alessandro Scarabelli**, amministratore delegato, **Mattia Macellari**, presidente; in basso, da sinistra: **Alessandra Scipioni**, direttore commerciale, **Davide Inclimona**, service manager formazione

BAYER e MURATA ID SOLUTIONS



PER L'APPLICAZIONE DI TRACCIABILITÀ RFID NELLA SUPPLY CHAIN PHARMA E LA NOTARIZZAZIONE DELLE INFORMAZIONI RILEVANTI SU BLOCKCHAIN

Bayer ha realizzato un progetto di identificazione e tracciabilità dei prodotti distribuiti in Italia mediante una soluzione Rfid e Blockchain. Murata Id Solutions è stato selezionato quale partner ideale, sia per i legami con l'Rfid Lab dell'università di Parma sia per l'indiscussa leadership della multinazionale giapponese che ne ha acquisito la proprietà. Bayer effettua 200 mila consegne annue destinate a 17 mila clienti.

RICEVONO IL PREMIO:

da sinistra: **Michele Palumbo**, head of supply chain management Italy di Bayer, **Francesco Guerci**, amministratore delegato di Murata Id Solutions

BCUBE



PER IL PROGETTO "GREENSIDE"

Il progetto parte dalla business unit Banking&Document Management, dedicata alla gestione logistica del settore bancario e assicurativo, che opera con magazzini e piattaforme su tutto il territorio italiano. Tale unità di BCube ha ideato e avviato un piano di efficientamento energetico dei propri magazzini, basato su livelli procedurali tipici delle metodologie del World Class Logistics.

RICEVE IL PREMIO:

il cavaliere del lavoro **Piero Carlo Bonzano**, presidente e amministratore delegato

BLG LOGISTICS SOLUTIONS ITALIA



PER IL PROGETTO "APP WIR ALLE@BLG"

In BLG Logistics dal 9 giugno scorso è attiva l'inedita app corporate WIR ALLE@BLG dedicata ai dipendenti di tutte le sedi del gruppo. L'applicazione è stata realizzata con l'obiettivo di migliorare la comunicazione interna, fornendo al personale internazionale notizie e informazioni sul mondo BLG in modo rapido, immediato e semplice.

RICEVONO IL PREMIO:

da sinistra: **Alfonso Pacino**, chief financial officer&HR director, **Simona Re Fraschini**, marketing&communication

CASADEI PALLETS e PARMALAT



PER L'HUB DEI PALLET EPAL AL SERVIZIO DELLA LOGISTICA 4.0

Visti i flussi di pallet che vengono trasportati con merce Parmalat ogni anno (stimati circa 500 mila pallets annui), l'azienda per ottimizzare le risorse, si è rivolta a Casadei Pallets, sottoscrivendo a ottobre 2019 un accordo che ha introdotto un modello innovativo di gestione basato su strumenti digitali e macchine semi-automatiche in un centro di selezione e lavorazione pallet Epal multicient da 3.500 mq coperti e 30 mila mq scoperti a elevato livello di automazione.

RICEVONO IL PREMIO:

Per Parmalat (prima foto a sinistra): da destra **Giuseppe Amicone**, responsabile logistica, **Amedeo Pini**, responsabile controllo performance logistiche. Per Casadei Pallets, da sinistra: **Riccardo Casadei**, presidente, **Antonietta Casadei**, vicepresidente, **Paolo Casadei**, direttore generale

CEVA LOGISTICS ITALIA



PER LA LINEA ROBOTIZZATA PER L'ETICHETTATURA DI BATTERIE AUTOMOTIVE

All'interno delle attività richieste da un noto cliente del 3PL del settore automotive è inclusa un'attività di personalizzazione del prodotto (batterie per autoveicoli). L'attività consiste nell'apposizione di etichette e altri accessori sulle singole batterie. Ceva ha studiato e progettato una linea automatica in grado di eseguire l'intero processo, limitando fortemente il contributo umano, i reclami da parte dei clienti finali e, infine, garantendo piena affidabilità del processo produttivo e migliore capacità di assecondare le richieste del mercato.

RICEVONO IL PREMIO:

a sinistra: **Aldo Fierro**, head of engineering; a destra: **Emilio Baggio**, contract logistics sales head

CLASS



PER IL PROGETTO "CLASS-PEOPLE DEVELOPMENT SYSTEM-PDS"

Class ha da sempre visto la Corporate Social Responsibility quale parte di una visione più ampia dell'essere umano, coniugando l'adozione di comportamenti che armonizzano gli obiettivi economici con quelli umani e sociali in modo sostenibile e integrato. Ha quindi deciso di sviluppare il People Development System, in cui dall'ormai classico "management system" si passa a un sistema integrale che fa attenzione all'uomo a 360 gradi.

RICEVONO IL PREMIO:

in alto, da sinistra: **Carlo Bolis**, area manager, **Morena Leccioli**, chief financial officer, **Angelo Piffer**, chief executive officer, **Daniele Longo**, area manager. In basso, da destra: **Danilo Rossi**, manager del servizio di prevenzione e protezione, **Adriano Dulio**, chief operating officer, **Alberto Zanzi**, HR manager, **Andrea Governoli**, area manager

COLUMBUS LOGISTICS



PER L'ADESIONE AL PROGETTO "CARE BOX" DEL ROTARY CLUB MONZA OVEST

Columbus Logistics è impegnata a sostenere il territorio monzese (dove ha sede) in questo momento difficile, aderendo all'iniziativa Care Box promossa dal Rotary Club Monza Ovest, che durerà fino al termine dell'anno, per aiutare le famiglie del territorio in difficoltà, causa il Covid-19: dalle 30 alle 60 famiglie ricevono, ogni settimana, un pacco di generi alimentari, arricchito con prodotti per la cura della casa e della persona. L'azienda si occupa della ricezione, dello stoccaggio e dell'inscatolamento delle derrate alimentari.

RICEVONO IL PREMIO:

da sinistra: **Stefano Bianconi**, direttore generale, **Luisa Schieppati**, direzione commerciale existing business e acquisti, **Andrea Bianconi**, direzione IT e marketing

CONAD LOGISTICS e TESISQUARE



PER IL PROGETTO "RAZIONALIZZAZIONE E GESTIONE STRATEGICA NEL TRASPORTO DEI FLUSSI PRIMARI"

Conad ha varato un innovativo progetto di logistica collaborativa orientata anche alla sostenibilità. La principale innovazione di processo introdotta nell'ambito della complessiva supply chain consiste nell'organizzazione dei ritiri dalle fabbriche per contrastare la carenza di autisti. L'iniziativa è del tutto innovativa a livello nazionale: a oggi, nessun operatore dalla Gdo in Italia si è cimentato nella gestione strategica del trasporto e della razionalizzazione dei "flussi primari". Il nuovo progetto è partito da una rivisitazione innovativa dei processi di filiera, che supportati dalla Tesisquare Platform hanno migliorato la comunicazione e velocizzato le attività operative.

RICEVONO IL PREMIO:

per Conad Logistics: da sinistra, **Lorenzo Fusco**, responsabile trasporti primari, **Andrea Mantelli**, direttore SC Conad e AD Conad Logistics, **Veruska Gallo** e **Donatella Elia**, gestione operativa trasporti. Per Tesisquare, **Sebastien Morillon**, business unit manager

CONTAINER SERVICE RAVENNA



PER IL PROGETTO "NEW LIFE"

Il progetto è nato dalla volontà di Container Service Ravenna di svolgere il proprio business in maniera sostenibile, introducendo alcuni principi di economia circolare e investendo nella salvaguardia dell'ambiente e della salute dei dipendenti. Consiste nella riduzione degli scarti derivanti dalla lavorazione dei container. CSR recupera tutti i pezzi e le parti di container recuperabili (porte, pannelli, blocchi d'angolo, pianali, longheroni, ecc.), ripristinando anche unità con danni importanti e riproponendoli sul mercato dell'usato.

RICEVONO IL PREMIO:

da destra: **Filippo Figna**, amministratore delegato, **Patrizio Sgarbi**, responsabile di produzione

DHL SUPPLY CHAIN ITALY e MARS



PER IL PROGETTO DHL "CUSTOMER SERVICE SYSTEM-CSS"

Il DHL Customer Service System (CSS) è un sistema di ticketing che facilita la risoluzione dei problemi del cliente e ne consente il monitoraggio. Il sistema è costruito con un flusso di lavoro integrato e con avvisi automatici che garantiscono una risposta rapida. Il CSS è uno dei prodotti IT strategici di DHL Supply Chain ed è in uso in tutte le nazioni in cui il 3PL opera. Offre significativi vantaggi, soprattutto per i brand multinazionali, consentendo una visibilità trasversale e centralizzata. È stato applicato per il cliente Mars con grandi vantaggi.

RICEVONO IL PREMIO:

per DHL: **Sara Baldini**, customer service&account manager, **Simone Diamanti**, key account manager. Per Mars: **Maria Grazia Gabba**, customer service leader

ENGEL & VÖLKERS COMMERCIAL MILANO



PER LE INDAGINI DI MERCATO "SENTIMENT REAL ESTATE COVID-19"

A fronte di una situazione di incertezza e straordinarietà storica, economica e sociale, Engel&Völkers Commercial Milano ha voluto essere al fianco dei propri clienti. Da qui l'idea di effettuare una serie di rilevazioni periodiche di mercato, somministrate prima, durante e dopo il lockdown a un panel di oltre 6.600 stakeholder. La società è stata affiancata dallo studio legale e fiscale RödI&Partner, grazie alla cui expertise è stato possibile affrontare temi di natura giurisdizionale legati all'inedito scenario legale che proprietari e affittuari si stanno trovando ad affrontare.

RICEVE IL PREMIO:

Gianluca Sinisi, licence partner E&VC Milano e Lombardia

FIGE LOGISTICS e GI GROUP DIVISIONE LOGISTICS



PER IL PROGETTO "ZALANDO-SOUTHERN EUROPE HUB"

Fiege Logistics è l'operatore logistico scelto da Zalando per la gestione delle operations dell'hub di Nogarole Rocca (Verona) dedicato alla distribuzione di prodotti fashion&lifestyle per l'Italia e alcuni mercati del sud Europa. Il 3PL ha optato per un modello operativo che prevede la governance diretta delle risorse umane in ambito operations. Grazie alla partnership con Gi Group Divisione Logistics, è stata progettata una soluzione comprensiva di mappatura delle professionalità disponibili sul territorio, employer branding e campagna di candidate attraction mirata e integrata, strutturazione di un processo di selezione, onboarding e workforce management volto a garantire il rapido "ramp-up" del sito distributivo e governo della flessibilità operativa tipica dell'eCommerce.

RICEVONO IL PREMIO:

per Fiege, da sinistra: **Federico Patti**, country HR manager, **Marcello Casalini**, site leader, **Stefano Maggioni**, head of operations, **Beatrice Mondoni**, HR director, **Alberto Birolini**, managing director, **Gaetano Scuzzarella**, finance&administration manager. Per Gi Group: **Michele Savani**, division manager logistics

GEFCO ITALIA



PER IL PROGETTO "MOVEECAR BY GEFCO"

Gecco ha abbracciato le nuove tendenze del settore automobilistico, integrando completamente i suoi processi con numerose innovazioni digitali. "Moveecar" è una piattaforma di servizi digitali dedicata ai veicoli lungo tutto il loro ciclo di vita. Rivolta a produttori, concessionari, gestori di flotte, società di noleggio e operatori della mobilità, offre una gamma completa di servizi logistici automobilistici a supporto dei veicoli lungo tutto il ciclo di vita, anche nel mercato dell'usato e del noleggio.

RICEVE IL PREMIO:

Raffaella Zapparoli, finished vehicles logistics director

GEODIS



PER IL PROGETTO "VR DESIGN, I MAGAZZINI IN REALTÀ VIRTUALE"

Il progetto, è nato nel 2017 con lo scopo di fornire tramite un unico programma tutti i dettagli di progetti tecnico-logistici e coinvolgere attivamente i clienti. Questo aspetto, oltre alla crescita e al miglioramento continuo, è importante soprattutto nella fase di pianificazione e concezione di progetti logistici. Per questo motivo Geodis mette a disposizione dei potenziali clienti o dei clienti esistenti, che necessitano attività di reengineering, soluzioni innovative con azioni di simulazione e visualizzazione in tempo reale durante tutte le fasi di lavorazione grazie a un software di realtà virtuale (VR).

RICEVONO IL PREMIO:

da sinistra: **Pamela Calderoli**, senior key account manager - head of marketing communication&projects, **Daniela Bensi**, engineering manager

GRAMPET GROUP



PRIMA AZIENDA EUROPEA AD ADERIRE ALLA MIDDLE CORRIDOR ASSOCIATION TRANS-CASPIAN INTERNATIONAL TRANSPORT ROUTE

Grampet Group è il più grande gruppo ferroviario e operatore logistico privato nell'Europa sudorientale: offre una piattaforma di servizi integrati unica nella regione per tutti i settori ferroviari, dal trasporto merci alla produzione di materiale rotabile e alle riparazioni fino alla gestione soluzioni logistiche e IT. È la prima azienda europea ad aderire alla Middle Corridor Association Trans Caspian International Transport Route, impegnandosi fermamente in questa alleanza strategica che crea una nuova rotta tra la Cina e l'Unione europea.

RICEVE IL PREMIO:

Adrian Silvestru, responsabile commerciale

GRUPPO LOGISTICO LDI



PER IL PROGETTO "SMART PACKAGING SYSTEM 4.0"

Il progetto consiste in un sistema integrato rivoluzionario nel campo della logistica per aiutare le aziende di eCommerce, o realtà con alto numero di evasione ordini, che spediscono grandi quantità di scatole con dimensioni diverse in base agli ordini. Consiste in un hub specializzato con un fine linea che in automatico realizza la confezione su misura dell'oggetto da spedire. Il progetto è realizzato in collaborazione con il Centro di ricerca per i trasporti e la logistica dell'Università La Sapienza di Roma, cofinanziato da "Lazio Innova".

RICEVE IL PREMIO:

Alessandro Bursese, amministratore delegato

INTERPORTO BOLOGNA



PER IL PROGETTO "DALLA FORMAZIONE ALLA MOBILITÀ PASSANDO PER L'OPEN INNOVATION"

Nel 2018, Interporto Bologna ha iniziato a sviluppare un progetto per ampliare la gamma di servizi offerti alle aziende insediate. Nel corso dello stesso anno è stata chiesta la collaborazione di un team di ricercatori delle Università di Modena e Reggio Emilia. L'obiettivo del progetto è stato in particolare quello di ripensare il modello strategico, operativo e commerciale dei servizi per aggiungere valore agli spazi di interporto, rispondendo ai bisogni di imprese e persone che li abitano.

RICEVONO IL PREMIO:

da destra: **Marco Spinedi**, presidente, **Sergio Crespi**, direttore generale

KUEHNE+NAGEL ITALIA e BEERWULF



PER L'IMPLEMENTAZIONE DI UN NETWORK EUROPEO PER LA LOGISTICA DELL'ECOMMERCE DI BEERWULF

Kuehne + Nagel sta crescendo rapidamente nel settore eCommerce, attraverso la strategia KN OmniChain con l'obiettivo di consentire ai clienti di espandere il proprio business online su scala globale. Il partner del progetto è Beerwulf, del Gruppo Heineken, piattaforma online dedicata agli appassionati della birra. Kuehne + Nagel e Beerwulf hanno iniziato il loro percorso di partnership logistica nel 2016, quando il network di Beerwulf era molto frammentato. Si sono così poste le basi per la creazione di un network logistico per l'eCommerce su scala internazionale e di una partnership solida e di lungo termine tra le due aziende.

RICEVONO IL PREMIO:

Per K + N (prima foto a sinistra): **Rodolfo Mazza**, business unit manager, **Rossella Moramarco**, business development, **Giuseppe Carbone**, warehouse solutions expert. Per Beerwulf: **Cindy Tervoort**, managing director, **Wolfgang Fahrner**, co-founder&chief operating officer

KOPRON



PER LA DONAZIONE, IN PIENA EMERGENZA SANITARIA, DI UNA TENDOSTRUTTURA ALL'OSPEDALE SAN GERARDO DI MONZA
Sabato 21 marzo, in piena emergenza covid-19, il sindaco di Monza Dario Allevi, insieme alla protezione civile, ha richiesto a Kopron di risolvere con estrema urgenza il problema della mancata copertura delle ambulanze all'ingresso del pronto soccorso. Nonostante si trattasse di un weekend festivo, Kopron si è attivata richiamando al lavoro un intero reparto, che si è immediatamente adoperato per produrre in tempo record e montare nottetempo la struttura. Un vero lavoro di squadra tra la generosità di tutta l'azienda Kopron e la protezione civile.

RICEVONO IL PREMIO:

da sinistra: **Paolo Vergani**, amministratore delegato, **Diego Vergani**, direttore di produzione, **Mario Vergani**, presidente

LAVAZZA e TESISQUARE



PER IL PROGETTO DI SUPPLY CHAIN VISIBILITY E CONTROL TOWER PER LA COLLABORAZIONE DI FILIERA

In un'epoca dove la gestione della supply chain estesa è diventato un fattore competitivo per gestire la complessità del mercato, il Gruppo Lavazza ha deciso di avere il controllo in real time dell'intera filiera, intraprendendo da un paio di anni un nuovo percorso di logistica collaborativa con cui incrementare il livello di servizio. Nel 2019, si è posto come obiettivo l'eccellenza nel servizio al cliente, decidendo di adottare la TESI Control Tower, uno strumento di analisi, controllo e gestione di tutti i dati provenienti dalle operazioni transazionali della supply chain che è in grado di supportare l'azienda nel prendere decisioni e nel disegnare il proprio ecosistema digitale e collaborativo.

RICEVONO IL PREMIO:

Per Lavazza (prima foto a sinistra): **Silvia Barbieri**, supply chain director, **Igor Nuzzi**, region director Italia&Svizzera. Per Tesisquare, da sinistra: **Elio Becchis**, solution&delivery manager senior, **Manuel Morone**, account manager

LC3 TRASPORTI



PER IL PROGETTO "REPORT ECOLOGICO"

LC3 Trasporti, fin dal 2011, ha scelto la via della sostenibilità ambientale, economica e sociale. E' stato un lungo, proficuo cammino. A partire dall'esercizio 2015, produce, in autocertificazione, il "Report Ecologico", le cui informazioni sono utilizzate sia per formulare il preventivo sia a consuntivo per controllare la prestazione ecologica della società. Per Lyreco, ha messo a disposizione anche mezzi alimentati a biometano, che hanno sostituito mezzi diesel Euro 6, riducendo drasticamente tutte le emissioni nocive.

RICEVONO IL PREMIO:

da destra, **Michele Ambrogi**, presidente, **Giorgio Berettini**, account manager

YUSEN LOGISTICS ITALY



PER IL SUPPORTO LOGISTICO DURANTE LA PANDEMIA COVID-19 AL PROGETTO DI A.C. MILAN A VANTAGGIO DEGLI ABBONATI OVER 65

Cura del cliente e flessibilità in termini operativi sono i valori che Yusen Logistics Italy si prefigge. In tali termini si colloca il progetto A.C. Milan, nato dalla volontà di offrire un rapido e concreto aiuto alla categoria di abbonati maggiormente colpita (over 65) durante la pandemia, distribuendo circa duemila "care pack" contenenti prodotti alimentari. Il progetto A.C. Milan è nato e cresciuto in un periodo non comune, necessitando di tempi ridotti per l'organizzazione e il completamento delle attività. Yusen Logistics Italy ha garantito una risposta immediata, sull'intera organizzazione e gestione della supply chain e pianificando ricezione e storage dei prodotti.

RICEVONO IL PREMIO:

Arianna Riva, CL operations manager, **Alessio Cascio**, solution design manager, **Tommaso Duraccio**, WH manager, **Franco Gizzi**, WH Coordinator

LOGISTICA UNO EUROPE



PER IL PROGETTO "IL GREEN TEAM DI LOGISTICAUNO"

Logistica Uno ha iniziato il percorso green già nel 2012 con la progettazione e la realizzazione di un polo logistico di oltre 50 mila mq di magazzini raccordati, situato a Maddaloni in provincia di Caserta. Il tema della sostenibilità per l'operatore non è soltanto una mission aziendale, ma anche uno stile di vita da comunicare e trasmettere al suo team. Da qui nasce la campagna di corporate communication Green Team. Lavorare in maniera eco-compatibile significa creare un ambiente di lavoro sostenibile e abbattere in ufficio gli sprechi (di luce, carta, rifiuti, ecc.).

RICEVONO IL PREMIO:

nella prima foto, da sinistra: **Gianluca Cornelli**, supply chain manager, **Gabriele Cornelli**, presidente, **Carlo Alberto Wagner**, amministratore delegato, **Paolo Bovo**, amministratore delegato. Nella seconda foto: **Gianluca Godi**, Q-HSE manager (salute, sicurezza e ambiente)

LOGISTICS CAPITAL PARTNERS-LCP



PER LA REALIZZAZIONE DEL POLO LOGISTICO "LCP TRECATE XXL"

Lo sviluppatore Logistics Capital Partners ha realizzato una struttura logistica di 210.891 mq, progettata secondo dettami tecnologici e ambientali avanzati per ottenere i più alti livelli di certificazione LEED e del Protocollo Itaca. Il polo distributivo, ubicato a Trecate, Novara, è tra i più grandi d'Italia. La struttura è stata sviluppata all'insegna della flessibilità e consta di tre edifici. Particolarmente innovativo il design, con la scelta di rivestimenti in pannelli sandwich d'alluminio dal colore grigio scuro, che rendono la geometria del volume squadrato, pulito e netto, in dialogo con gli elementi della campagna del territorio circostante.

RICEVE IL PREMIO:

Andrea Benvenuti, managing director for construction&development

LOGITEAM, SIMPOOL e SI.A.M.



PER IL PROGETTO DI GESTIONE IN OUTSOURCING DELL'INTERA DISTRIBUZIONE DELLE ACQUE MINERALI SI.A.M.

Il progetto si è mosso in una logica di rete fra imprese regionali per offrire un servizio migliore, in tempi più rapidi e a minor costo rispetto al sistema di interscambio. A tal fine è stata costituita Logiteam, la prima rete italiana di imprese della logistica abbinata agli imballaggi terziari, tra Simpool e aziende siciliane della logistica e dei trasporti (Nicolosi Trasporti, Sicania, Treelle) per la condivisione di attività, knowhow e risorse al servizio del mercato e gli uni degli altri. Il progetto consta attualmente circa 280 mila pallet/anno movimentati ed è destinato a essere facilmente modulabile e scalabile.

RICEVONO IL PREMIO:

nelle foto, in alto, da sinistra: **Angelo Mancuso**, Ceo Simpool, **Giovanni Frasca**, Ceo Siam Sicil Acque Minerali, **Andrea Gulino**, responsabile logistica Siam Sicil Acque Minerali; in basso, da sinistra, **Luciano Pravatà**, direttore commerciale Sicania, **Gaetano Nicolosi**, presidente Nicolosi Trasporti, **Salvatore Longo**, direttore commerciale Treelle



LONATO e NOVA SYSTEMS INDUSTRIA



PER LA GESTIONE INNOVATIVA DELL'INTERO PROCESSO DI INTEGRAZIONE TRA TRASPORTO FERROVIARIO, HANDLING CONTAINER, LINEE DI PACKAGING E ATTIVITÀ AMMINISTRATIVE

Lonato SpA (Logistica integrata strada ferrovia) e Nova Systems Industria (Information&Communication Technology) hanno messo in atto un'innovativa gestione informatica dell'intero processo di integrazione fra trasporto ferroviario, handling container, linee di packaging e attività amministrative. Si tratta di un progressivo sviluppo della digitalizzazione dei processi logistici che Nova Systems Industria ha progettato per Lonato sulla base delle necessità di migliorare pianificazione, stoccaggio, movimentazione e repackaging.

RICEVONO IL PREMIO:

da sinistra: **Luca Foroni**, presidente Nova Systems Industria, **Maurizio Perotti**, direttore Lonato spa

MALPENSA INTERMODALE E DATAMATIC



PER IL PROGETTO "TERMINAL OPERATING SYSTEM-TOS" RELATIVO A TUTTE LE ATTIVITÀ TERMINALISTICHE DELLA SOCIETÀ

Il Terminal Operating System, sviluppato in partnership tra Malpensa Intermodale e Datamatic sulla base del sistema di telemetria Neptuno, ottimizza tutte le attività terminalistiche rendendole più efficienti e sicure. Il sistema basa il suo funzionamento sui dati ricevuti in tempo reale dai mezzi che eseguono le operazioni (gru, tractor portuali, camion, ecc.) e nello scambio automatizzato d'informazioni tra gli enti coinvolti nelle operazioni tramite Webservices, Edi, Xml, ecc. Tutti i moduli del sistema hanno interfacce utenti semplici e intuitive.

RICEVONO IL PREMIO:

da sinistra: **Umberto Ruggerone**, amministratore unico Malpensa Intermodale, **Carmelo Occhipinti**, titolare di Datamatic

MONDELEZ INTERNATIONAL, ESSELUNGA E STEF



PER IL PROGETTO "SEMPLIFICAZIONE DELLA FILIERA"

Collaborazione e semplificazione sono due parole chiave nell'ambito della logistica 4.0. Quando un progetto ha alla base una forte collaborazione, in grado di semplificare la filiera, con risultati e benefici condivisi per tutti gli attori in gioco, si può affermare che questo sia un progetto di successo. E' quello che è accaduto tra Mondelez, Esselunga e Stef. In test da gennaio 2020, il progetto di certificazione dei carichi e scarico anticipato della merce è stato attivato da maggio 2020 sul Cedi Esselunga di Limite, Milano, e proseguirà su quelli di Biandrate, Novara, e Campi Bisenzio, Firenze.

RICEVONO IL PREMIO:

per Mondelez (in alto, prima foto a sinistra): **Elena Frignati**, customer collaboration specialist, **Walter Moriondo**, customer service manager meals. Per Esselunga (seconda foto): **Massimo Esposito**, direttore logistica, **Paolo Fabbri**, responsabile centro distributivo, **Alessandro Donghi**, responsabile magazzino freschi. Per Stef (in basso, prima foto a sinistra): **Fabio Cipolla**, direttore vendite logistica, **Matteo Filippini**, direttore area logistica. Per Fattorie Osella: **Marco Schiavo**, customer service&supply network leader

NOLPAL e PAC 2000A



PER IL PROGETTO DI DIGITALIZZAZIONE NELL'INTERSCAMBIO EPAL

Pac 2000A-Conad ha sperimentato nel corso del 2019 nella Sicilia occidentale (oltre 200 tra punti di vendita e magazzini) un modello di logistica collaborativa che prevede la cessione del vecchio sistema gestionale dell'interscambio Epal, sia diretto sia differito, a un soggetto terzo, NolPal. Quest'ultima provvede per conto di Pac 2000A a contabilizzare il flusso in ingresso, a emettere buoni digitali tracciabili ai vettori, a concordare restituzioni secondo calendari concordati fra Pac 2000A e i suoi fornitori, a formare carichi completi di pallet Epal selezionati, puliti e pronti al riutilizzo.

RICEVONO IL PREMIO:

per Pac 2000A: **Saverio Santoro**, coordinatore logistica dell'area occidentale della Sicilia. Per Nolpal: **Antonietta Casadei**, vicepresidente team dirigenziale

NUMBER1 LOGISTICS GROUP



PER LA COLLABORAZIONE CON IL BANCO ALIMENTARE ANCHE IN OCCASIONE DELL'EMERGENZA COVID-19

Dal 2013, Number1 sostiene le attività della Fondazione Banco Alimentare, onlus attiva su tutto il territorio italiano nel recupero delle eccedenze alimentari dalla filiera agroalimentare e nella loro redistribuzione gratuita a oltre 7.500 strutture caritative che assistono più di un milione e mezzo di persone. Anche in piena emergenza Covid-19 la collaborazione tra Number1 e la Fondazione non è venuta meno, anzi si è rafforzata, dato che la pandemia sanitaria si è trasformata presto in emergenza sociale con un forte aumento di richieste di alimenti da parte di famiglie in difficoltà.

RICEVE IL PREMIO:

Renzo Sartori, presidente

PROLOGIS



PER LA PROLOGIS COMMUNITY WORKFORCE INITIATIVE E PER L'IMPEGNO UMANITARIO DURANTE L'EMERGENZA COVID-19

Il recente ESG Impact Report di Prologis, che riassume i progressi compiuti in materia di tutela ambientale, responsabilità sociale e governance, ha evidenziato i numerosi interventi effettuati dalla società in ambito CSR. Oltre alle importanti azioni in ambito sostenibilità ambientale, ha fornito risposte alle continue carenze di manodopera nei settori del trasporto, della distribuzione e della logistica, dando vita a un programma di formazione all'avanguardia in materia di logistica digitale attraverso la Prologis Community Workforce Initiative. Per il covid-19, la Fondazione Prologis ha istituito un fondo di soccorso globale di 5 milioni di dollari per sostenere le organizzazioni no-profit, gli ospedali e le organizzazioni che si occupano di salute e sicurezza pubblica.

RICEVONO IL PREMIO:

nella foto, al centro: **Sandro Innocenti**, country manager. Dietro, da sinistra: **Filippo Paris**, facility manager, **Claudia Montanari**, R.E. customer experience lead, **Marco Colombo**, leasing officer

R&P LEGAL & TAX STUDIO ASSOCIATO



PER IL PROGETTO "LEGAL COMPLIANCE RATING"

Il progetto consiste in una valutazione preliminare e periodica, effettuata nei confronti dei fornitori di servizi nel settore della logistica, della compliance normativa in tema di governance societaria e profili lavoristici del personale dei medesimi fornitori. Intende fornire una risposta alle crescenti istanze provenienti dal mondo della logistica, finalizzate a innalzare il livello qualitativo medio della fornitura dei servizi mantenendo inalterata la competitività, garantendo condizioni produttive capaci di minimizzare i costi sociali e ambientali nell'attività d'impresa.

RICEVONO IL PREMIO:

da sinistra: **Alessio Totaro** e **Claudio Perrella**, partner

S.A.F.I.M.



PER LA CAMPAGNA "6 SICURO? 6 SAFIM!"

La sicurezza in azienda si ottiene con l'informazione, la formazione e l'addestramento. Ma tutto ciò è sufficiente? Da sempre Safim ha ricercato la massima produttività nel massimo rispetto delle regole di sicurezza. Quest'anno ha però deciso di andare oltre, cercando nella piena sicurezza la serenità necessaria a produrre meglio. Come? Aggiungendo la "partecipazione", per trasformare la sicurezza in azienda da obbligo a buona abitudine. Per questo è nata la campagna "6 sicuro? 6 SAFIM!".

RICEVONO IL PREMIO:

Paolo Rissone e **Simone Savio**, addetti al servizio di prevenzione e protezione, **Giovanni Giglio**, responsabile del personale, **Alberto** e **Alessandro Crivello**, amministratori delegati

SIMPOOL



PER IL PROGETTO "GREENYPACK, GLI IMBALLAGGI GREEN&SMART"

GreenyPack è la linea completa di pallet in plastica riciclata e riciclabile. Questi pallet sono realizzati con materia prima rigenerata, derivata dal recupero dei rifiuti da imballaggio. Gli scarti delle imprese diventano quindi nuova energia per le imprese stesse, grazie a un processo che trasforma il rifiuto in risorsa. GreenyPack favorisce una logistica più sostenibile, riducendo l'impatto ambientale degli imballaggi terziari, evitando l'utilizzo di materia prima vergine e l'incontrollata generazione di rifiuti non riciclabili.

RICEVE IL PREMIO:

Angelo Mancuso, Ceo

THE ADECCO GROUP



PER IL PROGETTO "THE LOGISTICS CHALLENGE"

Il progetto è stato ideato e sviluppato con l'obiettivo di creare un reale ponte tra scuole, istituti scolastici ITS e aziende, con la caratteristica fondamentale di essere dedicata alla logistica, settore di cui a volte non si conosce la portata. The Logistics Challenge ha infatti l'ambizione di raccontare ai giovani le notevoli opportunità offerte dal settore: nasce nel 2018, da una comunità d'intenti con Assologistica Cultura e Formazione, nel voler portare un contributo innovativo e concreto per il settore e nel 2020 è giunto alla seconda edizione.

RICEVONO IL PREMIO:

da sinistra: **Ketty Cestaro**, strategic industry advisor logistica, **Francesca Parolo**, hubsite manager, **Michela Santonastaso**, onsite people advisor

TWS-TRANS WORLD SHIPPING



PER IL PROGETTO "RETAIL 4.0 - SISTEMI DI TRACCIABILITÀ INTELLIGENTE PER LE INTEGRAZIONI TRA LOGISTICA E RETAIL"

Il progetto intende unire le imprese del mondo della manifattura di pregio con realtà altamente specializzate nella creazione di soluzioni innovative nel campo della distribuzione e del retail per lo sviluppo di una strategia omnicanale. Nello specifico, il progetto opera nel settore calzature: le aziende Giano e Montebove creano collezioni innovative che richiedono un'attenta fase di studio e ricerca di nuovi materiali in grado di dare confort e pregio estetico al prodotto finale. Queste nuove collezioni saranno distribuite attraverso innovativi sistemi di tracciabilità sviluppati da TWS.

RICEVONO IL PREMIO:

Vittoria Gaetani, presidente, **Enrico Matassini**, direttore amministrativo, **Daniel Filigheddu**, direttore information technology, **Angelo Gallo**, supervisore information technology, **Cecilia Castanò**, supervisore contabilità

UNIEURO



PER L'ADOZIONE DI SOLUZIONI RTLS (REAL TIME LOCATION SYSTEM) AUTO-ID PRESSO IL POLO LOGISTICO DI PIACENZA, IN COLLABORAZIONE CON JUNGHEINRICH

Unieuro, catena italiana di elettronica di consumo ed elettrodomestici leader del settore, nel suo polo logistico di Piacenza ha deciso di scegliere una soluzione innovativa da integrare nel suo processo logistico. Gli obiettivi di Unieuro erano di ottimizzare la gestione dei flussi logistici, migliorare la tracciabilità delle unità di carico e aumentare la sicurezza. Jungheinrich ha proposto una soluzione basata sulle nuove tecnologie di Real Time Location System. Queste soluzioni permettono di identificare e tracciare automaticamente la posizione di oggetti o persone in tempo reale e consentono di sviluppare sistemi di autoidentificazione dell'unità di carico basati sulla posizione del carrello (Auto-ID).

RICEVONO IL PREMIO:

da sinistra: **Luigi La Vista**, direttore logistico Unieuro, **Stefano Emiliani**, key account Jungheinrich Italiana, **Fabrizio Corona**, responsabile magazzino Unieuro

UNIS&F-UNINDUSTRIA SERVIZI E FORMAZIONE TREVISO E PORDENONE



PER LA REALIZZAZIONE DEL PERCORSO "AEO" PER RESPONSABILI DELLE QUESTIONI DOGANALI IN COLLABORAZIONE CON ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE

UNIS&F è la società di servizi e formazione del Sistema Confindustria che opera nelle province di Treviso e Pordenone e si propone di affiancare il business con servizi di supporto altamente specializzati e di offrire attività di formazione delle risorse umane. Prosegue e sviluppa l'esperienza maturata nel percorso ventennale di Formazione Unindustria Treviso. Da luglio 201, le imprese trovano in UNIS&F un unico interlocutore che garantisce risposte competenti ed efficaci per le esigenze aziendali. Da tempo collabora con Assologistica Cultura e Formazione nella realizzazione di uno speciale percorso formativo AEO destinato alla formazione dei responsabili delle questioni doganali.

RICEVE IL PREMIO:

Giuseppe Antonello, amministratore delegato

MENZIONI SPECIALI

2A GROUP



PER LA PROFICUA COLLABORAZIONE CON IL MONDO ASSOCIATIVO

2A Group si sviluppa dall'esperienza di un team esperto nella consulenza globale nel settore HSQE (Health, Safety, Quality and Environment&Energy). L'integrazione delle competenze permette all'intero gruppo di rispondere in maniera rapida ed efficace alle necessità dei clienti. La gamma di servizi offerti permette alla società di prendere in carico attività specialistiche nell'ambito di sicurezza, ambiente, qualità ed energia, consentendo al committente di indirizzare tempo e talento alla realizzazione dei propri progetti, attivando anche collaborazioni con associazioni di categoria. Con Assologistica, per esempio, la società ha dato vita a un progetto, grazie al quale ha reso possibile abbattere l'impatto economico della tassa rifiuti.

RICEVE IL PREMIO:

Maurizio **Todeschini**, responsabile commerciale

AMBROGIO INTERMODAL



PER L'APPLICAZIONE MOBILE AMBROGIO TRACK&TRACE

Nel 2019, l'operatore ha lanciato il progetto di una app mobile con l'obiettivo di tracciare i carichi dei propri clienti in tempo reale. L'utilizzo della app "Ambrogio Track&Trace" dal 1° gennaio 2020 è diventato obbligatorio per tutti gli autisti e i trazionisti che collaborano con l'operatore in Europa. Grazie all'applicazione, il cliente riceve in automatico la posizione della merce in tempo reale, informazioni sullo stato dell'ordine e sugli orari di arrivo e attesa. L'applicazione permette anche ad Ambrogio una maggiore efficienza nella programmazione dei suoi itinerari.

RICEVONO IL PREMIO:

da sinistra: **Pierluigi Gasperini**, group IT&quality director, **Giulia Ambrogio**, group marketing executive, **Valerio Ambrogio**, group project manager

APM TERMINALS VADO LIGURE



PER IL NUOVO CONTAINER TERMINAL DI VADO GATEWAY, TRA I PIÙ AVANZATI DEL MEDITERRANEO

Il nuovo Container Terminal situato all'interno di Vado Gateway e gestito da APM Terminals Vado Ligure, società del gruppo APM Terminals, tra le principali società terminalistiche al mondo, è il più grande terminal aperto in Italia da oltre vent'anni ed è tra i più tecnologicamente avanzati del mar Mediterraneo grazie a una serie di dotazioni all'avanguardia e a una flotta di moderne gru tecnologiche. In particolare il piazzale ("yard") per il deposito e la movimentazione dei container è il primo in Italia a essere completamente automatizzato.

RICEVE IL PREMIO:

Paolo Cornetto, amministratore delegato

BERARDI BULLONERIE



PER IL CONTENITORE KANBAN SMART "S-BBK 4.0"

"S-BBK 4.0" è un contenitore a elevato contenuto tecnologico, dotato di intelligenza ed elettronica integrata, grazie alle quali comunica costantemente la quantità di materiale in esso contenuto. Questo permette di conoscere in ogni momento lo stato dello stock e la situazione inventariale. "S-BBK 4.0" non necessita di cablaggi, la trasmissione dati avviene infatti in modalità "wireless". Il riordino del materiale è completamente automatico, grazie all'impostazione e al monitoraggio dei parametri di mantenimento dello stock, sempre sincronizzati con la richiesta dell'area produttiva.

RICEVE IL PREMIO:

Andrea Destro, lean manager

CONSORZIO ZAI – INTERPORTO QUADRANTE EUROPA



PER LA LEADERSHIP NELLA CLASSIFICA EUROPEA DEGLI INTERPORTI

Nella classifica 2020 degli interporti europei stilata a cura della Deutsche GVZ Gesellschaft, istituzione con sede a Brema, sono stati individuati 38 criteri di valutazione e sono state selezionate per la valutazione 100 località su 300 identificate. Lo studio è stato redatto in collaborazione con l'associazione europea delle piattaforme logistiche, partner di lunga data della DGG. Tra i fattori rilevanti che determinano il ruolo di leader dell'interporto di Verona vi è quello degli occupati e il volume della capacità complessiva dell'interporto, molto al di sopra della media europea.

RICEVONO IL PREMIO:

da sinistra: **Nicola Boaretti**, direttore, **Pierluigi Toffalori**, consigliere

DKV MOBILITY



PER IL NETWORK "E-MOBILITY"

E-Mobility è un network indipendente, multibrand e in costante crescita per la ricarica pubblica di veicoli elettrici composto da oltre 75 mila punti in numerosi paesi europei. Con un unico fornitore e un'unica carta, i clienti DKV hanno accesso a numerosi servizi e prodotti per le flotte. DKV, inoltre, ha creato in poco tempo quello che a breve sarà il network principale per la ricarica dei veicoli elettrici in Europa: con un unico fornitore si ha accesso alla rete per la ricarica del veicolo elettrico, al rifornimento classico e a quello alternativo.

RICEVONO IL PREMIO:

da sinistra: **Michele Peruzzi**, supplier country manager eMobility Italy, **Marco Berardelli**, managing director DKV Italia

MRZ GROUP



PER IL PROGETTO DI ESPANSIONE NEL POLO CHIMICO E PETROLCHIMICO DELLA NORMANDIA

Alberto Marenzana e Alessandro Pais, rispettivamente presidente e amministratore delegato di Marenzana spa (MRZ Group), hanno realizzato un progetto di accorpamento per acquisizione che ha permesso una prosecuzione del percorso di internalizzazione del gruppo, a seguito dell'acquisizione della società Transports LELOUP, azienda operante in Normandia nei porti di Le Havre e Rouen, leader nel settore dei trasporti speciali, quali quello di liquidi chimici, polveri e granulati, solidi imballati e temperature controllate, permettendo nel contempo a MRZ Group di costituire un'importante testa di ponte nel polo chimico e petrolchimico della Normandia per il proprio sviluppo commerciale attraverso l'intermodalità.

RICEVE IL PREMIO:

Alberto Marenzana, presidente

NOLPAL e CAMEO



PER IL NOLEGGIO DI PALLET EPAL NUOVO DA LEGNO ESSICCATO"

La collaborazione NolPal-Cameo nasce a gennaio 2020 dall'esigenza della società Cameo di snellire i processi del proprio circuito logistico affidando la gestione pallet a NolPal Srl che, grazie al sistema pooling "aperto" ha potuto ovviare alle problematiche legate al cosiddetto polling "chiuso". Con questo progetto NolPal assicura la produzione di pallet Epal nuovi su richiesta di Cameo, garantendo la fornitura di bancali nella quantità, qualità e tempi richiesti. Il punto fondamentale del progetto è il tipo di unità offerta da NolPal: si tratta del pallet Epal essiccato, proveniente dal circuito produttivo di NolPal, che favorisce standard qualitativi ottimali per le aziende del settore alimentare e non solo.

RICEVONO IL PREMIO:

per Cameo (foto a sinistra): **Giuseppe Zangrossi**, responsabile logistica. Per Nolpal: **Paolo Casadei**, direttore generale, e il team dirigenziale, il presidente **Riccardo Casadei**, il vicepresidente **Antonietta Casadei** e il direttore generale **Paolo Casadei**

OLG INTERNATIONAL



PER LA SPECIALIZZAZIONE SPINTA IN SETTORI DI NICCHIA QUALI QUELLI DEL LUSSO, DEI BENI ARTISTICI E DEGLI OGGETTI PREZIOSI

Il gruppo OLG International è un fornitore di servizi logistici specializzato nel settore della moda e del lusso, nel mondo dell'arte, dei vini pregiati e degli oggetti preziosi. L'azienda, con sede in Svizzera, Italia, Hong Kong, Cina, Russia, Usa e Singapore, si occupa di spedizioni internazionali via mare, via aerea e via terra con soluzioni dedicate e groupage, gestione delle pratiche doganali e offre servizi personalizzati secondo le esigenze e richieste dei propri clienti, assistenza door to door e di deposito. Tra le altre attività si occupa di elaborazione ordini, attività pick&pack e distribuzione.

RICEVE IL PREMIO:

Federico Fuochi, amministratore delegato

WENDA



PER LA PIATTAFORMA COLLABORATIVA "ALL-IN-ONE" E ANALITICA PER LA GESTIONE DEI DATI DI TEMPERATURA E TRACCIABILITÀ ALIMENTARE

Negli ultimi anni il focus è sulla logistica 4.0, che integra le nuove tecnologie digitali nei suoi processi e nelle sue operazioni. Pilastri della logistica 4.0 sono l'integrazione e la trasparenza, che apportano svariati benefici alle aziende. Predispone sistemi in grado di elaborare i dati raccolti per supportare le decisioni aziendali è una necessità ineludibile. A fronte di poche criticità, vi sono innegabili benefici: aumento di produttività, miglioramento della visibilità dei processi e della tracciabilità dei prodotti, taglio dei costi e molti altri. Quanto detto finora è realizzato concretamente da Wenda srl, un'azienda italiana che collabora con i maggiori player del settore Food & Beverage a livello globale, dai produttori ai retailer, dai logistici alle compagnie assicurative.

RICEVONO IL PREMIO:

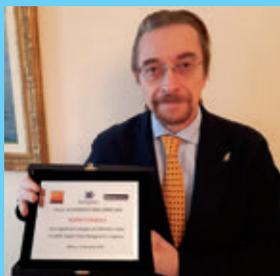
da sinistra: **Mattia Nanetti** e **Antonio Catapano**, co-founders

PREMI PERSONALI



ELEUTERIO ARCESE

PER UN'ESEMPLARE STORIA DI SUCCESSO IMPRENDITORIALE NELL'AUTOTRASPORTO E NELLA LOGISTICA ITALIANI



IGINO COLELLA

PER IL SIGNIFICATIVO IMPEGNO NEL DIFFONDERE CULTURA IN AMBITO SUPPLY CHAIN MANAGEMENT E LOGISTICA



ALVISE DI CANOSSA

PER IL SIGNIFICATIVO IMPEGNO NEL SETTORE DELLA LOGISTICA DELL'ARTE



ARMANDO DE GIROLAMO

PER L'IMPEGNO IMPRENDITORIALE CORAGGIOSO E DI SUCCESSO IN AMBITO LOGISTICO



GRAZIELLA MARINI

PER IL PLURIENNALE E SIGNIFICATIVO IMPEGNO IN AMBITO CONFINDUSTRIALE (AREA DOGANALE)



LUIGI ROBBA

PER IL PLURIENNALE E DETERMINANTE IMPEGNO NEL MONDO ASSOCIATIVO DEL SETTORE PORTUALE

ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE

L'ACADEMY DI ASSOLOGISTICA

CON NOI LA FORMAZIONE È

PRATICA

SMART

ECONOMICA



LA NOSTRA OFFERTA FORMATIVA SI COMPONE DI

CORSI

SEMINARI

WORKSHOP

CONVEGNI

VENITE A SCOPRIRLA SU:

<http://culturaeformazione.assologistica.it>

Segreteria organizzativa: tel. 026691567

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



Assologistica

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

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

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

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

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

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

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



Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattare: MILANO - Via Cornalia 19
Tel. 02/6691567 - e-mail: milano@assologistica.it

ROMA - Via Panama 62
Tel. 06/8412897 - e-mail: roma@assologistica.it

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