

IL MENSILE DELLA LOGISTICA

SPECIALE IMMOBILIARE LOGISTICO

Aut. Trib. Roma n° 487 del 6.11.1998 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - 70% - DCB Milano



ANDREA FAINI
Ceo World Capital:

“Il settore logistico è in forte crescita nel nostro paese, così come la richiesta di immobili sostenibili. Individuare l’immobile su misura è spesso difficile. In questo scenario, World Capital è l’alleato sicuro per trovare il ‘magazzino perfetto’ in Italia in 48 ore”

Il Coronavirus e un sistema socioeconomico globale fragile

EDITORIALE
**UN UNICO AUGURIO,
CHE FINISCA PRESTO**

ANDREA GENTILE
**UN SOSTEGNO
DAL GOVERNO**

CARGO FERROVIARIO
**L'ITALIA VERSO
L'ISOLAMENTO?**

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



Assologistica

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

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

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

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

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

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

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



Per informazioni e ulteriori chiarimenti sulla nostra attività contattare:

MILANO - Via Cornalia 19
Tel. 02/6691567 - e-mail: milano@assologistica.it

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

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

UN UNICO AUGURIO.

Che finisca presto

ROMA, 18 MARZO, POMERIGGIO. PER RAGGIUNGERE IL NOSTRO TAVOLO DI LAVORO ABBIAMO ATTRAVERSATO LA CITTÀ. UNA CITTÀ CHE HA DIMENTICATO IL SUO ABITUALE CAOS, IL SUO ABITUALE FRASTUONO, PER PIOMBARE IN UN INNATURALE, PROFONDO SILENZIO. E' VIRTUALLY DESERTA. L'ATMOSFERA CHE SI RESPIRA È QUELLA MIRABILMENTE DESCRITTA NEL VECCHIO, FAMOSO FILM DI VALERIO ZURLINI "IL DESERTO DEI TARTARI", NEL QUALE MILITARI DI UNA NAZIONE IMPRECISATA SI MUOVONO SILENZIOSI, TRA I MERLI DI UN CASTELLO, AVAMPOSTO MILITARE IN UNA SPERDUTA REALTÀ DESERTICA, SCRUTANDO IL SABBIOSO ORIZZONTE IN ATTESA DI UN NEMICO LONTANO, IMPALPABILE, CHE, SEPPURE INVISIBILE, FA SENTIRE COSTANTEMENTE LA SUA INCOMBENTE PRESENZA E LA SUA MINACCIA. SONO LE ORE 18. ASCOLTIAMO IL CONSUETO BOLLETTINO LETTO DA ANGELO BORRELLI, CAPO DEL DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE, CHE HA L'INGRATO COMPITO DI DARE, QUOTIDIANAMENTE, I DATI SUL DECORSO DEL CORONAVIRUS NEL NOSTRO PAESE. I DATI DIMOSTRANO CHE SIAMO ANCORA LONTANI DAL "PICCO", MA LA TENDENZA ALL'AUMENTO SI È STABILIZZATA. UN DATO POSITIVO, COME QUELLO DEL NUMERO DEI GUARITI, CHE, OGGI, HA RAGGIUNTO QUOTA 4.025. UNA CIFRA CHE CONFERMA QUANTO DETTO IERI DA MICHAEL RYAN, DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO EMERGENZE DELL'ORGANIZZAZIONE MONDIALE DELLA SANITÀ: "IL NUMERO DEI PAZIENTI SALVATI DA MEDICI E INFERMIERI ITALIANI È UN MIRACOLO. IL PERSONALE SANITARIO HA DIMOSTRATO FORZA E CORAGGIO IN MANIERA INCREDIBILE". IL GOVERNO E I CITTADINI STANNO RISPONDENDO BENE IN UNA SITUAZIONE DRAMMATICA CAUSATA DAL FATTO DI ESSERE STATO IL PRIMO PAESE OCCIDENTALE COSÌ COLPITO DAL VIRUS. NON ERA FACILE IN UNA DEMOCRAZIA OCCIDENTALE PRENDERE LE MISURE CHE SONO STATE PRESE, FORSE IN RITARDO, CON IL SENNO DI POI, MA L'OCCIDENTE NON È LA CINA E UNA SIMILE SITUAZIONE NON SI ERA MAI VERIFICATA. OGGI, L'ESEMPIO DELL'ITALIA NEL COME FRONTEGGIARE IL VIRUS È SEGUITO E APPLICATO QUASI OVUNQUE E NON SOLO IN EUROPA. UN UNICO AUGURIO: CHE FINISCA PRESTO. UN'ULTIMA NOTAZIONE CREDIAMO VADA FATTA: ANCHE IL SETTORE TRASPORTO E LOGISTICA HA FATTO MIRACOLI, CON INCREDIBILI DIFFICOLTÀ, ASSICURANDO COSTANTI RIFORNIMENTI NONOSTANTE LA "CORSA" ALL'ACQUISTO. L'ENNESIMA DIMOSTRAZIONE, ANCHE SE PURTROPPO IN UN MOMENTO NEGATIVO, DELL'IMPORTANZA FONDAMENTALE CHE HA NELLA VITA SOCIALE ED ECONOMICA DEL PAESE.

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

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

Economia

DIMINUISCE IL CREDITO ALLE IMPRESE

8

Intervista a Andrea Gentile

IL SOSTEGNO DEL GOVERNO E DEL DECRETO "CURA ITALIA"

10

Argomenti

OPERATORI UZBECHI E TURKMENI IN VISITA IN ITALIA

16

Punto Risorse Umane

BIG DATA NELLA SUPPLY CHAIN

34

Cover Speciale Immobiliare

COME SI STANNO EVOLVENDO LA LOGISTICA E I MAGAZZINI

36

Focus Sostenibilità: intervista a Daniele Testi

IL CORONAVIRUS E UN SISTEMA SOCIOECONOMICO GLOBALE FRAGILE

48

Focus Sostenibilità: intervista a Thomas Baumgartner

FERCAM: EFFICIENZA E SOSTENIBILITA' LOGISTICA

51

Focus Sostenibilità: cargo ferroviario

L'ITALIA VERSO L'ISOLAMENTO?

55

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

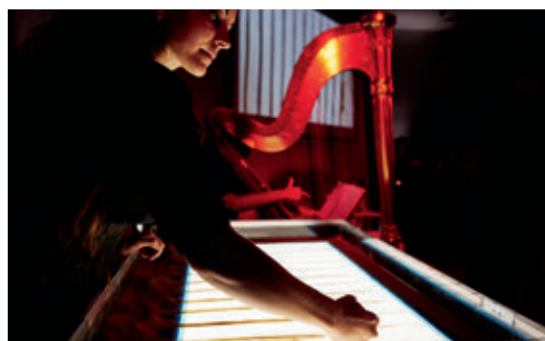
13

DALLE AZIENDE

19



Nel 2019, il credito alle imprese ha avuto una flessione. Sono stati chiesti meno prestiti. Confermato il trend debole della seconda metà del 2018. Peggiorano le condizioni, con il pagamento di interessi più alti (il servizio a pag. 9)



Ambiente Mare Italia insieme a SOS-LOGistica ha organizzato a Milano un evento con la partecipazione dell'orchestra del maestro Giuseppe Vessicchio. Obiettivo: il lancio del progetto "No Plastic Challenge" (il servizio a pag.32)

SOSTENIBILITÀ

La sostenibilità è parte integrante del nostro business: puntiamo all'eccellenza nella gestione ambientale. Per questo motivo ci impegniamo a controllare l'impatto delle nostre attività sull'ambiente e a migliorare le nostre performance ambientali.

Che si tratti di ridurre l'impatto sull'ambiente o di realizzare edifici ecosostenibili, l'impegno ambientale è ...

MADE IN PROLOGIS



L'“incognita” pandemia ...

Riportiamo in queste due pagine dedicate al barometro dell'economia dati pubblicati recentemente dall'Istat sul clima di fiducia di imprese e consumatori, sul Pil, sugli investimenti ... Lo abbiamo sempre fatto e perciò continuiamo a farlo, in primo luogo, perché è il nostro mestiere. Tutti questi “numeri” ovviamente hanno una loro validità



oggettiva perché in qualche modo testimoniano l'andamento della nostra economia, ad esempio, a dicembre 2019, a gennaio 2020. Periodi, quindi, molto recenti. Oggi, però, e siamo nel mese di marzo, la loro leggibilità, in un'ottica futura, è messa fortemente in dubbio dal dramma che si è abbattuto sul nostro paese. Nessuno, oggi, con qualche credibilità, può prevedere come l'Italia uscirà, in termini economici, dalla pandemia Coronavirus. Nessuno può prevedere quali saranno realmente i suoi effetti, anche perché dipenderanno molto da quello che sarà il decorso del virus negli altri paesi sia in Europa (dove nazioni importanti come Spagna, Francia e Germania stanno ricalcando lo stesso nostro percorso, con tempi diversi) sia a livello globale e le conseguenze che si registreranno sul commercio mondiale. Gli effetti che si stanno avendo a livello delle borse mondiali, con crolli mai registrati finora, come è avvenuto a New York, lasciano chia-

Fatturato dei servizi

Fonte: ISTAT

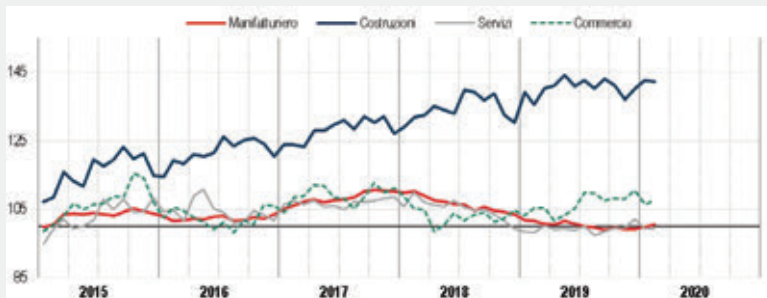
(1° trim. 2011-4° trim. 2019, variazioni %, base 2015=100)



Fiducia delle imprese

Fonte: ISTAT

(gen. 2015-feb. 2020, indici destagionalizzati, base 2010=100)



Fiducia dei consumatori

Fonte: ISTAT

(gen. 2015-feb. 2020, clima economico e personale, base 2010=100)





SEMINARI E WORKSHOP

Gli appuntamenti su alcuni dei temi più attuali

PRIMAVERA-ESTATE 2020

3 APRILE 2020 | ore 10,00 -13,00 | seminario a pagamento
FORNITURA E TRASPORTO INTERNAZIONALE DI IMPIANTI E MACCHINARI E QUESTIONI DERIVANTI DALL'APPLICAZIONE DELLE NUOVE TECNOLOGIE

Avv.ti Grazia Torrente e Alessandra Vignone

20 APRILE 2020 | ore 9,30 -13,00 | workshop a pagamento
LA SOSTENIBILITÀ AZIENDALE CON FOCUS SULLA LOGISTICA

Dr.sse Elena Rabaglio e Maria Luisa Venuta

8 MAGGIO 2020 | ore 10,00 -12,30 | seminario a pagamento
STATUS DI ESPORTATORE AUTORIZZATO - EUR1 E I NUOVI ORIENTAMENTI DELLA DOGANA

Dr. Marco Sella

19 MAGGIO 2020 | ore 10,00 -12,30 | workshop gratuito
DOVE STA ANDANDO LA LOGISTICA IMMOBILIARE? NOVITÀ E TREND COSTRUTTIVI, AMMINISTRATIVI E LOCALIZZATIVI

Relatori vari

22 MAGGIO 2020 | ore 9,30 -13,00 | seminario a pagamento
COME SFRUTTARE LA PIATTAFORMA LINKEDIN PER IL PROPRIO BUSINESS B2B

Dr.ssa Lucia Guerra

29 MAGGIO 2020 | ore 10,30 -12,30 | seminario a pagamento
PMI E CAMBIAMENTO, BINOMIO NON FACILE MA FATTIBILE: BASTA AVERE METODO

Dr. Fausto Benzi

12 GIUGNO 2020 | ore 10,00 -13,00 | seminario a pagamento
LA GESTIONE DEGLI ACQUISTI MEDIANTE CONTRATTI SICURI ED EFFICACI CON I FORNITORI ANCHE DI SERVIZI DI TRASPORTO E DI LOGISTICA

Avv.ti Torrente e Vignone

23 GIUGNO 2020 | ore 10,00 -13,00 | seminario a pagamento
CONTRATTO DI RETE DI IMPRESE TRA 3PL, SPEDIZIONIERI, AUTOTRASPORTATORI E GESTORI DI INFRASTRUTTURE LOGISTICHE: Come attivarlo, quali i vantaggi e le opportunità offerte?

Arch. Paolo Sartor

30 GIUGNO 2020 | ore 9,30 -13,00 | seminario a pagamento
COME GESTIRE LA PROPRIA PAGINA AZIENDALE SU FACEBOOK PER COMUNICARE CON I CLIENTI

Dr.ssa Lucia Guerra



Assologistica Cultura e Formazione | DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA" CON CORSI, WORKSHOP, SEMINARI E CONVEGNI

Via E. Cornalia, 19 - 20124 Milano - Tel. 02.6691567 - e-mail: culturaformazione@assologistica.it

www.assologisticaculturaeformazione.com

Investimenti fissi

Fonte: ISTAT

(2005-2019, variazioni %, anno di riferimento 2015)



ramente intendere che questa crisi non solo colpisce fisicamente le imprese, costringendole a chiudere o a ridimensionare pesantemente la produzione, ma sta lasciando segni drammatici a livello finanziario. Ciò che può preoccupare ancor di più è che questa crisi sanitaria ha colpito l'Italia in un momento, sempre parlando di economia, di debolezza e di forte incertezza, con una produzione



industriale che, nonostante un buon recupero a gennaio sul pessimo dato di dicembre, ha avuto andamenti contraddittori, ma tendenti al rallentamento. Infatti, il dato positivo di gennaio 2020 (con una crescita rispetto al mese precedente del 3,7%) non ha migliorato l'andamento del trimestre novembre 2019-gennaio 2020, che ha segnato una flessione sui tre mesi precedenti. A gennaio, inoltre, su base annua gli ordinativi sono calati dell'1,8%. Contraddittori sono anche i dati sul clima di fiducia: quello riguardante le imprese dimostra complessivamente un miglioramento (in particolare per quanto riguarda la manifattura), mentre al contrario quello delle famiglie consumatrici segna un peggioramento con intensità diverse. Infatti, peggiorano leggermente i giudizi sul clima economico e su quello delle aspettative personali, mentre i pareri sul futuro dell'economia subisce una diminuzione più marcata (scendendo di quasi due punti).

Andamento del Pil in valore

Fonte: ISTAT

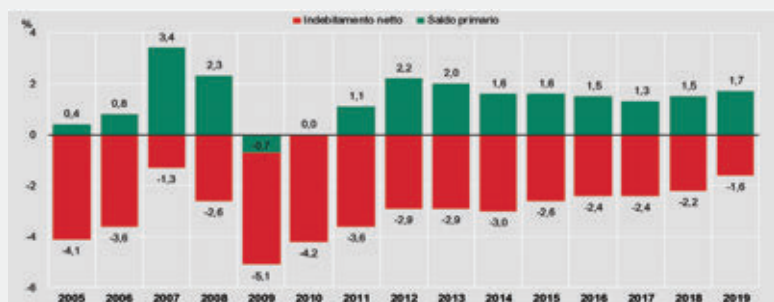
(2005-2019, in milioni di euro, variazioni % annuali, anno di riferimento 2015)



Pil e finanza pubblica

Fonte: ISTAT

(2005-2019, incidenza % sul Pil)



THE ECONOMIST

Boris Johnson e un problema da 23 miliardi di dollari



Boris Johnson, da quando è stato nominato primo ministro, ha sempre "glorificato" la ricerca britannica, ma, in particolare, nell'ultima campagna elettorale, quella che lo ha portato alla vittoria nelle elezioni del 12 dicembre scorso, ha preso un solenne impegno di fronte al

paese, quello di "raddoppiare gli investimenti pubblici in ricerca e sviluppo". L'obiettivo di Johnson è di raggiungere un investimento dello Stato pari almeno a 23 miliardi di dollari per il 2024-25. La motivazione principale sta nel fatto che, dopo la Brexit, la Gran Bretagna deve puntare sempre più sulle "proprie forze" e, quindi, deve concentrarsi in primo luogo sulla ricerca e sullo sviluppo industriale. Non a caso, Johnson ha anche promesso di "dare vita a una nuova onda nella crescita economica e in quella dell'industria". Il problema che si sta ponendo adesso è come spendere queste ingenti risorse aggiuntive: un problema da 23 miliardi di dollari. La Gran Bretagna aprirà anche le porte ai "cervelli" stranieri: con enfasi, Dominic Cummings, principale consigliere del primo ministro, ha sottolineato che la Gran Bretagna "deve diventare il miglior posto al mondo per chi vuole inventare il futuro". Il dibattito è se privilegiare il settore pubblico o quello privato o rinnovare un mix tra queste due vie, come già avvenuto nell'ultimo decennio grazie al progetto "Catapults" con l'apertura di undici centri distribuiti sul territorio con il compito di raccogliere esperienze e dati sulle nuove tecnologie da mettere a disposizione delle imprese, in particolare di quelle medio-piccole. Un'esperienza, quest'ultima, mutuata da quelle portate avanti con successo in Germania dai Fraunhofer Institutes e in Olanda con l'Organizzazione per la ricerca applicata-TNO. Qualcuno ricorda, però, il tentativo effettuato nei primi anni 2000 di sviluppare le nanotecnologie grazie alla creazione di 24 centri specializzati con soldi pubblici che non hanno dato i frutti sperati. Il dibattito è aperto. ■

CLASS

Cooperative Logistica Associate



PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI
SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI

 **CLASS** SpA

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

Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607

www.class-spa.it

Gruppo FBH

Diminuisce il credito

Le imprese, nel 2019, hanno chiesto meno prestiti, confermando il trend debole della seconda metà del 2018, dopo quattro anni di crescita. Peggiorano anche le condizioni, con interessi più alti.

Le filiali regionali della Banca d'Italia hanno condotto, nel settembre scorso, l'indagine che rileva l'andamento della domanda e dell'offerta di credito e della raccolta bancaria nelle diverse ripartizioni geografiche del paese per il primo semestre del 2019. L'andamento generale della domanda di credito, che già aveva dato segnali di rallentamento nel secondo semestre del 2018, dopo un quadriennio di crescita costante, nei primi sei mesi dell'anno scorso ha "continuato a essere debole". Infatti, le richieste di prestiti sono diminuite nelle regioni del nord mentre nel centro e nel Mezzogiorno, dove erano già lievemente calate nella seconda parte del 2018, sono risultate sostanzialmente stabili. Secondo le indicazioni fornite dagli intermediari, gli andamenti nelle diverse macroaree sarebbero confermati anche nella seconda metà del 2019. Le richieste di finanziamento sono diminuite per le imprese di tutti i settori, con l'eccezione di quelle manifatturiere nel centro e di quelle del terziario nel nord ovest e nel centro. In particolare, sottolinea l'indagine, la domanda di credito delle aziende delle costruzioni, che nel secondo semestre del 2018 aveva mostrato segnali di ripresa, si è nuovamente ridimensionata in tutte le macroaree, in misura più accentuata nel nord



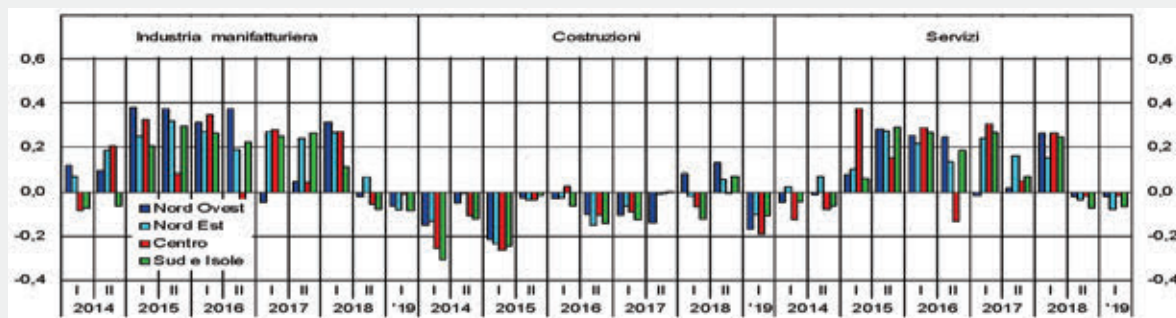
In tutte le macroaree del paese sono calate, dopo segnali di ripresa, le domande di credito da parte delle imprese di costruzione

ovest e nel centro. In un contesto di abbondante liquidità del sistema produttivo, le minori esigenze legate al finanziamento del circolante e degli investimenti hanno contenuto la domanda di credito nelle regioni del nord. Le richieste per il circolante sono invece cresciute nel Mezzogiorno. Anche le esigenze di credito per la ristrutturazione delle posizioni debitorie pregresse hanno avuto andamenti differenziati sul

Domanda di credito delle imprese

Fonte: Banca d'Italia

(2014-1° semestre 2019, andamento dell'indice per settore di attività)





territorio: sono calate ulteriormente nelle regioni settentrionali a fronte di una crescita nel centro e, più marcatamente, nel Mezzogiorno. La debolezza della domanda ha riflesso anche il maggiore ricorso all'autofinanziamento da parte delle imprese. Le richieste di finanziamento rivolte alle banche di maggiori dimensioni sono diminuite soprattutto nelle regioni del nord, mentre la domanda indirizzata alle banche piccole è invece aumentata nel nord est e nel Mezzogiorno.

A partire dalla seconda metà del 2018 si è interrotta la lunga fase di allentamento dei criteri di offerta in atto dal 2014: lievi segnali di inasprimento sono emersi anche nel primo semestre del 2019 in tutte le aree del paese, a eccezione del nord ovest. Il peggioramento delle condizioni nella prima parte del 2019 ha interessato in misura più evidente le aziende edili in tutte le macroaree. Nel nord ovest e nel centro i criteri di erogazione nei confronti delle imprese manifatturiere e dei servizi sono invece rimasti sostanzialmente immutati.

Per la seconda metà del 2019, le banche hanno indicato politiche di offerta stabili, con un lieve allentamento a favore delle imprese del nord ovest. Gli intermediari più grandi hanno inasprito le condizioni applicate soprattutto sui finanziamenti concessi alle imprese del nord est e del Mezzogiorno mentre le piccole banche hanno praticato condizioni di offerta meno favorevoli nel nord ovest e nel centro. La maggiore cautela nelle politiche di erogazione riflette, secondo la Banca d'Italia, principalmente la percezione di un maggiore rischio di indebolimento dell'attività economica, che ha più che compensato l'allentamento ascrivibile alla pressione concorrenziale tra intermediari. Per le banche di minori dimensioni, le politiche di offerta sono divenute più selettive anche in ragione dei più stringenti requisiti patrimoniali. L'irrigidimento dei criteri di offerta è stato attuato principalmente attraverso un aumento dei tassi di interesse praticati alle imprese giudicate più rischiose.

GREEN LOGISTICS EXPO

2^a EDIZIONE

SALONE INTERNAZIONALE DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE

LA LOGISTICA È QUA! A PADOVA

13-14-15 MAGGIO 2020

NUOVA DATA



Green Logistics Expo è una fiera B2B dedicata all'incontro tra **operatori logistici** e il mondo della **manifattura**, della **distribuzione** e del **commercio**. Un evento con i leader dell'intermodalità ferroviaria e del trasporto merci, della logistica per l'industria e della portualità, dell'e-commerce e dei servizi per la città del domani.

INTERMODALITÀ

LOGISTICA INDUSTRIALE
REAL ESTATE

E-COMMERCE

CITY & LOGISTICS

CON IL PATROCINIO DI:



Il sostegno del governo e del decreto "Cura Italia"

"La logistica e il trasporto merci sono stati considerati come settori tra i maggiormente colpiti dal Coronavirus. La ministra De Micheli ha rispettato gli impegni", dice Andrea Gentile, presidente di Assologistica.

di **Paolo Giordano**



ANDREA GENTILE

Intervistiamo, per via telefonica, il presidente di Assologistica Andrea Gentile lunedì 16 marzo. Purtroppo i dati sui contagi del Coronavirus continuano a essere gravi e in espansione nel nord del paese ed esiste, inoltre, una forte preoccupazione che si allarghino massicciamente anche a sud. Ciò rappresenterebbe una nuova catastrofe. "Tutti sappiamo che siamo in una situazione drammatica - ci dice subito il presidente di Assologistica -, attaccati ai notiziari per sapere il decorso di questa pandemia. Dobbiamo, però, anche sottolineare che il paese, che gli italiani stanno dando una prova di grande maturità e stanno collaborando, attenendosi, nella stragrande maggioranza, alle direttive dettate dal governo. Indicazioni e restrizioni che sono state all'inizio criticate all'estero e che oggi, si può dire, sono state adottate o stan-

no per esserlo in tanti altri paesi europei, come sta avvenendo in Spagna, in Francia e in Germania. In un momento così difficile, credo sia importante sottolineare, in particolare, che a fianco delle strutture e degli operatori sanitari, impegnati con grande abnegazione in uno sforzo straordinario, vi sono anche gli operatori della logistica, in primo luogo autotrasportatori e operatori dei centri di stoccaggio e della grande distribuzione organizzata. Potevamo correre il rischio di aggiungere alla crisi sanitaria anche quella degli approvvigionamenti, in primo luogo degli alimentari e dei prodotti di prima necessità. Ciò non è avvenuto. Il nostro settore, pur con tante difficoltà, pur in una situazione critica manifestatasi ancor prima che il paese fosse colpito dal Coronavirus, ha dato una risposta di efficienza. Questo è un dato di estrema importanza, che dovrà essere ricordato quando questa situazione drammatica sarà superata. E' infatti un dato che mette in evidenza quanto la logistica sia rilevante nel sistema socio-economico del paese. Importanza che tante volte viene sottovalutata a

livello sia politico sia di governo. Questa sottovalutazione non deve trovare più spazio".

LE ASSOCIAZIONI DEL SETTORE, COME ASSOLOGISTICA, SONO INTERVENUTE PIÙ VOLTE CHIEDENDO AL GOVERNO INTERVENTI PER FRONTEGGIARE LA SITUAZIONE. FINALMENTE, IL 2 MARZO C'È STATO UN INCONTRO CON LA MINISTRA PAOLA DE MICHELI NEL QUALE SONO STATE AVANZATE PRECISE RICHIESTE...

Un incontro che si era reso assolutamente necessario date le difficoltà attraversate dalla logistica e dal trasporto merci nelle settimane precedenti. Difficoltà spesso sconfinare nel caos, dovuto anche al fatto che ci si è trovati di fronte a disposizioni o anche a minacciate disposizioni da parte delle amministrazioni regionali diverse una dall'altra. Criticità si sono registrate an-

L'autotrasporto è uno dei settori maggiormente sotto pressione in questo particolare, critico momento



LA CRISI IN CINA E COREA

L'Ufficio nazionale di statistica di Pechino ha pubblicato il 16 marzo un rapporto sull'impatto che il Coronavirus ha avuto sull'economia del paese nei primi due mesi dell'anno. Un rapporto "ufficiale" con numeri molto negativi. Ne citiamo alcuni. Il valore aggiunto della produzione industriale, rispetto al primo bimestre del 2019, è calato del 13,5 %. In particolare, la flessione si è così articolata: le imprese di Stato hanno segnato meno 7,9%, quelle a conduzione pubblico/privata meno 14,2%, le aziende gestite da investimenti stranieri meno 21,4%, le imprese private meno 20,2%. Per quanto riguarda i settori di competenza delle aziende, quelle della manifattura hanno registrato una flessione del 15,7%, mentre il settore



Shanghai, i consumi nei primi due mesi dell'anno in Cina sono calati nelle aree metropolitane più del 20%

della produzione dell'energia ha segnato un meno 7,1%. Anche l'indice dei servizi alla produzione è calato, sempre nei confronti del primo bimestre del 2019, del 13,0%. Battuta d'arresto, inoltre, per i consumi: i beni retail sono calati del 20,5% sia nelle aree metropolitane (meno 20,7%) sia in quelle rurali (19,0%). Calate del 3,0% anche le vendite online. Contemporaneamente a questa flessione si è avuto un aumento dei prezzi al consumo del 5,3%, con un picco per alimentari e tabacco del 15,6%. Nel periodo gennaio-febbraio, sono crollati anche gli investimenti fissi del 24,5% anno su anno. In particolare, il settore degli investimenti in infrastrutture, manifattura e sviluppo immobiliare hanno segnato un declino del 30,3% (le vendite di spazi immobiliari ai fini commerciali hanno perso quasi il 40%). Nel settore industriale primario il calo è stato del 25,6%. Per fronteggiare questa situazione, la banca centrale ha posto a disposizione del sistema finanziario quasi 13 miliardi di euro a un tasso del 3,15%, mentre, contemporaneamente, è stato abbassato il livello obbligatorio delle riserve per le banche, ponendo a disposizione del mercato oltre 70 miliardi di euro.

A Seul, Corea del Sud, il presidente Moon Jae-in, la settimana scorsa, ha chiesto l'immediata convocazione di una "conferenza economica d'emergenza" per varare "misure mai viste in precedenza" per contrastare gli impatti drammatici del Coronavirus. Impatti che stanno trasformando questa crisi, ha detto Moon Jae-in, "in una più grave di quella che abbiamo vissuto nel 2009, anche perché produce i suoi effetti sia sull'economia reale sia sul mercato finanziario. L'aspetto più serio è che il mondo, in preda alla paura del virus, ha chiuso le frontiere e gli spostamenti fra i paesi sono bloccati. Questa situazione, se si dovesse protrarre, potrebbe destabilizzare in maniera drastica la supply chain globale e, quindi, innescare un forte arretramento dell'economia globale". Parlando delle misure interne da adottare, il presidente coreano ha ribadito che "una situazione senza precedenti" richiede "misure senza precedenti". Ha, inoltre, sottolineato che quanto è stato fatto finora per aiutare le aziende non è stato sufficiente, occorre "intervenire, nel più breve tempo possibile, a livello fiscale, per aumentare gli interventi finanziari a favore del sistema economico". "Il governo - ha aggiunto il presidente coreano - deve anche stabilire le priorità e le linee d'intervento, individuando le imprese più a rischio".

Un dato positivo è che, secondo quanto mostrano i dati pubblicati dal ministero dell'Industria, nei primi dieci giorni di marzo, le esportazioni coreane in Cina hanno raggiunto il valore di 436 milioni di dollari con una crescita sullo stesso periodo di febbraio 2020 del 20,8%, anche se con una flessione in confronto agli stessi giorni dell'anno scorso dell'8,2%. Comunque, il flusso commerciale fra i due paesi, che nel 2019, unito a quello con gli Usa e il Giappone, ha rappresentato circa il 44% del totale, sta ricominciando a dare segni di ripresa. Anche i cantieri navali coreani, elemento importante dell'economia e dell'industria del paese, stanno riprendendo il lavoro. In particolare, la Hyundai Heavy Industries si è recentemente aggiudicata una grande commessa per la costruzione di otto navi.

che a livello del controllo delle merci in porti e aeroporti, dato che il personale è stato spostato in maniera massiccia sul controllo passeggeri. In particolare, con l'istituzione delle zone rosse, il trasporto delle merci è stato 'segmentato'. Cosa assurda perché la logistica opera per filiere, non per 'segmenti'. In sintesi, nell'incontro sono state chieste per il settore linee guida chiare e omogenee per tutte le aree territoriali. Aggiungo che Assologistica ha chiesto alla De Micheli anche misure a salvaguardia dell'operatività e del lavoro nei terminal portuali e ha firmato una lettera aperta alle istituzioni italiane ed europee, con altre organizzazioni, come Anita, Assofer, Fercago, Uirr, in cui si chiede di tutelare in questo momento critico il trasporto intermodale. In particolare, è stato chiesto di salvaguardare tale modalità attraverso interventi e processi coordinati con le protezioni civili e le Regioni coinvolte, ma coordinando tali azioni a livello centrale per avere uniformità di procedure d'azione.

QUALI SONO STATE LE RISPOSTE?

Da quanto si è appreso dalla conferenza stampa del presidente del consiglio Giuseppe Conte e del ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, come ha sottolineato anche il presidente della Confetra Guido Nicolini - pur in attesa di leggere il decreto - la ministra De Micheli ha rispettato gli impegni presi negli incontri con il nostro settore, come dimostra il fatto che la logistica e il trasporto merci sono stati considerati come settori tra i maggiormente colpiti dall'emergenza Coronavirus. Ciò comporta che beneficerà delle misure compensative, fiscali e amministrative e degli strumenti agevolativi previsti dal decreto "Cura Italia", che contiene, appunto, le misure straordinarie per sanità, famiglie e lavoro, e, inoltre, altro elemento positivo, potrà contare sulla

RICHIESTE PER I TERMINAL PORTUALI

Assologistica ha anche inviato una lettera alla ministra Paola De Micheli chiedendo alcuni interventi specifici per i terminal portuali. In particolare è stato chiesto: rivisitazione dei canoni accessori; annullamento della previsione dell'aumento dell'Ires previsto dalla legge di bilancio 2020 per le aziende concessionarie e autorizzate ai sensi rispettivamente dell'articolo 18 e dell'articolo 16 della legge 84/94; azzeramento delle accise dei combustibili per trazione dei mezzi operativi portuali; gestione della cassa integrazione in deroga con procedure semplificate (ad esempio, tempi di attivazione ridotti a cinque giorni, attivazione anche senza accordo sindacale ma con semplice informativa, unica motivazione: crisi del Coronavirus, pagamento diretto delle indennità ai lavoratori da parte dell'Inps, massima flessibilità di utilizzo: i lavoratori devono poter lavorare quando c'è lavoro).

cassa integrazione. Quest'ultimo un dato importante affinché il settore possa superare il momento difficile senza licenziare lavoratori. A livello generale, un altro passo positivo è stata la firma, tra governo, confederazioni sindacali e parti datoriali, del protocollo per la regolamentazione delle misure tese a contrastare la diffusione del virus negli ambienti di lavoro. Un accordo che consentirà alle imprese di tutti i settori, attraverso il ricorso agli ammortizzatori sociali e la riduzione o sospensione dell'attività lavorativa, la messa in sicurezza dei luoghi di lavoro. Quindi, siamo davanti a un "pacchetto" di misure che vanno nella direzione giusta, anche se ci sono altri specifici problemi che bisogna affrontare, specie a livello portuale.

A QUALI SI RIFERISCE?

Nei porti si stanno vivendo forti preoccupazioni perché diversi importanti armatori cominciano a creare problemi per venire in Italia e, oltretutto, temono che una volta venuti e ripartiti finiscano



Porto di La Spezia. Molti armatori stanno creando problemi a venire in Italia, causa il Coronavirus

in quarantena, perché provenienti dall'Italia, in qualche altro paese. Assoporti, anche su nostra sollecitazione, ha emesso un comunicato che informa che i nostri scali sono pienamente operativi nel rispetto delle regole sanitarie dettate dal governo.

Mi permetta un'ultima notazione. Proprio questa criticità che si sta verificando nel trasporto marittimo mette in luce quanto sia grave il momento che il paese sta attraversando. Infatti, non dobbiamo dimenticare la fondamentale importanza che ha il trasporto via mare per rifornire di materie prime le nostre industrie. Possiamo solo sperare che le misure adottate e la disciplina dei cittadini nell'osservare le disposizioni governative ci tirino fuori da questa tragedia. ■

Cargo aereo: 2019 in calo del 3,3% nel mondo

La Iata, l'associazione del trasporto aereo, ha pubblicato i dati del traffico aereo merci nel mondo per lo scorso anno. Dati che hanno invertito la tendenza al rialzo iniziata nel 2012: nel 2019, infatti, vi è stata una flessione del 3,3% delle tonnellate/chilometro, mentre la capacità di trasporto è aumentata del 2,1%.



Una flessione che ha segnato una delle performance annuali del settore peggiori dalla crisi finanziaria del 2009 (in quell'anno il traffico diminuì del 9,7%). A dicembre 2019, in particolare, il traffico è diminuito sullo stesso mese dell'anno precedente del 2,7%. Secondo la Iata, ci sono state diverse cause alla base dello scadente risultato raggiunto nel 2019: la scarsa dinamicità del commercio mondiale, aumentato nel periodo solo dello 0,9%, il rallentamento del Pil registrato nelle economie maggiormente industrializzate, minori consumi, collegati a una flessione delle esportazioni. Per quanto riguarda le previsioni sull'andamento che vi sarà nell'anno in corso, vi è la grande incognita del Coronavirus e degli effetti che le restrizioni imposte per combatterlo potranno avere sull'economia globale. "Parlare di quanto sta accadendo e come inoltrarsi in un territorio sconosciuto. E' certo il fatto che l'economia dovrà fare pesantemente i conti anche con la durata del virus. Sicuramente, il 2020 sarà un altro anno complicato per il settore cargo aereo", ha detto Alexandre de Juniac, direttore generale e Ceo della Iata. Tornando ai dati del 2019, a livello geografico, le compagnie aeree dell'Asia-Pacifico (che incidono sul traffico globale per il 34,6%) hanno segnato un calo dei volumi del 5,7%, pagando in particolare la "frenata" della crescita cinese; meglio sono andate le compagnie nordamericane, con un decremento dei volumi annuali dell'1,5%, che si è realizzato essenzialmente nell'ultima parte dell'anno in coincidenza con la flessione delle performance economiche statunitensi (non a caso, il calo regi-

strato a dicembre dal cargo aereo è stato del 5,6% rispetto allo stesso mese del 2018); anche le compagnie europee hanno chiuso l'anno in negativo con una perdita di traffico dell'1,8% (contemporanea però a un aumento della capacità del 3,4%), tra le cause principali vi sono state l'incertezza sulla questione Brexit e la debolezza dell'economia e dell'industria tedesca.

Traffico container 2019: porti polacchi da record

Nel 2019, quattro porti polacchi (Gdansk, Gdynia, Szczecin e Swinowiscie) hanno stabilito insieme il record del traffico container marittimo polacco raggiungendo i tre milioni di teu. Da solo, il terminal container dello scalo di Gdansk, il più grande del paese e quello con i fondali più profondi, ha toccato i 2,07 milioni di teu (mentre il secondo, con una movimentazione di 500 mila teu, è stato il Baltic container terminal di Gdynia). Secondo l'agenzia PortEconomics, il porto di Gdansk, sempre nel 2019, si è collocato al 15° posto nella classifica dei porti container europei, entrando così per la prima volta nella "top 15". Uno sviluppo costante ha caratterizzato lo scalo, come dimostra il fatto che nel 2007 era collocato al 63° posto in Europa (la crescita in dodici anni è stata impressionante: 2.041%). Allargando l'analisi sul



fronte europeo, un altro porto che, nello stesso periodo 2007-2019, ha fatto un enorme balzo in avanti nell'attività è stato il Pireo, con una crescita del 321%. Il porto greco, gestito dal gruppo di Stato cinese Cosco, ha superato l'anno scorso il traguardo dei 5,7 milioni di teu, posizionandosi al 4° posto tra gli scali container europei. La classifica del 2019 è guidata saldamente ancora dal porto di Rotterdam, con 14,3 milioni di teu, seguito a distanza da quello di Anversa (11,9 milioni di teu) e da Amburgo (con 9,3 milioni). Al 12° posto troviamo Genova, con 2,6 milioni di teu, e subito dopo segue Gioia Tauro, con 2,5 milioni.

Il servizio Mercitalia Fast è stato certificato

Mercitalia Fast, il servizio di trasporto merci che utilizza un treno ad alta velocità sulla linea Interporto Bologna-Interporto Marcanise Caserta, ha ottenuto la certificazione UNI EN ISO 14064-1:2019, che misura l'impronta climatica del servizio valutando i quantitativi di gas a effetto serra prodotti durante il tragitto e che conferma un approccio responsabile nei confronti dell'ambiente. Partito a novembre 2018, il treno viaggia dal lunedì al venerdì e vede già diverse aziende di rilievo tra i clienti che hanno scelto di fare della sostenibilità ambientale un elemento importante di distinzione. Tra queste spiccano Nexive, primo operatore postale privato e corriere in Italia, Gruppo Montenegro, produttore di Spirits e Food, Rhenus Logistics, freight forwarder e azienda che opera nel settore della logistica, Mylog, azienda di logistica integrata e IDIR Logistica. La versatilità del servizio permette di mettere insieme aziende di diversa attività e merce trasportata ma che hanno in comune la fiducia nel Mercitalia Fast acquisita grazie alle alte percentuali di affidabilità e puntualità, con l'occhio sempre attento alla sostenibilità e al benessere dell'ambiente. Con il consolidamento del ser-



vizio è possibile coprire tutte le regioni del sud e parte del centro con la gestione dell'ultimo miglio stradale effettuata dall'interporto di Bologna, che permette di raggiungere tutta la Campania entro la mattina del giorno B, il Lazio e la Puglia entro la stessa giornata e tutta la Campania nel giorno seguente e la Calabria, la Basilicata, la Sicilia, l'Abruzzo e il Molise entro due giorni. Il treno viaggia fino a 300 km/h e tutte le notti carica le merci di vari settori merceologici su roll container, percorrendo la tratta in 3 ore e 30. E' possibile il trasporto sia di roll completi sia di singoli colli.

A gennaio, export e import extra Ue aumentano

Per gennaio scorso, per entrambi i flussi commerciali da e verso i paesi extra Ue, l'Istat stima "un marcato aumento congiunturale, più ampio per le importazioni, 7,2%, rispetto alle esportazioni, 5,4%". L'incremento congiunturale dell'export ha riguardato tutti i raggruppamenti principali di industrie, in particolare energia (più 13,6%), beni strumentali (più 9,5%) e beni di consumo non durevoli (più 4,5%). Dal lato dell'import, si sono rilevati aumenti su base mensile per energia (più 13,2%), beni strumentali (più 8,9%), beni di consumo non durevoli (più 6,0%) e beni intermedi (più 2,9%), mentre sono stati in diminuzione gli acquisti di beni di consumo durevoli (meno 1,1%). Nel trimestre novembre 2019-gennaio 2020, la dinamica congiunturale delle esportazioni verso i paesi extra Ue è stata però ne-



gativa (meno 2,7%) e imputabile ai cali registrati per tutti i raggruppamenti principali di industrie, i più ampi per beni strumentali (meno 4,6%) e beni di consumo durevoli (meno 3,6%). Nello stesso periodo, anche per le importazioni, si rilevato un calo congiunturale (meno 1,7%). Rispetto a gennaio dell'anno scorso, le esportazioni sono state in netto aumento, con un più 4,4%. Inevadenza il settore dell'energia con una crescita del 24,5% e dei beni strumentali (più 10,1%).

Il saldo commerciale a gennaio 2020 è stimato pari a meno 280 milioni (da meno 586 milioni del gennaio 2019). Aumenta l'avanzo nell'interscambio di prodotti non energetici (da più 2.719 milioni per gennaio 2019 a più 3.319 milioni per gennaio 2020).

Al top, nella logistica del freddo

L'azienda di Cesena continua a investire in questo settore e continua ad alzare il livello qualitativo del servizio.

La Montalti Worldwilde Moving-MWM, a Cesena, ha inaugurato una nuova cella dedicata all'alimentare congelato (meno 20°C), capace di contenere fino a 1.570 posti pallet, portando così la capacità globale di stoccaggio a 8 mila pallet, su un volume di 38.700 mq. Un investimento, quest'ultimo, che si aggiunge a quelli recenti per la realizzazione di un'area di 1.350 mq destinati allo stoccaggio a meno 25° di bins e di un'altra per la sistemazione di 500 pallet gestiti a temperatura controllata e attualmente destinati al vino e alle sementi. "Questo ci permetterà di soddisfare le esigenze dei nostri clienti alzando ancora il livello qualitativo del servizio di logistica del freddo. Un servizio che offriamo occupandoci di tutti gli



aspetti di cui si compone, come il controllo digitale della temperatura e del corretto funzionamento della cella; la preparazione degli ordini e la fase del picking; l'organizzazione di trasporti a temperatura controllata; il servizio di sbarco, assistenza doganale e sanitaria in tutti i porti e aeroporti italiani; lo stoccaggio in deposito doganale; operatività doganale in import ed export; deposito Iva", sottolinea l'amministratore delegato Massimiliano Montalti.

La MWM sta investendo con convinzione nella logistica del freddo, confortata anche dai dati che contraddistinguono il consumo dei surgelati: infatti, l'Istituto Italiano Alimenti Surgelati conferma che, nel 2018, in controtendenza rispetto al mondo alimentare in genere, il mercato del surgelato è restato costante e con un leggero aumento in valore, che globalmente si stima intorno ai 4,3-4,4 miliardi di euro. Aggiunge Montalti: "Questi alimenti, in primo luogo, sono caratterizzati da un'alta qualità, anche delle materie prime, sono disponibili in ogni periodo

dell'anno, hanno elevati contenuti nutrizionali e un'accurata gamma di informazioni presenti nelle confezioni. Inoltre, fatto rilevante, è un settore molto attento all'innovazione per rispondere alle esigenze dei consumatori in termini sia di qualità sia di praticità. Tutti elementi che, guardando al futuro e all'evoluzione del mercato, ci hanno spinto a investire nella logistica del freddo, ampliando i volumi che già in precedenza gestivamo". ■

L'AZIENDA

La MWM, nata per mano di Carlo Montalti nel 1967 con il nome Magazzini Generali Raccordati di Cesena, nel corso degli anni (è giunta alla terza generazione della famiglia Montalti) ha sempre più ampliato e sviluppato i servizi, andando a coprire i diversi settori della filiera logistica. Oggi, l'offerta, estremamente articolata, permette alla MWM di proporre un'unica regia logistica, fornendo servizi "a costo variabile", finalizzati a razionalizzare i processi e a contenere i costi. Ogni fase - dall'approvvigionamento alla conservazione sino alla preparazione e alla consegna delle merci - è gestita in modo flessibile e puntuale, ottimizzando i costi e offrendo soluzioni efficienti e tempestive, capaci di rispondere a ogni tipo di esigenza.

Operatori uzbecchi e turkmeni in visita in Italia

Organizzato da Ceed Bulgaria e da Assologistica si è svolto un recente tour di studio presso aziende logistiche e interporti.

di **Carlotta Valeri**

La Ceed Bulgaria, nata nel 2005, opera nei paesi dell'est Europa in favore dello sviluppo delle imprese, specie medio-piccole, e della diffusione dell'innovazione e delle best practices. In questa ottica, organizza spesso visite guidate e tour study di aziende e di imprenditori dell'est in diversi paesi maggiormente industrializzati. Ciò non era mai avvenuto in Italia. "Quando sono venuto in contatto con questa organizzazione, grazie al mio compito presso Assologistica di favorire l'internazionalizzazione delle nostre imprese, mi è sembrata da subito un'ottima idea quella di organizzare un tour Ceed nel nostro paese. Assologistica ha accolto la proposta con entusiasmo, al fine di creare relazioni e opportunità di confronto e di business. Da qui, la progettazione spalla a spalla con Ceed ci ha permesso di offrire loro un interessante percorso attraverso le aziende associate che hanno deciso di aprire le porte", racconta Massimiliano Montalti, vicepresidente di Assologistica, ricordando come è nato il tour che ha portato recentemente una delegazione di operatori uzbecchi e turkmeni in visita in Italia.

Non a caso, quindi, il tour è partito proprio da Cesena, ossia dall'azienda Montalti Worldwilde Moving, di cui il vicepresidente di Assologistica è Chief Executive Officer. E' lo stesso Montalti a raccontare come si è svolta la visita: "Siamo partiti da subito a descrivere



La delegazione in visita alla Montalti Worlwlde Moving, a Cesena

come il lavoro di un magazzino generale si sia evoluto in 50 anni. Su questa direttrice, ricordando la nostra storica attività di stoccaggio dello zucchero, abbiamo analizzato i vari servizi offerti nel tempo dall'azienda, deposito fiscale accise per alcoli e oli lubrificanti, deposito doganale, deposito Iva, da casa di spedizioni e logistica al servizio per l'eCommerce. Dal punto di vista tecnologico abbiamo visitato il nuovo magazzino frigorifero a meno 25° con scaffalature semiautomatiche. La platea di visitatori si è mostrata attenta e curiosa, lo si è capito dalle molte e approfondite domande. Non sono mancati confronti tra le prassi aziendali, che hanno portato arricchimento in termini di cultura d'impresa e in termini di relazione tra le imprese". Sempre

a Cesena, gli ospiti hanno poi visitato la Jingold che opera su tutta la supply chain del kivi, dalla produzione fino alla distribuzione sul mercato. Un processo che è stato descritto in dettaglio ai visitatori, che hanno mostrato particolare interesse sulla conservazione del prodotto, sui magazzini a temperatura controllata, sui sistemi di controllo qualità, sul packaging e sulle prassi di distribuzione.

Molto interessante per gli ospiti è stata poi la visita all'interporto Toscana Centrale di Prato, Firenze. Questo particolare interesse è nato, in primo luogo, dall'importanza sia per gli operatori uzbecchi sia per quelli turkmeni di conoscere i meccanismi e lo svolgimento della movimentazione delle merci da e

I CINQUE GIORNI DEL TOUR

Il tour si è sviluppato lungo cinque giornate di lavoro, tutte molto intense, che hanno comportato visite agli impianti e meeting con i responsabili dei diversi settori delle singole aziende incontrate. La prima giornata, a Cesena, ha vissuto due momenti: il primo, per un incontro con Massimiliano Montalti, vicepresidente di Assologistica, con la responsabilità dell'internazionalizzazione, durante il quale gli ospiti sono stati aggiornati sull'attività dell'associazione; il secondo, è stata dedicata alla visita dell'azienda Montalti Worldwilde Moving-MWM, sempre sotto la guida di Montalti, Chief Executive Officer dell'azienda. Una visita che ha avuto risvolti interessanti, in quanto l'azienda cesenate ha una storia di 45 anni e, in un'area importante dal punto di vista industriale e commerciale, si è sviluppata di pari passo all'evoluzione del sistema logistico. Il secondo giorno è stata visitata, sempre a Cesena, la Jingold, società nata nel 2012 che si occupa della valorizzazione della varietà di kiwi a polpa gialla Jintao e del kiwi verde e rappresenta un filo diretto fra la base produttiva e il mercato. Oggi, la società vede l'adesione di oltre 300 aziende in diversi paesi del mondo, compreso il Cile, ed è un sempre più rilevante punto di riferimento per i produttori di queste varietà di kiwi. Il tour, nel terzo giorno, si è trasferito a Prato, dove è stato visitato l'Interporto della Toscana Centrale e sono state descritte tutte le attività del trasporto intermodale. Il quarto giorno è stato trascorso a Parma in una giornata che ha visto visite alla Number1, leader in Italia nella fornitura di servizi logistici integrati nel mondo grocery, alla cooperativa La Giovane, specializzata nella logistica della moda e, oggi, anche a livello dell'eCommerce, e infine all'interporto Cepim, un altro esempio di servizi intermodali. Nel quinto giorno, il tour si è completato con la visita alla Lonato spa, azienda di Lonato del Garda, che si è trasformata, con successo, da azienda siderurgica a polo logistico intermodale.



Un robot al lavoro presso l'azienda Number1, che è stata visitata dagli ospiti dell'Europa dell'est

per la Cina. L'interporto toscano, che lavora a stretto contatto con il porto di Livorno, ed è quindi un centro logistico di smistamento merci provenienti da ogni paese, rappresentava un valido esempio. La visita è stata quindi approfondita e ha anche interessato le 60 aziende che sono insediate nell'in-

terporto specializzate in tante diverse merceologie. In particolare, le due delegazioni hanno chiesto informazioni sul servizio intermodale e sulle opzioni, anche organizzative, per costruire una rete di trasporto merci che sia a basso costo e sostenibile e che possa costruire un "ponte" attraverso l'Euro-

pa, permettendo così un aumento degli scambi commerciali. Al centro dell'interesse è stato posto anche il funzionamento del terminal principalmente negli aspetti carico-scarico della merce sui e dai treni. Questo interesse è stato anche rivolto alla visita all'interporto Cepim di Parma. In particolare, come sottolinea il report sul tour redatto da Ceed Bulgaria, "la delegazione in visita ha potuto constatare l'importanza strategica dell'interporto parmigiano, data la sua funzione di retroterra del porto di La Spezia e il suo collegamento, attraverso il corridoio Tibre, con il Brennero. Un'importanza strategica avvalorata da una gestione efficiente che ha visto collaborare pubblico e privato, società di logistica e di trasporto". Sempre a Parma, gli ospiti hanno cambiato completamente settore, e hanno visto altri aspetti della nostra logistica, così come rappresentati da una società importante come Number1, leader italiano nella logistica grocery, e da una cooperativa in notevole sviluppo come La Giovane, che si occupa in primo luogo della di-

Veduta aerea dell'interporto Cepim di Parma, un'altra tappa del tour



presidente dell'interporto di Parma: "Crediamo che queste forme di scambio siano fondamentali per la crescita delle nostre realtà. Il contatto con rappresentanti di altre realtà europee ci permette di capire sempre meglio come apportare modifiche e miglioramenti alla nostra società per offrire miglior servizi aderenti alle necessità dei clienti. Quando Assologistica ci ha proposto questa visita, siamo stati felici di poterla realizzare in quanto crediamo fortemente che questo tipo di interazioni possano garantire un confronto e uno scambio proficuo per tutti coloro che vi partecipano, infatti Cepim negli anni ha organizzato altre visite con delegazioni di paesi europei". ■

sistribuzione nel settore moda. Il tour è terminato a Lonato del Garda, con la visita alla Lonato SpA, azienda intermodale con una forte applicazione di nuove tecnologie.

rapporti di partnership con gli operatori di Uzbekistan e Turkmenistan". Sulla stessa linea Luigi Capitani,

Veduta dall'alto del polo logistico Lonato, dove il tour si è concluso

Un tour, quindi, di molto interesse non solo per gli ospiti, ma anche per le aziende italiane e per Assologistica, come ha commentato Montalti: "Il viaggio ha consentito un confronto più che soddisfacente tra il nostro modo di fare logistica e quello delle imprese kazake e turkmene partecipanti allo study tour, la cui logistica è avviata verso un progressivo processo di ammodernamento. Il tour è stato però solo una tappa di un processo più ampio, in vista di futuri proficui



I RISULTATI

I partecipanti al tour hanno dimostrato in ogni situazione e in ogni visita un grande interesse, ponendo anche molte domande e chiedendo specifiche informazioni e delucidazioni. Al rientro in patria hanno risposto a un questionario molto articolato sul tour inviato dalla Ceed Bulgaria, organizzatrice insieme ad Assologistica della visita in Italia. Le risposte sono state puntuali e hanno sottolineato l'importanza dell'iniziativa. Il tour ha avuto un altissimo indice di gradimento sia per come è stato organizzato e strutturato sia per i benefici che i partecipanti hanno tratto dalle visite, dai meeting, da tutto ciò che hanno visto sulla logistica del nostro paese a livello sia della formazione personale sia in rapporto all'attività della propria azienda.

Tensostruttura Kopron per il gruppo Bemol

La filiale brasiliana di Kopron, azienda italiana leader europeo nelle soluzioni per la logistica industriale, ha realizzato a Manaus un nuovo magazzino logistico in soli quindici giorni per il gruppo Bemol, che è un importante brand, leader in diversi segmenti nel mercato del paese: elettronica di consumo, automotive, farmaceutico,



mobili, articoli per la casa e tanto altro. Il gruppo brasiliano, fondato nel 1942, conta oggi 21 store e tre centri distributivi a Manaus. Per ampliare la zona di stoccaggio logistico, sempre a Manaus, Bemol ha scelto una tensostruttura industriale firmata Kopron. Si tratta di un capannone di 1.200 mq, con due porte d'ingresso. Questa copertura è stata scelta per la consolidata qualità produttiva del manufatto e per la velocità di installazione. Infatti, come accennato, in soli quindici giorni, un'area aziendale libera e inutilizzata è stata attrezzata con una tensostruttura industriale adibita allo stoccaggio. A oggi, Kopron do Brasil conta ben 150 dipendenti e un fatturato in continua crescita (più 22% nel 2019 sull'anno precedente). Nell'attuale contesto economico brasiliano, in espansione, il capannone Kopron ha trovato terreno fertile. Come per il mercato italiano, l'offerta si divide in capannoni che si possono acquistare o noleggiare a medio e lungo termine. Tutte le tensostrutture in pvc vengono prodotte da uno stabilimento locale che esamina le richieste e crea il prodotto in linea con le esigenze. Il rispetto delle norme sulle costruzioni e la statica strutturale sono basati sulla specifica location di installazio-

ne. Motivo per cui le tensostrutture vengono progettate con spinte vento locali e un carico neve praticamente inesistente. Visivamente e di fatto, le tensostrutture risultano molto più leggere. Anche le dimensioni, e le luci che raggiungono, solitamente sono più grandi e ampie. Le tensostrutture industriali prodotte nel mercato brasiliano hanno sempre una struttura in acciaio zincata a caldo e vengono ricoperte da un resistente telo pvc. Per differenziare il design del prodotto, il telo è assemblato creando un effetto a strisce colorate. Questo modello di capannone viene denominato "Tropicalizzato", proprio perché dimensionato per il mercato brasiliano.

Il gruppo Brambles sempre più sostenibile

Brambles, azienda leader nel settore della supply chain, che opera in più di 60 paesi principalmente con il marchio Chep, ha conquistato il punteggio più alto nella classifica sulla sostenibilità stilata dal magazine Barron's edito da Dow Jones & Company, che l'ha decretata "azienda più sostenibile del mondo". Barron's è un settimanale americano pubblicato da Dow Jones & Company,



divisione del News Corp e consociata del Wall Street Journal, che si occupa di informazione finanziaria, evoluzioni di mercato e statistiche per gli Stati Uniti. Il modello di economia circolare proposto da Brambles favorisce la condivisione e il riutilizzo del più grande pool di pallet e contenitori riutilizzabili al mondo. In questo modo, Brambles può soddisfare le esigenze dei clienti e al contempo ridurre al minimo l'impatto ambientale delle varie supply chain, migliorandone l'efficienza e la sicurezza. Le piattaforme Brambles costituiscono l'invisibile colonna portante delle supply chain mondiali: forniscono princi-

palmente le industrie di beni di largo consumo, di prodotti freschi e di bevande, nonché le aziende manifatturiere e al dettaglio, aiutando i clienti a ridurre gli sprechi e le emissioni generate dai processi produttivi. Graham Chipchase, Ceo di Brambles, ha dichiarato: “Siamo davvero orgogliosi di aver ricevuto questo riconoscimento. La sostenibilità è il core del nostro business, perché il nostro modello circolare è in grado di salvaguardare le risorse naturali contribuendo a eliminare gli sprechi e le emissioni di carbonio. Per i nostri clienti questi aspetti sono oggi più importanti che mai. Il nostro modello di condivisione e riutilizzo sfrutta le potenzialità delle reti cooperative per sbloccare delle opportunità di collaborazione che non sussistono con altre soluzioni e che puntano a eliminare i chilometri di trasporto a vuoto e a risparmiare sui costi. Siamo convinti che l'azienda svolga un ruolo chiave nel plasmare un futuro sostenibile e siamo impazienti di condividere entro la fine dell'anno i nostri obiettivi di sostenibilità per il 2025”. Per stilare la classifica delle 20 migliori aziende internazionali, l'analisi del magazine Barron's valuta le mille imprese quotate con la maggiore capitalizzazione in borsa analizzandone le performance e i comportamenti in relazione ai propri azionisti, dipendenti, clienti, comunità in cui operano e il pianeta. A sua volta ciò si traduce in più di 230 indicatori di performance ambientale, sociale e di governance che scaturiscono da sei principali fornitori di dati ESG che vengono integrati da altre fonti se ritenute rilevanti.

Dispositivi di pedaggio DKV presto accettati in autostrada

Autostrade per l'Italia, concessionaria della più estesa rete autostradale italiana, ha sottoscritto il contratto per l'introduzione del DKV Box Italia per il pagamento del pedaggio senza contanti per i mezzi di peso superiore a 3,5 tonnellate. Con oltre tremila chilometri di rete, Autostrade per l'Italia gestisce più della metà delle autostrade a pedaggio nel nostro paese. La firma di questo contratto apre la strada alla certificazione finale per DKV Euro Service come Service Provider certificato da parte dell'Associazione italiana concessionari autostrade e tunnel-Aiscat. A breve anche il DKV Box Europe riceverà l'approvazione definitiva. “Questa è una tappa importante nella storia della nostra azienda”, ha affermato



Jérôme Lejeune, managing director toll di DKV Euro Service. “Siamo molto contenti perché, grazie all'accordo con Autostrade per l'Italia, abbiamo fatto un grande passo avanti per offrire ai trasportatori il nostro dispositivo per il pagamento dei pedaggi sulle autostrade italiane per i mezzi con peso superiore alle 3,5 tonnellate”. Roberto Tomasi, amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, ha aggiunto: “DKV Euro Service è un importante partner strategico per lo sviluppo dei servizi digitali sulla nostra rete, che gestiamo promuovendo la concorrenza tra i migliori operatori del mercato e ci aspettiamo che quella con DKV sia una collaborazione di successo”.

I caselli autostradali italiani interessati sono stati dotati di software e hardware necessari per la rilevazione del pedaggio con il nuovo dispositivo e con appositi cartelli e corsie che indicano al conducente in quali varchi può essere utilizzato il DKV Box Italia.

Accordo di partnership XPO Logistics-Mercedes Benz

XPO Logistics, leader mondiale di soluzioni di trasporto e logistica, ha firmato un accordo di partnership a lungo termine con Mercedes-Benz Parts Logistics per gestire la distribuzione dei pezzi di ricambio nel Regno Unito attraverso una rete di trasporto integrata a gestione digitale. XPO distribuirà parti di ricambio per automobili alle concessionarie di veicoli commerciali e al dettaglio

di Mercedes-Benz, effettuando oltre 40 percorsi giornalieri dal Mercedes-Benz European Logistics Center di Milton Keynes e dai depositi di consegna notturna di XPO a Motherwell, Leigh, Wakefield, Gloucester e Taunton. Nell'ambito di questa partnership, XPO si è impegnata a investire in 42 nuovi autocarri che saranno dedicati al network dei concessionari Mercedes-Benz sia per i vei-

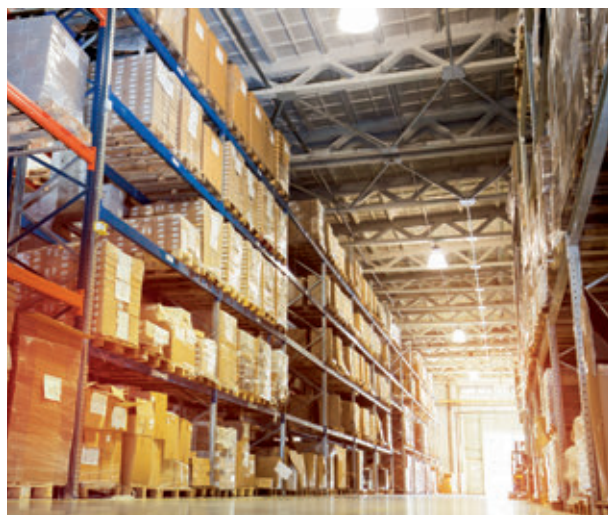


coli commerciali sia per il trasporto passeggeri. La flotta principale sarà formata principalmente dall'International Truck of the Year 2020, il Mercedes-Benz Actros. Questi autocarri pesanti saranno guidati da autisti XPO e gestiti da un team dedicato di esperti della distribuzione XPO attraverso l'utilizzo di una tecnologia personalizzata. Gli autocarri sono dotati di un collegamento intelligente con i processi logistici, della tecnologia leader nel settore dell'efficienza dei consumi di carburante di Mercedes-Benz e dell'innovativo sistema di sicurezza digitale MirrorCam. Juan Manuel Santiago Mendez, Ceo di Mercedes-Benz Parts Logistics - UK, ha dichiarato: "La nostra attività nel Regno Unito mantiene i consumatori e le aziende in movimento: è responsabile di oltre 750 mila pezzi di ricambi. Crediamo che XPO abbia le dimensioni, le capacità e l'esperienza necessarie per supportare i nostri rivenditori e concessionari con una distribuzione affidabile. Hanno progettato una soluzione completa per i nostri elevati standard e la loro tecnologia dovrebbe migliorare la visibilità della rete". Dan Myers, amministratore delegato Trasporti - Regno Unito e Irlanda di XPO Logistics, ha aggiunto: "Il nostro team non vede l'ora di intraprendere questa nuova partnership con Mercedes-

Benz, un marchio di punta sinonimo di qualità nel settore automobilistico. La soluzione tecnologica su misura che stiamo fornendo sarà alla base dell'eccellenza del servizio e supporterà Mercedes-Benz in tutte le sue operazioni nel Regno Unito, riducendo i costi e aumentando l'efficienza fin dal primo giorno".

Ceva Logistics esce dalla amministrazione giudiziaria

Con un decreto depositato il 24 febbraio, il tribunale di Milano ha disposto la revoca della misura di prevenzione di amministrazione giudiziaria delle attività di subfornitura applicata a Ceva Logistics Italia il 6 maggio 2019. Tale provvedimento, che giunge in anticipo di tre mesi rispetto alla scadenza prevista, "conferma - sottolinea un comunicato dell'azienda - l'efficacia e la tempestività delle azioni poste in essere dalla nuova proprietà e dal nuovo management di Ceva in Italia, che ha sostituito il precedente nel segno della discontinuità". Secondo la Corte, "sul piano della revisione del modello organizzativo di gestione e controllo, la società in amministrazione



giudiziaria ha osservato tutto il periodo prescrizione in punto di rivisitazione e attualizzazione del progetto e come tale anche l'obiettivo di rilegalizzazione deve ritenersi raggiunto". Nell'ambito di questo processo, il consiglio

di amministrazione della società aveva approvato nel mese di novembre 2019 il nuovo modello organizzativo 231, che si compone di un codice etico, di un protocollo istitutivo dell'organismo di vigilanza, di una nuova procedura di selezione, qualifica e monitoraggio delle controparti specializzate nella fornitura di servizi logistici. Il consiglio di amministrazione aveva inoltre preso atto del nuovo corpo procedurale, che è stato aggiornato e revisionato per renderlo conforme all'organigramma vigente, oltre alla revisione dei sistemi di controllo interno, finalizzata a migliorare le procedure di gestione dei contratti di manodopera. In ragione di queste azioni e nel rendere noto l'esito del provvedimento, il tribunale ha affermato che "la misura dell'amministrazione giudiziaria dei beni connessi ad attività economiche ha determinato concreti effetti sul piano di una consistente bonifica aziendale di Ceva Logistics Italia che può presentarsi sul mercato della logistica, mercato fortemente caratterizzato da zone di vasta irregolarità, con un nuovo modello di gestione e organizzativo univocamente orientato a favorire situazioni di trasparenza e legalità nei rapporti negoziali e nella somministrazione dei servizi, avendo svolto in tale prospettiva uno sforzo di programmazione ed economico di primaria rilevanza". Il managing director dell'azienda, Christophe Boustouller, ha espresso soddisfazione per la disposizione del tribunale e ha aggiunto: "L'azienda ribadisce la propria volontà di dare seguito agli sforzi compiuti e il proprio impegno nell'adozione e nello sviluppo di procedure e best practices tali da qualificarla come modello positivo e di riferimento per il settore della logistica".

VPG: pubblica il report **Corporate Responsibility**

VPG, leader europeo per lo sviluppo e la gestione di parchi logistici e semi-industriali di alta qualità, ha annunciato la pubblicazione del suo primo report sulla Corporate Responsibility. Grazie al continuo dialogo con i propri stakeholder e guidato dagli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite, VPG ha individuato alcuni obiettivi di particolare rilievo, rispetto ai quali l'azienda può offrire un contributo ancor più significativo. Il primo Corporate Responsibility report sottolinea i progressi e l'impegno dell'azienda nell'incrementare gli sforzi verso un business quotidiano sempre più

sostenibile. Il report mostra come VGP affronta la sostenibilità aziendale, delinea le politiche e le linee guida che la società è tenuta a osservare e mette in luce gli ulteriori obiettivi di sostenibilità fissati per il 2020. Il report è stato



redatto in conformità con i GRI Standard. Nel corso del 2019, VGP ha avviato e realizzato numerose iniziative, quali il lancio di VGP Energie Rinnovabili, una nuova linea separata di business di proprietà al 100% della società, per capitalizzare lo spazio disponibile sui tetti dei parchi VGP per gli impianti fotovoltaici e la maggior parte delle tecnologie energetiche; l'impegno a ottenere, a partire da quest'anno, le certificazioni Building Research Establishment Environmental Assessment Method-Breem per tutti i nuovi edifici e il lancio della Fondazione VGP. A tale proposito, il Ceo dell'azienda, Jan Van Geet, ha dichiarato: "Questo è il nostro primo report di Corporate Responsibility, che mira a sottolineare la nostra intenzione di andare oltre il successo nella creazione di valore per i nostri clienti e azionisti, in quanto desideriamo anche restituire qualcosa alla società e al pianeta. Comportamento questo prioritario nella nostra attività quotidiana. La responsabilità d'impresa non è solamente 'bella da avere', ma è parte integrante della nostra strategia ed è guidata dal nostro principio aziendale di 'building tomorrow today'. Per il 2020, intendiamo potenziare i nostri obiettivi di sviluppo sostenibile e riteniamo che il settore privato giochi un ruolo importante nella creazione di soluzioni che contribuiscano a far crescere l'economia e ad affrontare sfide come il cambiamento climatico". ■

LA GESTIONE DEGLI ACQUISTI MEDIANTE CONTRATTI SICURI ED EFFICACI CON I FORNITORI, ANCHE DI SERVIZI DI TRASPORTO E DI LOGISTICA



Milano, 12 giugno 2020 (ore 10,00-13,00)

Sede di Assologistica, Via Cornalia 19

TEMI IN DISCUSSIONE

- LA CURA DELLE TRATTATIVE: A QUALI ASPETTI STARE ATTENTI E COME TUTELARSI
- LE TRATTATIVE E LA RESPONSABILITÀ CONTRATTUALE
- IL MOMENTO PERFEZIONATIVO DEL CONTRATTO
- I DOCUMENTI CONTRATTUALI: CONDIZIONI GENERALI, OFFERTA, ORDINE E CONFERMA D'ORDINE
- LE CONDIZIONI ESSENZIALI DA INSERIRE NEI DOCUMENTI CONTRATTUALI
- LA RESPONSABILITÀ E LE GARANZIE
- L'ACQUISTO DEI SERVIZI DI LOGISTICA E DI TRASPORTO:
 - I CONTROLLI DELLE QUALIFICHE DEI FORNITORI
 - PARCO VEICOLI E ATTREZZATURE
 - GLI ASPETTI ASSICURATIVI

RELATORI

Avv.ti Grazia Torrente e Alessandra Vignone
dello Studio Legale Internazionale Torrente Vignone

TORRENTE VIGNONE
STUDIO LEGALE INTERNAZIONALE

COSTO A PERSONA 150 EURO + IVA

OBBLIGO DI REGISTRAZIONE AL LINK: <https://culturaeformazione.assologistica.it/calendario-seminari-pagamento.html>

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

L'Italia, vista...in sogno

di **Franco De Renzo***

Una mattina mi sono svegliato con un gran mal di testa, per aver dormito molto male e per aver sognato ... ancora peggio. Pensavo di essere stato eletto direttamente presidente del consiglio dei ministri (già questo abbastanza improbabile, se non dietro passaggio in parlamento, almeno per il momento), con una maggioranza di quasi il 70%. E, forse, questa è la prima causa del malessere.

Nella prima riunione del consiglio, poi, sono state approvate norme che non hanno provocato, incredibilmente, aumento delle tasse, privilegi per la casta e favori agli amici degli amici:

- **Obbligo per i comuni** con più di 5 mila abitanti (e, di conseguenza, obbligare, quelli più piccoli, nei limiti del possibile, ad aggregarsi) per avere case di riposo in numero sufficiente per le persone bisognose, al cui costo lo Stato partecipi con 500 euro mensili, per ogni cittadino curato dignitosamente.
- Con le stesse motivazioni del precedente e con la medesima partecipazione dello Stato, in ogni comune ci siano asili nidi e scuole materne in numero sufficiente per chi richiedesse il servizio.
- In ogni provincia con almeno 200 mila abitanti, e aggregazioni di province vicine per raggiungere tale soglia, ci deve essere almeno un inceneritore, per i rifiuti prodotti nel territorio. Senza esportarli e senza ulteriore spreco di denaro pubblico.
- Molto semplice: è stato stabilito che, in Italia, il giorno di tutte le elezioni politiche avviene solamente la seconda domenica di ottobre.
- Tutti gli eletti, inclusi i dipendenti dei partiti politici e delle associazioni di categoria, come tutti gli altri cittadini, devono avere le stesse regole per andare in pensione e percepirla sulla base di quanto effettivamente versato alle casse previdenziali.
- Le pulizie delle strade, la raccolta dei rifiuti e ogni genere di manutenzione sulle strade, quando possibili, devono avvenire dalle ore 22:00 alle ore 06:00 del mattino successivo.
- I proprietari sono tenuti al decoro e alla pulizia del perimetro della proprietà. Se non vi provvedono, ci penseranno gli enti preposti, addebitando le relative spese ed espropriando, nel tempo massimo di un anno, i beni in caso di mancato pagamento di quanto richiesto.
- Tutti i pagamenti devono avvenire con mezzi accertabili (soprattutto carte di credito, riducendo al minimo le commissioni delle banche), i cui estratti conto devono essere tenuti almeno fino alla definizione delle dichiarazioni dei



Ogni comune deve avere asili nido e scuole materne in numero sufficiente adeguato alla richiesta del servizio

redditi presentate.

- I cittadini dovranno continuare a presentare la propria dichiarazione dei redditi e dimostrare agli enti preposti da dove provengano le risorse che permettono loro di mantenere il tenore di vita, a dir poco non confacente con la dichiarazione presentata. Inoltre, dovranno preparare, per l'eventuale presentazione ai relativi uffici, una situazione patrimoniale annuale con la giustificazione dei maggiori valori riscontrati da anno ad anno se non confacenti con le dichiarazioni presentate.
- L'uso dei cellulari deve essere vietato a tutti mentre guidano qualsiasi mezzo e quando si attraversano le strisce pedonali. Pena la confisca del cellulare nei casi più semplici e multe salatissime con ritiro della patente in caso di guida di mezzi.
- Coloro che guidano e non occupano la corsia libera più a destra sono multati di 100 euro. Coloro che in autostrada si fanno superare a destra, perché non la occupano in proprio, sono multati di 200 euro con la detrazione di 5 punti dalla patente.
- Chi vuole fare l'imprenditore ha l'obbligo di valutare costantemente, assumendo le conseguenti idonee iniziative, se l'assetto organizzativo dell'impresa è adeguato, se sussiste l'equilibrio economico finanziario e qual è il prevedibile andamento della gestione.
- I funzionari delle banche che autorizzano finanziamenti senza verificare attentamente le aspettative previste per i loro pagamenti sono responsabili in proprio dell'eventuale perdita subita dalla banca.
- La Banca d'Italia deve evitare, controllando compiutamente, e ne sono responsabili i funzionari certificatori, che le banche possano evidenziare le perdite come invece avvenuto negli ultimi tempi.
- I funzionari della Corte dei Conti devono verificare e certificare tutti i bilanci degli enti locali e dare debita risonanza a quelli

- poco attendibili, quando non addirittura non presentati, in caso contrario ne sono personalmente responsabili.
- I funzionari della Consob devono verificare l'attendibilità dei bilanci presentati, rendendosene responsabili in caso di inadempienze.
 - Le sentenze dei magistrati devono essere pubblicate entro massimo due mesi dall'udienza, se non lo fanno note di demerito sul proprio curriculum ai fini della carriera e decurtazione del 10% dello stipendio se presentate con un ritardo superiore al massimo previsto, fino alla decurtazione del 50% se avvenute dopo il limite massimo di 6 mesi. Dopo tale limite, in mancanza di giustificati motivi, il magistrato sarà licenziato e privato dello stipendio.
 - La società Ponte di Messina deve essere cancellata perché non è giustificata la sua esistenza, soprattutto, per i suoi notevoli costi. Visto che il ponte non sarà mai costruito.

- Tutti i cittadini sono tenuti al decoro della cosa pubblica. Un foglio trovato per terra deve essere raccolto e buttato nel cestino più vicino, le cicche, gli avanzi delle sigarette non si buttano per terra, gli avanzi della gomma da masticare devono essere avvolti nella carta e buttati nei cestini.

Finalmente mi sono svegliato e capite bene che il mal di testa ci sta tutto, dopo quanto è scritto sopra. Fortunatamente è stato un sogno, un brutto sogno, causato, ora ricordo, da un bel piatto di pasta e fagioli e da una generosa razione di cassoeula, innaffiata da due abbondanti bicchieri di barbera. Chissà cosa succederà la prossima volta che farò un'abbondante cena. Anche i brutti sogni hanno le loro giuste origini!

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

Elettrico o Diesel a voi la scelta, noi abbiamo il meglio di entrambi.

www.mitsubishicarrelli.com

*quando
l'affidabilità
è tutto...*

ELETTRICO

- 1400- 3500 kg
- 3 o 4 ruote
- Sterzo 360°



EDIA EM

DIESEL

- 1500-5500 kg
- Guida istintiva
- Bassi costi di manutenzione



GRENDIA ES

Qualità | Affidabilità | Value for Money

MITSUBISHI
FORKLIFT TRUCKS

Mittente vs spedizioniere

di **Marco Lenti***

Il tribunale di Milano, con una recente sentenza, è intervenuto su alcuni profili di responsabilità che intercorrono tra mandante e spedizioniere. La vicenda trae origine dal caso di uno spedizioniere cinese che, su incarico di uno spedizioniere italiano, che agiva per conto del compratore/destinatario, ha curato una spedizione intermodale mare/fiume dalla Cina al Pakistan. Lo spedizioniere italiano, in particolare, ha istruito lo spedizioniere cinese di definire con il venditore della merce e mittente la natura e la quantità delle merci da trasportare e il numero dei contenitori necessari, nonché di negoziare con il vettore marittimo il migliore corrispettivo possibile e, infine, di procedere all'imbarco ed al rilascio della "HB/L" e della "MB/L".

Eseguiti i trasporti, però, il mittente venditore ha chiesto e ottenuto dal tribunale di Shanghai la condanna dello spedizioniere cinese, il quale, avendo emesso la HB/L, aveva assunto anche la qualità di vettore e aveva incautamente riconsegnato le merci al destinatario senza richiedere la copia della HB/L. Per tale ragione, lo spedizioniere/vettore cinese ha adito il citato spedizioniere italiano e il compratore/destinatario dinanzi al Tribunale di Milano, per ottenere il rimborso dei danni corrisposti al venditore/mittente in forza della sentenza cinese sia in via contrattuale, quale danno subito a causa dell'incarico, sia in via extracontrattuale, in considerazione del fatto che - si è scoperto - lo spedizioniere italiano aveva emesso illecitamente una seconda HB/L onde consentire il rilascio della merce al destinatario. Il tribunale di Milano ha riconosciuto la responsabilità dello spedizioniere italiano (che nella fattispecie rivestiva il ruolo di mandante/mittente) sia in via contrattuale che in via extracontrattuale.

Sotto il profilo contrattuale, tale responsabilità si fonda sul fatto che lo spedizioniere italiano ha dato al collega cinese inequivoche istruzioni allo spedizioniere cinese di rilasciare la merce senza la presentazione della HB/L da parte del destinatario. Il tribunale ha fatto applicazione del principio sancito dall'art. 1720 2° comma c.c. (previsto in materia di mandato ma applicabile anche al contratto di spedizione, che è una fattispecie specifica del mandato), il quale dispone che: "Il mandante deve rimborsare al mandatario le anticipazioni, con gli interessi legali dal



giorno in cui sono state fatte, e deve pagargli il compenso che gli spetta. Il mandante deve inoltre risarcire i danni che il mandatario ha subito a causa dell'incarico", intendendosi per danni subiti a causa dell'incarico le spese derivanti che, per loro natura, si collegano necessariamente all'esecuzione dell'incarico conferito, in quanto rappresentano il rischio inerente all'esecuzione dell'incarico medesimo (cfr. Cass. 3737/2012, richiamata dal tribunale di Milano). Sotto il profilo extracontrattuale, la responsabilità dello spedizioniere italiano si fonda sul fatto di aver emesso una seconda polizza di carico HB/L pur sapendo (avendone ricevuto copia) che lo spedizioniere cinese aveva già emesso in precedenza un'altra HB/L avente efficacia di titolo rappresentativo della merce.

Tale sentenza è interessante per un duplice profilo: in primo luogo, perché applica alla fattispecie della spedizione norme e principi dettati in materia di mandato, e segnatamente in merito al rimborso delle spese e dei danni subiti per effetto dell'esecuzione dell'incarico; in secondo luogo perché, in applicazione delle norme in materia di titoli di credito, quali sono le polizze di carico marittime, sancisce l'illiceità della loro duplicazione.

*** 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

ORGANIZZANO

LA SOSTENIBILITÀ AZIENDALE CON FOCUS SULLA LOGISTICA: workshop per manager



Milano, 20 aprile 2020 (ore 9,30-13,00)

Sede di Assologistica, Via Cornalia 19

La sostenibilità è per le imprese un tema di grande attualità: stiamo assistendo a una presa di coscienza sempre più diffusa nell'opinione pubblica del fatto che il progresso e la crescita non possono non tenere conto degli impatti ambientali e sociali. Al contempo l'applicazione delle pratiche di sostenibilità ha anche riflessi positivi dal punto di vista economico per l'impresa.

TEMI IN DISCUSSIONE

- **PERCHÉ LA SOSTENIBILITÀ È IMPORTANTE: MACROTREND, ASPETTI ECONOMICI, REPUTATION, VINCOLI NEGLI APPALTI**
- **SOSTENIBILITÀ ED ECONOMIA CIRCOLARE**
- **COME DIRIGERSI VERSO LA SOSTENIBILITÀ: STRUMENTI TECNICI DI VALUTAZIONE E DI SUPPORTO (APPROCCIO LCA, APPROCCIO C2C)**
- **CERTIFICAZIONI AMBIENTALI E CASI DI STUDIO DEL SETTORE DELLA LOGISTICA**
- **GREEN MARKETING**
- **COMPENSAZIONE AMBIENTALE**
- **UNA POSSIBILE ROAD MAP APPLICATIVA: IL PROTOCOLLO DI SOSTENIBILITÀ**

RELATORI

Elena Rabaglio - Consulente comunicazione sviluppo sostenibile
Maria Luisa Venuta - Consulente aziendale ed esperta sostenibilità

COSTO A PERSONA 150 EURO + IVA

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



SMART, PRATICO COSÌ È LA NOS

PROGRAMMA CORSI APRILE-

1 APRILE

INCOTERMS E SEMPLIFICAZIONI DOGANALI
2020: LE NUOVE PROSPETTIVE
NEL COMMERCIO INTERNAZIONALE
**In collaborazione con Federchimica
SC Sviluppo Chimica**

7 APRILE

TRASPORTO NAZIONALE E INTERNAZIONALE
SU GOMMA, NAVE, AEREO E FERROVIA E
RESPONSABILITÀ DEL VETTORE: CONOSCERE
LA NORMATIVA CHE DISCIPLINA IL SETTORE
PER VALUTARE RISCHI ED EVENTUALI RIMEDI

9 APRILE

LE SECURITY DELLA SUPPLY CHAIN
NEI SETTORI CHIMICO, DELLA LOGISTICA
E DEI TRASPORTI
A cura di Federchimica SC Sviluppo Chimica

16 APRILE

VANTAGGI E OPPORTUNITÀ ECONOMICHE
(MA NON SOLO) DELL'IMPIEGO DEI
TRASPORTI INTERMODALI/MULTIMODALI
**In collaborazione con Federchimica
SC Sviluppo Chimica**

22 APRILE

RUOLO, COMPITI E FUNZIONI
(ANCHE INEDITI)
DEL RESPONSABILE DI LOGISTICA
**In collaborazione con Federchimica
SC Sviluppo Chimica**

29 APRILE

LA RESPONSABILITÀ AMMINISTRATIVA
DELLE SOCIETÀ (DLGS 231/2001) NEL CASO
DI APPALTO E UTILIZZO DI MAESTRANZE
DI SOCIETÀ TERZE E TEMATICHE FISCALI

5 MAGGIO

L'ASSICURAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ
DEL VETTORE STRADALE: COME ARGINARE
I RISCHI CON COPERTURE ASSICURATIVE
SPECIFICHE
In collaborazione con Certiquality

13 MAGGIO

APPROVVIGIONAMENTI, STOCK E SCORTE:
COME GESTIRLI - IN MODO ANCHE
INNOVATIVO - PER OTTIMIZZARLI
**In collaborazione con Federchimica
SC Sviluppo Chimica**

18 MAGGIO

CONTINUOUS IMPROVEMENT - TECNICHE
PER UN MIGLIORAMENTO CONTINUO
**A cura di TACK TMI in collaborazione
con GI ON BOARD e GI GROUP LOGISTICS**

21 MAGGIO

DEPOSITI DOGANALI, IVA E REGIMI
SOSPENSIVI - RIFLESSI DOGANALI E IVA
(LAVORAZIONI E TRIANGOLAZIONI UE
ED EXTRA UE, IVA E QUICK FIXES,
LA PROVA DELLE CESSIONI INTRA UE)
**In collaborazione con Federchimica
SC Sviluppo Chimica**



Assologistica Cultura e Formazione

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

CA ED ECONOMICA STRA FORMAZIONE

LUGLIO 2020

28 MAGGIO

COME REDIGERE UN CONTRATTO NAZIONALE DI TRASPORTO SU GOMMA: DALLA TEORIA ALLA PRATICA

A cura di Federchimica SC Sviluppo Chimica

4 GIUGNO

NUOVI ACCORDI DI LIBERO SCAMBIO DELL'UE CON GIAPPONE E SINGAPORE: COSA PREVEDONO E QUALI I VANTAGGI PER L'IMPORT/EXPORT ITALIANO

In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica

10 GIUGNO

LE INSIDIE ASSICURATIVE DEI CONTRATTI DI LOGISTICA, QUALI SONO E COME TUTELARSI?

18 GIUGNO

COSTI DI TRASPORTO: SOLUZIONI E PROPOSTE PER UNA LORO CORRETTA PIANIFICAZIONE E OTTIMIZZAZIONE

In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica e Certiquality

25 GIUGNO

TERZIARIZZAZIONE LOGISTICA: I KPI PER LA MISURAZIONE E IL MONITORAGGIO DEI SERVIZI IN OUTSOURCING

In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica

2 LUGLIO

IL "RISCHIO DOGANALE" PER LE IMPRESE: LE SOLUZIONI - ANCHE DIGITALIZZATE PER DOGANA 4.0 - CON CUI ESSERE COMPETITIVI

In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica e Certiquality

8 LUGLIO

PRIME APPLICAZIONI DEGLI INCOTERMS 2020 E IMPATTO SULLE CONDIZIONI DI ACQUISTO/ VENDITA E TRASPORTO

In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica

9 LUGLIO

POSIZIONAMENTO E FISSAGGIO DEL CARICO SUI MEZZI: NORME E PROCEDURE DA SEGUIRE

A cura di Federchimica SC Sviluppo Chimica, in collaborazione con Certiquality

14 LUGLIO

I POTERI DATORIALI NELLA GESTIONE DEI RAPPORTI DI LAVORO, SANZIONI DISCIPLINARI E LICENZIAMENTI

PER IL RESTO DEL PROGRAMMA ANNUALE
SI VISITI IL SITO

Logistica e Coronavirus

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Est modus in rebus. C'è sempre un modo di affrontare tutte le cose. Certo, leggendo le prime pagine dei quotidiani nazionali (anche se la questione, ormai, investe il mondo intero), il futuro - specialmente economico - non appare certo roseo.

Tuttavia - ci pare il caso di evidenziare - non ci possiamo permettere di essere fagocitati dalla paura. Ne va della tenuta del sistema. Trattare un argomento così delicato e così sensibile sulle pagine di una rivista specializzata di trasporti, non è impresa facile. Soprattutto se l'argomento

preoccupazioni attuali, nel nostro Bel Paese, attengano principalmente al rischio di collasso di alberghi e ristoranti, negozi e musei, deve essere ascoltato anche, se non soprattutto, il grido di aiuto proveniente dal settore della logistica. Da baluardo delle libertà di circolazione di mezzi, persone e capitali, l'Unione europea - anzi, il mondo intero - si sta infatti barricando entro i confini dei singoli Stati nella speranza di contenere un'espansione incontrollata dei contagi, che porta con sé, tuttavia, una complessa serie di implicazioni potenzialmente devastanti per la tenuta economica

del sistema. No, non è solo una mera questione di "soldi". Sembrerà superfluo ricordare che è proprio grazie alla globalizzazione del commercio e dei trasporti che non solo casse, erariali e private, vengono rimpinguate, ma ne giova anche il benessere collettivo. Nei porti e sulle strade di tutto il mondo circolano infatti, oltre a merci di lusso, anche beni di prima necessità, materie prime, tutto ciò che insomma è essenziale per far funzionare un paese. Se si dovesse paralizzare l'intera filiera di approvvigionamento degli Stati - la lunga catena logistica che laboriosamente congiunge produttore e consumatore finale - gli effetti sarebbero deleteri per tutti. E, peraltro, non ancora stimabili.



L'epidemia in Cina ha avuto pesanti ricadute su produzione, economia, logistica. Da qui è partito un devastante "effetto domino" a livello globale

in questione ha a che fare con un nemico invisibile, sconosciuto, che, ciononostante, è in grado di tenere in ostaggio, minacciando severi danni sociali, la salute pubblica delle persone e la salute dell'economia. Ed è proprio la paura del male il mezzo più pericoloso, che, talvolta, può costringere a prendere scelte "di pancia" che - sebbene necessarie proprio perché contingenti - rischiano di paralizzare irreversibilmente il sistema immunitario - già debilitato, per note carenze strutturali - dell'economia del commercio nazionale.

L'uomo non vive di solo turismo, del resto. Sebbene le

Il commercio internazionale, dati alla mano, avviene circa per il 90% via mare: se ad oggi si registra il tracollo delle spedizioni marittime a causa di una pressoché completa stasi delle flotte globali, bloccate nei porti di tutto il mondo, il peggio deve ancora venire. La necessaria coordinazione della filiera logistica, infatti, deve correre secondo un preciso ordine logico e cronologico: se è pur vero che in Cina la gestione portuale sta lentamente ritornando operativa a pieno regime, è vero anche che la diffusione dell'epidemia ha di fatto spezzato quel precario equilibrio, necessario per la sostenibilità della catena logistica. La Corea del Sud, già appesantita dal dirottamento del traffico cinese, a fronte dell'impennata dei

contagi non è più in grado di sostenere il flusso mercantile. Discorso analogo vale anche per gli scali di Seul e - bisogna prenderne atto immediatamente - l'impatto si farà sentire anche negli scali nostrani, primo su tutti quello di Genova, che vede arrivare, solo dalla Cina, il 25% dei container. Se la filiera dei trasporti si ferma, si ferma l'economia, si ferma il progresso: i contagi e le misure di contenimento bloccano camionisti e magazzinieri portuali, le navi portacontainer non partono, le merci non arrivano a destinazione, con l'inevitabile duplice conseguenza negativa tanto per il sistema fiscale, per la mancata riscossione di dazi e tributi doganali, quanto per il benessere della libera iniziativa economica privata, perché il mercato si stagna. Ma c'è di più: una volta risolto il versante "medico", il complesso orologio della spedizione marittima rischia di rimanere inceppato. Se infatti i container sono, ad oggi, fermi e vuoti, se domani dovesse ripartire a pieno regime il flusso marittimo, magari dalla stessa Cina, rischierebbero di trovarsi al posto sbagliato nel momento sbagliato. In buona sostanza: l'effetto domino è dietro l'angolo e bisogna correre ai ripari. Quali?

Il periodo si è rivelato caldissimo per intraprendere iniziative di dialogo e collaborazione con i rappresentanti politici, con l'Unione europea e con i sindacati. Gli armatori in affanno invocano una sospensione straordinaria delle tasse di ancoraggio e delle merci in coperta delle navi italiane nei nostri porti per difendere quanto meno il traffico nostrano. Più in generale, viene esplorato - soprattutto dalla crème politica - l'avvio di un'azione diplomatica nei confronti di tutti gli Stati che, più o meno intensamente, hanno adottato misure lesive per l'industria e per l'economia italiana. Est modus in rebus, vorremmo dire noi: che la guerra per la salute e che il tentativo di leccarsi le ferite economiche ancora sanguinanti non diventino l'ennesimo pretesto per una sterile guerra politica. Positiva ed encomiabile - ancorché timida - in proposito, è l'attivazione

da parte del Cnel di un gruppo di lavoro presso il ministero dei Trasporti in merito all'impatto del Covid-19 sulla logistica, con la mira di raccogliere le istanze degli operatori di settore per elaborare un corredo, che ironicamente ci auspichiamo vincolante, di proposte la cui adozione pare necessaria per evitare il blocco del sistema.

Tirando le fila. Accanto alla corsa agli approvvigionamenti, accanto all'appellarsi alle casse europee, accanto a misure temporanee ed emergenziali che mirano a contenere le



E' auspicabile che la lotta comune per la salute e il tentativo di leccarsi le ferite economiche non si trasformino in un ennesimo pretesto per una sterile guerra politico-commerciale globale

emorragie del blocco dei commerci, sarebbe finalmente ora di intraprendere, con positiva serenità, un percorso strutturato di riforme per rendere la filiera logistica efficiente e sostenibile, con il nuovo coronavirus o senza il nuovo coronavirus. Nonostante quest'altra spada di Damocle - oltre a quelle già note - si stia abbattendo, con tutti i suoi figli e figliastri, sul sistema della logistica, il mantra rimane sempre lo stesso: semplificazione, snellimento, digitalizzazione, efficienza. Che questa emergenza serva quanto meno ad aprire gli occhi sui possibili antidoti per "i mali del settore".

Un “mare d’amare”, senza plastica

di Carlo Pioli

A Milano, presso la casa d’aste Finarte, si è svolta una serata di musica. Una serata molto particolare, che ha messo insieme l’orchestra del maestro Giuseppe Vessicchio, l’associazione Ambiente Mare Italia e SOS-LOGistica, con un obiettivo: sensibilizzare sempre più l’opinione pubblica in tutte le sue espressioni, e generazioni, sul tema della sostenibilità ambientale, in particolare sul tema del mare. Inoltre, la serata ha dato il via al progetto “No Plastic Challenge”, che mira a educare esercenti e consumatori a ridurre progressivamente l’uso di materie plastiche monouso. La serata è stata patrocinata dalla Fondazione Cariplo, dalla commissione europea, dal comune di Milano, con il sostegno della Confederazione generale italiana di trasporti e logistica-Confetra.

E’ stato un successo, che ha alternato momenti di musica a testimonianze di esperti, all’illustrazione degli obiettivi del nuovo progetto di contenimento nell’uso della plastica, “No Plastic Challenge”. Un progetto pensato con l’Università Bicocca di Milano e finanziato dalla Fondazione Cariplo, che mira, come abbiamo accennato, a coinvolgere cittadinanza, operatori commerciali in un impegno teso a ridurre le emissioni nocive e la diffusione della plastica, al recupero dei rifiuti dispersi nell’ambiente e, non ultimo, alla tutela della biodiversità. La strategia del progetto vede il coinvolgimento di aziende, di strutture ricettive, di esercizi commerciali e del mondo dei consumatori attraverso un vero e proprio gioco che porterà a una progressiva riduzione dell’utilizzo della plastica monouso grazie all’introduzione di materiali alternativi, ossia a un drastico cambiamento nei comportamenti dell’odierna società. Il progetto, studiato grazie all’aiuto del dipartimento di Psicologia dell’Università di Milano-Bicocca che presiederà le analisi dei dati raccolti presso i consumatori partecipanti ai challenge e presso gli esercenti aderenti al progetto e collaborerà per la realizzazione e la verifica di efficacia delle attività di gamification e delle iniziative di “change-making”. Si potrà giocare scaricando l’applicazione dedicata che comprenderà anche uno strumento

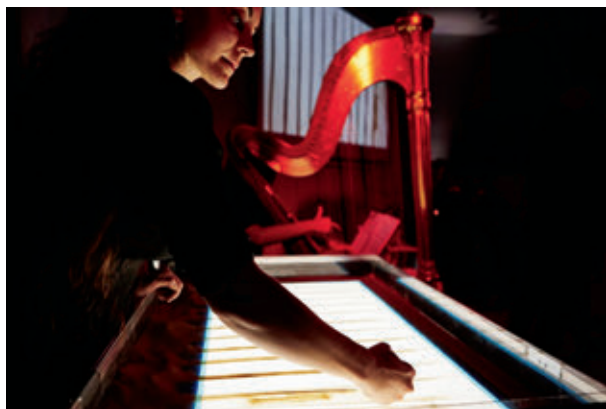


sito: www.sos-logistica.org email: segreteria@sos-logistica.org



Un momento del concerto

di ricerca mediante il quale si potrà trovare il locale plastic free più vicino a casa o al luogo di lavoro. Gli esercizi commerciali aderenti all’iniziativa, che risulteranno più virtuosi avendo raggiunto il punteggio più alto, riceveranno il diplo-





Il maestro Giuseppe Vessicchio

ma di “attività ecosostenibile”. Potranno giocare anche i cittadini che, dopo aver scaricato l'applicazione, saranno guidati a seguire alcune azioni specifiche per guadagnare punti, che potranno essere spesi all'interno degli esercizi commerciali che hanno aderito all'iniziativa.

Obiettivo del social game “No Plastic Challenge” è il coinvolgimento di almeno 2.500 esercenti che ridurranno o elimineranno l'uso della plastica e milioni di cittadini che orienteranno più responsabilmente i loro consumi, anche per partecipare ai vari contest che periodicamente verranno attivati. Ambiente Mare Italia, con la consulenza di so-



A sinistra, il presidente di Ambiente Mare Italia, Alessandro Botti, con il presidente di SOS-LOGistica, Daniele Testi

cietà informatiche, si occuperà della gestione del social game e del challenge e del coinvolgimento degli esercizi commerciali mentre SOS-LOGistica sarà primariamente responsabile delle attività di formazione sui temi della logistica sostenibile e della green supply-chain e della realizzazione delle iniziative di “change-making”. “Più che

LA STORIA DI AMBIENTE MARE ITALIA

Ambiente Mare Italia nasce nel 2018 e si occupa di promuovere progetti di educazione, sensibilizzazione e informazione in ordine alle tematiche della tutela dell'ambiente marino e costiero, della biodiversità e della valorizzazione ecologica del territorio, attraverso l'organizzazione di eventi dedicati, convegni e lezioni presso le scuole. L'associazione è stata la prima a creare una mappa dell'Italia ecosostenibile, con l'obiettivo concreto di geolocalizzare tutte le aziende e le istituzioni che hanno scelto di ridurre progressivamente l'uso della plastica. Il progetto “LiberAmi dalla Plastica” ha come obiettivo quello di sensibilizzare e sollecitare tutti sull'importanza di ridurre la plastica nelle aziende e nelle piccole e medie imprese. La geolocalizzazione, inoltre, è oggi un servizio destinato alla collettività, uno strumento che consente a tutti i cittadini di conoscere le aziende o gli enti che nel loro territorio abbiano attuato comportamenti ecocompatibili e si siano, quindi, assunti una responsabilità ambientale. La mappa in soli nove mesi dalla sua messa online è stata visitata da oltre 120 mila utenti.



un gioco, più che una sfida, più che un'iniziativa di sensibilizzazione globale, ‘No Plastic Challenge’ rappresenta l'occasione di creare una comunità di cittadini, imprenditori ed esercenti responsabili e sensibili alla tematica della riduzione dell'uso della plastica monouso - ha dichiarato Alessandro Botti, presidente di Ambiente Mare Italia - La vicinanza del Comune di Milano, della commissione europea e del parlamento europeo attestano che sta partendo in Lombardia una grande operazione ecologica che potrà poi essere esportata in altre realtà territoriali”. Il presidente di SOS-LOGistica, Daniele Testi, ha aggiunto: “La nostra associazione in questa sfida si impegnerà per informare gli esercenti e i consumatori sulla complessità delle filiere logistiche. Eliminare la plastica dal punto di vendita non basta: se ignoriamo i processi che stanno dietro alla consegna dei prodotti rischiamo solo di spostare il problema sui magazzini dei punti vendita, ovvero sugli anelli più deboli della filiera”

Big Data nella supply chain

di **Michele Savani**

Division Manager Logistics Sector Gi Group

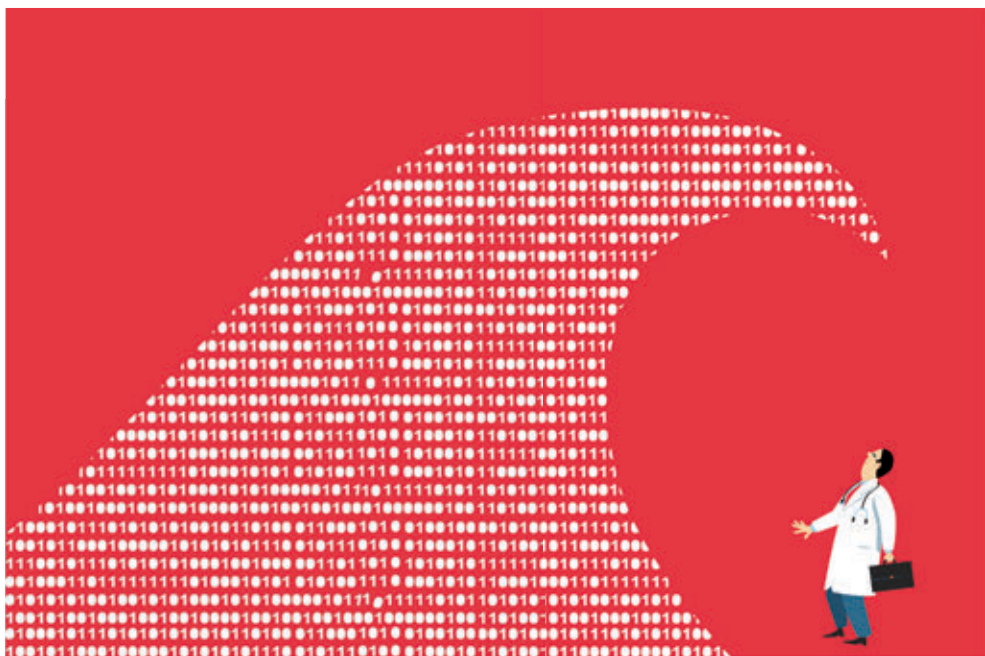
Parlare di Logistica 4.0 significa parlare anche, necessariamente, di Big Data: la natura complessa e dinamica di processi ed eventi che si verificano lungo la supply chain rende questa specifica industry particolarmente interessante per la raccolta e analisi di una vasta mole di dati, con la finalità di raggiungere livelli di ottimizzazione sempre maggiori. Per un operatore logistico l'introduzione di soluzioni di Data Management può avere ricadute positive sotto molti aspetti, alcuni più evidenti altri probabilmente meno: i Big Data possono essere utilizzati per migliorare la comunicazione a monte e a valle del processo, con committenti e clienti finali, per rendere efficiente il trasporto e la distribuzione delle merci in sé e per incrementare il livello di trasparenza dei processi per tutti gli attori. Ma l'introduzione di un modello di Data Management strutturato e di processi decisionali progressivamente

sempre più data driven può rappresentare un elemento di grande novità, oltre che per i processi di business, anche per le funzioni HR, che avranno il compito di introdurre e diffondere all'interno dell'intera organizzazione la cultura del dato. Le tre principali aree che le funzioni HR saranno tenute a presidiare riguarderanno azioni di upskilling delle figure già presenti in azienda, azioni per l'inserimento di competenze specifiche e non tradizionali per il settore e implementazione di strumenti di people analytics.

Big Data Strategy. Implementare una strategia legata

alla gestione dei Big Data significa rendere l'organizzazione capace di raccogliere, mettere a sistema e analizzare una grande mole di dati, includendo strutturalmente i risultati di queste analisi nei processi decisionali, sia strategici che operativi. Il primo step consiste nell'individuare le possibili fonti di provenienza dei dati con le quali alimentare il sistema: queste includono dati generati dal processo operativo stesso (entrata, uscita e transito

Una gestione efficace dei Big Data implica necessariamente un adeguamento a tale obiettivo delle competenze delle risorse umane presenti in azienda



delle merci nelle varie fasi del processo, dati relativi ai mezzi impiegati, inclusi dati di diagnostica, manutenzione programmata e straordinaria e tragitto, dati relativi a forecast relativi al business e flussi finanziari, dati relativi a serie storiche di stagionalità e assenteismo) ma anche dati provenienti da sistemi esterni (dati storici e forecast relativi a traffico e meteo, prezzi delle fonti energetiche, e ancora dati relativi alla navigazione degli utenti sui siti web, contenuti generati sui social media, reazioni a campagne di comunicazione e marketing, chat e conversazioni con le funzioni di customer care). Immaginare set sempre più ampi di dati integrabili in un processo decisionale

è relativamente semplice, con un po' di sforzo è possibile allungare indefinitamente la lista di possibili fonti, meno facile è realizzare gli step successivi: costruire un sistema di raccolta dei dati centralizzato, un Data Hub verso il quale far confluire i dati provenienti da sistemi diversi tra loro, e arrivare poi a una gestione efficace degli stessi, per ottenere informazioni utili a prendere decisioni, sia strategiche sia nell'operatività in tempo quasi reale. Il DHL Trend Radar 2018/2019 vede l'adozione di processi decisionali data driven alla gestione del business logistico come ormai prossima per la maggior parte degli operatori: il potenziale derivante da questo approccio permette di ottimizzare lo sfruttamento della capacità della supply chain, di migliorare la customer experience per il cliente finale, di ridurre il rischio e di individuare nuove fonti di revenues e modelli di business.

Le sfide che gli operatori logistici dovranno quindi affrontare saranno principalmente due:

- una sfida tecnologica, dove l'obiettivo è quello di integrare una mole crescente di dati strutturati e non strutturati provenienti da fonti diverse e riversati in un'unica, vasta repository;
- una sfida culturale, dove l'obiettivo è quello di abilitare l'intera organizzazione all'utilizzo efficace di tali dati.

La prima sfida è di natura strategica, ed è probabilmente importante che venga affrontata partendo non dalla singola tecnologia o piattaforma, ma dalla capacità di mettere insieme tecnologie e flussi di dati provenienti da diversi data points in un sistema utile e utilizzabile per i singoli utenti: sotto questo aspetto è probabilmente importante, più che scegliere la singola tecnologia, disegnare il modello di Data Management. Partendo da una visione d'insieme può essere effettuata la scelta di come far arrivare l'informazione agli stakeholder in azienda, nella modalità e nel formato adeguato, disegnando un sistema di dashboarding personalizzato per i diversi livelli di utenza. La seconda sfida ha a che fare con l'abilitazione degli utenti all'utilizzo e sfruttamento dei dati, e l'HR può contribuire a questo secondo aspetto con azioni su più fronti:

- upskilling e training continuativo: la funzione HR dovrà collaborare con chi si occuperà di disegnare il mo-

dello di Data Management per comprendere quale sia il livello di comprensione minimo richiesto ad ogni livello dell'organizzazione e per ridefinire lo skills set necessario per ogni fascia di utenza, pianificando il training delle figure già presenti in azienda e introducendo moduli di training specifico nei processi di onboarding. Più in generale, come già evidenziato, HR potrà contribuire con tutte le azioni utili a diffondere una cultura del dato funzionale a rendere l'intera organizzazione data driven;

- sourcing e disegno organizzativo: sarà necessario creare funzioni dedicate per il monitoraggio delle fonti di dati e la loro pulizia affinché circolino all'interno delle organizzazioni flussi informativi corretti, oltre che per cercare letture e interpretazioni dei dati continuamente nuovi. Chi ricoprirà il ruolo di Data Scientist e di Data Analyst potrà inoltre essere di supporto diretto per funzioni di Continuous Improvement, Business Development, Solution Design e Customer Care, oltre che ovviamente per le direzioni Finance e Operations, e sarà compito di HR ridisegnare l'organigramma e i rapporti funzionali a seguito dell'introduzione di queste nuove competenze;
- people analytics e dashboarding: la funzione HR potrà inoltre contribuire al disegno dei processi di data collection e di disegno del dashboarding per le diverse tipologie di utenza in azienda, per valutare in modo potenzialmente anticipatorio le azioni da realizzare (monitoraggio della tipologia di errori più frequenti da parte degli operatori per rilascio di pillole formative ad hoc, pianificazione del sourcing sulla base di labour pool analysis e di serie storiche di dati, monitoraggio clima aziendale per definizione azioni di engagement, ecc..).

Da ultimo l'introduzione massiva di nuovi ruoli e competenze in ambito Data Management in azienda è un'occasione unica di Employer Branding per le aziende del settore: i player che si dimostreranno più orientati all'innovazione e votati all'adozione di soluzioni tecnologiche avanzate saranno quelle che avranno maggiori possibilità di ridefinire la propria immagine verso l'esterno, attraendo talenti anche da altre industrie e guadagnandosi la possibilità di creare un importante vantaggio competitivo.

Come si stanno evolvendo la logistica e i magazzini

Lo sviluppo costante dell'eCommerce sta trasformando i parametri di efficienza dei magazzini. Nelle scelte immobiliari del settore sono anche sempre più rilevanti aspetti come la sostenibilità e l'innovazione.

a cura di **Andrea Faini***

Nel secondo semestre 2019, il mercato immobiliare logistico a livello nazionale si è riconfermato in buona salute, con il nord come traino del comparto. Questo lo scenario emerso dalla nuova edizione del Bor-

sino più alti. In generale, nella maggior parte dei casi, gli operatori logistici si orientano su immobili dai tagli compresi tra i 5.000 mq e i 15.000 mq. La diffusione dell'eCommerce sta trasformando non solo il ruolo e l'aspetto dei

Per quanto riguarda la distanza ottimale tra le infrastrutture per la distribuzione in grado di massimizzare i guadagni e minimizzare i costi, per l'83% degli intervistati è inferiore ai dieci chilometri. Nell'acquisto di un nuovo magazzino,

l'86% degli intervistati afferma che la presenza di sistemi di automazione moderni ed efficienti è molto importante. Tra le tecnologie più richieste: voice picking (53%), magazzini automatizzati e droni (29%) e circuiti di trasporti a rulli (18%). Sempre dalla survey, notiamo che per il 60% dei casi la figura professionale maggiormente richiesta, in grado di operare con i nuovi sistemi di gestione, è il consulente informatico (60%), seguita dal magazziniere specializzato e dall'innovation manager, nel 20% dei casi. Nel questionario spazio anche alla reverse logistics, che per il 35% dei casi può essere ottimizzata attraverso un magazzino adibito esclusivamente alla gestione dei resi, mentre per il

32% attraverso un'area dedicata all'interno del magazzino. Tra i vantaggi della reverse logistics, il 41% dei casi nota una riduzione dell'impatto ambientale, seguita da un miglioramento dell'immagine aziendale (26%).

Logistica e sostenibilità. Negli ultimi anni, il tema della sostenibilità è sempre più al centro dell'attenzione nelle scelte immobiliari degli operatori lo-



Andrea Faini

sino immobiliare della logistica - H2 2019 di World Capital, in collaborazione con Nomisma, il cui focus verte sulla sostenibilità nella logistica, con un approfondimento sull'eCommerce e sulla trasformazione delle professioni logistiche.

La crescita di settori come eCommerce e retail ha aumentato la domanda per spazi più ampi con standard qualita-

negozzi, ma anche quello dei magazzini. Alla base dell'acquisto online infatti vi è il settore logistico, in particolare la progettazione e la gestione dei magazzini. Dalla survey "Logistica ed eCommerce", pubblicata nell'edizione H2 2019 del Borsino immobiliare della logistica, è emerso che le dimensioni dei magazzini a supporto dell'eCommerce sono sempre più ampie, con altezza sotto trave e numero di ribalte in aumento.

gistici, questo perché oggi la tendenza dei conduttori è quella di prestare particolare attenzione alle spese di gestione. Questo genera un impatto non solo nell'ottimizzazione dei costi, ma anche sulle attività di trasporto e sulle caratteristiche tecniche del capanno. Per quanto riguarda il trasporto, oltre all'impiego di risorse e tecnologie già esistenti, particolare attenzione viene data ai combustibili alternativi al petrolio, che nelle lunghe tratte di percorrenza rappresentano un'ottima soluzione. Questo contribuirebbe sia all'abbattimento delle emissioni CO2, che delle altre sostanze maggiormente inquinanti. Un esempio di soluzione alternativa è l'utilizzo di mezzi di trasporto alimentati a GNL, combustibile alternativo che rispetta i limiti previsti dal regolamento comunitario. Ma la sostenibilità non si limita, non riguarda solo il tema delle emissioni, è un concetto molto più vasto che comprende fattori quali il consumo del suolo, la scelta dei materiali, gli sprechi ricollegati a cattive gestioni. Si sviluppano così nuove modalità di consegna alternative e



packaging "green", ovvero riciclabili e riutilizzabili.

Spostandoci sulle caratteristiche degli immobili, riscontriamo che la domanda è maggiormente orientata su spazi moderni, progettati in un'ottica di risparmio dei consumi e di efficienza energetica. Requisito molto importante è la certificazione LEED®, ovvero uno strumento di valutazione che attesta il grado di performance degli edifici

sostenibili. Altri esempi concreti sono: gli impianti a temperatura controllata e i pannelli fotovoltaici, una fonte di energia rinnovabile a basso consumo di energia elettrica. Per quanto riguarda l'illuminazione, invece, si prediligono sistemi a basso consumo come illuminazione a LED o lampadine TP, mentre per ridurre l'impatto ambientale, al via i parcheggi destinati ai veicoli elettrici. Tutti questi accorgimenti, oltre a garantire un minore impatto ambientale, permettono un notevole risparmio economico per i clienti, che incentiva a un maggiore investimento iniziale, per poi avere dei ritorni molto interessanti.

Nuovi modelli organizzativi. Gli operatori logistici in conto terzi sono molto sensibili al tema della sostenibilità e cercano di perseguire tale fattore, non solo dal punto di vista dell'ambiente, con la scelta di magazzini e mezzi di trasporto green, ma soprattutto attraverso la sostenibilità economica e sociale. L'evoluzione che sta investendo la logistica comprende due aree intrecciate tra loro, ovvero la trasformazione dei modelli organizzativi e il cambio del



LOGISTICA ED E-COMMERCE: come cambieranno i magazzini?



DISTANZA IDEALE TRA CAPANNONI?



GESTIONE DELLA REVERSE LOGISTIC?



IMPORTANZA DELL'AUTOMAZIONE?



TECNOLOGIE PIU' RICHIESTE?



BORSINO
immobiliare della LOGISTICA

oggi nelle aziende di logistica e di trasporto. Quanto al futuro delle professioni logistiche, le figure emergenti, secondo l'ultima ricerca "Evoluzione dei ruoli della logistica" realizzata da Gi Group in collaborazione con Asso-logistica, sono il logistic engineer per l'ingegnerizzazione del processo di miglioramento continuo del layout del magazzino, il solution designer, i gestori fornitore, il customer consultant, i ruoli IT come il customer engagement per definire cosa può es-

set di competenze. Secondo il risultato emerso dallo studio Gi Group Star Matrix promosso dalla Divisione Logistics Gi Group, in collaborazione con Asso-logistica e realizzato da OD&M Consulting, pubblicato nella nuova edizione del Borsino Immobiliare della Logistica, emerge che il fattore di cambiamento

che impatterà maggiormente nei prossimi 3-5 anni sull'evoluzione di ruoli e competenze è quello tecnologico. Internet of Things, connettività diffusa, realtà aumentata, sistemi di guida autonoma, tecnologia digitale, big data, Industry 4.0, smart manufacturing, sharing economy sono i concetti più richiesti

sere realizzato a livello software per il cliente, ma anche gli specialisti in ottimizzazione trasporti e real estate manager.

* **Ceo di World Capital**

STATUS DI ESPORTATORE AUTORIZZATO Eur I e i nuovi orientamenti della Dogana



Milano, 8 maggio 2020 (ore 10,00-12,30)

Sede di Assologistica, Via Cornalia 19

Le novità in materia di rilascio di EUR I, EUR MED e A.TR impongono una riflessione alle imprese esportatrici italiane, dal momento che si sta andando sempre più verso un sistema di certificazione dell'origine fondato sull'autodichiarazione resa dagli esportatori. Il seminario illustra le nuove disposizioni in base ai recenti orientamenti dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e chiarisce vantaggi e modalità di ottenimento dello status di Esportatore Autorizzato, soluzione privilegiata per attestare l'origine preferenziale delle merci.

TEMI IN DISCUSSIONE

- EUR I, EUR MED E A.TR: I NUOVI ORIENTAMENTI DELLA DOGANA
- ORIGINE PREFERENZIALE E PROVE DA UTILIZZARE
- LA DICHIARAZIONE DI ORIGINE SU FATTURA: FUNZIONE, CARATTERISTICHE E MODALITÀ DI UTILIZZO
- STATUS DI ESPORTATORE AUTORIZZATO: IL FUTURO VERSO LE AUTOCERTIFICAZIONI
- IL SISTEMA REX E L'ESPORTATORE REGISTRATO

RELATORE

Dr. Marco Sella, Customs & Global Trade Advisor

COSTO A PERSONA 150 EURO + IVA

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

Prologis, 2019 da record

L'azienda ha raggiunto l'anno scorso performance importanti per quanto riguarda sia gli investimenti sia lo sviluppo di nuovi immobili.



SANDRO INNOCENTI

Sandro Innocenti, vicepresidente e country manager Italy di Prologis - filiale italiana del gruppo leader nel mondo nel settore immobiliare -, ha presentato, in una recente conferenza stampa a Milano, i risultati conseguiti dall'azienda nel 2019. "Le nostre performance sono state molto buone a livello nazionale, sulla linea del successo che l'azienda ha registrato l'anno scorso a livello globale, raggiungendo il massimo nella quotazione alla borsa di New York, un portafoglio con il valore di 80 miliardi di dollari, la presenza in 19 paesi con 5.100 clienti", ha sottolineato Innocenti in apertura della conferenza stampa, che ha poi aggiunto: "A fine 2019, in Italia, Prologis era proprietaria e gestiva circa un milione di metri quadrati di strutture di distribuzione dislocate in 45 edifici nelle aree di Milano (Paullo, Lodi, Novara, Piacenza, Castel San Giovanni, Cornaredo, Siziano), Bologna (Interporto, Castel San Pietro) e Roma (Tiburtina, Anagni), che continuiamo a ritenere strategiche per la società. Il tasso di

occupazione, seppur calato rispetto al 2018, è rimasto di tutto rispetto anche nel 2019, attestandosi al 97,8%. Per il terzo anno consecutivo, quindi, abbiamo portato a casa risultati estremamente positivi e le condizioni di mercato restano ancora favorevoli per continuare a investire in nuovi sviluppi speculativi". Più in particolare, l'attività dell'azienda nel corso del 2019 si è sviluppata fino a ottobre sopra il budget, per poi scendere, a causa della disdetta di due conduttori a Roma. A tale proposito, Innocenti ha sottolineato: "Queste due disdette, causate anche dai cambiamenti che si stanno registrando a livello sia delle modalità di acquisto dei consumatori sia del mercato logistico, possono anche es-

ro. "Quando sono arrivato alla Prologis, ed era il 2014, - ha commentato Innocenti - erano sei anni che non si compravano più immobili, ma si riparavano solo quelli esistenti. Dal 2015, abbiamo ripreso a investire e dal 2017 abbiamo ricominciato a costruire. Oggi, abbiamo sette cantieri in corso d'opera, parte dei quali sono stati già assegnati a un committente. E' stata una crescita importante che l'azienda ha potuto realizzare soprattutto perché ha potuto contare su un team di collaboratori estremamente efficiente e molto flessibile, specialmente nella capacità di adattare al nostro mercato le linee guida che vengono dalla casa madre americana". All'investimento per la realizzazione di nuovi immobili devono



sere interpretate come un campanello d'allarme per quanto riguarda la situazione del 2020".

Il dato più positivo dell'anno scorso è stato rappresentato dal record raggiunto per gli investimenti e lo sviluppo di nuovi immobili. Questi ultimi hanno raggiunto la cifra di 125 milioni di eu-

essere aggiunti anche i 16,7 milioni impiegati per le nuove acquisizioni: 360 mila mq a Piacenza; 80 mila mq in un insediamento industriale dismesso a Cassina de Pecchi, Milano; 11 mila mq a Vignate, Milano; 9 mila mq a via Corcolle, Roma Tiburtina.

Per quanto riguarda il 2020, Innocen-

ti si è dimostrato fiducioso, al di là del campanello d'allarme suonato a Roma con la disdetta di due conduttori, di cui abbiamo accennato. Alla base di questa "fiducia" c'è la considerazione che le nuove situazioni di mercato, ad esempio con la crescita ormai irreversibile dell'eCommerce, costringeranno le aziende logistiche e della distribuzione a fare scelte nuove, anche a livello dei magazzini. "Si sta delineando sempre più una naturale sovrapposizione tra retail e logistica tradizionale. Serviranno magazzini di alta efficienza, dislocati più vicini alle aree di consumo e meno spazi per quella che abbiamo chiamato 'logistica tradizionale'. Serviranno invece spazi con elevate caratteristiche", ha sottolineato Innocenti, che poi si è soffermato più in particolare sugli obiettivi principali dell'azienda per

Immobili Prologis



l'anno in corso: "Punteremo principalmente a espanderci nell'area dell'interporto di Bologna, che è sempre più strategica, e inizieremo a confrontarci con la logistica urbana tramite un primo progetto per la realizzazione di un immobile a Milano, in zona Mecenate, vicino Linate. Questo progetto rappresenta il primo nostro esempio di logisti-

GLI SVILUPPI DEL 2019

Nel corso dell'anno scorso, Prologis ha avviato la costruzione di nuovi edifici logistici build-to-suit e speculativi di classe A per complessivi 140 mila metri quadri. Nel dettaglio, queste sono le dimensioni e le location di tali edifici: 30 mila mq per Autotrasporti Vercesi a Pozzuolo Martesana, Milano, di cui 20 mila erano stati già realizzati nel 2018; 22 mila mq per Number1 a Paullo, Milano; 27 mila mq per Pe.Tra a Brembate, Bergamo; 45 mila mq speculativi a Piacenza; 30 mila mq suddivisi su due edifici: uno build-to-suit e uno speculativo nell'interporto di Bologna. Inoltre, Prologis nel corso dell'anno ha completato e consegnato 83 mila mq in edifici build-to-suit: 5 mila mq per SDA, Gruppo Poste Italiane, a Stezzano, Bergamo; 36 mila mq per Geodis a Vescozana, Padova; 20 mila mq per CLBT e Alisped nell'interporto di Bologna; 22 mila mq a Siziano, Pavia.

ca last mile, dato che è ubicato molto vicino al centro urbano".

Un altro obiettivo rilevante nella strategia di sviluppo di Prologis è rivolto al potenziamento della sostenibilità ambientale. Di questo aspetto, nella

la sostituzione dei vecchi impianti di illuminazione con luci a led. Contemporaneamente, dove è possibile, c'è il progetto di montare pannelli fotovoltaici sulle coperture in maniera da produrre energia pulita. "Questo progetto di efficienza energetica - ha sottolineato la Montanari - punta a rendere maggiormente sostenibili quegli immobili che sono presenti da diversi anni nel portafoglio Prologis e che sono stati costruiti prima che si ponesse attenzione a tali aspetti ambientali. Negli immobili di nuova costruzione, invece, il progetto già prevede una classificazione energetica elevata, che può essere ulteriormente innalzata con l'aumento della copertura con pannelli fotovoltaici. Tutti gli interventi sono a carico di Prologis che però chiede ai clienti di suddividere i benefici ottenuti con una maggiorazione del canone di locazione di pochi euro al metro quadro". Un altro progetto che va verso la sostenibilità, anche dal punto di vista sociale, riguarda "Parklife", un progetto per la realizzazione di servizi di pubblica utilità, come trasporti, ambulatori, asili nido, servizi bancomat, nelle aree dove sorgono le proprietà immobiliari di Prologis. Questo per renderle più confortevoli e più vivibili. ■

conferenza stampa, ha parlato Claudia Montanari, director customer experience e relead. L'azienda si sta impegnando in un notevole sforzo, portando avanti un progetto per accrescere l'efficienza energetica di tutti gli immobili che fanno parte del portafoglio Prologis. Primo passo di tale progetto è stato il revamping degli immobili con

Gazeley torna in Italia, con visioni innovative

“Vogliamo costruire immobili con forte focalizzazione sulla qualità e un’attenzione particolare alla sostenibilità, non solo ambientale, ma anche sociale”, sottolinea Roberto Piterà, country manager Italia.

di **Ornella Giola**



ROBERTO PITERÀ

Gazeley, tra i principali investitori e specialisti di sviluppo di infrastrutture logistiche e parchi per la distribuzione, lo scorso anno ha deciso di ritornare nel mercato italiano con l'apertura di una sede milanese e la nomina di Roberto Piterà alla direzione di Gazeley Italia. Piterà ha il ruolo di country manager per l'Italia, sotto la direzione di Fabrice Cervoni, general manager del sud Europa. “Il ritorno nel nostro paese segna l'inizio di una nuova tappa per Gazeley, che da fine 2017, anno dell'acquisizione dell'azienda da parte di Global Logistics Properties-GLP, porta avanti un ambizioso programma di espansione - esordisce Piterà - Dall'iniziale presenza in Gran Bretagna, Francia e Germania, da subito, dal novem-

bre 2018, la nuova Gazeley ha riaperto gli uffici in Spagna e quindi, nel giugno 2019, in Italia. A oggi Gazeley è il 'veicolo' europeo di GPL, che invece è un leader globale, con forte presenza in Asia e negli Usa. La società ha una visione di lungo periodo e non di pura speculazione e ciò influenza la sua strategia aziendale: non scendiamo a compromessi in termini di localizzazione e qualità degli immobili, che vogliamo durino al di là dell'andamento del mercato”.

COME DECLINATE QUESTA STRATEGIA IN ITALIA?

■ Anche in Italia puntiamo ad acquistare terreni in posizioni e situazioni dove siamo sicuri che il mercato assorba quanto possiamo offrire; vogliamo costruire immobili con forte focalizzazione sulla qualità e un'attenzione particolare alla sostenibilità, non solo ambientale, ma anche sociale. Una visione quest'ultima molto innovativa nel nostro settore. Addirittura in certi mercati, come quello britannico, Gazeley realizza già immobili “WELL-ready”, come nel 2018, Altitude nel Magna Park Milton Keynes che è stato il primo immobile logistico “WELL-accredited” nel mondo - sia a livello di sede che di magazzini logistici, dove viene garantito il “benessere” delle persone sul posto di lavoro.

DA CHI È COMPOSTO IL TEAM ITALIANO?

■ Attualmente assieme a me nel team ci sono Elisabetta Terzariol, responsabi-

L'AZIENDA GAZELEY

Gazeley è tra i principali investitori e specialisti di sviluppo di infrastrutture logistiche e parchi per la distribuzione in Europa, con un portafoglio di 2,1 milioni di metri quadrati nei mercati strategici della logistica del Regno Unito, Germania, Francia, Spagna e Paesi Bassi. Oltre al suo portafoglio operativo, che è al 98% concesso in locazione a clienti blue chip quali Amazon, Ups e Volkswagen, Gazeley ha una land bank che consente lo sviluppo di ulteriori 2,8 milioni di metri quadrati. Gazeley è la piattaforma europea di GLP. In Italia ha sede nel centro di Milano, in un immobile Leed in via Broletto 16.

le del marketing e della comunicazione, Marco Belli, senior development director, Alberto Carampin, construction director e Saverio Ungania, investment associate. In arrivo a metà aprile il finance manager e, entro l'anno, si agguincerà un asset-property manager.

VENIAMO AGLI IMMOBILI: QUALI SONO I VOSTRI PROGETTI?

■ La nuova Gazeley di fatto parte da zero in Italia e anche i magna park non fanno più parte del nostro portafoglio. Stiamo per effettuare acquisizioni, sia



Nelle foto, immagini di Altitude, il magazzino Gazeley "WELL-accredited" a Milton Keynes, fuori Londra

come immobili che come terreni, nelle aree milanese, bolognese e lodigiana. Oltre a Milano, Bologna, Roma e corridoio veneto, location imprescindibili se si fa logistica, ci piacerebbe crescere in quelle che definiamo aree da "prime regional market", ovvero Firenze, Torino e Genova. Siamo anche favorevoli a una nostra presenza nel sud - Napoli, Bari e Catania - ma prima vogliamo consolidarci al nord.

QUALI REPUTA SIANO LE TENDENZE DI MERCATO PIÙ SIGNIFICATIVE IN ATTO?

■ Mancanza di prodotto, per via del notevole e costante assorbimento, con vacancy molto bassa e domanda forte di spazi da locare, sia come immobili che come terreni. Il tutto nell'ottica di soluzioni di più elevata qualità e con una buona tenuta dei livelli di locazione. Anche come investimenti il mercato ha molto appeal, con un conseguente aumento dei prezzi. L'Italia è un mercato relativamente nuovo per gli investitori: ha tenuto, è molto più trasparente che in passato e dove c'è ancora tanto da fare. C'è poi da tenere presente che dopo una giusta legge sul contenimento del consumo del suolo, sta per essere

introdotta una legge del riuso di suolo che consentirebbe di recuperare fino al 60% di oneri di urbanizzazione intervenendo su immobili brownfield.

QUALI SONO I FATTORI DI CONTESTO CHE STANNO MAGGIORMENTE IMPATTANDO SUGLI IMMOBILI DI LOGISTICA?

■ Il passato è l'eCommerce, che deve solo continuare a strutturarsi, pur avendo rappresentato la più grande rivoluzione nella catena logistica di questi ultimi tempi. Il presente subisce l'impatto della robotica, che ha preso piede e si spingerà a sostituire il lavoro umano in attività ripetitive e poco intelligenti. Forma, localizzazione a dimensione dell'immobile in tempi recenti hanno subito modifiche per via soprattutto dell'eCommerce, con strutture dai 3-5 mila mq fino ad arrivare addirittura allo scantinato. Per contro, da questo minimo si passa al massimo di immobili che non potendo più occupare grandi spazi, 300 mila mq, si sviluppano su più livelli, realizzazione considerata da sempre bestia nera per chi costruisce immobili logistici, ma anche questo tabù è andato in soffitta. Oggi, ci sono immobili che possono arrivare fino a 5 livelli, a 30

metri di altezza, per oltre 200 mila mq di superficie. Ce ne sono già in costruzione anche in Italia. In futuro impatterà tanto la robotica più spinta perché oggi c'è carenza di forza lavoro. E questo avrà effetti sulla struttura interna dell'immobile. L'altro tema dirompente è rappresentato dalla sostenibilità, tema che sta entrando nel Dna di molte aziende utilizzatrici assieme a quello della circolarità.

COSA OBBIETTA A CHI SOSTIENE CHE SIETE ARRIVATI ULTIMI E FORSE IN RITARDO NEL MERCATO ITALIANO?

■ Rispondo che può essere vero, ma che questo ci spinge con decisione a qualificarci: intendiamo fare le cose seriamente, vogliamo disporre di un portafoglio con cui presentarci nel modo migliore ai nostri clienti ai quali offrire un catalogo di qualità, senza escludere la possibilità di realizzare anche soluzioni su richiesta. Vogliamo portare aria nuova in un mercato che per sua natura è impattante, ma con scelte e soluzioni che abbiano conseguenze le più light possibili. ■

CHI È GLOBAL LOGISTICS PROPERTIES

GLP è un gestore di investimenti leader a livello globale specializzato in investimenti nella logistica e in tecnologia correlata, con 66 miliardi di dollari di asset gestiti in fondi immobiliari e di private equity in tutto il mondo. Il fondo immobiliare della società è uno dei più grandi al mondo, con una superficie gestita di 73 milioni di metri quadrati.

Il portafoglio di P3 Logistic Parks è cresciuto del 24% in dodici mesi

Numerosi i progetti in pipeline anche in Italia.

P3 Logistic Parks, investitore a lungo termine specializzato nello sviluppo di immobili logistici, continua il trend di forte sviluppo che lo ha visto protagonista anche nel 2019. L'azienda è cresciuta di circa il 24% nel corso degli ultimi dodici mesi e prosegue la propria espansione in Europa, anche grazie all'acquisizione di un portafoglio della superficie complessiva intorno al milione di mq di asset, conclusa a fine gennaio. L'attività di sviluppo di P3 è rimasta solida anche nei primi mesi del 2020, dopo che l'anno si è concluso con una superficie lorda affittabile (GLA) pari a 5,5 milioni di mq, con un aumento del 24% circa su base annua. L'azienda ha avviato la costruzione di oltre 450 mila mq di nuovi spa-

Al 31 dicembre 2019, circa il 30% del portafoglio di P3 era caratterizzato da clienti in questi settori: un'ulteriore conferma di come la strategia di P3 miri allo sviluppo di immobili logistici nei pressi dei centri abitati, tra cui alcuni classificati da P3 come aree di "logistica urbana".

L'Italia rappresenta un mercato molto significativo per l'azienda che offre numerose opportunità logistiche, da nord a sud. Vicino a Milano, presso il Parco P3 di Brignano vi è la disponibilità di una porzione di 34 mila mq facente parte di un più ampio magazzino, ubicato in ottima posizione strategica vicino alle autostrade A35 e A4. Oltre al suo polo logistico di Sala Bolognese con



snodo logistico di primaria importanza. Si tratta infatti di una opportunità di sviluppo chiavi in mano particolarmente rilevante per il settore, in un'area servita da primarie infrastrutture viabilistiche alternative, quali la Via Pontina e la Via Ardeatina, e per la sua vicinanza (soli 2,7 km) al terminal ferroviario intermodale di Pomezia-Santa Palomba: un polo ad alta efficienza in fase di rilancio, che diventerà uno snodo fondamentale nel centro Italia per il trasporto merci su ferro, grazie a un corridoio ferroviario che unirà la Scandinavia e il Mediterraneo. P3, inoltre, ha selezionato l'area di Ardea per la sua vicinanza a Roma e il posizionamento strategico per lo sviluppo logistico-distributivo, a soli 14 km dal raccordo anulare, 37 km dall'aeroporto di Fiumicino e 7 km dalla SS 148 Pontina.

La nuova struttura logistica sarà sviluppata all'insegna della massima flessibilità, completamente "customizzata" a seconda delle esigenze del cliente, e ideale per una vasta gamma di settori tra i quali 3PL, eCommerce, retailers, automotive, manifattura leggera. Inoltre, grazie alla realizzazione delle opere di urbanizzazione già in corso, la consegna del magazzino potrà avvenire in tempi brevi. P3 si conferma un fornitore di soluzioni immobiliari innovative per la logistica, specialista nella realizzazione di magazzini "su misura", con un approccio fortemente orientato ai bisogni del cliente. ■



Immagine del polo logistico P3 ad Ardea, Roma

zi, consegnandone 270 mila e con altri 260 mila già in pipeline. Nel 2019, la base di clienti di P3 è salita a circa 350, grazie a importanti accordi siglati con Amazon, Airbus, PepsiCo, DHL e Mercedes-Benz. In linea con i trend globali, la composizione del portafoglio di P3 ha continuato la propria transizione verso clienti retail e del settore eCommerce.

possibilità di costruzione di 16 mila mq chiavi in mano, P3 prosegue lo sviluppo anche nel centro-sud, con un progetto in un polo strategico di grande importanza per l'economia del territorio. Ad Ardea, su un'area di 188 mila mq, vicino Roma, ha acquistato un terreno con possibilità di edificare un magazzino da 30 a 50 mila mq situato in uno

ORGANIZZA IL SEMINARIO A PAGAMENTO

COME SFRUTTARE LA PIATTAFORMA LINKEDIN PER IL PROPRIO BUSINESS B2B



Milano, 22 maggio 2020 (ore 9,30-13,00)

Sede di Assologistica, Via Cornalia 19

LinkedIn è la piattaforma B2B più utilizzata al mondo ed è focalizzata soprattutto su collegamenti e relazioni da mantenere nell'ambito business.

Conoscerne in maniera più approfondita le potenzialità per entrare in contatto con potenziali clienti è obiettivo dell'incontro.

TEMI IN DISCUSSIONE

- **LA CRESCITA DI LINKEDIN: NUMERI E CRESCITA ESPONENZIALE**
- **DIFFERENZE SOSTANZIALI TRA PROFILO E PAGINA: COSA È UN PROFILO PERSONALE E COSA È UNA PAGINA AZIENDALE**
- **COME SFRUTTARE I COLLEGAMENTI PER FARE PERSONAL BRANDING: I COLLEGAMENTI SONO ORO IN UN MARE DI OCCASIONI. COME SFRUTTARE I PROPRI CONTATTI ATTRAVERSO IL PROPRIO PROFILO**
- **ACCENNI ALLE CAMPAGNE ADVERTISING: COSA SONO, LA PIATTAFORMA DI LINKEDIN E LA STRUTTURA**
- **OBIETTIVI DELLE CAMPAGNE ADVERTISING: DIFFERENZA DEI VARI OBIETTIVI DELLE CAMPAGNE LINKEDIN, QUALI E PERCHÉ UTILIZZARE PER LA PROPRIA AZIENDA**

RELATORE

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

COSTO A PERSONA 150 EURO + IVA

OBLIGO DI REGISTRAZIONE AL LINK: <https://culturaeformazione.assologistica.it/calendario-seminari-pagamento.html>

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

CUSHMAN & WAKEFIELD

Le “nuove dimensioni” della logistica

Nei prossimi anni, elementi come la tecnologia e l'eCommerce determineranno una crescita della richiesta di costruzioni non standard.

Nel corso del prossimo decennio, alcune tendenze, quali l'eCommerce, la tecnologia e la carenza di manodopera, continueranno a produrre un effetto evidente sugli edifici nel breve periodo. Tempi di costruzione inferiori rispetto a uffici e asset commerciali, unitamente a catene distributive efficienti in termini di costi, garantiscono al settore logistico maggiore adattabilità all'evoluzione delle condizioni di mercato e delle tendenze strutturali. Secondo le stime di ECommerce Europe, le vendite B2C nell'Ue sono aumentate del 12,7%, ovvero 602 miliardi di euro nel 2018 e si prevede che manterranno questo trend (tra il 12-13%) nel corso dei prossimi anni. La popolazione europea sta cedendo sempre di più alla comodità dello shopping online, alimentando di conseguenza il passaggio strutturale dagli spazi per il retail a quelli per i magazzini. Un secondo fattore importante è quello legato alla possibilità di attrarre manodopera, la cui disponibilità rappresenta la priori-



tà numero uno nella scelta della sede a causa degli alti costi ad essa connessi. Per attrarre e conservare la forza lavoro esistente, le aziende aggiungono servizi e ampliano i benefici per i lavoratori, caratteristica che richiede un aumento dello spazio sia interno che esterno. Un altro elemento chiave è legato al livello di automazione dei magazzini, che richiederà un certo grado di adattamento strutturale. A oggi la quantità di magazzini completamente robotizzati e automatizzati rimane tuttavia bassa (in media circa il 10% in tutta Europa). Ciò nonostante, ora che il settore guarda sempre più alla tecnologia, saranno necessari investimenti importanti in fonti di energia autonome

dalla rete per la ricarica di camion elettrici, furgoni, robot e apparecchiature automatizzate.

A oggi gli immobili adatti a questi livelli tecnologici sono realizzati solo in soluzioni built to suit, e rappresentano una quota relativamente piccola sul totale dei nuovi sviluppi. La maggior parte degli utilizzatori ha esigenze urgenti e prende in locazione edifici esistenti oppure prodotti di sviluppo speculativo. Nei prossimi anni, tuttavia, elementi come la tecnologia, la manodopera e l'eCommerce, determineranno una crescita della richiesta di costruzioni non standard. Il team I&L di Cushman & Wakefield evidenzia come l'Italia sia strategica per gli investimenti logistici perché rimane un paese importante per i consumi e in questo contesto di elevata dinamicità, anche e per la sua posizione geografica, è considerata un "hub europeo" importante per i principali operatori internazionali. L'Italia è un mercato in forte crescita, anche se rimane ancora indietro rispetto ai principali paesi europei e per colmare questo gap ha necessità di importanti investimenti nell'ambito delle infrastrutture e nella pianificazione del territorio.



IL TEAM INDUSTRIAL & LOGISTICS

Il team Industrial & Logistics di Cushman & Wakefield in Italia ha oggi sette professionisti dedicati al settore della logistica, con una consolidata esperienza. La divisione è in grado di fornire una mappatura precisa dei principali progetti e immobili disponibili sul mercato italiano, insieme a una conoscenza approfondita dei driver e trend, nonché alla capacità di gestire problematiche urbanistiche, amministrative, edilizie e infrastrutturali. Il team fornisce servizi immobiliari specifici e dedicati ai clienti che operano nell'ambito della logistica e delle proprietà industriali, su base locale e globale offrendo un'expertise specifica in tutte le aree del mercato.

AMBROGIO INTERMODAL

La Reverse Logistics, nuova frontiera

Dal 2000 l'azienda ha sviluppato un sistema che sia di supporto all'economia circolare e che garantisca il rispetto dell'ambiente.

Dal 2000, Ambrogio Intermodal ha investito e maturato esperienza nel settore della Reverse Logistics, ovvero la logistica di ritorno di materiali e prodotti a fine vita, con l'obiettivo di mettere al servizio dell'economia circolare la propria

di rifiuti di autofficina e della gestione di raccolta di pneumatici fuori uso su rete nazionale. A questa attività si affianca la collaborazione con i più importanti impianti di smaltimento del nord Italia e la gestione di import-export di rifiuti destinati al recupero". Ambrogio Inter-

modal è anche socio fondatore del consorzio Ecotyre, costituito nel 2011 e specializzato nella gestione degli pneumatici fuori uso.

Nel 2019 la business unit Reverse Logistics di Ambrogio ha trasportato complessivamente 50 mila tonnellate di rifiuti, di cui il 60% inviati a recupero in impianti sul territorio nazionale,

mentre il restante 40% in impianti esteri di trattamento specializzati, tramite trasporto combinato strada/ferrovia. Rifiuti come accumulatori al piombo possono essere riciclati per il 97% del loro peso. Il piombo e l'acido hanno vita nuova e possono essere impiegati quasi all'infinito per la realizzazione di nuove batterie. Allo stesso modo l'olio motore che viene conferito all'industria della rigenerazione con un recupero del 65% in nuove basi rigenerate e il restante 35% in altri prodotti nuovi. Un altro esempio di manufatto industriale quasi completamente riciclabile è rappresentato dai catalizzatori esausti, che al loro interno nascondono materiali nobili quali l'oro, il platino e l'argento. Viene anche completamente recuperato il metallo dei filtri dell'olio

struttura logistica. Un servizio completo e puntuale, che va dal semplice trasporto con mezzi autorizzati, fino all'organizzazione di reti nazionali o transfrontaliere complesse.

“La sostenibilità ambientale - dichiara Livio Ambrogio, presidente di Ambrogio Intermodal - è da sempre una nostra priorità. Fin dalla nascita dell'azienda, abbiamo studiato soluzioni che garantissero un trasporto efficiente, anche in termini di emissioni di Co2 per tonnellata di merce trasportata. Ed è per questo che, ormai 20 anni fa, abbiamo ampliato il panel dei nostri servizi offrendo ai clienti anche quello di Reverse Logistics. Una specifica divisione aziendale si occupa di logistica di ritorno

L'AZIENDA AMBROGIO

Fondata nel 1969 da Domenico Ambrogio, Ambrogio Trasporti S.p.A è un'azienda leader nel trasporto intermodale in Europa. Conta, oggi, 400 dipendenti e un fatturato di circa 80 milioni l'anno.

AMBROGIO
INTERMODAL

o il polipropilene delle carrozzerie, i parabrezza delle vetture e quasi tutti i liquidi sostituiti effettuando la regolare manutenzione delle nostre vetture, dando nuova vita a componenti di scarto trasformandoli nuovamente in materiali riutilizzabili all'insegna di un futuro sostenibile nell'impresa e nell'industria e della politica dell'economia circolare.

Il Gruppo dispone di una flotta di automezzi, casse mobili e semirimorchi di proprietà autorizzati alla gestione di rifiuti speciali pericolosi e non, a cui si affianca un centro di stoccaggio con autorizzazione integrata ambientale allo stoccaggio e gestione dei rifiuti. Completa la struttura una partnership con altri stoccaggi intermedi e operatori altamente qualificati e regolarmente sottoposti ad audit. Tutti i flussi gestiti, inoltre, sono controllati direttamente e costantemente tracciati grazie a un sistema di gestione on-line, con possibilità di customizzazione per i clienti.



Il Coronavirus e un sistema socioeconomico globale fragile

“Quanto sta accadendo sta mettendo in luce la fragilità dell’attuale modello di sviluppo. Una lezione da meditare e dalla quale occorre trarre insegnamenti”, dice Daniele Testi, presidente di SOS-LOGistica.

di **Paolo Giordano**



DANIELE TESTI



“Uno sviluppo sostenibile, basato sull’economia circolare e sulla flessibilità, può essere una risposta per una più attenta ed efficace gestione dei rischi”, dice Testi

Avevamo programmato questa intervista con Daniele Testi, presidente di SOS-LOGistica, tempo fa, anche perché questo numero di Euromerci avrebbe dovuto essere presentato alla Green Logistics Expo, salone internazionale della logistica sostenibile, che era in programma a Padova dal 18 al 20 marzo. Poi è scoppiato il dramma Coronavirus e tutto ha preso un’altra strada. Sentiamo Testi, al telefono, proprio quando la situazione nel nord del paese e soprattutto in Lombardia sta precipitando. Impossibile, quindi, non parlare subito di questo dramma che sta colpendo sempre più duramente l’Italia, i suoi cittadini e le sue imprese, anche considerando che Testi è di-

rettore marketing e comunicazione di una grande azienda logistica com’è il Gruppo Contship Italia. “Oggi, c’è solo da sperare che si riesca a contenere il virus il più presto possibile. Parlare dell’immediato futuro, anche sul fronte delle conseguenze economiche, è azzardato davanti alla velocità con cui si stanno propagando da noi i contagi. Anche in azienda stiamo elaborando diversi scenari calibrati su quanto sta avvenendo, ma tutto dipenderà dal decorso dei contagi, dalla situazione sanitaria del paese e se riusciremo a evitare un vero e proprio ‘blocco’ del nostro sistema economico”.

QUESTO È CERTAMENTE VERO, PARLANDO DELL’IMMEDIATO “DOMANI”

DEL NOSTRO PAESE. SIAMO PERÒ DAVANTI A UN GRAVISSIMO EVENTO DI PORTATA MONDIALE, CHE PROPRIO PER LA SUA DIMENSIONE E PER LE SUE CONSEGUENZE LASCIA INTERDETTI ...

I Dovremo, infatti, riflettere a fondo su quanto stiamo subendo a livello globale e anche sulla fragilità dimostrata dal modello socioeconomico che abbiamo costruito quando è stato sfidato dal Coronavirus. Il mondo si è virtualmente paralizzato e il nostro attuale “modello” si è rivelato impreparato, debole ed esposto pericolosamente a ogni rischio, a ogni evento non prevedibile. Una evidente lezione, certo molto dolorosa, ma da tenere a mente. Il nostro sistema, centrato sulla produzione, sui “marginari”, sul basso

costo della manodopera, poco flessibile e poco attento sia ai rischi sia alla sostenibilità ambientale e sociale, ha dimostrato, come dicevo, tutta la sua fragilità. Dovremo tenerne conto.

HA ACCENNATO AL TEMA DELLA SOSTENIBILITÀ, CHE DOVEVA ESSERE IL CENTRO DELLA NOSTRA INTERVISTA. QUINDI, APPROFONDIAMO. LA SUA ASSOCIAZIONE, PENSO, SIA UN BUON “TERMOMETRO” PER MISURARE IL LIVELLO ATTUALE DI INTERESSE DEL PAESE VERSO TALE ARGOMENTO ...

Intanto le do una cifra: quando sono stato nominato presidente di SOS-LOG, era il 2015, l'associazione aveva un numero di soci che superava di poco la decina, oggi siamo quasi a cento. Un dato importante e significativo, anche perché è in controtendenza: oggi le associazioni, generalmente, registrano un calo dei soci, mentre noi cresciamo in modo sostenuto. Altro aspetto rilevante è che i nostri soci, come coloro che si avvicinano o interloquiscono con noi, appartengono a settori diversi, non solo al mondo della logistica: sono imprenditori, operatori del settore energetico, del trasporto, imprese industriali, altre associazioni. Siamo una platea variegata che “punta”, insieme, alla sostenibilità. Questo è anche importante perché ci rende più visibili, più “leggibili”. Per rispondere in maniera diretta alla sua domanda: il termometro dà segnali positivi.

CHE VALORE DÀ A QUESTA, DEFINIAMOLA, “CONVERGENZA”?

Determinante. E' evidente che dato l'obiettivo che ci poniamo, parlo come associazione, abbiamo bisogno di alleanze, di sinergie. Da soli non andiamo da nessuna parte: dobbiamo crescere come ecosistema, dobbiamo



mettere insieme tutti coloro che usano lo stesso nostro linguaggio, che si pongono gli stessi target, che vivono le stesse nostre sfide e elaborano intorno ai nostri concetti di sostenibilità.

PARLIAMO ALLORA DELL'“OBIETTIVO” E DELLA VOSTRA “MISSIONE”, CHE LEI SPESSO DEFINISCE “TITANICA”, COSÌ COME SI AUTODEFINISCE UN “VISIONARIO”. PERÒ I RISULTATI OTTENUTI DA SOS-LOG MI PARE SIANO CONCRETI...

Sono due livelli diversi. Parliamo della “missione”. Noi abbiamo posto quello che abbiamo chiamato il “consumatore” al centro del nostro interesse. Per ottenere una decisa inversione di tendenza del nostro sistema economico, che ponga al centro la sostenibilità in tutte le sue espressioni, sia ambientale sia sociale, crediamo che siano determinanti i cittadini, ossia i consumatori, che, sul mercato, da “soggetti passivi”, ne devono diventare protagonisti, come diciamo “attori”. L'obiettivo è la messa in discussione dell'odierno sistema commerciale, che “bombarda” di offerte il consumatore, gioca sui prezzi e sulle offerte, lo lusinga, lo blanda con la pubblicità. In ultima analisi fa di tutto per renderlo, come dicevo, “passivo”. Noi vogliamo invece che scelga, e, in primo luogo, che scelga la sostenibilità. Siamo certi che la partita si deve giocare nei punti vendita. Se questa non è un'impresa “titanica” ... Proprio la dimensione dell'obiettivo ci spinge e ci obbliga a cercare sinergie.

A QUESTO PUNTO ENTRA IN GIOCO IL MARCHIO DELLA “LOGISTICA SOSTENIBILE” CHE AVETE VARATO E CHE AUSPICATE SIA POSTO SULLE CONFEZIONI DEI PRODOTTI IN VENDITA AFFINCHÉ I CONSUMATORI, OLTRE ALL'ETICHETTA SULLA QUALITÀ DEL PRODOTTO, ABBIANO INFORMAZIONI ANCHE SUL PROCESSO LOGISTICO CHE IL PRODOTTO HA SEGUITO. ESATTO?

E' così, e non potrebbe essere altrimenti. Infatti, è necessario che sia reso palese, certificato il “percorso” che il prodotto fa dalla produzione allo scaffale. Oggi, è un “buco nero”, ignoto e invisibile, che potrebbe invalidare anche l'attenzione posta a livello della produzione. La testimonianza sulla sostenibilità deve coprire tutto il ciclo, appunto dalla fabbrica al punto vendita. Qui il “consumatore” può fare la sua scelta, così diventa un soggetto “attivo”. Per ottenere un simile risultato non basta l'impegno della logistica, serve quello della committenza, della produzione.

CHE SEGNALI CI SONO IN QUESTA DIREZIONE?

Molte aziende, anche grandi e multinazionali, stanno facendo attenzione alla sostenibilità del processo logistico, ad esempio spostando i trasporti dalla strada alla ferrovia. Quello che non fanno è di comunicare questa loro attenzione al consumatore. Cosa, invece, fondamentale se si vuole che la sostenibilità diventi un valore riconosciuto. Il nostro marchio, o qualunque altra iniziativa che vada nel medesimo senso, rende tale valore riconoscibile. Penso che ciò sia importante anche in prospettiva, perché le nuove generazioni prestano al problema ambientale un'attenzione maggiore.

COMUNQUE SIAMO DI FRONTE A SE- >

GNALI POSITIVI...

Senza dubbio. L'atteggiamento di tante imprese industriali rappresenta un rilevante fattore di accelerazione verso la sostenibilità, questo anche a livello di responsabilità sociale. I tempi stanno cambiando, c'è un'evoluzione nella sensibilità ambientale. Tempo fa, ad esempio, per spostarsi in un'area urbana c'era il mezzo privato, quello pubblico o il taxi. Oggi, c'è un'offerta molto più articolata, come ad esempio il car sharing, l'affitto temporaneo di mezzi a due e quattro ruote, tutte formule che stanno crescendo in maniera molto rapida. C'è anche una maggiore comprensione da parte del sistema produttivo dell'importanza della logistica: sta diventando sempre più un fattore decisivo anche nelle scelte strategiche. Jeremy Rifkin già sosteneva, a ragione, tanti anni fa, che andava invertito il rapporto produzione/logistica, questo perché i costi logistici sarebbero diventati sempre più decisivi. Oltretutto, oggi la logistica significa essa stessa produzione, design, engineering manufacturing. Un altro concetto che avanza in maniera importante è quello dell'economia circolare che significa in primo luogo "logistica". Siamo di fronte a un mondo che sta prendendo sempre più coscienza sul valore della sostenibilità e della logistica. All'inizio di questa intervista, parlavamo del Coronavirus. Credo che quanto sta accadendo sia anche una lezione per spingerci sempre più avanti sulla strada della sostenibilità: significherebbe certamente calare il numero dei rischi. ■

IL NUOVO LIBRO DI RIFKIN

Jeremy Rifkin nel suo ultimo libro "The Green New Deal", edito in Italia da Mondadori, che ha per sottotitolo "Il crollo della civiltà dei combustibili fossili entro il 2028 e l'audace piano economico per salvare la terra", oltre a sottolineare il valore della sostenibilità, coniugata con la responsabilità, pone ancora una volta in luce quanto siano fondamentali nell'ottica di un diverso sviluppo la logistica e i trasporti. Ne stralciamo qualche passo.

"Dovremmo fare un passo indietro, quindi, e porci la domanda: "Come emergono i grandi cambiamenti del paradigma economico nella storia?" Se lo capiamo, allora possiamo agire e i governi di tutto il mondo possono redigere tabelle di marcia per realizzare il Green New Deal... Perché le grandi trasformazioni economiche della storia hanno un denominatore comune. Tutte richiedono tre elementi ognuno dei quali interagisce con gli altri per consentire al sistema di funzionare nel suo insieme: un mezzo di comunicazione, una fonte di energia e un meccanismo di trasporto. Senza comunicazione non possiamo gestire l'attività economica e la vita sociale. Senza energia non possiamo alimentare l'attività economica e la vita sociale. Senza trasporti e logistica, non possiamo spostare l'attività economica e la vita sociale. Insieme, questi tre sistemi operativi costituiscono quella che gli economisti chiamano una piattaforma tecnologica generale (un'infrastruttura a livello sociale). Le nuove infrastrutture di comunicazione, energia e mobilità cambiano anche l'orientamento temporale e spaziale della società, i modelli di business, i modelli di governo, gli ambienti costruiti, gli habitat e l'identità narrativa".



Efficienza e sostenibilità logistica

L'esperienza della Fercam, che ha sempre posto particolare attenzione alle tematiche ambientali nell'organizzazione e nella gestione delle attività logistiche, anche con importanti investimenti.

di **Paolo Sartor**

Per l'azienda Fercam la logistica sostenibile è un mondo che coinvolge molti segmenti dell'economia e si dimostra sempre più una leva per innovare i processi di erogazione dei servizi logistici e per essere più competitivi. La società è sempre stata convinta che per la diffusione delle best practices in materia di logistica green è necessario un radicale cambiamento culturale per ripensare il modo di produrre, di distribuire e di consumare e per farlo bisogna partire dalla condivisione e dal confronto tra tutti gli attori in gioco (fornitori, aziende, clienti, consumatori finali e operatori della logistica e delle spedizioni). Di conseguenza non stupisce più di tanto il fatto che il principale fondo di investimento statunitense BlackRock Asset Management ha annunciato, in una lettera, che è pronto a votare contro i consigli di amministrazione delle società in cui è azionista "se non svolgeranno progressi sufficienti in materia di sostenibilità". Per un operatore logistico investire in progetti di Green Logistics rappresenta una formidabile opportunità sia per conseguire vantaggi per la collettività dal punto di vista ambientale sia per venire incontro alle richieste di molti clienti che ormai pretendono una logistica sostenibile.

Fercam: un'attenzione all'ambiente che viene da lontano. L'azienda altoatesina ha sempre mantenuto una forte attenzione alle problematiche ambientali. E' stata infatti tra i primi operatori ancora negli Anni Ottanta ad adottare il



Thomas Baumgartner alla presentazione dei primi mezzi alimentati a LNG consegnati alla Fercam in Italia

trasporto combinato strada-rotaia per trasferire quote di traffico dalla strada alla ferrovia. Di pari passo, ha posto la massima attenzione ai temi del controllo e monitoraggio dell'impatto ambientale generato dalle sue attività con la redazione a cadenza annuale di un report ambientale. Facendo un excursus storico, già nel 1993 ha certificato il proprio "sistema qualità" secondo lo standard internazionale ISO 9001, mantenendolo e migliorandolo costantemente. A partire dal 2005, si è dotata di un programma di controllo dell'impatto ambientale delle proprie attività, realizzando e applicando alla sede e alla filiale di Bolzano un sistema di gestione ambientale conforme alla normativa ISO 14001 integrato con il sistema di gestione per la qualità. Nel 2016, ha inoltre sviluppato un sistema di gestione per la salute e la sicurezza sul lavoro in base allo standard OHSAS 18001 e ottenuto la certificazione da parte dell'Ente Bureau Veritas. Clean, Smarter Logistics, hanno rappresen-

tato uno degli obiettivi strategici del Piano 2015-2020, in risposta alla crescente esigenza di sostenibilità che sempre più caratterizza il settore dei trasporti. Dal 2016, ha progressivamente introdotto nella sua flotta trattori stradali alimentati a gas naturale liquefatto-LNG: per prima, la controllata Fercam Spagna ha effettuato investimenti per l'introduzione nel parco veicolare di dieci camion alimentati a gas naturale liquefatto, poi, nel 2017, sono stati inseriti ulteriori dieci automezzi LNG per i trasporti nel nord Italia, mentre a giugno del 2019 sono state ordinate ulteriori unità di ultima generazione. Nel 2018, Fercam è stato il primo operatore logistico europeo ad assicurarsi la prenotazione del Tesla Semi Truck, camion elettrico da 800 km di autonomia; sempre nello stesso anno è stato il primo operatore logistico italiano a ordinare Nikola Tre che secondo la visione del trasporto a zero emis-

sioni di Trevor Milton, Ceo della Nikola Motor Company, arriverà sul mercato nel 2021 come mezzo elettrico e dal 2023 in versione a idrogeno. Inoltre, ha ottenuto numerosi premi e riconoscimenti in campo ambientale, come il Premio Imprese per l'Innovazione e il Good Energy Award. Parliamo di tutto ciò con il presidente della società Thomas Baumgartner.

Che importanza date al tema della sostenibilità nella mobilità delle merci?

Abbiamo sempre avuto una forte attenzione alle problematiche ambientali. Siamo stati dei precursori nel trasporto combinato nelle relazioni da e per la Germania per trasferire quote di traffico dalla strada alla ferrovia e di conseguenza ridurre l'impatto sull'ambiente generato dalle nostre attività. Siamo molto soddisfatti di avere creduto fin dall'inizio nelle tecnologie innovative, dall'LNG all'elettricità all'idrogeno, in grado di rivoluzionare il mondo dei trasporti, perché gran parte dei problemi inerenti alla sostenibilità del settore logistico e dei trasporti sono superabili solo grazie alla ricerca e all'innovazione e ci avvicinano all'obiettivo di impatto zero. Gli investimenti effettuati nel parco veicolare con sistemi di alimentazione alternativi al diesel confermano la volontà di accogliere e anticipare le richieste e le esigenze dei clienti, ma anche delle popolazioni che vivono lungo le grandi vie di comunicazione, che sempre più frequentemente richiedono trasporti con minore impatto ambientale sia di emissioni nocive che di inquinamento acustico.

Ci può fare esempi in materia di sostenibilità ambientale applicata al trasporto stradale?

Abbiamo sempre dato grande importanza ai piccoli miglioramenti continui, ad esempio la ricopertura dei pneumatici per un doppio utilizzo della carcassa,

abbiamo installato un sistema di recupero delle acque reflue utilizzate per il lavaggio degli automezzi che ci consente un loro riutilizzo per 10 cicli, monitoriamo e facciamo dei controlli random della pressione dei pneumatici e da qualche anno utilizziamo una piastra estremamente innovativa che ci consente di monitorare la pressione e usura dei pneumatici in ingresso e uscita dal deposito a tutto vantaggio della sicurezza e del risparmio dei consumi di gasolio. Inoltre, effettuiamo programmi di formazione continua degli autisti e da molti anni utilizziamo sistemi per il monitoraggio dei consumi.

Cosa pensa dei veicoli elettrici per la distribuzione delle merci?

A livello internazionale stiamo assistendo a una costante crescita del numero di persone che sceglie di vivere nelle aree urbane, con un'espansione costante delle aree metropolitane e una crescita della distribuzione delle merci e della raccolta rifiuti. Da ciò deriva che è proprio nelle aree urbane che si concentreranno le sfide per un trasporto più sostenibile mediante l'utilizzo di veicoli a zero emissioni, come appunto quelli elettrici. Siamo stati tra i primi al mondo a ordinare camion elettrici e intendiamo utilizzarli non soltanto in ambito urbano - dove sono già presenti da anni - ma anche nei trasporti di breve e medio raggio. Fercam intende confermare la volontà di adottare qualsiasi tecnologia a disposizione che migliori l'impatto ambientale dei suoi servizi. In zone particolarmente sensibili i camion elettrici potranno costituire un tassello importante per una tutela ambientale globale. Affrontando le questioni specifiche dell'alimentazione elettrica, della pianificazione delle rot-



te e della gestione delle batterie, oltre a occuparsi della stazione di ricarica, bisognerà adeguare la dimensione del deposito e occuparsi degli aspetti legati alla sicurezza. La disponibilità di energia elettrica dovrà essere proporzionata al numero di veicoli così alimentati e alla tecnologia di ricarica impiegata. Fondamentale sarà anche la competenza e formazione tecnica dei dipendenti per effettuare lavori di manutenzione e riparazione dei veicoli elettrici.

Cosa pensa del rapporto tra ricerca di efficienza e sostenibilità ambientale nelle attività logistiche?

Efficienza della logistica e sua sostenibilità sono due facce della stessa medaglia in quanto rappresentano un'opportunità che alcune imprese - più lungimiranti di altre - hanno colto al volo, nella consapevolezza dell'esistenza di uno stretto legame tra la politica aziendale mirata a migliorare le performance ambientali e il raggiungimento di migliori risultati economico-finanziari. Di estrema importanza è il tema dell'efficienza energetica sia con riferimento all'adozione di tecnologie/impianti che riducano i consumi sia con riferimento al risparmio energetico. Proprio allo scopo di identificare situazioni puntuali in cui i consumi possono essere meglio gestiti e ridotti, effettuiamo un'analisi puntuale nei magazzini logistici e in attività di cross docking che attualmente superano il milione di metri quadrati. ■

La chance idrogeno

Secondo uno studio Snam-McKinsey, l'idrogeno potrebbe coprire in Italia un quarto di tutta la domanda energetica entro il 2050.

La Snam, principale società di servizi del gas in Europa, che da oltre 75 anni realizza e gestisce infrastrutture del settore, ha recentemente organizzato una conferenza sulle potenzialità dell'idrogeno per contrastare i cambiamenti climatici e l'inquinamento atmosferico. Punto di partenza è la considerazione che l'idrogeno, elemento più abbondante dell'universo, non genera nei suoi vari utilizzi emissioni climalteranti e inquinanti e può essere trasportato e stoccato utilizzando le infrastrutture esistenti. Secondo l'associazione Hydrogen Council, di cui fa parte anche la Snam, il valore dell'economia dell'idrogeno è destinato ad aumentare dai circa 100 miliardi di dollari l'anno di oggi a 2.500 miliardi di dollari nel 2050.

L'idrogeno, in Italia, in particolare, è stato sottolineato nella conferenza, ha grandi prospettive di sviluppo in virtù del significativo potenziale naturale per la produzione di energia solare ed eolica, dalla quale è possibile ricavare "idrogeno verde" tramite elettrolisi dell'acqua, e della capillare rete di trasporto gas esistente. Secondo uno studio Snam-McKinsey, l'idrogeno potrebbe arrivare a coprire quasi un quarto (23%) della domanda nazionale di energia entro il 2050 in uno scenario di decarbonizzazione al 95% (necessario per rientrare nel target di contenimento del riscaldamento globale entro 1,5°), più dell'attuale quota di mercato combinata dell'elettricità generata da fonti rinnovabili e fossili (20% nel 2018). Questa crescita potrebbe verificarsi grazie alla pro-



Dettaglio di una cella a combustibile alimentata a idrogeno

gressiva e ormai consolidata diminuzione del costo di produzione dell'energia elettrica rinnovabile solare ed eolica e a una contestuale riduzione del costo degli elettrolizzatori, determinata dalla produzione di idrogeno verde su larga scala. Il maggior potenziale di utilizzo di idrogeno riguarda il settore dei trasporti (camion, bus e treni), quello residenziale (riscaldamento) e alcune applicazioni industriali (raffinazione e processi che richiedono elevate temperature). Nell'aprile 2019, a Contursi Terme, Salerno, la Snam ha avviato per prima in Europa la sperimentazione di una miscela di idrogeno al 5% e gas naturale nella rete di trasmissione servendo due aziende della zona. L'impegno di Snam nell'idrogeno rientra nel progetto Snamtec, varato nell'ambito del piano strategico al 2022 e caratterizzato da 850 milioni di euro di investimenti in transizione energetica e innovazione. L'amministratore delegato di Snam, Marco Alverà, ha commentato: "L'idrogeno può avere un ruolo importante nella decarbonizzazione e nella

lotta ai cambiamenti climatici e occorre un impegno comune di tutti gli stakeholder, dalle istituzioni alle imprese, per favorire il suo sviluppo su vasta scala. L'Italia può essere in prima fila, grazie alle sue capacità imprenditoriali e di ricerca, alla sua capillare infrastruttura del gas e alla sua posizione geografica. Secondo i nostri studi, in uno scenario di profonda decarbonizzazione, l'idrogeno potrebbe coprire quasi un quarto dei consumi di energia nazionali al 2050. Per questo proseguiremo la nostra sperimentazione in Campania e stiamo immettendo nella rete di trasmissione del gas naturale un mix di idrogeno al 10%. E sono proprio le regioni del sud Italia, dalla Campania alla Puglia, alla Sicilia, ricche di energia rinnovabile, quelle che potrebbero favorire l'affermazione dell'idrogeno come nuovo vettore di energia pulita nonché nuove opportunità di sviluppo e occupazione". ■

“Certificato sostenibilità” Ifco

L'azienda, leader mondiale nella fornitura di imballaggi in plastica riutilizzabili per alimenti freschi, conferisce ai propri clienti da tre anni una certificazione di sostenibilità.

Ifco, marchio, insieme a quello Chep, del Gruppo Brambles specializzato nel pallets pooling, è leader mondiale nella fornitura di imballaggi in plastica riutilizzabili per alimenti freschi-RPC: serve clienti in oltre 50 paesi e gestisce a livello globale un pool di oltre 314 milioni di contenitori di plastica riutilizzabili, che vengono impiegati ogni anno per oltre 1,7 miliardi di spedizioni di frutta e verdura fresca, carne, pollame, pesce, uova, pane e altri prodotti sia dai fornitori sia dai rivenditori di generi alimentari. Gli RPC Ifco garantiscono una migliore catena di distribuzione di alimenti freschi, proteggendo la freschezza e la qualità e riducendo i costi, gli sprechi alimentari e l'impatto ambientale rispetto agli imballaggi monouso. L'azienda ha premiato per il terzo anno consecutivo con la propria certificazione di sostenibilità i distributori e i produttori di ortofrutta in Europa e nel nord America. Lanciata per la prima volta nel settembre del 2018, questa iniziativa di Ifco è stata inizialmente rivolta ai retailer europei e del nord America mentre lo scorso anno il riconoscimento è stato rivolto anche ai produttori. Ifco è tra le società di logistica più sostenibili a livello mondiale e “spinge” il settore verso una sempre maggiore responsabilità sociale. Per



questo, i retailer e i produttori che hanno ricevuto il certificato di sostenibilità dalla società beneficeranno di prove tangibili e credibili del loro impegno per la protezione dell'ambiente e per la sostenibilità.

L'attenzione nei confronti delle tematiche ambientali e del cambiamento climatico è in costante crescita e i consumatori sono sempre più attenti nel valutare i prodotti e i processi di business dal punto di vista della sostenibilità. Proprio alla luce di questa tendenza sempre più consolidata, le aziende devono sapersi differenziare dai competitor guadagnandosi la fedeltà dei propri clienti. “La certificazione di Ifco - sottolinea l'azienda - rappresenta il riconoscimento dell'impegno concreto profuso dalle realtà premiate ed è una chiara dimostrazione di pratiche e comportamenti eco-friendly, sempre più strategici e apprezzati da clienti e azionisti”. Wolfgang Orgeldinger, Ceo dell'azienda, aggiunge: “L'utilizzo di

RPC garantisce un elevato livello di sostenibilità lungo tutta la supply chain, dai produttori di ortofrutta ai distributori, e con il nostro certificato vogliamo riconoscere l'impegno profuso per ridurre l'impatto ambientale, un aspetto sempre più apprezzato da clienti e partner”.

Tutti gli RPC vengono riutilizzati dalle 30 alle 120 volte durante il loro ciclo di vita e a ogni ciclo vengono sottoposti a un rigoroso processo di pulizia e ispezione prima di essere consegnati per il ciclo successivo. Gli RPC danneggiati che non possono essere riparati sono riciclati al 100% e utilizzati per la produzione di nuovi imballaggi riutilizzabili. Diversi studi hanno dimostrato che l'uso di RPC porta a risparmi in termini di CO2 (fino al 60%), energia (64%), acqua (80%), rifiuti solidi (fino all'86%) e danni ai prodotti alimentari (fino al 96%), se confrontato con il packaging monouso. ■

L'Italia verso l'isolamento?

Il trasporto intermodale delle merci si sta sviluppando in Europa, da ovest a est, anche per la sua sostenibilità, ma il nostro paese resta alla finestra.

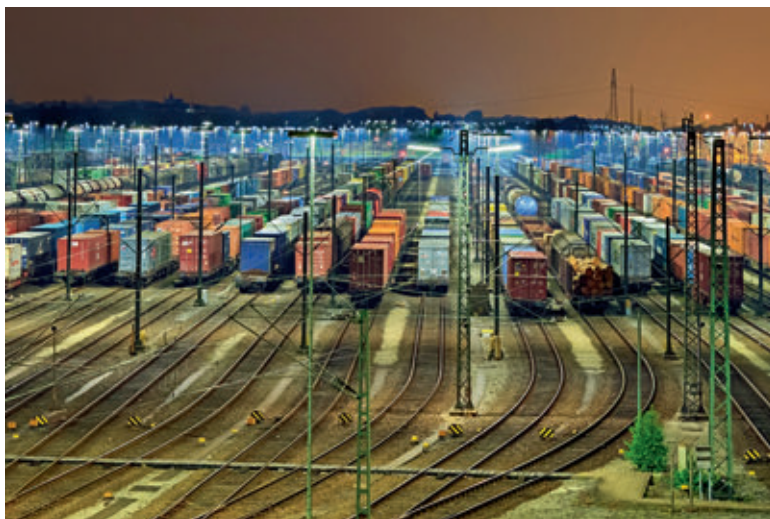
di **Paolo Giordano**

L'Italia è palesemente in ritardo rispetto agli obiettivi europei fissati per l'uso del trasporto ferroviario e intermodale nel settore delle merci. Secondo il target europeo, entro il 2030, il 30% del trasporto di merci su gomma dovrebbe passare ad altri modi di trasporto come la ferrovia e le vie navigabili interne e più del 50% entro il 2050. Il nostro ritardo non è solo preoccupante nei confronti delle disposizioni dell'Unione europea, ma principalmente perché non adeguando il trasporto cargo ferroviario e intermodale ai ritmi di crescita di quello che il settore sta registrando sia sulla direttrice europea ovest-nord est e sia su quella Germania-Europa dell'est-Russia-Cina rischiamo sempre più di isolare il paese e di renderlo un'area sempre più "regionale", con ben poco respiro internazionale. La teoria, sbandierata per anni, che delineava l'Italia quale "piattaforma logistica alternativa d'entrata in Europa per le navi che passano da Suez e vanno nel nord Europa", resta, appunto, una teoria o meglio una favola, ma non a lieto fine. Senza una ferrovia efficiente i nostri porti restano inchiodati esclusivamente al servizio di un hinterland ben limitato, prettamente locale. Lo sta dimostrando il porto di Trieste che sta aumentando i suoi traffici marittimi parallelamente a quelli ferroviari. Trieste cresce perché ha puntato sulla ferrovia, perché ha offerto soluzioni intermodali di lungo tragitto con obiettivo la Germania,

l'Ungheria, l'Europa dell'est. Cresce, ad esempio, perché permette agli operatori dell'autotrasporto turco di usare il treno una volta arrivati a Trieste, sia per andare in Germania o in Europa dell'est. Lo stesso non si può dire di tutti gli altri nostri scali. Quando Taranto aveva un traffico container, non c'era la linea ferroviaria adriatica attrezzata per le sagome, finalmente quando, di recente,

nire La Spezia con gli interporti di Parma e Verona, sul corridoio Tibre, Tirreno-Brennero?). Non diversa la situazione di Napoli e Salerno che non possono contare sulla linea tirrenica perché non permette il transito di container di ultima generazione. Senza parlare di altre inefficienze incomprensibili, delle quali si parla inutilmente da anni, due

Immagine del terminal ferroviario merci di Maschen, a sud di Amburgo, Germania



è stata adeguata quest'ultima virtualmente lo scalo tarantino aveva il traffico azzerato. I porti di Genova, così come quelli di Savona o La Spezia, sono limitati dall'inadeguatezza delle infrastrutture ferroviarie (da quanto tempo si chiede l'adeguamento della linea Genova-Milano, a prescindere dal Terzo Valico, o della linea Pontremolese, che potrebbe u-

macchinisti invece di uno come avviene in tutte le ferrovie europee, treni sotto i 600 metri invece dello standard europeo di 750, trasporti limitati a 1.600 tonnellate invece di 2.000, terminal spesso al limite della saturazione, lentezze burocratiche in materia di licenze, e si potrebbe continuare. >

COMBUSTIBILI RINNOVABILI

Secondo una recente indagine Eurostat, i paesi membri dell'Unione europea sono ancora lontani dai target fissati a livello comunitario per i trasporti che utilizzano energie rinnovabili. L'obiettivo europeo al 2020 è che il 10% dell'energia impiegata nei trasporti debba essere rinnovabile. Un dato che a fine 2018, dice Eurostat, è stato raggiunto solo da due paesi, con altri due vicini al traguardo. Questi quattro paesi sono la Svezia, che è risultata avere di gran lunga la quota più alta di energia rinnovabile impiegata nei trasporti, quota che è pari al 29,7% del totale, la Finlandia con il 14,1%, l'Austria con il 9,8% e i Paesi Bassi con il 9,6%. Rispetto all'anno precedente, nel 2018, la quota di energia da fonti rinnovabili utilizzata per i trasporti è aumentata in 21 dei 28 Stati membri, è rimasta stabile in due e diminuita in cinque. L'Italia, con il suo 7,7%, si colloca al di sotto, seppur di poco, della media europea dell'8%. Un dato che, in ottica target europei, esige un cambio deciso di marcia e richiede investimenti adeguati. Il Piano nazionale integrato per l'energia e il clima, che fissa gli obiettivi italiani al 2030, prevede che serviranno investimenti per 1.194 miliardi di euro, di cui la quota maggiore (759 miliardi di euro) andrà ai trasporti. La commissione europea ha inviato al nostro paese una raccomandazione nella quale sottolinea la necessità di un intervento del governo per permettere il raggiungimento della quota del 30% di energia da fonti rinnovabili nel settore dei trasporti entro il 2030, come fissato dall'articolo 25 della direttiva 2018/2001. La raccomandazione chiede anche che vengano migliorate le misure tese a raggiungere tale obiettivo.

Il problema è che se l'Italia è ferma, gli altri paesi si muovono. E velocemente. Ad esempio, la Spagna, che era in una situazione infrastrutturale, per quanto concerne la ferrovia, molto arretrata, esattamente un anno fa ha inaugurato il servizio intermodale giornaliero, operato da Hupac, che collega il porto di Barcellona con il sud della Francia e con il nord Europa, in particolare con lo scalo di Anversa (il secondo in Europa, dopo Rotterdam, per traffico container, con circa 12 milioni di teu nel 2019). I treni impiegati in questo servizio percorrono la linea potendo trasportare semitrailer P400 e senza dover cambiare vagoni sulla rete spagnola come accadeva una volta. Non solo, ma subito dopo, è stato dato il via, sempre da Hupac, a un altro servizio che unisce Perpignano, capoluogo dei Pirenei orientali, con Colonia in Germania, e quindi con la Scandinavia. Irmtraut Tonndorf, direttore marketing e communications di Hupac, sottolineava questo avvenimento come “una pietra miliare del servizio intermodale europeo, con ampie possibilità di sviluppo

futuro”. Tutti servizi che radicano il transito ferroviario dalla penisola iberica al nord Europa e alla stessa Europa dell'est a nord delle Alpi, “tagliando fuori” l'Italia. Quel transito che in teoria, con il famoso corridoio 5 Lisbona-Kiev, avrebbe dovuto passare attraverso l'Italia (chi non ricorda lo sbandieramento della “banana blu”?). Se a ovest le cose stanno così, peggiore è la situazione a est. Ormai il traffico ferroviario Germania-Cina è entrato nella normalità, ma l'obiettivo è quello di moltiplicarlo. Su questa linea si è mosso l'accordo tra il porto di Duisburg, il più grande porto interno europeo e un vero crocevia delle merci in Germania, e la Cosco, la società statale cinese che ha comprato il porto del Pireo. L'accordo ha per oggetto la costruzione di un grande terminal container ferroviario che dovrebbe permettere di portare, nel 2022, quando dovrebbe essere terminato, il numero dei servizi settimanali tra i due paesi a cento. Un investimento strategico per i cinesi, ma anche per i tedeschi, visto che, come ha spiegato il Ceo di Duisport “in questo modo consolidiamo la nostra posizione di leadership nel commercio cinese, creando lavoro, e rafforzando il

Nord Reno-Westfalia come location logistica più importante d'Europa”. I servizi ferroviari con la Cina, inoltre, si moltiplicano nel nord Europa, oltre quelli che uniscono il colosso asiatico con la Germania. A fine novembre 2019, ad esempio, è arrivato al DCT terminal del porto polacco di Gdansk il primo treno container proveniente dalla Cina e gestito da Euro China Trains, dopo un viaggio di dodici giorni. Un secondo viaggio è stato fatto in dicembre. Dal 2020, il servizio dovrebbe diventare stabilmente settimanale. Sembrerebbe un'anomalia che un porto in pieno sviluppo come quello di Gdansk, e già con forti collegamenti via mare con la Cina, abbia dato vita anche a un servizio intermodale ferroviario. La spiegazione l'ha data Cameron Thorpe, presidente del terminal DCT: “Questo servizio rappresenta un valore aggiunto per il porto e allarga il ventaglio di opportunità per i suoi clienti. E' inoltre la prova che servizi via mare e servizi via terra possono coesistere in maniera armonica, entrambi con l'obiettivo di rafforzare la posizione del nostro porto e la sua rapida crescita”. C'è anche chi “non si fa mancare niente”...



ISP

S E R V I Z I

ISP Servizi fin dal 1994 eredita una grande esperienza come impresa logistica specializzata nelle fasi di stoccaggio, movimentazione e trasporto di prodotti a temperatura controllata.

L'azienda si è distinta negli anni per una crescita qualitativa costante nei servizi, per la continua innovazione tecnologica e per l'adozione di metodologie di gestione avanzata, conquistando il complesso e delicato mercato della Grande Distribuzione Alimentare (GDO).

La riconosciuta affidabilità da parte del mercato (clienti) e la continua domanda di servizi specifici ad operare dei committenti ha determinato uno sviluppo dimensionale degli spazi logistici dedicati con l'acquisizione di diverse location principalmente nel Centro Italia.

La soddisfazione dei bisogni dei clienti ed i continui mutamenti del mercato hanno suggerito e generato processi di forte integrazione delle attività da parte di ISP verso una formula imprenditoriale tipica del Logistic Service Provider.

Tale configurazione costruita nel tempo garantisce il controllo della filiera di servizi in ISP a beneficio esclusivo dei clienti.

PER INFO E CONTATTI

Sito: **www.ispservizi.com** • Tel: **06/92708712** • Mail: **info@ispservizi.it**

ISP SERVIZI SRL - Via Nettunense KM 25 - 04011 Aprilia (LT)

P.Iva 03018840599 - Pec: ispservizisrl@legalmail.it



Associazione nazionale delle imprese logistiche,
dei magazzini generali e frigoriferi, dei terminali
portuali, interportuali e aeroportuali

**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



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 2



NOTIZIE, INTERVISTE, APPROFONDIMENTI E INCHIESTE

Le trovate qui

www.euromerci.it

Indispensabile per tutti gli operatori della supply chain