

### SPECIALE CORONAVIRUS

“Adda passà ‘a nuttata” ...  
Resta il problema del “dopo”

occorre ridurre drasticamente  
la burocrazia, una macchina dello  
Stato più efficiente, realizzare  
le infrastrutture già finanziate,  
valorizzare la logistica e  
riconoscerle il ruolo centrale  
che svolge nel sistema paese

## Economia: una voragine targata Covid-19

**EDITORIALE**  
**UN VIRUS INESORABILE**  
**E CRUDELE...**

**GIULIO SAPELLI**  
**UN “CIGNO NERO” PER**  
**SVEGLIARE LE COSCIENZE**

**4 DOMANDE A...**  
**VIRUS E LOGISTICA:**  
**PRIMA, DURANTE, DOPO**

organizzano



# 16<sup>a</sup> Edizione del Premio IL LOGISTICO dell'Anno

## SONO APERTE LE CANDIDATURE PER L'ISCRIZIONE AL PREMIO "IL LOGISTICO DELL'ANNO"

L'edizione 2020 prevede riconoscimenti a società e manager logistici che hanno effettuato innovazione in ambito:

- Corporate Social Responsibility
- Formativo
- Immobiliare
- Internazionalizzazione d'Impresa
- Ricerca e Sviluppo
- Sostenibilità ambientale
- Tecnologico e Logistica 4.0
- Trasportistico (mono o multimodale)

Il testo di presentazione può essere in formato PDF, PPT o WORD.

Dovrà esporre in modo chiaro il progetto che viene candidato.

È inoltre richiesto un sunto (abstract) del progetto di massimo una pagina dattiloscritta (2.000 caratteri spazi inclusi).

Il testo di presentazione della candidatura andrà spedito entro e non oltre il **31 luglio 2020**.

Gli invii vanno effettuati via mail a **ogiola@euromerci.it**

oppure per via postale a **Euromerci - Candidatura al premio IL LOGISTICO DELL'ANNO**  
Via Cornalia 19 - 20124 Milano.

# 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

Speciale Coronavirus: intervista a Giulio Sapelli

**UN "CIGNO NERO" SI E' INNALZATO  
PER RISVEGLIARE LE COSCIENZE**

**26**

Speciale Coronavirus: intervista a Andrea Gentile

**IL FUTURO NON DEVE ESSERE  
IL RIULTATO DEL PASSATO**

**28**

Speciale coronavirus: intervista a Guido Nicolini

**UN DECRETO  
PER L'EMERGENZA**

**31**

Speciale coronavirus: Massimo Marciani

**SEMPLIFICARE E SBUROCRATIZZARE:  
DUE IMPERATIVI PER L'ITALIA**

**34**

Speciale coronavirus: intervista a Adriano Federici

**UN PAESE SENZA SCORTE  
E' UN PAESE A RISCHIO**

**38**

Speciale coronavirus: 4 domande a 4 vicepresidenti di Assologistica

**COVID-19 E LOGISTICA:  
PRIMA, DURANTE, DOPO**

**41**

Speciale coronavirus: intervista ad Alberino Battagliola

**IL RISCHIO SANITARIO  
E' STATO SOTTOVALUTATO**

**48**

Speciale coronavirus e trasporto marittimo

**SRM: E' IL SETTORE  
PIU' IN SOFFERENZA**

**56**

**IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA**

**6**

**STAMPA ESTERA**

**10**

**NEWS**

**12**



Un "cigno nero" ha colpito con grande violenza il mondo, sottolinea il professor Giulio Sapelli, con una crisi che si aggiunge a quelle del 1997 e del 2008. E' l'occasione per cambiare il corso dell'economia globale (l'intervista a pag. 26)



Il governo ha "amnesie" preoccupanti, sottolinea Stefano Morrelli: ha messo insieme affollati team "magici" di esperti per il rilancio dell'economia, ma in queste "formazioni" non c'è un tecnico del trasporto e logistica (l'articolo a pag. 36)

# UN VIRUS INESORABILE E CRUDELE ...

## Colpiti i più deboli e gli indifesi

di **Paolo Giordano**

**N**ella riunione dei ministri delle Finanze dei paesi dell'Unione europea, il 26 marzo, il ministro olandese Wopke Hoekstra ha chiesto che la commissione apra un'indagine sul perché alcuni paesi (con un chiaro, anche se inespresso, riferimento a Italia, Portogallo e Spagna) non abbiano le risorse per fronteggiare l'emergenza coronavirus, nonostante l'area euro sia in crescita da sette anni. Affermazioni che il primo ministro socialista portoghese Antonio Costa ha definito, ufficialmente, in una conferenza stampa, "ripugnanti". Ripugnanti, ma anche coerenti con l'attuale modello di società e di economia che l'Europa, e non solo, ha costruito. Un modello senza alcuna considerazione per i più deboli, senza alcuna pietà, e dove la linea guida dei comportamenti sono i margini di profitto. Quelli considerati i più deboli devono essere messi sotto "inchiesta", se non direttamente soccombere. Il coronavirus, nella sua fredda imparzialità, ha messo questo aspetto del nostro sistema socioeconomico in piena evidenza, andando a colpire con tremenda forza proprio i più deboli, i più indifesi, ossia gli anziani. Non a caso, nelle "case di riposo" di tutta Europa, trasformate nell'indifferenza generale in "case della morte", si è compiuta una vera e propria strage.

**Ha scritto un anziano**, ospite di una casa di riposo in una lettera ai figli, pubblicata dalla rivista "InTerris", poco prima di morire per il virus: "Questo coronavirus ci porterà al patibolo, ma io già mi ci sentivo. La mia dignità di uomo è stata già uccisa. Sai Michelina, la barba me la tagliavano solo quando sapevano che stavate arrivando e così il cambio ... Fate sapere ai miei nipoti che prima del coronavirus c'è un'altra cosa ancora più grave che uccide: l'assenza del più minimo rispetto per l'altro, l'incoscienza più totale. E noi, i vecchi, chiamati con un numeretto, quando non ci saremo più, continueremo da lassù a bussare a quelle coscienze che ci hanno offeso affinché si risvegliano, cambino rotta, prima che venga fatto loro ciò che è stato fatto a noi". Ranieri Guerra, direttore generale aggiunto dell'Oms, in una conferenza stampa della protezione civile, ha ripreso il tema delle case di riposo: "E' stato un massacro. Bisogna ripensare i percorsi di presa in carico e integrazione sociosanitaria di una popolazione che invecchia e che ha bisogno di qualcosa che risponda a un



bisogno e non di una metratura pro capite. Il massacro che abbiamo visto deve essere occasione da non dilapidare per ripensare il sistema dell'assistenza. E tutto questo va fatto subito". Hans Kluge, direttore generale Europa della stessa Oms, ha aggiunto: "E' stata una tragedia inimmaginabile". Il coronavirus ha messo a nudo l'aspetto più deteriore del nostro modello socioeconomico: la scarsa attenzione ai più deboli. Eppure, il nostro forte invecchiamento demografico avrebbe dovuto porre alla politica, così come ai mass media, il problema degli anziani come uno dei più rilevanti, se non il più rilevante, in prospettiva, per la sicurezza e il benessere generale del nostro paese.

**Il presidente dell'Istat, Gian Carlo Blangiardo**, il 20 giugno 2019, in un'audizione a Montecitorio, si soffermò a lungo sul più che preoccupante scenario demografico del nostro paese (vedi editoriale Euromerci n. giugno/luglio 2019, ndr): "Negli ultimi anni, abbiamo assistito al calo delle nascite, all'invecchiamento della popolazione e, a partire dal 2015, a un calo del numero dei residenti". Secondo l'Istat, la prospettiva al 2050, senza interventi correttivi, è di perdere rispetto a oggi circa 2,2 milioni di residenti, con un aumento della quota degli ultra sessantacinquenni, rispetto al 2018, quando era del 23%, tra i 9 e i 14 punti percentuali. "Ciò comporterebbe pesanti ricadute sia sul sistema pensionistico sia sul welfare sia sui processi produttivi, causa il deterioramento

del capitale umano disponibile”, ha aggiunto Blangiardo. Tutti auspichiamo un ritorno “alla normalità” e che la pandemia finisca il più presto possibile. Dev’essere però una “normalità” diversa da quella che abbiamo vissuto fino a quando non si è abbattuto su di noi il Covid-19: i più deboli non possono essere dimenticati e deve essere affrontato in maniera decisa il problema dell’invecchiamento del paese.

**Le conseguenze del coronavirus** si sono fatte sentire pesantemente a livello internazionale, anche qui con risvolti molto diversi tra paesi “forti” e paesi “deboli”. In Europa, i sistemi sanitari hanno risposto chi meglio, chi con maggiori difficoltà, chi con tempi rapidi, chi più in ritardo, ma hanno risposto. In altri paesi, come in tanti africani, ciò non è avvenuto e continua a non avvenire. Agli effetti della pandemia si sono aggiunti i problemi della povertà. Ad esempio, in tante zone dell’Africa, la paura è che il contagio si propaghi negli affollamenti che si creano intorno ai punti dove si distribuisce l’acqua. Noi ci “distanziamo” in fila al supermercato, loro si “accatastano” per un secchio d’acqua. Il virus sta mettendo a nudo gli “abissi” esistenti tra la condizione dei paesi sviluppati e quelli, così chiamati, “in via di sviluppo”, via che non va mai da nessuna parte. Non è questo l’unico aspetto della pandemia a livello internazionale, c’è anche quello del rispetto della democrazia. Molti paesi, si stima oltre 80, compresa l’Italia, hanno travalicato i limiti imposti dalle rispettive Costituzioni per contenere la diffusione del virus, assumendo protocolli e varando misure impensabili, come il divieto di uscire di casa e di circolare. Queste misure dovrebbero essere “a termine” e, quindi, dovrebbero cadere quando il virus avrà concluso la sua corsa. Ciò avverrà in tanti paesi, ma non in tutti. Non in quelli nei quali, e non sono pochi, la pandemia è stata usata ad altri fini. I paesi più a rischio sono quelli dove la democrazia non ha radici e dove i controlli istituzionali sono più deboli. Un esempio eclatante lo abbiamo perfino nell’Unione europea, nel cuore del continente dove la democrazia è nata: l’Ungheria. Paese nel quale il primo ministro Viktor Orbán, tramite la legge sul coronavirus, ha trasformato il suo ruolo di fatto in quello di dittatore a tempo indeterminato. Lo stesso è avvenuto in Togo e in Serbia e in Bolivia sono state rinviate le elezioni, per, nel contempo, imbavagliare le opposizioni. Sono solo pochi esempi di una situazione che è invece diffusa. Dopo questa pandemia avremo un mondo con meno democrazia? Non è consolante.

**Il virus ha infine colpito** drammaticamente tutte le economie (ne parliamo a lungo in questo numero) e ha messo a nudo anche tutti i rischi, i limiti sia della globalizzazione, considerata da tanti come la “moderna strada maestra” dello sviluppo, sia delle varie delocalizzazioni, che hanno desertificato in termini socioeconomici interi territori. Anche nel nostro paese, basti pensare ad ampie aree del Mezzogiorno. Il problema è che i “rischi” non sono mai stati presi in seria considerazione, ma



giusto un argomento da accademici. Se, però, si valuta che negli Stati Uniti in aprile oltre 20 milioni di persone hanno perso il lavoro e che il tasso di disoccupazione è salito al livello record del 14,7%, mentre Disney World, la contemporanea “fabbrica mondiale” di favole e sogni ha mandato a casa 43 mila dipendenti, molto probabilmente occorrerà ripensare al perché si è giunti a un tale disastro, oltretutto in tempi molto ristretti. Bisognerà che le economie di tutto il mondo, in primo luogo le più sviluppate, ne tengano conto. Molti tecnici ed esperti raccontano oggi che bisognerà in futuro lavorare “da remoto”, da casa, che bisognerà usare sempre più la carta di credito e comprare online, ossia avere sempre meno “contatti”. Speriamo non sia così. Fortunatamente, anche in una situazione drammatica abbiamo assistito a tanti momenti di forte umana solidarietà. Se togliamo all’uomo le relazioni sociali, cosa resta? Un altro nostro auspicio è che l’odierna pandemia non sia utilizzata per l’ennesima volta per rinforzare i più forti, penalizzando gli altri. Ad esempio, in termini economici, facendo diventare sempre più grandi e più potenti le multinazionali a scapito delle piccole e medie aziende, che rappresentano non solo il fulcro dell’imprenditoria del nostro paese, ma anche della vitalità e della “fantasia” dell’economia mondiale. ■

# Gli anziani in Italia

Quasi il 12 per cento della popolazione ha 75 anni o più.

Come abbiamo visto, purtroppo, nelle pagine precedenti, le persone più colpite dalla diffusione del Covid-19 sono state quelle più vecchie. In questo quadro, l'Istat, il 27 aprile, ha pubblicato una nota nella quale considera le caratteristiche demografiche, sociali e di salute delle persone di 75 anni e più. Ci pare utile riprenderla, essendo un indicatore rilevante sulla condizione del nostro paese. I residenti in Italia che al 1° gennaio 2019 hanno compiuto i 75 anni di età sono oltre 7 milioni, l'11,7% del totale della popolazione, donne nel 60% dei casi. Sono oltre 4 milioni e 300 mila ad aver raggiunto e superato gli 80 anni, 774,5 mila ad aver compiuto 90 anni: l'incidenza della popolazione femminile, notoriamente più longeva degli uomini, aumenta di 10 punti percentuali tra gli ottantenni e i novantenni, passando

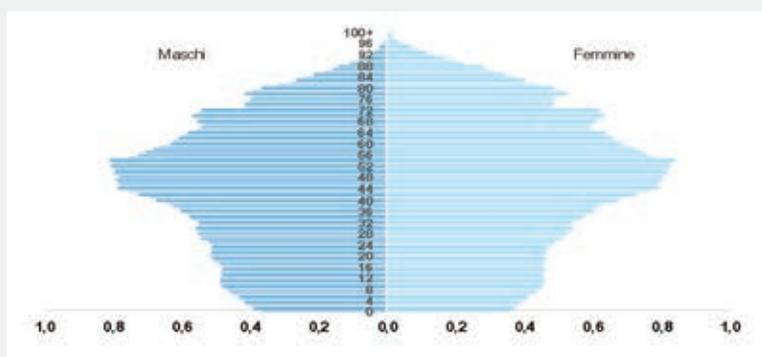


rispettivamente dal 63% al 73%. Sono invece 14.456 le persone residenti in Italia che al 1° gennaio 2019 hanno compiuto i 100 anni di età, donne nell'84% dei casi. Il grafico, che pubblichiamo, con la "piramide" delle età al 1° gennaio 2019, mostra chiaramente l'invecchiamento della popolazione residente in Italia: per 100 giovani tra

## La struttura per età dei residenti in Italia

Fonte: Istat

(1° gennaio 2019, valori %)



0 e 14 anni ci sono 173 persone con 65 anni e più.

**Il 44,5% degli anziani** di 75 anni e più vive in coppia. Una situazione che caratterizza maggiormente gli uomini con il 67,8%, contro il 29% delle donne. La quota di quanti vivono in coppia si riduce sensibilmente negli anziani con 80 anni e oltre, attestandosi al 36,4%. Le donne vivono più frequentemente da sole (49,2% contro il 21,7% di uomini), soprattutto le ultraottantenni (55,4% contro un quarto degli uomini). La quota di persone di 75 anni e più che vivono sole è più alta tra coloro che abitano nelle aree metropolitane (54,1% per le donne e 27,6% per gli uomini). Delle persone di 75 anni e oltre, il 42% soffre di tre o più patologie croniche. Tale quota è più elevata per chi vive nel Mezzogiorno (52% rispetto al 36,3% nel nord e al 42,7% nel cen-

tro) e tra le donne (48,1% rispetto al 33,7% tra gli uomini), raggiunge il 47% tra le persone di 80 anni e più (rispetto al 35,6% delle persone di 75-79 anni). La quota di anziani che, a causa di problemi di salute, dichiarano di avere gravi limitazioni nelle attività che le persone generalmente svolgono, è pari al 22% (18% tra gli uomini e 24,7% tra le donne) per salire al 27,7% tra gli ultraottantenni (22,9% tra i maschi e 29,8% tra le femmine). A non avere alcuna limitazione nelle attività della vita quotidiana sono comunque il 41,4% degli uomini e il 31,2% delle donne ma le differenze territoriali e sociali sono particolarmente rilevanti. Infatti, la quota di anziani senza limitazioni è maggiore tra le persone con almeno il diploma (46,5% tra gli uomini e 38,5% tra le donne) e tra gli anziani residenti al nord (44,6% tra gli uomini e 35,6% tra le donne), mentre diminuisce tra chi possiede al massimo la licenza elementare e tra chi risiede nelle regioni del Mezzogiorno. ■

# FIDUCIA

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

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

**MADE IN PROLOGIS**



## Una voragine targata Covid-19

I primi dati ufficiali sull'impatto che il coronavirus ha avuto sull'economia del nostro paese sono stati pubblicati dall'Istat. Le conseguenze della pandemia sono state molto forti, com'era facilmente prevedibile. La stima è che a marzo la produzione industriale, rispetto a febbraio, sia diminuita del 28,4% e che nella media del primo trimestre 2020, rispetto ai tre mesi precedenti, abbia registrato una flessione dell'8,4%. In confronto con marzo 2019, l'indice, corretto per gli effetti del calendario, è calato del 29,3%. Tra marzo e febbraio 2020, la flessione della produzione di beni strumentali ha raggiunto il 40%. Tutti i settori sono stati "colpiti", con punte drammatiche nella fabbricazione di mezzi di trasporto (meno 52,6%) e nel

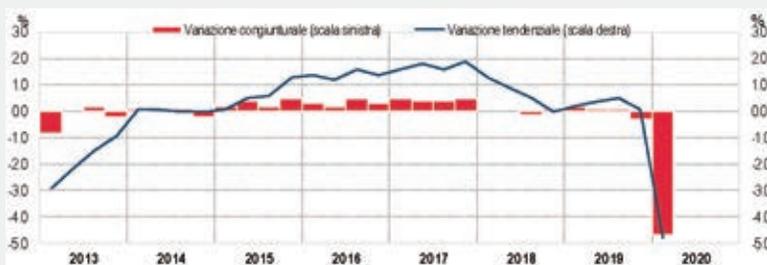


tessile abbigliamento (meno 51,2%). Sempre a marzo, rispetto a febbraio, il fatturato industriale ha subito una diminuzione del 25,8%, con un forte calo sul mercato interno (27,9%) e una flessione più contenuta su quello estero (21,9%). Stessa sorte per gli ordinativi, che nel terzo mese dell'anno, su quello precedente, sono calati del 26,5%. Rispetto a marzo 2019, i cali sono stati: per il fatturato del 25,5% e per gli ordinativi del 26,6%. In particolare, è cresciuta notevol-

### Andamento del Pil

Fonte: ISTAT

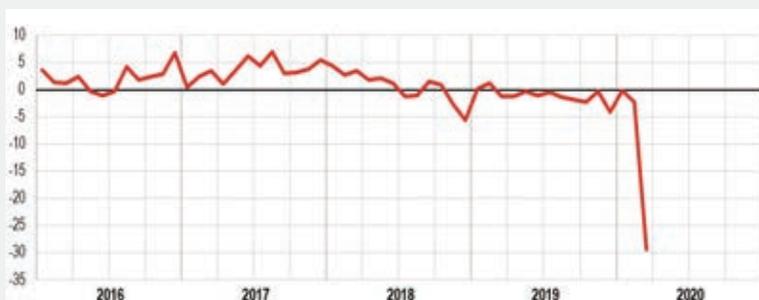
(stima, 1° trim. 2013-1° trim. 2020, % congiunturali e tendenziali, anno riferimento 2015)



### Produzione industriale

Fonte: ISTAT

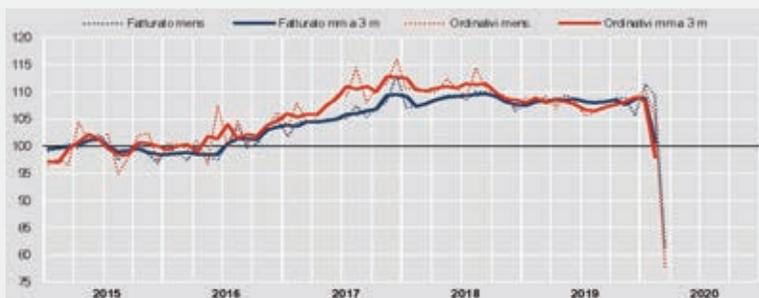
(gen. 2016-mar. 2020, variazioni % sullo stesso periodo dell'anno precedente, base 205=100)



### Fatturato e ordinativi dell'industria

Fonte: ISTAT

(gen. 2015-mar. 2020, indici e medie mobili a tre mesi, base 2015=100)





contship  
italia group

CHANGE  
your point of  
VIEW

infocs@contshipitalia.com  
www.contshipitalia.com



**OUR MARITIME TERMINALS  
& INTERMODAL SOLUTIONS**  
 support reliable international  
 supply chain operations

mente l'industria farmaceutica (in crescita per il fatturato e per gli ordinativi rispettivamente del 9,9% e del 19,5%). Tutto ciò ha contribuito a una previsione, anche se, come sottolinea l'Istat, provvisoria, considerando la difficoltà nella raccolta dei dati, di un calo del Pil, nel primo trimestre 2020, sui tre mesi precedenti, del 4,7% e, rispetto al primo trimestre del 2019, del 4,8%. La variazione acquisita per il 2020 è del 4,9%. Gli effetti del Covid-19 sono stati molto forti anche a livello internazionale. In Cina, l'Ufficio nazionale di statistica, ha comunicato che il Pil, nel primo trimestre 2020, sui primi tre



mesi dell'anno precedente, ha registrato un calo del 6,8%. Al dato ha contribuito principalmente il settore della manifattura con una flessione del 10,2% e quello delle costruzioni con un meno 17,5%. Pesante anche l'andamento dei servizi: meno 5,2%. Negli Usa, dove la crisi si è fatta sentire con ritardo, in aprile, l'indice Pmi manifatturiero è letteralmente crollato. Lo stesso è avvenuto in Germania: secondo l'IFO Institute di Monaco, l'indice della fiducia sulla situazione del paese è sceso di 37,6 punti, quello sulla manifattura di 44,4 e sul commercio di 48,4. ■

## Pil in Cina

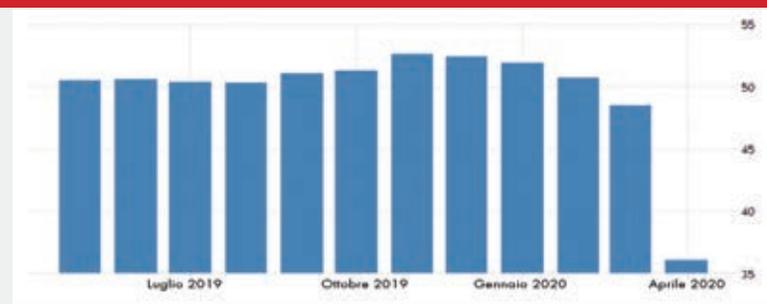
Fonte: China Statistics Office

(stima, primo trimestre 2020, dati del valore assoluto in 100 milioni di euro e variazioni in % sul primo trimestre 2019)

	VALORE ASSOLUTO	VARIAZIONI
PIL	269.320	- 6,8
Industria primaria	13.247	- 3,2
Industria secondaria	96.037	- 9,2
Industria terziaria	159.998	- 5,2
Agricoltura, foreste e pesca	13.978	- 2,8
Industria	84.305	- 8,5
Manifattura	70.233	- 10,2
Costruzioni	12.230	- 17,5
Commercio all'ingrosso e al dettaglio	24.453	- 17,8
Trasporti, stoccaggio e poste	10.257	- 14,0
Alberghi e ristorazione	3.679	- 35,3
Finanza	27.840	6,0
Immobiliare	19.912	- 6,1
Servizi di information technology	11.643	13,2
Leasing, noleggio e servizi alle imprese	9.309	- 9,4
Altro	51.750	- 1,8

## USA: indice PMI manifatturiero

Fonte: ISM



## Indici del clima di fiducia in Germania

Fonte: IFO Munich

	8/19	9/19	10/19	11/19	12/19	1/20	2/20	3/20	4/20
Nel paese	6,6	7,3	6,9	7,8	10,5	9,6	9,8	-12,2	-37,6
Manifattura	-5,7	-6,5	-5,4	-6,0	-5,0	-1,8	-1,6	-18,7	-44,4
Servizi	13,8	17,1	16,8	17,7	21,4	18,8	17,3	-7,6	-34,2
Commercio	-2,2	-3,6	-3,3	1,0	0,0	2,1	1,0	-21,0	-48,4
Costruzioni	21,3	21,8	20,6	19,8	17,6	12,8	13,0	5,0	-17,6

# FINALMENTE PIÙ TEMPO PER CIÒ CHE CONTA VERAMENTE.



## Il DKV BOX EUROPE semplifica il lavoro al massimo.

Partire finalmente in velocità e comodità – con un solo box pedaggio. Massimo risparmio di tempo grazie a un solo contratto e una sola fattura senza più lunghe procedure di ordinazione e installazione.

[dkv-euroservice.it/dkv-box-europe](http://dkv-euroservice.it/dkv-box-europe)



You drive, we care.



THE ECONOMIST

## Il mestiere di sopravvivere

**L**a maggior parte dei manager e dei lavoratori sono già passati attraverso precedenti crisi economiche. Sanno che ogni volta l'“agonia” è differente e che ogni volta le imprese cercano adattamenti per tornare in piedi. Comunque, l'ultimo shock che ha subito il mondo del lavoro è stato davvero scoraggiante, con paesi che hanno chiuso chi produce oltre il 50% del Pil. Il collasso nell'attività commerciale è molto più profondo di quello verificatosi in precedenti momenti di recessione. Il percorso di uscita dal lockdown sarà precario, incerto, con consumatori preoccupati, con uno stop



and go dei ritmi aziendali che ostacola l'efficienza e costosi nuovi protocolli per la difesa della salute. A lungo termine, le imprese che sopravviveranno dovranno affrontare nuove situazioni. Infatti, la crisi e le risposte che sono state messe in campo per contrastarla hanno posto in evidenza tre tendenze: l'esigenza, per rinforzarsi, di essere flessibili e di adottare nuove tecnologie; un inevitabile ripensamento della supply chain globale fino a oggi applicata a “ruota libera”, senza alcuna limitazione; una preoccupante crescita di oligopoli commerciali ben collegati. Molte imprese stanno coraggiosamente rispondendo a questa crisi sanitaria: LUMH, azienda parigina che fornisce profumi a Dior, ha prodotto disinfettanti per le mani; General Motors ha fabbricato ventilatori; Alibaba ha distribuito maschere in tutto il mondo; acerrimi rivali nel commercio retail hanno collaborato per non lasciare i supermercati senza approvvigionamenti.

**Poche importanti aziende** hanno rivelato le loro perdite

finanziarie a causa del lockdown. Evento che ha portato gli analisti di Wall Street a prevedere un modesto calo dei loro profitti nel 2020. Ciò non deve ingannare: nell'ultima recessione due terzi delle grandi aziende americane registrarono pesanti cali nelle vendite e la flessione media del peggior trimestre fu del 15%, anno su anno. In questa recessione causata dal coronavirus perdite oltre il 50% potrebbero essere normali data la trasformazione di città e high street in luoghi fantasma e la chiusura delle imprese. Numerosi indicatori lasciano intendere uno stress estremo: la domanda globale di petrolio è crollata di un terzo; i numeri delle auto e dei componenti trasportati dalle ferrovie statunitensi sono calati del 70%; poche imprese hanno liquidità e scorte per sopravvivere da tre a sei mesi. Risultato: le imprese hanno iniziato a licenziare e a sospendere i dipendenti. In quindici giorni, a partire dal 28 marzo, dieci milioni di lavoratori negli Usa sono stati posti in disoccupazione. In Europa, forse, un milione di aziende hanno chiesto con urgenza sussidi statali per fronteggiare l'inattività. Dividendi e investimenti sono stati ridotti. Le criticità si sono anche aggravate per le inadempienze a cascata registrate nella catena dei pagamenti. Inoltre, alcune supply chain che collegavano molti paesi sono entrate in stallo sia per i controlli ai confini sia per la chiusura di aziende. In Italia, il lockdown ha interrotto i flussi di tante merci, dal formaggio

ai componenti delle turbine. Fornitori di Apple stanno coraggiosamente insistendo che il nuovo telefono 5G apparirà sul mercato entro quest'anno, ma fanno parte di un complicato sistema che oggi presenta molti anelli deboli. L'amministrazione di Hong Kong ha sottolineato che non ha notizie sui bilanci delle aziende, ma che stanno vacillando per la cancellazione di ordini da parte di multinazionali. Lucking Coffee, un'enorme catena di bar in Cina, ha appena ammesso di “pilotare” i propri conti. L'enorme impegno finanziario al quale sono oggi sottoposte le imprese potrebbe rivelare sorprendenti inganni.

**Nelle due passate recessioni**, almeno un 10% delle imprese in giro per il mondo, nonostante vantassero crediti, sono fallite. Oggi, la sopravvivenza delle aziende dipenderà dal tipo di prodotto che trattano, dai bilanci e dalla facilità con cui riusciranno ad accedere

re al credito, a ottenere garanzie e aiuti dal governo. Ad esempio, chi opera nel settore dei detersivi ha un buon futuro davanti e molte tech company stanno registrando una crescita della domanda. Le piccole aziende stanno soffrendo di più: il 54% delle Pmi, negli Stati Uniti, sono temporaneamente chiuse e hanno difficoltà a entrare nel mercato del credito. Inoltre, senza appoggi "amichevoli" ad alti livelli, stenteranno per entrare nella sfera dei sostegni governativi. Negli Usa, solo l'1,5% delle cifre stanziate per le piccole imprese è stato finora distribuito e la situazione non è diversa in Gran Bretagna. Le banche, inoltre, si stanno confrontando con tante norme contraddittorie che stanno rendendo difficile la loro operatività. Ciò avrà conseguenze negative per lungo tempo.

**Una volta terminato il lockdown,** inizierà una nuova fase, una fase, diciamo, "intermedia", nella quale le imprese "cammineranno" e non "correranno" (le aziende cinesi, nella fase della ripartenza, stanno lavorando all'80% della loro potenzialità). In tale fase è più importante e vantaggioso essere "ingegnosi" che mostrare "muscoli" finanziari per rendere più veloce il ritorno alla piena operatività. Ciò significherà essere abili nel ricostruire le linee produttive mantenendo le distanze di sicurezza, nell'avviare monitoraggi a distanza, nel varare misure igieniche efficienti. Le imprese che producono beni di consumo dovranno assicurare i consumatori. Oltre un quarto delle duemila maggiori aziende del mondo hanno più cash disponibile che debiti, ma nonostante ciò saranno più competitive e aumenteranno la loro quota di mercato solo quelle che renderanno più sicure le produzioni, la loro logistica e la loro distribuzione. Il lavoro dei management aziendali non dovrà essere solo destinato a mantenere "a galla" le imprese, ma di assicurare loro prospettive future di crescita. Come accennato in precedenza, questa evenienza si giocherà essenzialmente su tre direttrici. In primo luogo, con l'adozione di nuove tecnologie che dovranno rispondere a tre fenomeni che stanno esplodendo nel mondo: l'eCommerce, i pagamenti digitali e il lavoro da remoto. Secondo punto: andranno ripensate le sup-

ply chain globali e velocemente, prima che cominci il confronto a livello commerciale. Apple ha scorte per dieci giorni e il suo maggior fornitore, Foxconn, ne ha per 41. Le imprese, nel proprio paese, dovranno potenziare la produzione e, quindi, probabilmente, gli investimenti oltre frontiera caleranno quest'anno del 30/40%. Le imprese globali dovranno mirare a divenire più resilienti, anche a costo di diminuire i loro margini di guadagno.

**Il futuro a lungo termine,** molto probabilmente, sarà meno sicuro e più sgradito con un'ulteriore crescita delle concentrazioni di imprese e del clientelismo quando i soldi pubblici "inonderanno" il settore priva-



to e le grandi imprese diverranno più dominanti. Negli Stati Uniti, il fenomeno della concentrazione, dagli anni '90, ha già coinvolto i due terzi delle imprese, inaridendo la vitalità dell'economia. Oggi, potenti "boss" stanno annunciando una nuova era di cooperazione tra politica e grandi imprese, specialmente con quelle definite "strategiche". Gli elettori, i consumatori e gli investitori dovranno contrastare questa tendenza che significa più corruzione, meno concorrenza e rallentamento della crescita economica diffusa. La calamità coronavirus, come tutte le crisi, passerà e dovrà, contemporaneamente, ripartire una nuova e "fresca" aria di energia nell'economia. Molto meglio una simile soluzione che le iniziative di un governo "ovattato", silente e superdimensionato e di una nuova oligarchia di grandi imprese ben connesse. ■

## Cresce la logistica dei beni di largo consumo

GS1, l'associazione che riunisce 35 mila imprese di consumo, ha pubblicato la "Mappatura dei flussi logistici nel settore del largo consumo in Italia", studio, condotto in collaborazione con il Politecnico di Milano e con l'Università Cattaneo LIUC, che ha analizzato l'evoluzione della catena logistica del settore dal 2009 a oggi. In un anno, sottolinea lo studio, sono oltre 3,2 miliardi i colli di merce di largo consumo trasportati sui camion che ritirano i prodotti dalle aziende e li consegnano nei punti vendita della Gdo. Questi prodotti riempiono 68 milioni di pallet in un anno e arrivano ogni giorno a destinazione per garantire che gli scaffali dei negozi siano sempre ben forniti. La logistica, infatti, è un servizio indispensabile, che non si ferma mai e, soprattutto, che continua a migliorare. Rispetto a 10 anni fa è diventata più efficiente, ha ridotto di 160 milioni di euro i costi e diminuito di 97 mila tonnellate le emissioni di CO2 nell'ambiente ogni anno. Questo lavoro di GS1 Italy, destinato agli operatori professionali della filiera, ha portato alla luce numerose informazioni utili anche per i consumatori, perché confutano tanti falsi miti che circolano sulla logistica e perché dimostrano come la logistica abbia saputo migliorare sui fronti del servizio, del costo e dell'impatto ambientale. Uno di questi miti, sottolinea lo studio, è che i camion nel nostro paese viaggiano semivuoti, mentre non è così: oggi, quasi i 3/4 dei

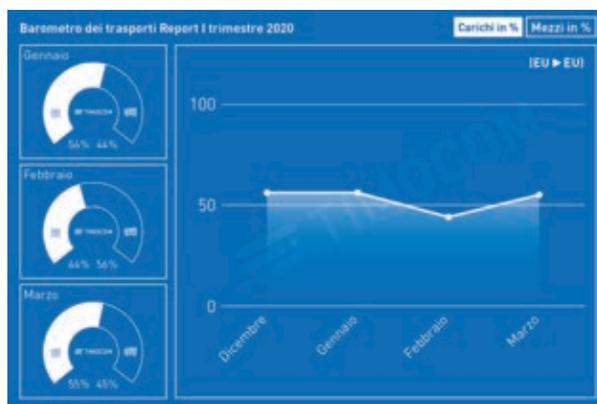


mezzi che trasportano prodotti dagli stabilimenti alle piattaforme della Gdo portano carichi per oltre il 90% della loro capacità. Un altro luogo comune sul settore logistico è che non si sia adeguato alla realtà odierna: non è così perché, mette in luce GS1, si sta evolvendo rapidamente stando al

passo con i tempi e ha aumentato sia la sua efficienza sia la sua sostenibilità ambientale.

## Autotrasporto in Europa sull'“ottovolante”

Nella prima metà di marzo, le insicurezze sull'impatto del coronavirus hanno causato un aumento repentino delle offerte di carichi sul mercato dei trasporti europeo. "In vista di possibili chiusure dei confini e di altre restrizioni imposte a causa del coronavirus, molte aziende hanno deciso di anti-



cipare gli ordini", così il business analyst di TimoCom Tilman Fecke ha commentato l'insolita impennata delle offerte di carichi inserite fino a metà marzo nella borsa carichi leader in Europa. Nel primo trimestre del 2020, infatti, TimoCom ha registrato un aumento delle offerte di carico pari al 16% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con un incremento del 26% nei trasporti verso l'Italia e perfino del 53% verso la Polonia. E' stata registrata, in particolare, una domanda elevata di mezzi di trasporto frigoriferi, con un aumento di trasporti a temperatura controllata del 50% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Poi, il lockdown imposto a metà del mese in diversi paesi ha rappresentato il punto di svolta della tendenza al rialzo, determinando un blocco della produzione per gran parte delle aziende e un crollo dei quantitativi consegnati, fatta eccezione per il commercio al dettaglio alimentare. "Nonostante l'aumento dei trasporti per il settore agroalimentare, nella seconda metà di marzo le quantità di merci trasportate sono diminuite di oltre due terzi", ha sottolineato Fecke. Nonostante che in questo periodo di crisi le imprese di trasporto siano alla ricerca disperata di ordini per sfruttare al meglio i propri veicoli,

nel primo trimestre dell'anno si è assistito a una diminuzione della capacità di carico sul mercato. Rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, nel primo trimestre 2020 si è infatti registrato un calo complessivo delle offerte di mezzi inserite nella borsa carichi del 3% in Europa e addirittura del 15% in Germania. Com'è possibile che questi due aspetti vadano di pari passo? "Al momento, osserviamo come le imprese di trasporto stiano ritirando temporaneamente dal mercato alcuni veicoli della propria flotta a seguito di un calo degli ordini", ha spiegato il portavoce aziendale di TimoCom Gunnar Gburek, che ha aggiunto: "È evidente che l'attuale situazione di emergenza globale porti distorsioni nei mercati. Ciononostante siamo ottimisti. Infatti, negli ultimi giorni stiamo assistendo a un andamento lievemente al rialzo nell'offerta di carichi su alcune relazioni. Tuttavia, solo nel secondo trimestre dell'anno sarà possibile individuare con chiarezza l'andamento del settore dei trasporti alla luce dell'attuale pandemia".

## FS e Ferrovie russe: impegno comune sulle merci

Prosegue la collaborazione tra le Ferrovie dello Stato e le Ferrovie Russe-RZD nell'impegno di aumentare il traffico merci non solo fra i due paesi, ma anche verso la Cina. Questa collaborazione è stata avviata già tempo fa e ora sta stringen-



do i tempi. Infatti, come sottolineano le FS, in un momento particolarmente critico in termini economici come l'attuale, è necessario che le imprese di trasporto di tutti i paesi lavorino insieme per contribuire al sostegno dell'economia. Il primo obiettivo è quello di assicurare servizi di trasporto car-

go efficienti. A tale collaborazione stanno lavorando anche i ministeri dei Trasporti dei due paesi. In particolare, le due ferrovie avevano già sottoscritto un accordo di cooperazione nel febbraio del 2018. Nell'ultimo incontro, tenutosi il 20 febbraio scorso, sono state messe a punto le modalità per dare sviluppo al traffico merci, come accennato sia tra i due paesi sia come transito da e per la Cina, attraverso gli itinerari della Via della Seta.

## Auto a idrogeno: stop della Mercedes

La Casa tedesca ha deciso di interrompere il progetto, a cui lavorava da anni, sullo sviluppo della tecnologia per la trazione a idrogeno. Le motivazioni che hanno spinto i tedeschi a prendere questa decisione sono stati i costi di produzione troppo elevati: creare un'auto a idrogeno infatti necessita di una spesa pari praticamente al doppio di quella necessaria per un'auto elettrica. Mettendo fine a questa sua esperienza nel settore delle tecnologie a idrogeno, la Mercedes ha an-



che fermato la produzione dell'auto GLC F-Cell, della quale sono state realizzate poche centinaia di unità, in collaborazione con la Nissan e la Ford, e che non è stata mai messa sul mercato, ma usata per dimostrazioni pubbliche. Già altre Case hanno fermato le loro ricerche nell'ambito idrogeno. Oggi, solo Toyota, Hyundai e Bmw stanno proseguendo a lavorare su questa tipologia di propulsori per le auto, mentre la Volvo e la Daimler lo stanno facendo per i veicoli pesanti. Questi ultimi grandi brand, che hanno stretto una collaborazione, sono convinti, infatti, che l'alimentazione a idrogeno sia la soluzione giusta per creare veicoli a zero emissioni. ■

ORGANIZZA IL SEMINARIO A PAGAMENTO

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



## **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 100 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](mailto:culturaformazione@assologistica.it)

# Centroplan: la "casa" del fotovoltaico



L'azienda, nata in Germania come impresa artigianale, da oltre 126 anni costruisce tetti e coperture ed è sul mercato italiano del fotovoltaico dal 2007.

**C**entroplan si propone come specialista nella progettazione e realizzazione di coperture fotovoltaiche in ambito industriale. L'esperienza dell'azienda nasce nel lontano 1892 come impresa artigiana tedesca specializzata nelle coperture.

Questa lunga esperienza è stata fondamentale. Infatti, come dice il direttore generale Centroplan Italia Riccardo Foglietta, in apertura dell'intervista: "Riteniamo che il fotovoltaico non possa prescindere da una profonda conoscenza del tetto. Ciò rappresenta il nostro competitive advantage".



**RICCARDO FOGLIETTA**

## QUALI SERVIZI OFFRITE AL MONDO DELLA LOGISTICA?

Scorrendo a ritroso i nostri 130 anni di vita, abbiamo sempre collaborato con i principali attori della logistica; è questa una realtà che conosciamo bene e della quale siamo in grado di soddisfare le richieste e necessità. Centroplan si propone come partner per ottenere risultati significativi nella sostenibilità ambientale e risparmio energetico: offriamo

*Progetto con smaltimento amianto, realizzazione nuova copertura e impianto fotovoltaico*



riamo soluzioni modulari e molto connesse con le esigenze del cliente, combinando expertise interne e quelle dei nostri partner come Allianz, Sika e Fraunhofer ISE.

## COME PUÒ IL TETTO DIVENTARE UN ASSET AZIENDALE, DA VOI ANCHE DEFINITO "SOSTENIBILE"?

Il ruolo del tetto si è evoluto nel corso degli ultimi anni. Dalla funzione di protezione dagli agenti atmosferici si è passati a un oggetto performante in termini di risparmio energetico. La successiva evoluzione avviene con la combinazione della copertura con il solare fotovoltaico. Il cosiddetto "Tetto solare" ha le seguenti caratteristiche:

- unica garanzia per il pacchetto "tetto + solare"; un unico interlocutore è responsabile dell'asset;
- performance ottimale sia per la copertura che per il fotovoltaico, ovvero in termini di risparmio energetico;
- sostenibilità: Life Cycle Assessment (LCA).

Prendiamo ad esempio la copertura di un centro logistico pari a 25 mila mq situato in centro Italia. Le esigenze del cliente sono la riduzione dei consumi energetici e il rifacimento copertura tetto piano. La soluzione proposta tiene conto non solo dei costi di realizzazione e l'impatto ambientale: viene valutato il risparmio potenziale in termini di energia e di impronta ecologica della posa del manto e dell'impianto fotovoltaico. Questa è la soluzione tecnica del "Tetto solare":

- copertura: manto sintetico e fissaggio meccanico sottosormonto Sarnafast® (nostro partner SIKA) impermeabile di colore bianco altamente riflettenti per ridurre l'assorbimento di calore;
- Sistema di appoggio per il fotovoltaico SSM1: l'incollaggio a caldo del sistema garantisce la continuità della garanzia dell'impermeabilizzazione fino al fotovoltaico.

Il risultato che si ottiene è:

- 30% consumo energia (cED) = riduzione di 600 MWh/anno;
- 54% in meno di emissioni di CO2 (GWp) = riduzione di un equivalente di 6.000 tonnellate CO2-eq
- Pay back period del fotovoltaico: 5 anni. ■

# Coronavirus e nuove regole

di Franco De Renzo\*

**M**i è stato chiesto di formulare qualche pensiero sul coronavirus. Considerato che i mass media, negli ultimi due mesi, non hanno parlato d'altro, il mio pensiero non avrebbe aggiunto molto. Allora, mi rifaccio a quanto ho letto in quest'ultimo periodo. Non riporto molte cose, sono più che altro "spigolature" e non vogliono, quindi, essere una "guida". Possono essere, comunque, utili. Gli articoli citati sono riassunti, chi vuole, però, può cercare la fonte originaria. Buona lettura. Teniamo duro e speriamo che finisca presto.

**Approvazione del bilancio 2019** (Italia Oggi, 6 aprile, pag. 6). Il DL 18/2020 ha previsto la facoltà di fruire del più ampio termine per la convocazione dell'assemblea finalizzata all'approvazione del bilancio relativo al 2019 nei 180 giorni successivi alla chiusura dell'esercizio, nonché il ricorso agli strumenti che consentono ai soci l'utilizzo dei mezzi di telecomunicazione a distanza per esprimere il voto e per partecipare all'assemblea. Assonime ha fornito chiarimenti in merito alle questioni operative sulle modalità di svolgimento delle assemblee, consentendone il rinvio nei casi in cui si renda necessario evidenziare nella convocazione le nuove modalità di partecipazione e di voto prescelte o integrare la documentazione pre-assembleare per indicare le proposte di delibera sulle materie all'ordine del giorno.

**Primo bilancio di adozione dei principi contabili nazionali** (Italia Oggi, 6 aprile, pag. 20). Pubblicato il nuovo principio contabile OIC 33, dedicato al passaggio dei principi contabili nazionali, ossia le regole da seguire per la redazione del primo bilancio OIC adopter da parte di società che in precedenza utilizzavano altre regole, tra cui i principi contabili internazionali. In particolare, l'OIC 33 specifica la necessità dell'evidenza degli effetti conseguenti alla nuova adozione mediante l'indicazione dell'impatto che tale cambiamento determina sui saldi patrimoniali di apertura del bilancio e mediante il confronto con la situazione patrimoniale ed economica e con il rendiconto finanziario dell'esercizio precedente.

**Continuità dei bilanci 2020** (Il Sole 24 Ore, 9 aprile, pag.

24). Bilanci relativi all'esercizio 2020 a due velocità: è questo l'effetto del "Decreto Liquidità". L'art. 8 distingue e separa nettamente le imprese che anche prima e indipendentemente dalla crisi erano in situazione di perdita della continuità, da quelle che, invece, solo per effetto della crisi potrebbero avere problemi di liquidità. Lo spartiacque è la data del 23 febbraio 2020, ovvero la data di entrata in vigore delle prime misure collegate alla crisi: ai bilanci chiusi anteriormente, a



*Il 41% dei commercialisti di Milano ha dichiarato di essere preoccupato per "la complessità normativa" che sta accompagnando la crisi Covid-19*

tale data si fotografa la situazione relativa alla continuità. Nel "Decreto Liquidità" è confermata la proroga di 60 giorni, prevista dal DL 18/2020, del termine per l'approvazione dei bilanci relativi all'esercizio 2019. La conseguenza della norma introdotta è quella di collegare strettamente i bilanci 2019 con quelli 2020. Pertanto, l'informativa contenuta nella nota integrativa al bilancio 2019, per quanto riguarda l'esistenza del presupposto della continuità alla data citata, deve essere dettagliata. Infine, il decreto sospende, fino al 31 dicembre 2020, l'applicazione degli articoli 2446, commi 2 e 3, 2447, 2482bis, commi 4, 5 e 6, 2483-ter, 2467 e 2497-quinquies del codice civile.

**Impatto del coronavirus sui bilanci chiusi al 31 dicembre 2019** (Assonime, caso 5/2020. 24 aprile). Assonime, con il caso n. 5/2020, si è espressa sull'impatto del coronavi-

rus sui bilanci relativi all'esercizio 2019. In particolare, gli eventi riconducibili all'emergenza sanitaria sono da considerare fatti avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio che non comportano una rettifica dei conti del bilancio chiuso al 31 dicembre 2019; pertanto, gli impatti negativi della pandemia non generano effetti nei processi di valutazione, inclusi quelli di "impairment test" dei valori iscritti in bilancio al 31 dicembre 2019. Quando tali eventi siano considerati rilevanti



*Un'altra difficoltà, anche se necessaria: le disposizioni dettate per garantire la sicurezza negli ambienti di lavoro, date le spese, incideranno in particolar modo sulle piccole imprese*

ti, si devono dare adeguate informazioni in nota integrativa. Gli elementi di incertezza condizionano anche la valutazione degli amministratori in merito agli effetti sulla continuità aziendale. A tale proposito, il DL 23/2020 ha introdotto una regola speciale al fine di valutare la sussistenza della continuità aziendale relativa ai bilanci d'esercizio delle società OIC adopter chiusi al 31 dicembre 2019 e non ancora approvati al 23 febbraio 2020.

**I commercialisti e il coronavirus** (Associazione italiana dottori commercialisti, sezione di Milano). L'Aidc milanese ha condotto un'indagine tra i propri iscritti tra il 10 e il 17 aprile 2020. Questi i primi commenti: il 78% è molto preoccupato; il 35% per gli effetti sui conti economici e per la carenza di liquidità; il 41% per la complessità normativa; il 29% ha chiesto la cassa integrazione, il 22% in maniera parziale, il 7%

per la totalità dei dipendenti; il 16% sta valutando gli effetti della cassa integrazione eventualmente da richiedere. La maggioranza ha dichiarato di avere già riscontrato un apprezzabile decremento degli incassi nell'ultimo mese: per il 33% la riduzione è stata di oltre il 40%; per il 24% la flessione tra il 20 e il 40% e per il 22% il decremento è stato inferiore al 20%; solo l'1% dichiara un incremento. Il 98% dei professionisti ha continuato a lavorare nonostante l'emergenza Covid-19, aiutando imprese e lavoratori autonomi ad affrontare questa difficile situazione.

**Completa riorganizzazione del lavoro** (Il Sole 24 Ore, 27 aprile). La riorganizzazione del lavoro a fronte dell'emergenza coronavirus prevedrà ingressi e uscite scaglionati, spazi contingentati, rotazione e turni per ridurre le copresenze, permanenza minima negli ambienti comuni, riunioni tra colleghi solo in caso di urgenza seguendo rigidi protocolli, interruzione di trasferte in Italia e all'estero, nessuna formazione se non a distanza. Ogni azienda dovrà istituire un comitato interno, composto dai rappresentanti di datori e lavoratori e dal medico competente, che si riunirà periodicamente per vigilare sull'efficacia delle azioni adottate. La vigilanza dovrà essere a tutto campo, dalla gestione degli spazi alle procedure di igienizzazione, dalla rimodulazione dei livelli produttivi fino alla gestione di eventuali sintomatici.

Nel caso di apertura dei locali al pubblico o alla clientela potrebbero essere previsti flussi unidirezionali, cartellonistica o anche informative tramite interfono. In caso di positività al coronavirus, il locale dovrà chiudere per 24 ore al fine di poter essere sanificato. La gestione degli spazi potrà prevedere un nuovo disegno dei layout delle postazioni, barriere fisiche o segnaletica a terra. Ci sono poi da garantire la pulizia e la sanificazione frequente dei locali (che dovranno essere certificate), la manutenzione degli impianti di aerazione e di condizionamento e la fornitura dei dispositivi di protezione ai lavoratori. Tutte azioni che comportano spese magari più sostenibili per le grandi aziende ma sicuramente onerosi per le più piccole. ■

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

# Misure anticontagio e trasporti

di **Marco Lenti\***

**L**e vicende correlate al diffondersi dell'epidemia di Covid-19, e i conseguenti provvedimenti restrittivi sulle attività produttive, hanno influenzato e tutt'ora influenzano i trasporti internazionali, segnatamente quelli su strada (regolati dalla Convenzione CMR) e quelli per ferrovia (regolati dalla Convenzione COTIF e segnatamente dalle regole CIM), molto spesso tra di loro combinati. È infatti frequente che il vettore stradale incaricato di eseguire un trasporto internazionale incarichi un vettore ferroviario (con o senza l'intermediazione di un operatore intermodale), per eseguire parte del trasporto. In tali casi, dunque, il vettore stradale si trova a rivestire la qualifica di committente del vettore ferroviario. In particolare, le difficoltà correlate al ritiro e alla riconsegna delle merci, al transito transfrontaliero del personale viaggiante e al rispetto delle straordinarie misure di sicurezza sono fonte di ritardi nell'esecuzione dei trasporti. In tale prospettiva

è utile esaminare quali sono i diritti degli interessati al carico, e, di contro, le responsabilità dei vettori stradali e ferroviari.

**Le due Convenzioni CMR e CIM** presentano al riguardo delle similitudini e alcune divergenze. Entrambe, seppur con diverse sfumature, prevedono che, qualora si verifichi un impedimento al trasporto, il vettore debba chiedere istruzioni al proprio committente. Sul punto la CMR è più netta, perché all'art. 14 prevede che se, per qualsiasi motivo, l'esecuzione del contratto è divenuta impossibile prima dell'arrivo della merce, il vettore è tenuto a richiedere istruzioni all'avente diritto al carico, salvo adottare i provvedimenti più opportuni nel suo interesse ove non sia possibile adeguarsi alle istruzioni o queste non pervengano in tempo utile. La CIM distingue l'ipotesi (i) dell'impedimento al trasporto, a fronte del quale il vettore può decidere di instradare la merce per

altra via, ovvero richiedere, nell'interesse dell'avente diritto, istruzioni a quest'ultimo, e (ii) l'ipotesi dell'impedimento alla riconsegna, nel qual caso il vettore deve avvisare il mittente e richiedere istruzioni. In entrambi i casi il vettore ha diritto a ricevere il rimborso delle spese sostenute per adempiere alle istruzioni dell'avente diritto, salvo che gli impedimenti siano dipesi da sua colpa.

*Un'interminabile fila di mezzi pesanti al confine del Brennero*



**Sulla scorta di tali disposizioni**, qualora per effetto delle misure restrittive adottate nei vari paesi europei, si trovi a fronteggiare impedimenti al trasporto, il vettore (stradale e ferroviario) dovrà richiedere istruzioni all'avente diritto (salvo per il vettore ferroviario la facoltà di procedere autonomamente al diverso instradamento), con diritto a richiedere il rimborso delle spese sostenute. Nel caso poi i trasporti siano eseguiti in ritardo rispetto ai termini di resa concordati o previsti ex lege, entrambe le Convenzioni prevedono una presunzione di responsabilità.

**Prima di esaminare** a quali condizioni il vettore possa andare esente da tale responsabilità, occorre chiarire quando, nella CMR e nella CIM, vi è ritardo nella riconsegna. Il primo caso, comune a entrambe le convenzioni, è il ritardo rispetto ai termini di resa concordati tra mittente e vettore. Qualora

# internazionali su ferro e strada

non sia stato concordato alcun termine (come avviene nella maggioranza dei casi), per i trasporti stradali la CMR, all'art. 19, dispone che vi sia ritardo allorché la durata effettiva del trasporto superi il tempo che è ragionevole attendersi dal trasportatore diligente, tenuto conto delle circostanze. Tra le circostanze di cui tenere conto per valutare se vi sia o meno ritardo vi è sicuramente il rispetto delle misure anti-contagio adottate nei vari paesi europei, al netto del fatto che in nessun caso i trasporti stradali sono stati sospesi (semmai sono

a posteriori. In caso di ritardo, dunque, il vettore risponde dei danni, salvo che non dimostri che tale ritardo è dipeso da circostanze che non poteva evitare e alle quali non avrebbe potuto ovviare: le due convenzioni (rispettivamente all'art. 17.2 la CMR e all'art. 23.2 la CIM), usano espressioni analoghe.

**Le condizioni per l'esonero**, dunque, richiedono che il vettore fornisca una prova puntuale del fatto esonerativo, che non solo deve riferirsi ad eventi che non si potevano evitare (quali

poteva essere per esempio l'adozione delle misure restrittive per i viaggi in corso in quel momento, ma non certo per i viaggi iniziati in un momento successivo allorché le misure erano ormai conosciute) ma alle cui conseguenze non si poteva ovviare (per esempio instradando le merci per vie più brevi o adottando altre soluzioni, previa, nel caso, la richiesta di istruzioni). Solo se il vettore (stradale o ferroviario) sia in grado, alla luce delle circostanze in cui si svolge il trasporto, di dimostrare in modo puntuale la ricorrenza di tali requisiti, potrà andare esente dalla responsabilità per i danni da ritardo. Occorre peraltro segnalare che a fare da contraltare a tale stringente presunzione di responsabilità stanno (i) il fatto che la prova



*Un controllo della temperatura ai passeggeri di un'auto a una frontiera austriaca*

stati rallentati i passaggi alle frontiere per i controlli al personale viaggiante) e del fatto che, proprio per ovviare a tali misure, sono state previste deroghe alle regole ordinarie per consentire la prosecuzione del viaggio, quali, ad esempio, gli allungamenti dei tempi di guida. La CIM, invece, prevede un regime più stringente: infatti, qualora non siano stati concordati termini di resa, la riconsegna deve comunque avvenire entro i termini definiti dall'art. 16, variabili a seconda della distanza del viaggio e del tipo di carro utilizzato. Oltre a tali termini ordinari, il vettore può stabilire nella lettera di vettura termini di resa supplementari in caso di circostanze straordinarie che comportano uno sviluppo anormale del traffico o difficoltà anormali per l'esercizio; tuttavia, se non previsti nella lettera di vettura, il vettore non può invocare tali termini

del danno deve essere fornita dall'avente diritto al carico, e (ii) che comunque tale responsabilità è contenuta, per il caso del trasporto stradale, entro il limite del nolo corrisposto (art. 23.5 della CMR), e per il caso del trasporto ferroviario, entro il limite di quadruplo del nolo (art. 33.1 CIM). ■

## \* Studio legale Mordiglia

20121 Milano – via Agnello 6/1

Tel. 02 36576390

16121 Genova – Via XX Settembre, 14/17

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

# La gestione dei rifiuti

di **Federica Catani\***

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

La gestione, lo stoccaggio e lo smaltimento dei rifiuti, sia ordinari sia a rischio infettivo, rappresenta una problematica di sempre più elevata complessità per le imprese. L'attuale situazione di emergenza rende ancora più urgente affrontare questo tema, secondo una pluralità di aspetti, sia normativi sia procedurali sia logistici sia organizzativi. Data tale priorità e, parallelamente, l'impossibilità per le imprese di confrontarsi in questo momento dentro uno spazio formativo/informativo di tipo "fisico", Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, su sollecitazione delle realtà più rappresentative del settore della logistica ambientale, ha costruito uno spazio virtuale in cui il tema potesse essere efficacemente approfondito.



A questo scopo, il 29 aprile scorso è stato realizzato un seminario informativo in modalità di formazione a distanza, rivolto a lavoratori, RLS, RSPP, responsabili e addetti di imprese di logistica ambientale. Obiettivo del seminario è stata la realizzazione di una sessione formativa online su "La gestione rifiuti in contesto di emergenza Covid-19". Attraverso l'utilizzo dell'aula virtuale sincrona, è stato comunque facilitato al massimo il coinvolgimento dei partecipanti, nonché la presenza di tutti quegli aspetti "dinamici" che conferiscono normalmente valore aggiunto alla formazione svolta in contesti fisici. Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha organizzato l'evento in partnership con Trassistema, con il contributo di Fonservizi e in collaborazione con Utilitalia, Fondazione Rubes Triva, Accademia dei Servizi Pubblici. Pertanto l'iniziativa è stata

promossa e realizzata attraverso l'integrazione di competenze tecniche e metodologiche messe a disposizione da una rete di partner qualificati. Ha confermato l'interesse del tema l'adesione di 350 responsabili e addetti del settore da ogni parte d'Italia. Una così grande partecipazione ha reso necessario predisporre un'aula virtuale molto più ampia delle cento postazioni inizialmente previste. I lavori sono stati introdotti dal gruppo di lavoro costituito da: Fabio Santini, direttore Fonservizi; Marco Cali, account manager Trassistema; Luca Mariotto, direttore Settore Ambiente Utilitalia; Paolo Collini, consigliere Fondazione Rubes Triva; Genziana Giacomelli, direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica. Agli interventi introduttivi sono seguiti interventi di interesse tecnico-professionale. Ha chiuso gli interventi degli esperti Carla Cini, ASPP dell'azienda AMA Roma. Al termine del seminario, è stato predisposto un vero e proprio "contenitore virtuale" di progetto, con lo scopo di permettere ai partecipanti di ritrovare la registrazione integrale dell'evento (fruibile quindi anche in modalità asincrona); visionare i materiali didattici; ottenere le attestazioni di partecipazione e la risposta ai principali quesiti; rilasciare, in vista dello sviluppo di nuove attività secondo il modello innovativo utilizzato, un feedback di gradimento su contenuti, metodologie, strumenti utilizzati.

**Sottolinea il residente** della Scuola Pier Gino Scardigli: "Abbiamo accolto con entusiasmo il tempestivo input pervenuto da Fonservizi di dar esecuzione a questa iniziativa seminariale di grande attualità sulla gestione dei rifiuti in tempo di Covid-19. Nonostante esistano oggettivi limiti nell'utilizzo dell'aula virtuale, stiamo raggiungendo, attraverso la messa in campo di tecnologie e professionalità specifiche e soprattutto attraverso una grande volontà e coinvolgimento di tutto lo staff, importanti risultati. Questo nuovo modello ci permette infatti, in un contesto drammatico quale quello che stiamo vivendo, di continuare ad assicurare competenze e adeguata preparazione per un settore (la logistica e i trasporti) tradizionalmente importante, ma che l'emergenza in corso ha palesato ancor più come strategico".

catani@scuolatrasporti.com

ORGANIZZA IL 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?**



Le aziende oggi cercano sempre più un unico interlocutore in grado di coordinare e seguire l'organizzazione di catene logistiche multimodali e/o intermodali. Con il contratto di rete di imprese due o più aziende si obbligano ad esercitare in comune una o più attività economiche rientranti nei rispettivi oggetti sociali, allo scopo di accrescere la reciproca capacità innovativa e la competitività sul mercato (art. 3, co. 4 ter, D.L. 10 febbraio 2009, n. 5, convertito con Legge 9 aprile 2009, n. 33).

## **TEMI IN DISCUSSIONE**

- PERCHÈ FARE RETE NEL MONDO DELLA LOGISTICA E DELLE SPEDIZIONI
- IL CONTRATTO DI RETE DI IMPRESE: NORMATIVA E FISCALITÀ
- I PASSI DA COMPIERE
- FATTORI DECISIVI PER IL SUCCESSO DEL CONTRATTO DI RETE
- CASE STUDY: L'ESPERIENZA DI NEST

## **RELATORE**

**Arch. Paolo Sartor**, Formatore e Consulente logistico

**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](mailto:culturaformazione@assologistica.it)

# Gli obiettivi di Unilever

di **Giuseppe Galantuomo**  
Logistics Director Unilever Italia

Il Covid19 sta costringendo in questi mesi i paesi di tutto il mondo a confrontarsi con una grande emergenza su più livelli. Non si tratta però dell'unica crisi globale che stiamo affrontando. L'emergenza climatica e le disuguaglianze sociali sono solo alcune delle altre grandi sfide che oggi non possiamo ignorare. In tal senso, Unilever è impegnata da anni nel raggiungimento di precisi e ambiziosi obiettivi, guidata da un purpose ben preciso: rendere la sostenibilità una consuetudine. Esattamente 10 anni fa, nel 2010, venne lanciato l'Unilever Sustainable Living Plan (USLP), piano a lungo termine per la crescita sostenibile dell'azienda. Con esso, Unilever mira a stimolare la propria crescita, non solo riducendo l'impatto ambientale ma generando, al contempo, un impatto positivo sulla società, e migliorando la salute e il benessere delle persone.

Nel 2019, Unilever ha arricchito il suo piano di "Sustainability" con il lancio dei due nuovi importanti programmi Plastic Free e Carbon Neutral. Il primo si prefigge gli importanti obiettivi, da raggiungere entro il 2025, di dimezzare l'utilizzo di plastica vergine, assicurando che tutti gli imballaggi in plastica dei propri prodotti siano riutilizzabili, riciclabili o compostabili; il secondo, invece, si prefigge di raggiungere emissioni nette di biossido di carbonio pari a zero (in altre parole, ciò vuole dire bilanciare emissioni e rimozioni di biossido di carbonio).

**In questo ambito**, la logistica gioca un ruolo fondamentale per quanto riguarda le emissioni relative al trasporto commerciale e alle attività di immagazzinamento. Unilever ha, in questi ambiti, sperimentato e adottato nel tempo diverse soluzioni innovative. Tali attività si sono svolte da sempre in collaborazione con i più importanti fornitori di servizi logistici: da un lato, nell'ottica di adottare mezzi più moderni ed efficienti e nuove tecnologie di trasporto, come ad esempio CNG, LNG e varie soluzioni ibride flessibili ed



sito: [www.sos-logistica.org](http://www.sos-logistica.org) email: [segreteria@sos-logistica.org](mailto:segreteria@sos-logistica.org)



efficaci, dall'altro, nell'implementare soluzioni per l'utilizzo di energia rinnovabile, per quanto concerne i consumi relativi alle attività di immagazzinaggio. I principali risultati ottenuti a livello italiano, ad oggi, sono: una flotta che vanta il 10% dei mezzi a LNG, con un obiettivo di portare tale percentuale al 50% entro il 2025; il progetto in corso per l'implementazione di un impianto di produzione di energia green, tramite la generazione di bio metano da recupero di scarti da processi di produzione delle fabbriche; l'installazione di pannelli fotovoltaici per la generazione di energia elettrica nel 60% dei depositi e di illuminazione a Led nel 65% dei depositi, con un obiettivo di estendere l'utilizzo di tali tecnologie alla totalità dei depositi entro il 2021. Per perseguire tali obiettivi e ottenere continui miglioramenti ai fini di raggiungere la "carbon neutrality", fondamentale è il continuo scouting di mercato volto all'identificazione di soluzioni tecnologiche innovative e partnership che permettano di essere sempre all'avanguardia nella gestione di un network logistico che risponda all'esigenze di mercato in maniera sostenibile. ■

## L'AZIENDA UNILEVER

Unilever Italia Logistics è un socio di SOS-LOGistica. Unilever è una delle principali aziende di beni di consumo a livello mondiale, con un portafoglio di circa 400 brand, venduti in oltre 190 paesi. Di questi, ben 13 sono annoverati fra i 50 migliori brand al mondo. Con questi prodotti, tra cui marchi come Lipton, Magnum, Knorr, Dove e Hellmann's, viene raggiunto circa un terzo della popolazione mondiale. Le nostre attività si sviluppano attraverso una complessa catena produttiva, sviluppata a livello globale. Lavoriamo con migliaia di fornitori e i nostri prodotti vengono distribuiti a 25 milioni di rivenditori, dai supermercati ai piccoli negozi, oltre che su altri canali in rapido sviluppo, come l'eCommerce. [www.unilever.it](http://www.unilever.it)

# COME GESTIRE LA PROPRIA PAGINA AZIENDALE SU FACEBOOK PER COMUNICARE CON I CLIENTI

**Milano, 30 giugno 2020 (ore 9,30-13,00)**

SEMINARIO IN VERSIONE VIDEO,  
con link di collegamento online comunicato all'iscrizione

**Dicono che Facebook sia morto. Ma allora perché ci sono 2.2 miliardi di utenti attivi ed è la piattaforma più utilizzata al mondo?**

**Certo l'obiettivo di Facebook oggi si è spostato verso l'informazione al pubblico e viene anche utilizzata per far conoscere quelle che sono le attività di un'azienda, con il solo scopo di engagement o interazione.**

## TEMI IN DISCUSSIONE

- ACCENNI A FACEBOOK: UN PO' DI NUMERI, SPOSTAMENTO DEL FOCUS E ACQUISTI DI INSTAGRAM E WHATSAPP
- DIFFERENZE TRA PROFILO E FAN PAGE: COSA SI PUÒ E COSA NON SI PUÒ FARE
- COME STRUTTURARE UN PIANO EDITORIALE INTERESSANTE PER I PROPRI CLIENTI: COME CREARE UN CONTENUTO ACCATTIVANTE, UNA CREATIVITÀ CHE FACCIA BRECCIA NEL CUORE DEI CLIENTI E COME STRUTTURARE UN PIANO EDITORIALE CHE SIA CONDIVISIBILE CON ALTRI COLLEGHI
- COME RENDERE VISIBILE QUESTO PIANO E RAGGIUNGERE PIÙ CLIENTI POSSIBILI: COME SPONSORIZZARE I POST, L'UTILIZZO DEL BUSINESS MANAGER E DEL BUDGET
- ESEMPI PRATICI: ALCUNI CASI STUDIO

## RELATORE

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

**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](mailto:culturaformazione@assologistica.it)

# Le carte Soldo per controllare al meglio le spese aziendali

Un sistema efficiente, poco costoso, tutto online, che semplifica le rendicontazioni, ponendo fine all'era delle ricevute cartacee.



GIUSEPPE DI MARCO

**S**oldo, un'azienda fondata nel 2015 da Carlo Gualandri, è oggi un'azienda cresciuta molto, con uffici a Londra, Milano, Roma e, dopo la Brexit, anche a Dublino, Irlanda, e con canali online in Spagna, Germania, Francia, Olanda. In particolare, la sede di Milano segue il marketing e le vendite mentre quella di Roma gli aspetti tecnologici e il customer care. Dicevamo che è cresciuta molto, infatti, lo testimoniano gli oltre 60 mila professionisti che utilizzano i servizi della società e le tante aziende, piccole, medie e grandi, come ad esempio Rai, Mitsubishi, Bauli, Sammontana, Codognotto, Ceva e tante altre ancora, che hanno scelto Soldo. Per fare cosa? Ne parliamo con Giuseppe Di Marco, Italy Country Manager.

## QUAL È IL SERVIZIO CHE FORNITE ALLE AZIENDE?

Le aiutiamo, a prescindere dalla loro dimensione e in ogni parte d'Europa, a controllare e gestire con precisione e molta semplicità le spese aziendali

sostenute per conto dell'azienda da manager, da dipendenti, oppure, se parliamo di un'impresa che fa trasporti, dagli autisti.



## COME FUNZIONA?

Moito semplicemente e in modo sicuro. In poche parole, noi proponiamo alle aziende carte prepagate, su circuito Mastercard, a un costo molto basso che sono integrate in una piattaforma online. Un sistema che permette alle aziende di dare tali carte ai dipendenti che le useranno per le spese di lavoro, come ad esempio trasferte, cene di lavoro, acquisti on line, etc. che fanno per conto dell'azienda. L'azienda può dare un limite di spesa e anche selezionare per quali categorie di servizi o beni la carta è utilizzabile dal manager o dal dipendente. Infatti, la carta non funziona se viene impiegata per spese non previste. Il tutto è registrato online, permettendo un immediato riscontro da parte dell'azienda e anche da parte di chi la usa. Il dipendente, infatti, ha la visibilità di quello che fa attraverso una specifica app. E' evidente il vantaggio che si ha al momento della rendicontazione delle spese: il sistema pone fine all'era delle ricevute "volanti" su pezzetti di carta, con un enorme risparmio di tempi e con assoluta precisione. Infatti, ad esempio, in caso di un pagamento di un soggiorno in albergo, l'utente, attraverso l'app, fa la foto della ricevuta che viene collegata ai dati relativi alla transazione - come data, importo, valuta e cambio - e immediatamente trasferita all'azienda. Inoltre, e questo credo sia molto interessante per le aziende di logistica e trasporto, è possibile dare una carta a un'autista sia per il carburante sia per affrontare immediata-

mente spese non previste, come una multa da pagare subito o un guasto meccanico da riparare. Sempre più aziende stanno usando il nostro sistema, come dimostra il nostro successo, perché è, come dicevo, molto semplice, poco costoso. Inoltre è anche sicuro ed efficiente perché semplifica il lavoro delle amministrazioni nella fase di rendicontazione. E poi non si "tocca" più il danaro...

## IN QUESTO PARTICOLARE MOMENTO NON È UN ASPETTO DI POCO CONTO...

Infatti, stiamo registrando che le aziende vogliono sempre meno avere a che fare con la carta moneta e con le ricevute cartacee che arrivano da ogni parte, dopo essere passate spesso di mano in mano. Si sta sempre più scegliendo la via digitale, con maggiore decisione anche a causa del coronavirus.

## CON LA PANDEMIA IN CORSO, C'È STATA UN'ACCELERAZIONE?

In due settimane, per conto di molti Comuni italiani, abbiamo emesso circa 25 mila carte Soldo per aiutare i meno abbienti nell'acquisto di medicine e di beni di prima necessità. I Comuni - tra cui Milano e Bergamo - l'hanno scelta perché, come dicevo, permette di fissare un plafond di spesa e determinare per quali merceologie è utilizzabile. Per noi è stata un'operazione molto complessa, ma anche una grossa soddisfazione.

# “ADDA PASSÀ ‘A NUTTATA”...

a cura di **Paolo Giordano**

Euromerci esce con il paese nella “fase 2”. Molte attività hanno riaperto. Il governo, tra tante “sofferenze” e ritardi, ha emanato il “decreto rilancio”. Si sta vedendo un po’ di luce. Il problema principale del paese resta però immutato, quello di divenire più efficiente, più produttivo e meno burocratico. Nelle pagine che seguono affrontiamo tanti temi inerenti all’economia e alla logistica, messa a dura prova dalla pandemia, e anche tanti problemi. Che vanno affrontati, ora.

INTERVISTA CON GIULIO SAPELLI

# Un "cigno nero" si è innalzato per risvegliare le coscienze

"Una crisi sanitaria ed economica globale che colpisce un mondo con forti disuguaglianze sociali, focalizzato su interessi particolari e non generali. Sono gli effetti di una super-globalizzazione finanziaria e di un capitalismo che ha spostato l'attenzione dal lavoro alla finanza", dice il professor Sapelli.

di Paolo Giordano



GIULIO SAPELLI

La pandemia Covid-19 sta pervadendo senza limiti ed esclusione di colpi il mondo. Parlarne è un'impresa complessa perché è un argomento che coinvolge non solo l'aspetto sanitario, ma in quanto interessa, più o meno, tutto il pianeta, quello economico, politico, umano e sociale. Sta mettendo in discussione l'attuale, già instabile, assetto planetario. Abbiamo chiesto al professor Giulio Sapelli un'intervista per trattare il tema. Una scelta che abbiamo ritenuto giusta perché Sapelli, intellettuale dai mille risvolti, non è solo un'economista e dirigente d'azienda, ma anche un umanista, uno storico, un filosofo. Tutte sfaccettature che il Covid-19 sta mettendo in prima linea. Attualmente Sapelli è professore ordinario di Storia economica all'Università degli Studi di Milano.

**PROFESSORE NON INIZIO L'INTERVISTA CON UNA DOMANDA SECONDO TRADIZIONE, MA SOTTOPONENDOLE UNA MIA RIFLESSIONE: LA CRISI CORONAVIRUS MI PARE IL SECONDO TEMPO DI UNA STORIA INIZIATA CON LA CRISI FINANZIARIA DEL 2008. MI SBAGLIO?**

«Sono d'accordo, ma con una correzione: il primo tempo, chiamiamolo così, lo faccio risalire alla crisi asiatica del 1997. Non credo, inoltre, che l'attuale pandemia coronavirus sia il "secondo tempo", perché di crisi ne avremo altre, anche più ravvicinate nel tempo, se l'economia globale sarà sempre quella che viviamo oggi. La causa sta sia nella super-globalizzazione finanziaria che permette lo spostamento di moneta in tutto il mondo, con costi pressoché vicini allo zero e senza controlli o barriere, e nella trasformazione del capitalismo, oggi divenuto "finanziarizzato" e in mano a gruppi di manager che lo manovrano attraverso le stock option, distaccati dalla realtà produttiva e sociale. Ciò ha procurato l'aumento delle disuguaglianze e un impressionante spostamento

del reddito dal lavoro al capitale. Da qui nascono le crisi. Aggiungo che tutti parlano genericamente di globalizzazione anche in termini commerciali. Non è così, perché nel 1997 eravamo sotto questo aspetto più globalizzati di adesso, non per nulla il Wto non riesce da decenni a fare accordi multilaterali. L'unica "vera" globalizzazione è quella finanziaria, con tutte le nefaste conseguenze. Tornando più direttamente alla crisi coronavirus, si sta dimostrando particolarmente grave perché ha colpito in termini economici e di mercato sia la domanda sia l'offerta.

**IN QUESTO SCENARIO COME SI COLLOCA L'UNIONE EUROPEA? IN UNA RECENTE INTERVISTA LEI HA DEFINITO QUANTO SI STA DIBATTENDO A BRUXELLES SUGLI AIUTI**

*Il capitalismo "finanziarizzato" vive su grandi spostamenti di moneta senza barriere e senza controlli*



*La tecnologia deve tornare al suo ruolo più naturale, quello di essere di sostegno al lavoro umano*

## **CONTRO LA CRISI DEL CORONAVIRUS “UN GIOCO DEGLI SPECCHI”. QUINDI, “ILLUSORIO”. QUALE SARÀ LO SBOCO?**

Penso che in questo momento la signora Merkel stia prendendo tempo. Ha fatto una dura mossa iniziale, “scatenando” nell’Eurogruppo gli olandesi e i paesi nordici nell’evocare lo spettro della Troika, in risposta alle richieste che venivano dai paesi del sud Europa, i più colpiti dalla pandemia, come noi e gli spagnoli. Poi è stata presa in contropiede dalla presenza della firma di Macron nella lettera dei “nove”. Quindi, gioca al rinvio, mentre il fattore tempo per le aziende è oggi vitale. Sento fragorosi scricchiolii provenire dall’Unione europea. Non dimentichiamoci che la Germania non voleva entrare nell’euro, ha accettato solo dietro le pressioni degli Stati Uniti e della Francia. Vedo probabile che siano i tedeschi a uscire dalla moneta unica, forti del rapporto privilegiato che hanno con la Cina sul piano economico-commerciale. C’è, inoltre, un’aggravante che pesa oggi sull’Unione: la mancanza di figure politiche forti, credibili, di leadership. Venendo agli aiuti comunitari, sottolineo che la Bce non è la Federal Reserve. Quest’ultima ha già messo in circolazione la bellezza di duemila miliardi di dollari per soccorrere imprese, famiglie, lavoratori. La Bce non lo può fare, perché non è una “banca centrale”, così come l’Unione europea non è una “realtà confederale” con tanto di Costituzione. E’ semplicemente un’unione tra Stati fondata e regolata da trattati internazionali. La differenza è evidente e spiega la lentezza delle decisioni, i continui rinvii, gli estenuanti dibattiti. I trattati portano a questo. Un esempio. Prendiamo il tanto chiacchierato Mes: non è altro che un trattato, che a sua volta, se i paesi che lo vogliono attivare hanno un debito superiore al 60% del Pil - come nel caso dell’Italia -, richiama il trattato di Maastricht, che sottolinea la necessità di ristrutturare il debito sotto il controllo della commissione europea, della Bce



e del Fondo monetario internazionale. In altre parole, la famosa Troika, che ha “strangolato” la Grecia. La realtà è che occorrerebbe cambiare la politica europea, un’impresa che mi pare del tutto difficile. E’ dalla fine del secondo millennio che in Europa si susseguono crisi finanziarie private e sovraniste. Credo che non se ne esca e che l’Unione europea si avvii sempre più verso un modello sudamericano.

## **TORNANDO AL COVID-19, UNA DELLE IMMAGINI CHE MI HANNO PIÙ COLPITO DI QUESTA CRISI SANITARIA È STATA QUELLA DELLA SEPOLTURA DEI SENZA TETTO NELLA TETRA HART ISLAND A LARGO DEL BRONX, NEW YORK. IL CORONAVIRUS STA SCAVANDO SOLCHI PIÙ PROFONDI TRA RICCHI E POVERI?**

Il coronavirus sta solo drammatizzando, rendendola chiaramente visibile, la differenza tra paesi ricchi e paesi poveri, tra strati sociali. Differenza che è il risultato, come prima accennavo, di un’organizzazione sociale fondata sul danaro, sulla finanza e non sul lavoro, che ha sempre più creato disoccupazione ed emarginati. Il coronavirus è un terribile “cigno nero” che si è abbattuto sul mondo in maniera crudele e violenta e ne ha messo in drammatica evidenza i limiti. Limiti che sono riconoscibili in una società che ha privilegiato gli interessi privati su quelli pubblici, gli interessi particolari su quelli generali, che ha smarrito il valore della Politica e dello Stato. Spero, però, come ho scritto nel recente libro “Pandemia e resurrezione” che questo “cigno nero” si trasformi in un’opportunità, che dia un insegnamento, che risvegli le coscienze, che sia l’occasione per il cambiamento...

## **QUALE DEVE ESSERE LA STRADA DA PERCORRERE?**

Oggi, si sventola la bandiera dell’innovazione. Una bandiera che deve avvolgere non solo gli aspetti tecnico-produttivi ma anche e principalmente la morale. Occorre una nuova consapevolezza del valore della comunità e del ruolo che svolge al suo interno il lavoro. Quest’ultimo è un tema fondamentale: l’uomo deve tornare “protagonista”, così come la tecnologia deve essere ricondotta ad avere il suo ruolo più corretto, quello di essere un sostegno al lavoro umano.

## **DAVANTI A NOI C’È ANCHE IL PROBLEMA DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI, DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE. COME CREDE CHE VADA INQUADRATO?**

Per anni, la nuova forma di capitalismo e coloro che avevano una fede cieca nel mercato hanno puntato sulla delocalizzazione, creando scompensi sociali e desertificazione in molti territori. Riportando al centro della società il lavoro umano credo che nascerà anche una nuova percezione del territorio e si capirà che la delocalizzazione non è “inevitabile”, anche perché ha forti incidenze negative su diversi aspetti della vita sociale: dal lavoro all’ambiente, alla qualità dei prodotti e dei processi di produzione e di distribuzione. Solo compiendo questa rivoluzione centrata “sull’uomo” si potrà parlare “di sostenibilità” e in maniera concreta e credibile di “economia circolare”, non solo sotto l’aspetto della gestione dei rifiuti, ma nella sua complessità e come modello di produzione. Una rivoluzione che va accompagnata dal porre al centro dell’attenzione il bene comune. ■

# Il futuro non deve essere il risultato del passato

“Il nostro paese è entrato nella pandemia Covid-19 già in una situazione precaria e con un’economia fragile. Occorre uscirne con un cambio di passo, di mentalità, con uno Stato che scelga finalmente l’efficienza e non le pratiche burocratiche”, dice Andrea Gentile, presidente di Assologistica.

di **Carlotta Valeri**



ANDREA GENTILE

Crede che occorra fare una premessa per chiarire un equivoco: quest’ultimo provvedimento del governo segue la stessa direttrice principale dei tanti decreti che l’hanno preceduto, in particolare il “Cura Italia” e il “Liquidità”, quella di affrontare nell’immediato la crisi creata con il lockdown. Quindi il suo titolo è sbagliato e induce in errore: non si tratta di un decreto “rilancio”, ma di un’enorme serie di provvedimenti che intendono principalmente “parare” i danni creati da questa crisi senza precedenti a ogni livello e in ogni settore. Il decreto ha messo sul tavolo una cifra senza precedenti: oltre 55 miliar-

di. Cifra che dimostra la gravità della situazione. Il problema è che affronta una totalità di situazioni. Lo prova la sua dimensione: 256 articoli in 495 pagine, che vanno a toccare ogni settore della nostra società, perfino gli sgravi fiscali per il cambiamento degli infissi in casa. Questo è un primo dato che preoccupa, perché in sede di approvazione ci saranno tempi assai lunghi in entrambi i rami del parlamento. Ovviamente, l’augurio è che non sia così, ma ci pare molto difficile. Quindi, c’è da considerare il fattore “tempo”. È fondamentale, perché tantissime aziende stanno in difficoltà sul versante della

*“Il domani del paese dipenderà dal grado di cambiamento che riuscirà a mettere in campo”, afferma Gentile*

Intervistiamo il presidente di Assologistica Andrea Gentile quando è appena stato pubblicato sulla gazetta ufficiale, dopo un soffertissimo iter, il “decreto rilancio”, prima battezzato decreto aprile, poi maggio, e quindi atteso per quindici giorni. Chiediamo al presidente di Assologistica una prima valutazione su questo provvedimento del governo.

**ASSOLOGISTICA NEL CORSO DI QUESTI MESI HA AVANZATO PROPOSTE E RICHIESTE AL GOVERNO CON L’INTENTO DI SOSTENERE LE IMPRESE LOGISTICHE E DI TRASPORTO NEL CORSO DELLA CRISI SANITARIA. COME RISPONDE QUESTO NUOVO DECRETO A TALI ESIGENZE?**





*In alcuni settori i "danni" del lockdown sono stati terribili. Gentile ricorda che le auto nuove vendute in Italia nell'aprile di quest'anno sono state il 97,55% in meno rispetto ad aprile 2019: 4.279 contro 174.914*

liquidità. Nell'indagine che ha condotto la Confindustria a metà aprile, l'84% delle imprese, di ogni dimensione, che ha risposto al questionario, ha messo in evidenza problemi relativi al rallentamento della domanda sia sul mercato domestico sia su quello internazionale. A questa situazione si aggiungono anche i ritardi nei pagamenti da parte dei clienti. Tutto ciò, ovviamente, in special modo per quelle aziende che sono rimaste aperte durante il lockdown, come le tante logistiche, che hanno lavorato sotto costo, sta creando grosse criticità sui flussi di liquidità. Tornando al decreto, in primo luogo c'è da osservare che le risorse sono in gran parte indirizzate per sostenere lavoratori e famiglie. Dato il momento, credo che ciò sia giustificabile, ma deve essere chiaro che serve in tempi brevi, uscendo dall'emergenza sanitaria, un piano nazionale di sviluppo industriale, del quale il sistema logistico deve essere parte integrante, basato principalmente su un forte ridimensionamento del costo del lavoro e su una

reale semplificazione burocratica. Il paese già prima della crisi era in difficoltà per le tante inefficienze: la crisi Covid-19 ha fatto esplodere queste situazioni, che non sono più rinviabili.

#### **QUINDI, GUARDANDO ALLE IMPRESE, DÀ UN GIUDIZIO NEGATIVO SUL DECRETO?**

Non vorrei essere frainteso. Nel decreto ci sono misure positive, che vanno incontro alle esigenze immediate delle aziende. La mia preoccupazione sorge dal guardare più in là. Probabilmente, vista la difficoltà di trovare accordi tra le forze politiche che compongono la maggioranza e l'esigenza di fare in fretta, sarebbe stato difficile mettere mano a riforme strutturali del nostro sistema. Ossia, come dicevo prima, di varare un vero piano di "rilancio". Occorrerà, invece, farlo. Nelle proposte che avevamo avanzato al governo, avevamo precisato che alla logistica serve "una terapia d'urto". E' un concetto che ribadisco, ripeto, in primo luogo guardando al futuro...

#### **QUINDI, PENSA CHE LA FASE DELLA "RIPARTENZA" SARÀ DIFFICILE E IN PARTICOLARE SI CORRERÀ IL RISCHIO DI PERDERE POSTI DI LAVORO?**

E' un'evenienza da contrastare. Faccio un esempio. Hanno riaperto i concessionari auto. Ad aprile, secondo i dati Unrae, sono state immatricolate in Italia, in totale, 4.279 vetture nuove contro le 174.924 dell'aprile 2019. Un calo del 97,55%. Sempre in aprile, la Fiat, in particolare, ed è la marca con la migliore performance sul mercato, ha venduto 101 Fiat 500 e 471 Panda, e in totale 969 auto, mentre in aprile 2019 le vendite erano ammontate a 29.656 unità. Un autentico disastro. In diversi settori questi sono i "numeri", si parla di propri e veri crolli. Adesso, con la "fase 2", i concessionari hanno riaperto. Con quali prospettive? Di certo non ci sarà la fila per comprare un'auto nuova. Mantenere il numero dei dipendenti sarà la sfida principale e molto difficile per settori fondamentali per il nostro Pil, come, ad esempio, il turismo. In questa ottica è fondamentale intervenire sul costo del lavoro e sul cuneo fiscale. Lo abbiamo chiesto e continuiamo a chiederlo al governo insieme a Confetra. Proprio in questa direzione, Assologistica aveva proposto che si disponesse nel nostro settore una riduzione straordinaria della contribuzione previdenziale, a condizione che l'azienda mantenga fino a dicembre 2021 almeno l'80% dei livelli occupazionali in forza al 1° febbraio 2020.

#### **QUANDO CI FU LA CRISI DEL 2008/2009, SI DISSE, ANCHE RISPETTO ALL'ECONOMIA E AL SISTEMA PRODUTTIVO, "NON SARÀ PIÙ COME PRIMA". INVECE, NON È CAMBIATO MOLTO, SPECIE A LIVELLO DEI MECCANISMI FINANZIARI. QUESTA CRISI PORTERÀ NOVITÀ?**

Penso proprio di sì anche perché ha colpito in maniera diversa i paesi, >

i territori, la gente: li ha colpiti direttamente nella salute, negli affetti. Nella logistica, come in altri settori, dovremo lavorare in maniera diversa e dovremo rispettare i protocolli, inoltre dovremo, questo anche come paese, iniziare a prendere in seria considerazione il “rischio” infezioni, che abbiamo di gran lunga sottovalutato. Tutto ciò ci costringerà a cambiare. Credo e spero fermamente, riprendendo il discorso che facevo prima, che questa sia l’occasione per avviare un “sistema paese” molto diverso. Abbiamo avuto una recente esperienza positiva a livello delle decisioni e delle realizzazioni infrastrutturali con la ricostruzione del ponte di Genova. Quest’opera ha dimostrato che abbiamo le tecnologie più avanzate, che possiamo “fare” in tempi ristretti. Ridurre l’insopportabile peso della nostra burocrazia, semplificare una volta per tutte procedure e regolamenti, darebbe il senso del cambiamento e agevolerebbe un nuovo sviluppo. Abbiamo già finanziate opere infrastrutturali importanti in termini logistici perché interessano l’ultimo miglio. Avviare subito tutti questi cantieri permetterebbe di rimettere in moto l’economia. Abbiamo un estremo bisogno di velocizzare le decisioni, di semplificare le procedure. Questa è una scelta che aiuterebbe anche gli investitori stranieri a venire nel nostro paese.

**UN SETTORE CHE STA RISENTENDO PARTICOLARMENTE DELLA CRISI COVID-19 È QUELLO DEL TRASPORTO MARITTIMO E DELLA PORTUALITÀ. ANCHE QUI SERVONO MISURE URGENTI...**

■ Anche quest’ultimo decreto ha penalizzato la portualità nazionale. Come hanno sostenuto i presidenti delle Autorità portuali in una recente lettera congiunta alla ministra dei Trasporti Paola De Micheli, la portualità nazionale sta attraversando “una tempesta



*“La ricostruzione del ponte Morandi a Genova è stato un esempio di efficienza e rapidità di decisioni: devono diventare la regola nel nostro paese”, sottolinea Gentile*

perfetta” tra i tagli lineari delle spese correnti determinati a dicembre dalla legge di stabilità e l’emergenza coronavirus che ha causato il crollo dei traffici. La situazione è estremamente complicata, specialmente se guardiamo al futuro: i porti infatti sono l’accesso principale per le materie prime necessarie alle nostre imprese e sul versante dei container movimentano i prodotti finiti. Se non si ristabilisce un flusso sicuro e stabile per le rinfuse, le imprese non possono ripartire. Un altro elemento di

crisi è dato dall’azzeramento del traffico crocieristico. Tutto ciò ha portato alla richiesta da parte delle Autorità portuali di ottenere una sospensione nel pagamento di tasse e accise, sgravi fiscali e interventi a sostegno dei loro bilanci. Un aspetto rilevante di questa lettera è che viene chiesto al governo che nelle Autorità portuali oggi si sperimenti, anche in via temporanea, il modello organizzativo e normativo utilizzato per la ricostruzione del ponte Morandi a Genova, con la nomina dei presidenti a commissari straordinari. Questa è la dimostrazione che il nostro paese, se vuole vivere una stagione di sviluppo, dopo l’uscita da questa pandemia, deve cambiare mentalità, modelli di gestione, semplificare realmente, e non solo attraverso slogan, le procedure, smontando una burocrazia che è uno dei veri handicap italiani. La partita forse più importante per la “ripartenza” si giocherà proprio su questo terreno. ■



# Un decreto per l'emergenza

“Le misure varate con l'ultimo decreto servono per l'immediato, ma occorre un vero 'rilancio' attraverso un piano industriale, un taglio del costo del lavoro e della burocrazia”, sottolinea Guido Nicolini, presidente della Confetra.



GUIDO NICOLINI

Lo stato di emergenza che è seguito al diffondersi della pandemia Covid-19 ha colpito duramente il settore della logistica e del trasporto. “I numeri sono da dopoguerra”, sottolinea Guido Nicolini, presidente di Confetra, confederazione che è stata in prima linea, pressando il ministero dei Trasporti e il governo, nel chiedere un sostegno alle imprese del settore. Il governo ha appena varato il “decreto rilancio” con uno stanziamento record: 55 miliardi di euro. Chiediamo a Nicolini un primo commento sul provvedimento.

## QUAL È IL GIUDIZIO “A CALDO” DI CONFETRA?

Le misure “orizzontali” in aiuto alle imprese ritengo siano soddisfacenti. Ci sono aspetti importanti, anche per il nostro settore. Ad esempio, l'aumento del credito d'imposta al 60% per la messa in sicurezza di ambienti di lavoro e dei lavoratori, fino a 80 mila euro. Una misura che interessa molto da vicino la logistica, e i suoi magazzini, come sappiamo labour-intensive. Altre note positive riguardano l'Iva e l'abbattimento fino al 60% sul co-

sto degli affitti per i mesi di aprile, maggio, giugno. Il governo ha fatto un decreto che va incontro all'“emergenza”. Certo, poi bisognerà pensare allo sviluppo. Per quanto riguarda la logistica, mi pare rilevante segnalare un altro aspetto, quello che è stato sbloccato fi-

nalmente il credito d'imposta per quelle aziende che vogliono investire nelle Zone economiche speciali. In precedenza non era possibile farlo perché l'Unione europea ha escluso il settore da quelli che potevano godere di tali incentivi. Infatti, tutte le misure in favore della logistica e del trasporto, come, ad esempio, il ferrobonus e il marebonus, sono state concesse in sede europea facendo riferimento alla difesa dell'ambiente. È stato così superato un paradosso: nelle Zes, concepite come aree di sviluppo logistico-industriale, e localizzate proprio per questo fine intorno ai porti, come Napoli e Taranto, ad esempio, prevedendo incentivi amministrativi e fiscali per le imprese, ma escluse quelle logistiche, che, invece, sono fondamentali per il raggiungimento degli obiettivi sui quali queste aree sono nate.

## CONFETRA, COME ASSOLOGISTICA, AVEVA CON FORZA POSTO IN EVIDENZA LA PARTICOLARE SITUAZIONE DELLE IMPRESE LOGISTICHE RESTATE APERTE NEL LOCKDOWN, MA CON GRAVI DIFFICOLTÀ...

Infatti. Il nostro settore è stato penalizzato due volte: la prima, per essere stato costretto a lavorare per impedire



Veduta del porto di Genova. “Sulla portualità occorre intervenire subito”, sottolinea Nicolini

che il paese rimanesse senza beni fondamentali, come alimenti e farmaci, ma con volumi e fatturato dimezzati e costi fissi, invece, stabili; la seconda, che non ha potuto fare ricorso alla cassa integrazione. Noi avevamo chiesto che si intervenisse con un taglio del 20/25% del nucleo fiscale per il 2020 per gli otto milioni di lavoratori che non hanno fatto il lockdown. È assolutamente urgente che il governo affronti il tema del costo del lavoro, che va significativamente ridotto se vogliamo realmente far ripartire l'economia, così come occorre varare un piano industriale e un dare un taglio drastico alla burocrazia.

## TORNANDO AL DECRETO, CI SONO POI LE MISURE “VERTICALI”...

Nel nostro settore, in particolare, sono stati dati tre miliardi all'Alitalia. Va bene se vengono utilizzati per rimettere realmente in piedi la compagnia di bandiera. Per le merci sarebbe una svolta importante, se pensiamo all'assurdo dell'“aviocamionato”. Poi 500 milioni alle ferrovie e 16 milioni ai porti. Quest'ultima cifra stride, e parecchio, con le precedenti, considerando il ruolo della portualità nel nostro import-export. Questo è un altro tema da affrontare con urgenza. ■

# Le proposte di Assologistica

L'associazione ha avanzato al governo e al parlamento alcune richieste indispensabili per permettere al settore logistico di superare le attuali gravi difficoltà. "Serve una terapia d'urto", ha sottolineato Assologistica.

I settore logistico, che vale oltre 110 miliardi di euro e conta quasi 100 mila imprese, in tutte le sue articolazioni, svolge un ruolo decisivo e trainante per lo sviluppo industriale e commerciale del nostro paese in quanto garantisce consumi, distribuzione, approvvigionamento, import ed export. Produce pertanto benefici a tutti i consumatori finali, cittadini e famiglie, e al sistema delle imprese produttrici e del commercio. Lo scoppio della pandemia Covid-19 ha reso ancor più evidenti questo ruolo essenziale all'interno della supply chain non soltanto per quanto riguarda il supporto alla



## Assologistica

il calo dei volumi che ha già assunto proporzioni allarmanti e che si prevede debba crescere ulteriormente anche in considerazione del prevedibile prolungamento nel tempo delle misure di contenimento del contagio. La continuità aziendale di moltissime imprese è in grave pericolo e con essa la relativa base occupazionale. Assologistica,

"una terapia d'urto forte e prolungata nel tempo, anche se basata su poche cose essenziali". Di seguito sintetizziamo tali proposte.

### Misure a sostegno della collettività Logistica, servizio pubblico essenziale.

Assologistica chiede l'immediato riconoscimento di "servizio pubblico essenziale" con relativa applicazione delle norme di cui alla legge n. 146/90 e successive modificazioni per tutta la durata di permanenza dello stato di emergenza così come da delibera del consiglio dei ministri del 31 gennaio 2020. Così l'associazione ha commentato la richiesta: "Siamo convinti che tale immediato riconoscimento favorirebbe un'accresciuta consapevolezza di tutte le componenti sociali coinvolte. Una norma di questo tipo potrebbe generare un effetto mediatico molto positivo: sarebbe chiaro a tutti che chi lavora nella logistica sta contribuendo al sostegno di tutto il paese. Naturalmente tale status viene richiesto limitatamente al periodo di permanenza dello stato di emergenza".

### Misure a sostegno dell'occupazione

**Decontribuzione straordinaria per abbattere il costo del lavoro e mantenere l'occupazione** in forza alla data del 1° febbraio 2020, intendendo per tali i lavoratori non in prova a tempo indeterminato ed esclusi gli apprendisti. Resta ferma l'aliquota di computo delle prestazioni pensionistiche. Assologistica così ha motivato la proposta: "Il settore è in difficoltà, ma l'attività va comunque garantita a supporto della continuità delle filiere autorizzate, dei



*Le aziende logistiche stanno fronteggiando non solo un forte calo dei margini, ma anche una diminuzione dei volumi in tanti settori merceologici*

fornitura dei cosiddetti beni essenziali. Contemporaneamente, però, il settore sta affrontando un aggravio di costi che rischiano, a cascata, di essere trasferiti sui cittadini. La cosa, però, più preoccupante è

nell'intento di dare il proprio contributo per il bene del paese, ha presentato, il 1° aprile, al governo e al parlamento proposte tese a sostenere tutto il settore. L'associazione è convinta che occorra immediatamente prevedere

servizi essenziali e di quelli di pubblica utilità. Il problema non riguarda solo l'erosione dei margini, ma è molto più grave. Si tratta di garantire la tenuta di un anello di trasmissione della catena che collega la produzione con il cittadino (la logistica appunto) che rischia di saltare. La composizione delle aziende, infatti, è eterogenea: ci sono multinazionali ma anche operatori di medie e piccole dimensioni". Il costo stimato complessivo a carico dello Stato ammonta a 6,237 milioni di euro, avendo considerato una forza lavoro pari a 900 mila unità e una retribuzione media annua lorda (RAL) pari a 30 mila euro. Ciò significa un onere mensile per singolo addetto pari a 330 euro.

#### Misure a sostegno delle imprese e dei lavoratori

**Credito d'imposta sugli acquisti dei dispositivi di protezione individuali-DPI.** Assologistica ha chiesto il riconoscimento di un credito di imposta del 50% sul costo di acquisto sostenuto e documentabile dall'azienda dei DPI necessari ai lavoratori in applicazione delle misure previste dal protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro firmato dalle parti sociali sotto l'egida del governo. E' stato chiesto che i costi ammessi al credito di imposta siano stati sostenuti con decorrenza 1° marzo 2020 fino al 31 dicembre 2021. Il costo stimato a carico dello Stato ammonta a euro 990 milioni di euro, avendo considerato un valore medio dei costi di approvvigionamento di DPI sostenuti per singolo addetto pari a 100 euro al mese.

**Misure a sostegno delle imprese**  
**Misure di sostegno finanziario.** Asso-



*Assologistica ha chiesto un credito d'imposta sugli acquisti dei dispositivi di protezione per i singoli lavoratori*

logistica ha chiesto che quanto già disposto all'art. 56 del dl 17 marzo 2020 n. 18 (Cura Italia) venga esteso anche alle grandi imprese così da meglio sostenere le forme di tutela occupazionale caratterizzanti le precedenti proposte. Inoltre, ha chiesto lo sblocco immediato dei crediti fiscali vantati dalle imprese (Iva, Ires, Irap) in forma di liquidazione oppure, se non fosse possibile, in forma di smobilizzo del credito verso il settore bancario con copertura di garanzia da parte dello Stato. L'associazione nota, a tale proposito, che "esistono crediti non ancora riscossi o compensati da diversi anni a causa delle note lentezze burocratiche che in questa situazione di carenza di liquidità appesantiscono oltremodo una situazione già critica". Terza richiesta: la soppressione per il 2020 dell'aumento Ires per i concessionari di demanio pubblico, di cui all'articolo 1 comma 716 della legge 27/12/2019 n. 160. Questo perché "in un contesto di crisi crescente la norma recentemente introdotta con l'ultima legge di bilancio non risulta sostenibile e rischia di apparire beffarda. Si chiede, quindi, la sua soppressione per tutto il 2020".

#### Misure a sostegno delle imprese che esportano

##### **Allentamento delle restrizioni.**

Infine, è stata chiesta la sospensione delle restrizioni previste dal decreto del presidente del consiglio dei ministri del 22 marzo 2020 per le sole attività svolte dalle imprese del settore logistico a favore di clienti esteri. Pertanto, qualunque attività di servizio resa a favore esclusivamente di clienti esteri viene consentita. Assologistica ha così motivato la richiesta: "Comprendiamo e condividiamo, ovviamente, la 'ratio' dei provvedimenti presi in materia. L'esperienza concreta di questi giorni, però, sta facendo emergere il grave rischio che i committenti esteri delle nostre imprese, per i quali non vige alcuna restrizione all'attività, possano decidere di approvvigionarsi altrove. Quando l'emergenza sarà passata, il cliente estero sarà difficilmente recuperabile, con relative ricadute sull'attività economica e sull'occupazione. Tale norma, se adottata, non produce oneri per lo Stato". ■

# Semplificare e sburocratizzare: due imperativi per l'Italia

Dopo l'emergenza, occorrerà ripartire, anche nel settore logistico, in maniera diversa, e i nostri legislatori dovranno finalmente adeguarsi favorendo la flessibilità e l'efficienza del sistema.

di **Massimo Marciani\***

**N**el giro di pochi mesi un virus fino a poco prima sconosciuto ha cambiato molte delle cose che davamo per scontate, sia nelle relazioni sociali sia nei modelli industriali e pro-

zione di emergenza contingente, ma anche a quali scelte strategiche mettere in campo nel dopo Covid-19. Su tutte, non possiamo più rimandare la necessità di semplificazione, eliminando il più

re dei modi sviluppando fin da subito un cambiamento improntato su tre direttrici: resilienza, trasparenza e sostenibilità. Ogni azienda, e in particolare quelle che fanno parte delle filiere più sensibili o strategiche (alimentare, sanitaria, farmaceutica, energia, etc.), dovrebbe iniziare a mappare con cura la propria supply chain per sviluppare modelli resilienti, non solo identificando puntualmente tutti i fornitori/partner, ma anche indicando quale servizio svolgere e per quale fase della produzione. Verificare i luoghi di origine dei componenti necessari alla produzione o delle materie prime da trasformare: dove è stata localizzata la progettazione o la produzione, dove sono i punti di vendita, come e dove vengono raggiunti i clienti e come vengono gestiti il fine vita dei prodotti e/o i rifiuti. Alcune misure dovrebbero essere valutate e implementate proprio in questa fase di crisi, come l'avvicinamento della produzione e delle scorte ai mercati di consumo, la riduzione del numero dei fornitori (anziché subappaltare selvaggiamente rincorrendo il prezzo più basso), la possibilità di inserire nel post-vendita innovazione tecnologica, come quella rappresentata dalle stampanti 3D per produrre i pezzi di ricambio a domanda e vicino ai consumatori che li dovranno utilizzare.



*"Non è più possibile rimandare la necessità di semplificare, eliminando il più possibile burocrazia e inefficienze della macchina dello Stato", sottolinea Marciani*

duttivi. Per l'economia mondiale la pandemia da Covid-19 è una delle crisi più drammatiche mai vissute almeno per due motivi: da una parte perché la sua natura è globale, dall'altra perché, oltre a spazzare via attività e aziende che erano già in difficoltà prima dell'emergenza, indebolisce fortemente anche quelle in salute. Dobbiamo quindi affrontare questa formidabile sfida su vari piani garantendo la tenuta sociale, sanitaria, economica e istituzionale, pensando non solo a come gestire questa situa-

possibile la burocrazia e l'inefficienza della macchina dello Stato, mettendo in sicurezza gli istituti che garantiscono la democrazia nel nostro paese e, allo stesso tempo, accorciando in modo costruttivo la catena di comando al fine di adottare tempestivamente le numerose misure che il futuro richiederà per superare la crisi.

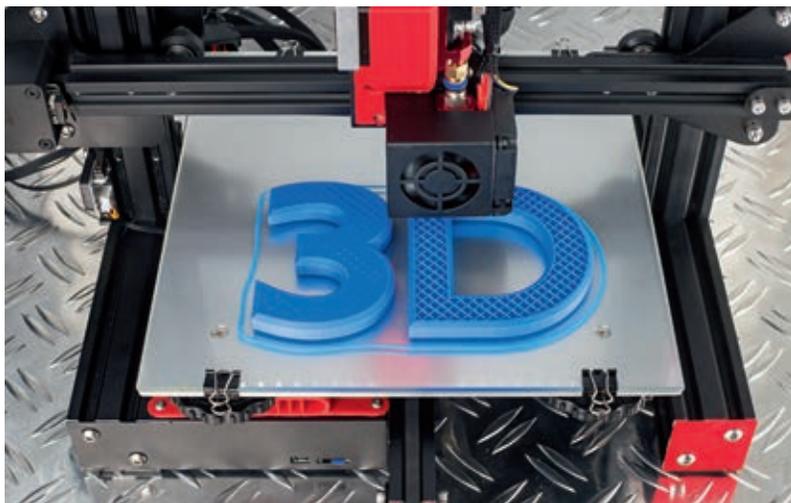
**Il Covid e la logistica.** Anche le imprese della logistica sono chiamate a fare la loro parte e per sopravvivere nel miglio-

**È necessario poi adottare** un criterio di massima trasparenza. In questa fase delicata della nostra economia, le aziende dovrebbero cogliere l'occasione per

## IL THINK TANK DELLA LOGISTICA

In questo scenario il Freight Leaders Council sta mettendo in campo tutti gli strumenti di cui dispone. Ne è una prova il Think Tank della Logistica, un'iniziativa coordinata dal FLC e promossa da Ebilog che chiama a raccolta le migliori risorse del trasporto e della logistica, sia in termini scientifici che imprenditoriali, allo scopo di esaminare e affrontare costruttivamente le sfide che attendono la logistica. Allo stesso tempo stiamo lavorando alla produzione del Quadro 29 sull'economia circolare e logistica collaborativa. Siamo consapevoli che le aziende del settore potrebbero essere tentate di ricorrere a soluzioni di breve respiro, nella speranza che gli effetti di questa fase di emergenza sanitaria scompaiano presto, ma crediamo che solo innovando radicalmente sia possibile trovare quella sicurezza del domani che i nostri figli ci chiedono a gran voce.

sfruttare al massimo i progressi della tecnologia, gli sviluppi dei sistemi IT così come le opportunità offerte dalla machine learning e dall'intelligenza artificiale, rompendo gli indugi che hanno frenato l'innovazione negli anni passati. Sarà fondamentale per la sopravvivenza e per la messa in sicurezza di ogni attività economica condurre una specifica analisi del rischio, con particolare attenzione alle diverse fasi della supply chain. A questo scopo è altrettanto importante utilizzare le tecnologie più evolute per rilevare possibili minacce capaci di interrompere la continuità del servizio e dunque avere un impatto sui clienti. Dopo aver mappato la filiera, svolta una specifica analisi del rischio e fornito gli strumenti necessari ai clienti e ai fornitori per svolgere un adeguato monitoraggio del processo, il risultato è un sistema molto prossimo alle buone pratiche dettate dall'economia circolare. Per rendere attuale e concreta questa scelta è necessario individuare come indicatore le emissioni di CO<sub>2</sub>, un indicatore chiave di resilienza ed efficienza di ogni filiera di approvvigionamento. L'intera industria logistica si deve adattare velocemente a un paradigma nel quale tutte le aziende che offrono servizi di trasporto merci debbono comunicare i parametri dell'impronta di carbonio per ogni spedizione. Questa informazione dovrebbe poi essere portata all'attenzione dei consumatori, per fare in modo che abbiano una visione totale della catena logistica per premiare, fra le qualità del prodotto che scelgono, anche la minore impronta ambientale complessiva.



*Anche la logistica deve avviarsi speditamente sulla via dell'adozione di nuove tecnologie, come, ad esempio nel post-vendita, l'uso della stampante 3D per produrre pezzi di ricambio*

**Semplificazioni e digitale.** Una tra le possibili innovazioni, già sperimentata nell'ultimo miglio in queste settimane, è la cosiddetta POD (prova della consegna) senza contatto fra le parti. Solo prodotti fondamentali come gli alimenti e i medicinali continuano a prevedere una forma di interazione, mentre tutte le altre merci vengono consegnate al civico o al massimo all'interno dell'androne dei nostri palazzi. Questo significa, contrariamente a quello che eravamo abituati a vedere finora, che non avviene più nessuna stretta di mano né lo scambio di documenti o firme davanti alla porta delle nostre abitazioni. Ma per far sì che questa nuova modalità di consegna prevalga anche dopo l'auspicato superamento della pandemia di Covid-19, è necessario che il legislatore metta mano ai regolamenti del settore

facendosi guidare da due principi oggi non più derogabili: digitale e sicurezza. E questo vale anche per altri anelli della filiera. Come avviene troppo spesso, il legislatore fatica a seguire gli sviluppi della tecnologia limitando di fatto le opzioni dei vettori e le opportunità per i consumatori di fruire di nuovi servizi. Oggi più che mai è tuttavia necessario spingere l'acceleratore su digitalizzazione e sburocratizzazione, coniugare la crescita dei servizi di home delivery con la necessità di tutelare clienti e imprese di tutta la filiera, garantendo il distanziamento sociale. ■

*\*Presidente del Freight Leaders Council e presidente della commissione Logistica urbana di Assologistica.*

# Le "amnesie" del governo...

Continua, anche in un momento molto critico come questo che stiamo vivendo, la sottovalutazione del ruolo fondamentale del settore trasporto e logistica per il funzionamento del sistema produttivo.

di **Stefano Morelli\***

**N**ello scorso numero, quello di marzo, già si respirava un clima di forti tensioni economiche, politiche, financo sociali, per l'incombente minacciosa di quello che, hic et nunc, appare ancora il principale responsa-

**Ed eccoci qui, nell'occhio del ciclone.**

La recessione globale è alle porte, il flusso economico del paese assomiglia sempre più al Naviglio Grande con la serrata delle alzaie, il tasso di povertà è in allarmante crescita, così come la

basta per un motivo tanto semplice quanto clamorosamente incompreso da chi avrebbe dovuto agire a tempo debito. Ma andiamo con ordine. Come si è evoluta la situazione dal famigerato 9 marzo 2020? In estrema sintesi quel-



*Un "magico team" di una ventina di esperti, su incarico del governo, sta spremendosi le meningi per "rilanciare" l'economia italiana. E non c'è neppure un logistico... ma chi ha tenuto in piedi il paese, durante la crisi, insieme a medici e infermieri?*

bile (ma non certo il solo) della strage umanitaria ed economica in atto, più o meno su tutta la superficie terrestre. Quelle che all'epoca erano poco più di forti, ma lungimiranti, preoccupazioni, oggi - ahinoi - si sono inesorabilmente trasformate in crude realtà. All'alba del mese di maggio del 2020, l'occulto virus, se da una parte sembra essersi placato sul versante biologico, continua a mietere vittime su quello economico.

disoccupazione, e il commercio domestico e internazionale sta entrando in una pericolosa stasi. Stasi che - onore al merito - non ha ancora nullificato definitivamente quel briciolo di movimentazione economica che ancora tiene a galla il nostro paese solo perché la filiera logistica, come sempre, si è rimboccata le maniche e come il polimorfico Odisseo si è camaleonticamente adattata all'emergenza. Ma non basta. Non

lo che è accaduto è stata una progressiva - quanto arbitraria - restrizione delle libertà di movimento, di circolazione delle merci, di esercizio dell'attività economica e delle libertà personali. Tutto astrattamente legittimo e pienamente condivisibile, ma con riserva. È stato il tempo

delle ricerche della comunità scientifica, sovente purtroppo inconcludenti e contraddittorie fra loro, il tempo delle cosiddette task force del governo, il tempo, in buona sostanza, in cui si è messo da parte il buon senso e si è fatto totale affidamento al sapere scientifico in maniera completamente acritica, senza un canale di collegamento tra la teoria scientifica e la realtà delle cose. Beninteso, non si vuole condannare - ci

mancherebbe altro - la comunità scientifica, additandola quale corresponsabile delle tragedie sanitario-economiche che stanno imperversando nella nazione, il problema è ben altro: il dato scientifico, per incidere concretamente sulla realtà, deve essere tradotto in un comando, un ordine giuridico in senso più o meno lato. Insomma, la scienza non è fine a sé stessa, i risultati di studi, statistiche et similia necessitano, per raggiungere un risultato prefisso (questione preliminare sarebbe peraltro capire se ci sia e quale sia l'obiettivo...), di essere mediati e tradotti in regole certe, precise e non equivocabili. È proprio qui che sta il problema.

**C'è un numero inquietante** che circola sulle pagine di tutti i giornali: 450. Quattrocentocinquanta tecnici, esperti - "di cosa?", verrebbe ingenuamente da chiedere - divisi in innumerevoli gruppi di lavoro, che si sono occupati di orientare una lenta e progressiva riapertura del sistema economico del paese. Vi è ben di più: un vero e proprio "dream team", composto da una ventina di top player capitanati da un notissimo manager si occuperà di far rifiorire l'economia italiana. Mettiamo subito in chiaro una cosa: se vogliamo essere seri, poniamo, almeno per ora, da parte quella serie di studi che hanno evidenziato la carenza di personale "al femminile" nella gestione dell'emergenza sanitario-economica: non ci sembra il caso di affrontarlo adesso. Piuttosto - entrando nel merito della questione squisitamente logistica - appare ben più grave il fatto che, tra questi onirici gruppi, gruppetti e commissioni, non ci sia un professionista - almeno uno, di numero - esperto di trasporti e di logistica. Certo, il settore è stato - per ragioni evidenti - il meno colpito dalla pioggia di restrizioni del governo, eppure non si comprende come il top manager deputato a escogitare illuminanti progetti

per la ripartenza economica non abbia ancora la consapevolezza che, senza punti fermi su trasporti e logistica - che devono interfacciarsi con le realtà imprenditoriali nazionali, questo è ovvio - le imprese muoiono e la gente muore di fame. Ebbene, nonostante il settore più flagellato sia, appunto, quello commerciale, tra gli esperti non ci sono rappresentati di chi, per mestiere, funge da vitale collegamento fra i produttori e i consumatori.

Tralasciando la tragedia annunciata circa la (non)gestione del trasporto locale pubblico nei grandi centri urbani, vediamo quali siano alcuni nodi problematici del settore, al momento.

**Solo per fare un esempio** - e la questione, a ben vedere, era già stata sollevata su queste stesse pagine un mese fa - la carenza assoluta di coordinamento tra il settore trasporti e le limitazioni che ancora colpiscono la stragrande maggioranza delle imprese operanti sul territorio nazionale ha rischiato di ingenerare un sovraccarico ingestibile delle banchine dei porti italiani e non solo. C'è voluto quasi un mese perché finalmente ci si rendesse conto che se avessero continuato ad arrivare nei porti, negli aeroporti e negli hub ferroviari container pieni di materie prime, lavorati e semi lavorati destinati a imprese soggette a una sospensione forzata della produzione, si sarebbe rischiate una stasi irreversibile della filiera logistica. Vero, le restrizioni della produzione sono state adottate per ragioni sanitarie, ma è altrettanto evidente che se i magazzini rimangono chiusi si rischia il collasso degli approvvigionamenti, di tutte le tipologie, essenziali e non. Difficile, del resto, trovare una correlazione tra le esigenze sanitarie, giustificazione che l'esecutivo ha indicato, fino all'aprile 2020, quale ragione che impediva di fatto l'operatività della filiera logistica "all'ultimo miglio", e negare ai magaz-

zini di ricevere il flusso merceologico transitante da porti, aeroporti e ferrovie, soprattutto laddove una mera attività di stoccaggio, anche dal punto di vista letterale, non c'entra quasi nulla con la "produzione", che ben può rimanere inibita per le ragioni addotte dal governo.

Mantenere la merce in giacenza, peraltro, non è gratis. Gli spedizionieri hanno anticipato infatti i costi di deposito nei terminal portuali, con un incremento di costi che, nonostante il provvedimento finalmente positivo dell'esecutivo, non è per ovvie ragioni neutralizzabile. Ma questa è solo una "pezza" che, da sola - senza essere cioè accompagnata da un disegno strutturato e lungimirante che coinvolga attivamente tutti gli attori del circuito economico del paese - di certo non è in grado di far sopravvivere l'economia nazionale. Eppure, nessuna traccia, neanche a livello embrionale, di un simile progetto, in alcuna delle mistiche task force.

**La filiera logistica non è** autosufficiente, e questa, pur essendo un'affermazione banale e scontata, sembra ciononostante di estrema difficoltà comprensiva. Se la catena dei trasporti non si è mai fermata - e meno male - ciò non implica automaticamente che possa continuare a operare ad libitum, come se fosse un albero motore che "gira" a vuoto attorno a una catena di trasmissione spezzata.

Pare pertanto auspicabile prendere in dovuta considerazione proposte alternative, financo compromissorie, e al contempo tenere sempre aperto il dialogo con gli attori del settore, le sole sentinelle in prima linea in grado di meglio indirizzare l'azione politica, ora più che mai. ■

*\*Presidente commissione Dogane di Assologistica*

# Un paese senza scorte, è un paese a rischio

“Quando sono iniziati i contagi non avevamo niente, né mascherine, né ventilatori, né disinfettanti, né farmaci. Magazzini vuoti. Quanti morti si potevano evitare? La logistica just in time va ripensata”, sottolinea Adriano Federici, amministratore delegato del gruppo Marconi.

di **Valerio di Velo**



ADRIANO FEDERICI

“Il Coronavirus non solo ha combinato un disastro a livello sociale ed economico, ma ci ha anche ‘sbattuto in faccia’ senza alcun ritratto le nostre responsabilità, i nostri difetti e i nostri errori”, ci dice Adriano Federici, amministratore delegato del Gruppo Marconi (azienda che opera nel settore della logistica del freddo con sede a San Benedetto del Tronto, Ascoli Piceno), non appena iniziamo l’intervista. Da qui partiamo con le nostre domande.

**QUANDO PARLA DI RESPONSABILITÀ, DI ERRORI E DIFETTI, SI RIFERISCE ALLA LOGISTICA, ALL'ECONOMIA O A COS'ALTRO?**

■ Mi riferisco al sistema produttivo-lo-

gistico che abbiamo costruito e che abbiamo sempre più esasperato nell’ultimo decennio. Un sistema che è perfettamente inserito - e direi che ne è stato generato - nella logica che governa le economie definite “sviluppate”, fondata su tre parametri: massima compressione dei costi, tempi minimi, incremento dei margini. Questi tre elementi hanno giocato un ruolo fondamentale nell’attuale organizzazione anche della logistica, quella che definiamo “moderna” e che deve rispettare un dogma imposto: “il just in time”. Tutto deve essere fatto “giusto in tempo”. Credo che alla luce di quanto stiamo soffrendo occorra ripensare le conseguenze che ha creato e che crea tale sistema, oltretutto, come dicevo, sempre più e-

sasperato. Basta pensare a cosa sta comportando l’eCommerce.

**MI CITI UNA CONSEGUENZA, QUELLA CHE RITIENE PIÙ RILEVANTE...**

■ In materia non ho dubbi: la riduzione sempre più spinta delle scorte, fino a ridurre al minimo i magazzini o a progettare percorsi della merce senza immagazzinarla, dritto per dritto dalla produzione allo scaffale del supermercato, “just in time”. Le scorte vanno sempre più ridotte perché incidono negativamente sul capitale circolante. La logistica, ancor prima dell’esplosione della pandemia, è stata sottoposta a uno stress continuo per reggere e rispondere a questa impostazione. Credo che dopo quanto è successo occorra ripensare a fondo questo

*“Viviamo una logistica con sempre meno magazzini, con sempre più viaggi, con minori volumi trasportati e sempre più camion sulle strade. Il sistema just in time. Va ripensato”, afferma Federici*



sistema: il Covid-19 ne ha messo a nudo tutti i limiti e, soprattutto, i rischi.

### PARLIAMO DI QUEST'ULTIMI...

■ All'inizio, quando i contagi hanno cominciato a moltiplicarsi in Lombardia, eravamo completamente "scoperti": mancava tutto, mascherine, disinfettanti, amuchina, reagenti per i tamponi, ventilatori, farmaci. Tutto ciò perché non c'erano scorte, di nulla. E' iniziata allora una corsa disperata alla produzione e contemporaneamente la logistica è stata messa a durissima prova. Il settore ha fatto miracoli, in una situazione difficilissima. In primo luogo, l'autotrasporto ha operato al limite della "rottura", con un numero di autisti insufficiente, con regole contraddittorie, con decisioni assurde, come la minaccia di chiudere gli autogrill, con norme diverse da regione a regione. Se la logistica si fosse fermata cosa sarebbe successo? Al disastro del virus si sarebbe aggiunto quello della mancanza di rifornimenti, non solo nel campo dei farmaci, ma anche in quello alimentare. Si sarebbe creata una situazione ancora più drammatica. Il virus ha denunciato, ha "scoperto" tutti queste anomalie di una società impreparata ad affrontare qualsiasi problema che esca dalla routine quotidiana. Ha agito come una bassa marea, quando l'acqua si ritrae e fa emergere tutto quello che c'è sotto. Non ha senso dire che "non si poteva prevedere", perché non siamo preparati a nulla, qualsiasi fenomeno diventa un'"emergenza". Pongo un quesito: se avessimo avuto una scorta di mascherine e più disinfettanti, i morti, specialmente nelle case di cura per anziani, non sarebbero stati molti meno? Quanto si è dovuto aspettare per disporre di una quantità sufficiente, ammesso e non concesso che ci siamo arrivati a questo traguardo, di prodotti necessari per rispondere alle esigenze dei malati? Negli ospedali abbiamo nel tempo ridot-



*"Se ci fossero stati più mezzi di protezione, quante vite, specie nelle case di riposo per anziani, si sarebbero potute salvare?", si chiede Federici*

to fortemente i posti letto e con la crisi del Covid-19 abbiamo dovuto metterli nelle tende. Una società, un'economia come questa non funziona. Dobbiamo ripensarla.

### **LEI ACCENNAVA PRIMA AI PARAMETRI CHE GOVERNANO OGGI PRODUZIONE-LOGISTICA-DISTRIBUZIONE, IL PRIMO È QUELLO DEI COSTI. L'IMPERATIVO È TENERLI SEMPRE PIÙ BASSI. CON QUESTO PROBLEMA COME CI CONFRONTIAMO?**

■ Dobbiamo fare scelte, ma nelle scelte devono essere messe in conto anche le esigenze della società civile, dei cittadini, dei consumatori. Non si può "passare" sopra le loro teste. Se vogliamo una società con meno rischi, che sia più sicura, dobbiamo mettere in conto che dobbiamo tenere scorte, anche se il prodotto finale poi costerà di più. La logica che sta sempre più prendendo piede nell'eCommerce, ossia di far arrivare il prima possibile il prodotto a casa di chi lo ordina, addirittura dicendo che la consegna "non costa niente" è un'assurdità, perché costruisce una logistica a danno della collettività, con più trasporti, con più inquinamento, con uno sfruttamento di chi lavora. In gioco ci sono anche le problematiche ambientali. Parliamo molto di economia circolare, di sostenibilità ambientale, ma meno di responsa-

bilità sociale. Senza tener conto che poi è quest'ultima alla base del vivere civile.

### **SI PONE IL PROBLEMA DEL "CHE FARE"...**

■ Credo che il coronavirus ci abbia posto davanti a un dato di fatto: viviamo in una società, e lo ripeto, che non valuta e non tiene conto dei rischi. E' un momento dove, come dicevo pocanzi, devono essere prese a livello di governo decisioni importanti, uscendo anche dalle contraddizioni che caratterizzano in primo luogo l'Italia: ci costringono ad andare "sempre più veloci" in un paese dove impera una burocrazia con contorni kafkiani. Si discute oggi della Fase 2 e della Fase 3, non basta. Sul tavolo vanno poste le condizioni per cambiare un sistema che non garantisce sicurezza e non funziona. Per quanto riguarda la logistica, penso che siamo noi che vi lavoriamo che dobbiamo suggerire come razionalizzare il settore. Dobbiamo spiegare che non ha senso moltiplicare gli ordini, con sempre minori volumi, avere sempre più camion in mezzo alla strada e sempre meno piattaforme logistiche, che non ha senso una logistica come quella dell'alimentare fresco obbligata ad avere poche ore di margine, anche di notte. Molto del nostro sistema logistico non funzionava già prima del Covid-19, adesso è l'ora di ripensarlo. ■

# Nell'industria regna l'incertezza

A un sondaggio online Confindustria hanno risposto oltre 4.000 aziende.

Il 4 aprile, la Confindustria ha avviato una seconda indagine random, dopo quella di fine febbraio, tramite un questionario online, per ascoltare le imprese italiane (associate e non), così da comprendere quale sia stato l'impatto degli ultimi provvedimenti del governo per contrastare il coronavirus e le problematiche che ne sono seguite. Come nel caso della prima indagine, la partecipazione è stata molto elevata: alla chiusura hanno risposto 4.420 imprese e, dopo la pulitura dei dati, l'analisi si è basata su 4.154. In estrema sintesi diamo i risultati dell'indagine.

**In primo luogo, è emerso** un netto peggioramento rispetto alla prima indagine nella quota di aziende che hanno subito l'impatto negativo del

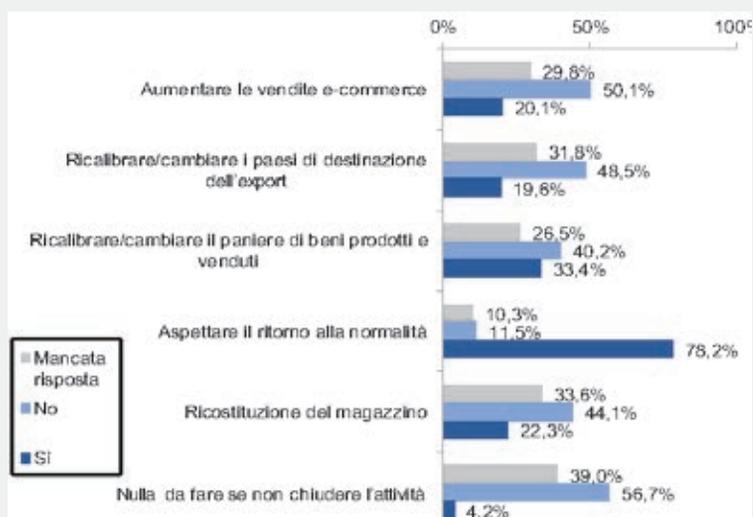


coronavirus (97,2% contro il 67,2% della precedente). Il peggioramento si è verificato anche per l'entità del danno subito, le imprese con problemi molto gravi sono adesso il 43,7%, contro il 14,4% della precedente indagine. Il 36,5% dei rispondenti, in seguito all'emanazione dei decreti del 22 e del 25 marzo, ha dovuto chiudere la propria attività, mentre il 33,8% l'ha chiusa parzialmente. Il 26,4% dei dipendenti

## Strategie per il futuro

Fonte: Confindustria

(la domanda era: "come superare i danni?")



totali delle aziende intervistate svolge attualmente la propria attività in smart working, mentre il 43,0% risulta inattivo. Il 53,1% dei dipendenti delle aziende intervistate potrebbe dover ricorrere ad ammortizzatori sociali. In media, rispetto alla normalità (marzo 2019), si è assistito a un calo del 32,6% del fatturato e del 32,5% delle ore lavorate. I cali sono visibilmente più marcati per le imprese con meno di 10 dipendenti (con una diminuzione del 39,7% del fatturato e del 37,3% delle ore lavorate). L'84,5% delle aziende sta riscontrando problemi relativi al rallentamento della domanda nel mercato domestico e nel mercato internazionale. Il disagio più evidente è riscontrato per il calo della domanda di beni e/o servizi di consumo in Italia. Non meno rilevanti le problematiche relative alla gestione delle attività riscontrate dal 59,3% dei rispondenti. Il 19,6% degli

imprenditori segnala forti disagi legati alla mancanza di materiale sanitario essenziale per lo svolgimento del lavoro in sicurezza. È stato chiesto infine agli imprenditori quali fossero le strategie che metterebbero in atto per superare la crisi. Emerge che nella maggior parte dei casi (78,2%) si sentono disarmati e non possono che attendere il ritorno alla normalità. Dalle risposte qualitative degli imprenditori emerge chiaramente la doppia difficoltà di garantire i flussi di liquidità con l'azienda chiusa o parzialmente aperta e quella ad essa legata di poter ripartire a pieno ritmo il prima possibile per limitare le perdite di fatturato, che, seppure in modo spalmato sul tempo grazie agli aiuti governativi, dovranno essere ripagate in futuro.

RISPONDONO A  
**4** VICEPRESIDENTI  
 DI ASSOLOGISTICA  
**4** DOMANDE

# COVID-19 E LOGISTICA: PRIMA, DURANTE, DOPO

Euromerci ha realizzato un'immaginaria "tavola rotonda" con quattro vicepresidenti di Assologistica. Quindi, abbiamo "colloquiato" con Sebastiano Grasso, vice president intermodal & logistics di Contship Italia, Massimiliano Montalti, chief executive officer di Montalti Worldwilde Moving, Umberto Ruggerone, amministratore delegato di Malpensa Distripark, e Renzo Sartori, presidente di Number1 Logistics Group. Quattro manager che, oltre alla carica in Assologistica, hanno responsabilità in aziende importanti nello scenario logistico nazionale. Aziende che spaziano e operano in settori diversi. Abbiamo così messo insieme esperienze articolate e punti di vista da settori differenti. Il risultato è un insieme di spunti e riflessioni che Euromerci riprenderà nei prossimi numeri.

**1 - MARZO E APRILE SONO STATI MESI MOLTO DURI, SPECIE PER LA LOGISTICA. SECONDO LE VOSTRE ESPERIENZE PERSONALI E QUELLE AZIENDALI QUALI SONO STATE LE MAGGIORI PROBLEMATICHE?**



**Grasso.** Questa pandemia ha messo in discussione tutti noi: le nostre abitudini, le nostre convinzioni, la nostra libertà, il nostro stile di vita sono andati in crisi a causa di un elemento che convive con l'uomo da sempre: la paura. Gli effetti di questo "improvvisamente diverso" modo di vivere hanno inciso pesantemente sul mondo della logistica, in quanto è l'elemento fon-



damentale che connette la fittissima ragnatela di interconnessioni economiche del nostro mondo globalizzato. Poiché il vero motore del sistema economico resta il singolo individuo, la paura - entrata improvvisamente nella nostra

vita - ha attivato una quarantena psicologica dagli effetti immobilizzanti.

**Montalti.** In questi due mesi di lockdown ci siamo sentiti parte di un settore finalmente valorizzato e carichi di responsabilità. Il rischio, a volte trasformato in panico, messo in atto dal Covid ha portato i flussi logistici a essere stressati con continui picchi e

rallentamenti. La settimana prima del lockdown tutte le aziende che non facevano parte delle attività autorizzate hanno richiesto consegne anticipate ai clienti, per poi rimanere in un limbo. Anche in campo alimentare si è assistito a incrementi e successivi cali, senza considerare il settore alimentare horeca e quello a servizio del turismo che si sono completamente fermati. Dal punto di vista doganale abbiamo visto criticità in porti e aeroporti per la congestione causata da merci non ritirabili da aziende non autorizzate a operare. Ora ci troviamo di fronte a rischi di dilazioni e insolvenze di pagamento.

**Ruggerone.** Il problema maggiore per le aziende è stata la confusione. Da manager dovrei dire che avrei preferito una linea di condotta e una relativa comunicazione razionale, univoca e omo-

genea; oggettivamente è mancata. Ma per correttezza, come uomo, mi corre l'obbligo di fare una riflessione. Abbiamo vissuto settimane caratterizzate dalla paura, paura del contagio e della morte, un sentimento che a livello sociale era ormai pressoché sconosciuto alle nostre generazioni. In questo clima non è stato semplice per nessuno mantenere la lucidità e agire, scegliere. Abbiamo quindi assistito da un lato alla negazione del problema e dall'altro a risposte di panico: atteggiamenti in entrambi i casi frutto dell'irrazionale reazione al pericolo. Credo che i problemi più evidenti a tutti i livelli siano derivati proprio da questi atteggiamenti contrastanti.

**Sartori.** Sono stati mesi complicati in cui è emerso il valore essenziale e troppo spesso ignorato del comparto

della logistica. Abbiamo affrontato e vinto la grande sfida generata dall'innalzamento dei consumi, da una parte, e dall'angoscia dei produttori nel rincorrere questi consumi. È stato necessario in tempi rapidissimi riorganizzare i magazzini per adeguarli alle nuove misure di sicurezza, trovare spazio per nuovi stock - qualcosa come 25 mila posti pallet, in tutta Italia - e contemporaneamente abbiamo affrontato un notevole aumento delle movimentazioni arrivando a preparare fino a mille-milatrecento Tir al giorno. Mentre affrontavamo il surplus di lavoro lato Gdo abbiamo assistito impotenti alla chiusura del canale horeca e al tracollo di tutte le operazioni di marketing nella Gdo che rappresentano per noi un business molto rilevante legato alla preparazione e all'allestimento degli espositori dedicati alla grande distribuzione.

## **2 - LOGISTICA E FUTURO: TANTE SONO STATE LE DIFFICOLTÀ CON CUI IL SETTORE IN GENERALE SI È DOVUTO CONFRONTARE, DA REGOLE CONTRADDITTORIE A UNA BUROCRAZIA SEMPRE PIÙ COMPLESSA. QUALI SONO I PUNTI DOVE È URGENTE INTERVENIRE? COSA DOVRÀ CAMBIARE?**



**Sartori.** Il settore ha affrontato in questi mesi un aggravio di costi, oltre a un pesante calo dei volumi, la continuità aziendale di moltissime imprese è messa a dura prova e con essa la relativa base occupazionale. Da una parte serve l'adozione da parte del governo di una te-

rapia d'urto forte e prolungata nel tempo destinata a sostenere finanziariamente le imprese anche attraverso misure di decontribuzione che abbattano il costo del lavoro e sostengano l'occupazione. Lo Stato deve costruire una cornice di regole razionali che non incatenino l'in-

gegno umano e la libertà economica. Dall'altra serve che il settore avvii virtuosi processi di cambiamento e anche di aggregazione perché per affrontare il futuro servono aziende capaci di garan-



tire standard di qualità elevati ai clienti ma anche ai propri dipendenti. Questa emergenza ha cambiato le abitudini di consumo e il settore deve rispondere in maniera pronta e intelligente.

**Ruggerone.** Quanto sta accadendo credo imponga un esame di realtà. Alcune storture del sistema Italia - già mal sopportate nella normalità - sono diventate oggettivamente intollerabili nell'emergenza. Abbiamo avuto la dimostrazione a cosa abbiano portato anni di stratificazioni normative e incongruenze burocratiche e amministrative e - aggiungo - l'incuria verso un racconto reale del paese. Ebbene occorrerà ripartire da lì. Abbiamo la fortuna di avere negli occhi un esempio limpido e positivo: la ricostruzione del ponte sul Polcevera a Genova. Un'impresa fantastica. Un'impresa riuscita grazie a determinazione, competenza e semplificazione amministrativa. Ripartire da questo modello sarebbe saggio, ma temo non accadrà. Significherebbe mettere in discussione gran parte del "sistema paese".

**Montalti.** La riduzione di burocrazia

e complessità è una giusta leva anche per noi, aziende del settore logistico, per eliminare costi di gestione interni. Individuerei un tema: semplificazione della normativa doganale, eliminando le varie circolari legiferanti e riassumendole in nuovi ed esaustivi testi unici e con controlli più mirati. Solo un esempio: gli stessi funzionari dell'agenzia delle dogane si trovano spesso frustrati nel ripetere controlli periodici con relativi sopralluoghi su soggetti AEO, che sono quindi certificati, conosciuti e che durante l'anno fanno continue comunicazioni sui temi inerenti i controlli. Per far fronte al carico di lavoro si trovano costretti ad attivare diversi controlli contemporaneamente che quindi vengono effettuati in modo scaglionato e durano mesi, richiedendo grande flessibilità da parte dell'operatore logistico AEO.

**Grasso.** Certamente marzo e aprile sono stati mesi difficili: siamo in maggio...ma giugno probabilmente non avrà andamento diverso. Il mondo del trasporto non si è certo fermato: ma solo i settori merceologici definiti indispensabili hanno continuato a muovere volumi

simili o in qualche caso anche maggiori all'iniziale bimestre di quest'anno: per tutto il resto, la digressione costante dell'economia (non certo risolledata dagli acquisti via internet) ha picchiato duro su moltissimi segmenti della logistica. Come e cosa ci ritroveremo quando la voglia di tutti di rimettersi in moto avrà almeno parzialmente sopraffatto la paura? Verosimilmente ... torneremo nella situazione complessiva in cui eravamo prima dello scoppio della pandemia. Scricchiolii consistenti dell'economia mondiale erano già apparsi appena dopo l'estate scorsa. Azioni di mitigazione assenti. Discussioni a fiumi, ma piani e relative modalità di realizzazione sempre diluite nel tempo. Un tema, per esempio, resta sempre dichiarato ma mai "agito": il valore delle operazioni logistiche. Da decenni si discute di questo argomento, poi questo grande valore viene svilito da una arida discussione da ufficio acquisti. Torniamo al tema coronavirus: ma se non avessimo avuto nel nostro paese operatori eccellenti nella filiera dell'alimentare e del farmaceutico, come ce la saremmo cavata noi "singoli cittadini"?

### **3 - UN PARTICOLARE ASPETTO CRITICO DELL'ATTUALE SISTEMA PRODUTTIVO-DISTRIBUTIVO È STATO DRAMMATICAMENTE MESSO IN EVIDENZA DAL CORONAVIRUS: LA MANCANZA DI SCORTE. E' COMPATIBILE LA SCELTA DI AVERE SEMPRE MENO MAGAZZINI PER CONTENERE I COSTI CON L'ESIGENZA DI CONTARE SU UN SISTEMA SOCIOECONOMICO CAPACE DI AFFRONTARE RISCHI ED EMERGENZE?**



**Ruggerone.** Covid-19 segna una linea di demarcazione: c'è un prima e un dopo. Le valutazioni che sono state fatte fino a gennaio 2020 erano il risultato di una visione del quotidiano e dell'immediato futuro che oggi non ha più rapporti con la realtà. Gli effetti dell'emergenza, oggi ancora in corso,

un po' meno "risparmiatori"? Tutto sempre ben bilanciato, misurato ...insomma, più equilibrato! Il tema del costo non è mai trascurabile, ma non può essere continuamente stressato senza limite e, soprattutto, non può divenire l'unico elemento di valutazione di una logistica che osserva, valuta, propone, mette in cantiere e realizza un "sistema" di operazioni il cui vantaggio spesso si estende al di là della specifica area di intervento.

pubblico e privati cittadini hanno toccato con mano il rischio di non potere approvvigionarsi di prodotti o servizi in questo periodo. Tutti abbiamo evidente l'esempio delle aziende con produzioni in Cina e dei disagi che hanno vissuto. Inoltre, come privati cittadini abbiamo sperimentato che la filiera a km 0 per approvvigionarci di generi di prima necessità ha risposto in modo molto efficiente. Stiamo assistendo a un progressivo spostamento verso un business più locale. Si tratta di un vero e proprio trend parasettoriale e lo sperimentiamo tutti i giorni osservando come le aziende del territorio in cui operiamo pongano sempre maggiore attenzione all'aspetto locale, che si traduce in maggiore sicurezza, diminuzione del rischio di mancanza di prodotto o di servizio. Questo oggi va completato con l'esigenza di far fronte a un rischio nuovo mai considerato e quindi dovrà necessariamente andare a variare la modalità in cui i sono state considerate scorte e magazzini. Per questo tutto il settore della logistica deve essere pronto a supportare questa nuova esigenza dei clienti, in modo nuovo e personalizzato, creando vere e proprie partnership.

nel futuro li scopriremo passo, passo. Certamente andranno ripensate alcune strategie assunte in precedenza. Direi soprattutto che occorrerà mutare gli approcci ancor prima delle procedure. Mi riferisco a metodi e modelli soprattutto di medio periodo che scontavano già prima un'alea sensibile, soprattutto se poco ancorati alla complessità funzionale.

**Sartori.** Certamente l'impatto del virus ha individuato delle problematiche che erano impensabili solo due tre mesi fa e le aziende in questo contesto hanno percepito l'importanza delle scorte e soprattutto la loro fruibilità. Sicuramente più che il tema delle scorte il virus ha evidenziato un problema di produttività e la necessità di avere un sistema e una filiera resiliente. Questo per certi versi ha evidenziato e portato a galla il tema della sostenibilità e cioè una combinazione dei fattori del valore tra investimenti, sostenibilità economica e risorse umane integrate in un contesto di stakeholder.

**Grasso.** Un tema emerso in questo periodo di difficoltà riguarda la mancanza di scorte: ancora una volta per il sacrosanto obiettivo di contenere i costi. Ma poi, all'improvviso, appare l'incapacità di gestire l'emergenza. Non valeva forse la pena di essere un po' più previdenti e

**Montalti.** Tutta la società, aziende,

---

**4 - LA FUNZIONE DELLA LOGISTICA NEL NOSTRO PAESE È SEMPRE STATA SOTTOVALUTATA. SI DICE PER MOTIVAZIONI "CULTURALI". OGGI, CON LA CRISI DEL CORONAVIRUS, IL SETTORE HA DIMOSTRATO NEI FATTI QUANTO SIA FONDAMENTALE PER LA VITA E IL FUNZIONAMENTO DEL PAESE. TALE SOTTOVALUTAZIONE NON È STATA ANCHE IL RISULTATO DI UN ATTEGGIAMENTO SBAGLIATO A LIVELLO DI COMUNICAZIONE DEL SETTORE, TROPPO SPESSO AUTOREFERENZIALE, CON POCHI CANALI, ASSAI POCO INCLINE A RELAZIONARSI CON L'ESTERNO, CON LA SOCIETÀ CIVILE E CON GLI ALTRI COMPARTI DELL'ECONOMIA?**



**Montalti.** Ai tempi dell'università di Ingegneria ricordo come il concetto di servizio legato strettamente al prodotto fosse messo in evidenza sui testi di studio e rimane per me tutt'ora incomprensibile come certe aziende e la società civile in generale prima di oggi non abbiano compreso che la



logistica, ancor più di altri servizi, non è solo un valore aggiunto ma anche un servizio essenziale. Apprezzo lo spunto sul mondo logistico: si può fare di più e meglio nella comunicazione. Sfruttiamo questo momento con i riflettori puntati per stabilire questa relazione con il consumatore, che è il soggetto le cui scelte condizionano il valore del nostro lavoro. Favoriamo anche le partnership tra le associazioni. Proprio sotto questa luce è da vedere il rapporto che all'interno di Assologistica ho sviluppato e mantenuto con Confagricoltura. Infine, da sempre sono sostenitore delle relazioni con il mondo della scuola, università e formazione attraverso visite aziendali, corsi, stage, sostegno a tesi di laurea.

**Sartori.** Su questo dobbiamo sicuramente fare mea culpa. Ma adesso

che la crisi ha reso evidente a tutti che il settore logistico, nelle sue varie articolazioni, svolge un ruolo decisivo e trainante per lo sviluppo industriale e commerciale del nostro paese - garantendo consumi, distribuzione, approvvigionamento, import ed export - non possiamo più tornare indietro. Dobbiamo fare sistema e trovare una modalità di comunicazione più efficace che metta in risalto la qualità del servizio, l'affidabilità e l'esperienza delle nostre aziende attraverso soluzioni originali che coinvolgano dagli stakeholder più vicini fino alle istituzioni. Questo perché sia reso sempre più evidente a tutti che il comparto della logistica produce benefici a consumatori, cittadini e famiglie, e a tutto il sistema paese.

**Grasso.** Forse, oggi, l'evento pandemico che ci ha colpito riconosce un giusto merito a una logistica troppo spesso sottovalutata nel nostro paese. Resta però la sensazione che, terminata l'emergenza, i meccanismi di apprezzamento del valore torneranno quelli di cui si cominciò a discutere tanti anni fa, quando il termine logistica divenne di uso comune. E da allora di pandemie, certo meno gravi del coronavirus, ne abbiamo passata ben più di una.

**Ruggerone.** Mettiamola così: con il lockdown tutti si sono accorti che esiste la logistica e di quanto questo settore, sconosciuto ai più, pervada la nostra vita di ogni giorno. Da utenti e non solo. Taluni infatti si sono dovuti "inventare" logistici. Penso alla resilienza che molti piccoli negozianti e imprenditori hanno dimostrato dedicandosi in prima persona alla consegna di ultimo miglio, surclassando sovente la grande distribuzione. A fronte di ciò assistiamo ancora a molta "leggerezza" nel trattare il tema dei trasporti in generale, ahimè non solo delle merci. Registriamo assenze incomprensibili ai tavoli costituiti per gestire e programmare la ripresa. Per questo dobbiamo aumentare il nostro impegno attraverso le associazioni di categoria affinché il tema della mobilità assuma la centralità che merita, se non altro per riaffacciarsi sui mercati internazionali. La logistica ora deve far parlare di se, certamente con competenza e chiarezza dando il giusto valore alle cose, evitando che si sparino "balle". Per dirla tutta: lo slogan "la consegna è gratis" con cui si è sedotto il consumatore per anni è un messaggio falso e pericoloso. Ora lo sa bene anche la mia fruttivendola, per altro logicamente molto efficiente.

## ... BASTA CON LE "BALLE"

*Umberto Ruggerone sottolinea che è ora di fare chiarezza sulla logistica, "dando il giusto valore alle cose". In questa ottica, il ritornello che accompagna tante consegne "amazoniane" e dell'eCommerce in generale, "La consegna è gratis" è profondamente scorretto, oltre che palesemente falso. I pacchi non hanno le ali, non volano: vengono allestiti da lavoratori e portati da altri, che quasi sempre sono precari, sottopagati e sfruttati.*



# Fercam: come uscire dalla crisi

“Non sarà uno sprint, ma una lunga maratona. Ci dovremo adattare passo, passo”, dice Hannes Baumgartner, managing director dell’azienda altoatesina, che sta avviando un trasporto tutto strada con la Cina.

di **Paolo Sartor**



HANNES BAUMGARTNER

**C**on l’arrivo del Covid-19 gli operatori logistici si sono ritrovati a gestire sfide che mai avrebbero pensato di dover affrontare e in generale hanno constatato la necessità di essere in grado sempre e comunque di proporre una soluzione alla committenza, anche in caso di emergenze incontrollabili come quella che stiamo affrontando da alcuni mesi. Un compito sfidante per l’operatore logistico - in questo periodo particolare - è quello di assicurare i clienti sulla continuità dei servizi e adeguare con tempestività la sua offerta per venire incontro alle mutate esigenze del mercato, organizzando nuove soluzioni distributive, e soluzioni con altre modalità di trasporto, nella consapevolezza che al termine dello stato di emergenza le cose molto probabilmente non torneranno più come prima. Fin dall’inizio della pandemia gli operatori logistici si sono adattati rapidamente - come emerge nella intervista

al Managing Director di Fercam - per salvaguardare i propri dipendenti e garantire alla committenza una continuità dei servizi, adottando una combinazione di rigorose misure di protezione, tecnologie e comunicazioni virtuali per aiutare a mettere in sicurezza tutti i soggetti coinvolti. E’ del tutto evidente come questo “stress test”, imprevedibile e imprevedibile, rappresenti per l’intero settore della logistica una straordinaria opportunità per affrontare seriamente e concretamente la lunga serie di problemi che da lungo tempo rimangono irrisolti. Sicuramente una occasione storica per affron-

tare e risolvere temi come quelli del ridisegno dei network logistici per le singole filiere, di una mobilità più sostenibile delle merci, di una logistica green in tutte le sue sfaccettature, nuove modalità di distribuzione urbana delle merci e delle consegne per l’eCommerce, del riequilibrio modale delle merci tra strada e ferrovia, di una maggiore integrazione e approccio sistemico a livello generale nelle relazioni tra porti e infrastrutture logistiche terrestri e orientato a promuovere e intensificare soluzioni di trasporto intermodali. In particolare, l’emergenza

sanitaria in una fase iniziale ha ulteriormente reso complicato il lavoro delle imprese di autotrasporto e degli autisti, che si sono trovati a operare con tante aree di servizio chiuse, lunghi incollamenti ai valichi di frontiera, forti difficoltà di bilanciamento delle spedizioni e conseguente incremento dei costi di produzione del servizio. Inoltre, nelle attività di magazzino si è stimato - per effetto dell’introduzione di nuovi standard di sicurezza - un calo di produttività per gli addetti variabile tra il 6 e il 10 % e conseguente incremento dei costi del servizio.

Veduta aerea dell’impianto Fercam nell’interporto di Bologna



**In questo periodo di emergenza**, l’azienda altoatesina Fercam sta operando con tutte le proprie energie in ogni attività e servizio della filiera della logistica, delle spedizioni e del trasporto per mantenere e garantire il supporto

massimo alle aziende, sia nel settore B2B che nel B2C (eCommerce). Abbiamo intervistato Hannes Baumgartner, Managing Director dell'azienda, per sapere come è stato affrontato questo inatteso periodo e quali azioni sono state condotte, anche con uno sguardo orientato alle prospettive future.

### **CI PUÒ RACCONTARE COME LA FERCAM HA AFFRONTATO LA CRISI GENERATA DAL COVID-19?**

Il nostro approccio è stato quello di muoverci molto presto e in modo deciso per cui già diverse settimane prima del lockdown ci siamo concentrati sull'organizzazione di moltissime postazioni in smart working limitando la presenza fisica in azienda soltanto a quelle attività che non possono essere svolte altrove. Abbiamo iniziato ad adottare turni di lavoro per evitare un sovraffollamento negli uffici e svuotandoli ove possibile. I contatti sono stati ridotti allo stretto necessario e ove possibile abbiamo evitato l'accesso a persone estranee all'azienda, come fornitori. Abbiamo, ancora prima che ci fosse l'obbligo legislativo, dotato di mascherine e disinfettante gli operatori e provveduto al controllo della temperatura all'ingresso; in questo caso qualcosa siamo riusciti ad acquisirlo sul mercato nazionale ma ci siamo riforniti di questi dispositivi anche dall'estero, dove erano ancora disponibili, perché lì lo stato di emergenza è giunto con qualche settimana in ritardo rispetto all'Italia. Per gli uffici sono stati adottati sistemi di pulizia con disinfettanti e nei magazzini a Bolzano abbiamo fatto test di disinfezione tramite macchinari che sono stati sviluppati per l'innervamento artificiale e che nebulizzano il disinfettante in minuscole goccioline formando una nebbia finissima che si deposita su tutte le superfici. Grazie alla ridotta velocità di sedimentazione di

questa nebbia è possibile raggiungere anche le superfici più nascoste.

Fortunatamente in tutte le nostre filiali nazionali ed estere abbiamo passato questo periodo di emergenza senza grandi problemi operativi e soprattutto senza problemi di salute dei nostri collaboratori.

### **QUALI SARANNO LE CONSEGUENZE E LE PROSPETTIVE FUTURE PER REAGIRE ALLA SITUAZIONE DI CRISI?**

Dobbiamo strutturarci in modo da riuscire a gestire questa nuova realtà. Se mi è consentito un paragone con il mondo dello sport: quello che abbiamo affrontato e andremo ad affrontare ancora per diverso tempo non è uno sprint, ma una maratona, per cui dobbiamo iniziare a ragionare a lungo termine e adattarci passo dopo passo. Per ora fortunatamente stiamo iniziando a lavorare per la ripresa, dobbiamo essere ancora più proattivi di prima, trovare più soluzioni ad hoc. Sicuramente dovremo adeguarci a nuove forme di collaborazione, e, se questa grave crisi ha avuto un aspetto positivo, lo vedo soprattutto nella massiccia spinta alla digitalizzazione per ridisegnare l'economia nazionale. Più smart working, uso costante delle conferenze da remoto, conference calls, insomma sistemi di riunioni di lavoro che hanno il grande vantaggio di evitare molti spostamenti, sebbene certe riunioni anche in futuro dovranno riprendere in modo tradizionale.

### **QUALI SONO I VANTAGGI OFFERTI DAL**



*Automezzi Fercam alimentati a LNG*

### **NUOVO SERVIZIO CAMIONISTICO CHE AVETE ORGANIZZATO LUNGO LA VIA DELLA SETA?**

Fercam è attiva da molti anni nei trasporti aerei e marittimi da e verso la Cina, nonché con il proprio servizio intermodale terrestre ferrovia/strada. Da qualche settimana abbiamo, inoltre, istituito, in collaborazione con i cinesi, un collegamento interamente stradale che collega i siti produttivi cinesi con le varie destinazioni europee e italiane. Il servizio tutto strada avviato da Fercam è limitato ai carichi completi di 20 tonnellate ed è destinato in particolare ai settori merceologici dell'automotive, della componentistica per l'elettronica e macchinari, nonché ai tanto necessari prodotti medico-sanitari, richiesti su tutto il mercato europeo, che ora possono transitare in tutta sicurezza senza più essere soggetti all'elevato rischio di blocchi o sequestro dei carichi nei paesi di transito. I tempi di percorrenza del servizio tutto strada variano dai 15 ai 17 giorni a seconda del tempo impiegato ai confini dei vari paesi attraversati; oltre all'affidabilità e sicurezza del servizio, uno dei maggiori vantaggi dell'alternativa tutto camion in questo momento è sicuramente la notevole riduzione del costo rispetto al trasporto aereo ed è, inoltre, più competitivo anche rispetto al trasporto ferroviario. ■

# Il rischio sanitario è stato sottovalutato

“Il Covid-19 ci ha riportato alla realtà. Prima del suo avvento, nelle aziende i principali rischi identificati erano di natura operativa. Da oggi non dovrà più essere così”, sottolinea Alberino Battagliola, consigliere di Anra.

a cura di **Ornella Giola**



**ALBERINO BATTAGLIOLA**

La pandemia ha messo sotto gli occhi di tutti quanto il risk management non debba essere più visto come l'equivalente di un mero centro di costo, ma come un'opportunità per una più moderna e strutturata cultura del rischio, anche per le Pmi. Ma quali le lezioni e le conseguenze che l'emergenza sanitaria stanno creando anche a chi della gestione del rischio ha fatto la sua professione? Lo abbiamo chiesto ad Alberino Battagliola, consigliere di Anra, l'associazione che dal 1972 raggruppa i risk manager e i responsabili delle assicurazioni aziendali.

**CHE IDEA SI È FATTO DELLE MODALITÀ CON CUI LE IMPRESE (ANCHE DEL MONDO DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI) HANNO RISPOSTO IN QUESTA PRIMA FASE ALL'EMERGENZA?**

Premetto che per ora possiamo trarre un generale insegnamento da questa esperienza: il rischio deve sempre essere considerato come una componente fondamentale in una gestione responsabile delle attività, a tutti i livelli. Sul tema logistico, direi che abbiamo registrato un maggiore impatto in termini di impegno lavorativo in questo periodo, sostanzialmente dovuto agli spostamenti tra le regioni e anche attraverso le nazioni. La quarantena degli autisti dislocati nelle varie “zone rosse” ha provocato impatti organizzativi maggiori, dovuti sostanzialmente alla revisione del sistema di rotazione della forza lavoro. Ripercussioni importanti sul bilanciamento dei viaggi (il nord, di fatto chiuso, ha mutato completamente la tratta logistica, sbilanciando il relativo rientro). Il blocco del traffico di passeggeri dei traghetti verso la Sar-

degnha ha avuto evidenti ripercussioni sugli spostamenti logistici. Nonostante tutto, l'equilibrio dei traffici è sempre stato garantito, oserei dire in maniera brillante, ma registrando impatti economici da non sottovalutare (extra costi che hanno notevolmente inciso sui risultati).

**COMPITO DEL RISK MANAGER È QUELLO DI IDENTIFICARE, ANTICIPARE E RISOLVERE LE CRITICITÀ CHE POSSONO DANNEGGIARE UN'AZIENDA - DAL PUNTO DI VISTA FINANZIARIO, OPERATIVO O DELLA SICUREZZA - ED È RESPONSABILE DELLO SVILUPPO DI STRATEGIE, PROCESSI E SISTEMI PER LA GESTIONE E IL MONITORAGGIO DEI RISCHI, A DIFESA DELLA CONTINUITÀ AZIENDALE. FATTA QUESTA PREMESSA, QUALI POSSONO ESSERE - IN SENSO LATO PER LE AZIENDE - LE LINEE GUIDA DA SEGUIRE**

*Nell'ultima ricerca del World Economic Forum il rischio di infezioni è stato sottostimato e posto dopo quelli di natura geopolitica e socioeconomica*



## PER FAR FRONTE ALLA COSIDDETTA “FASE 2” DELL’EMERGENZA?

■ A gennaio 2020 nell’ultimo survey del World Economic Forum di Davos, nella classifica dei top 5 rischi in termini di probabilità e impatto, vi era riportato sì il rischio sanitario, ma come ultimo dopo quello geopolitico, socio-economico, legato alla frammentazione digitale ed ambientale. Si scriveva proprio che “Le malattie non trasmissibili, come quelle cardiovascolari o mentali, hanno sostituito le malattie infettive come causa principale di morte, mentre la crescente longevità e i costi sociali ed economici per la gestione delle malattie croniche hanno messo sotto pressione i sistemi sanitari di molti paesi”. Il virus ha, quindi, sovvertito le priorità d’azione per i sistemi-paese a livello globale, e, al di là degli urgenti e tragici aspetti sulla salute delle persone, determinerà un rallentamento globale in tutte le economie. Uno dei punti deboli più evidenti è quello legato alla supply chain, la cui paralisi nelle economie interconnesse attuali sta provocando ingenti danni, anche se la reale entità delle conseguenze del Covid-19 sul nostro tessuto socio-economico si potrà, forse, valutare in maniera completa almeno tra un anno. Al momento, circa il 75% delle imprese ha già accusato un impatto sulla propria supply chain a causa delle restrizioni logistiche legate all’epidemia Covid-19. Va detto che piani di emergenza e di business continuity devono essere stati già predisposti in un’ottica di gestione del rischio strutturata e non possono essere improvvisati nel momento dell’emergenza. È a priori che l’impresa deve valutare la propria dipendenza da un fornitore strategico e quanto della sua business continuity è legato ad un singolo supplier: in questo senso la sua centralità deve essere gestita, o ridu-



*La drammatica esperienza del Covid-19 ci lascia un insegnamento: il rischio deve sempre essere considerato come una componente fondamentale in una gestione responsabile delle attività, a tutti i livelli*

cendo la dipendenza o pretendendo da lui una determinata capacità di gestire il suo rischio.

### **QUALI CONSIGLI E RACCOMANDAZIONI SI POSSONO FORNIRE ALLE IMPRESE PER IL DOPO COVID-19 INTESO IN SENSO PIÙ LATO?**

■ Tale esperienza, se non altro, può risultare utile per la definizione e l’orientamento della propria strategia nel gestire la crisi e sviluppare la resilienza anche dopo la fine dell’emergenza, adottando un approccio “full risk management”. Il risk management si pone sempre come nodo fondamentale in tutte le organizzazioni moderne. Prima della diffusione del Covid-19, si continuava ad affermare che la cultura del risk management era diffusa all’interno della propria organizzazione, i cui principali rischi identificati erano di natura operativa, percepiti come i più concreti e di maggiore portata per l’organizzazione. La crisi che stiamo vivendo ha sicuramente accelerato il processo di adozione di pratiche di gestione del rischio, con effetti anche nelle aziende meno strutturate. Ecco quindi che una nuova sensibilizzazione sul tema risulterà utile per affrontare i cambiamenti dello stile di consumo che sono già in atto (l’incremento dell’eCommerce, la fruizione di determinati sistemi di pagamento, ecc.) e che perdureranno ol-

tre i termini temporali della pandemia. Dovremo inoltre consolidare il lavoro da remoto (con le dovute differenze tra quello che è un semplice telelavoro e una vera e propria metodologia di lavoro agile), scongiurare la crisi di redditività, oltre che fare della digitalizzazione la chiave per ripensare al business e alla relazione con i consumatori.

### **LA COMPONENTE “RISCHIO SANITARIO” QUANTO ERA PRESA IN CONSIDERAZIONE PRIMA DELL’EMERGENZA CORONAVIRUS E QUANTO LO DOVRÀ ESSERE DA ADESSO IN POI? SI DOVRANNO CONCEPIRE KPI AD HOC PER LA GESTIONE DEL RISCHIO SANITARIO?**

■ L’emergenza imposta dal coronavirus ha reso necessaria l’immediata adozione di misure e protocolli d’urgenza per la sicurezza dei lavoratori contro la minaccia del contagio. Ritengo che nulla sarà più come prima, nel senso che le misure che oggi tutti conosciamo e che, in qualche modo e in diverse misure, ci coinvolgono, diventeranno un modus operandi per tutte le attività commerciali e industriali e non solo (penso alla didattica e alle scuole di ogni ordine e grado, per non parlare dello sport nel suo complesso). Il rischio sanitario, dunque, ha scalato notevolmente i posti nella graduatoria degli scenari dei prossimi anni a cui aggiungo, come mio parere, una >

altrettanto adeguata e una rivisitazione completa dei sistemi di approvvigionamento dei dispositivi medico/sanitari per non farci di nuovo trovare impreparati di fronte alle emergenze (quante mascherine, guanti, indumenti sterili sono mancati o hanno raggiunto destinazione con notevoli ritardi di fornitura). Insomma, anche qui, e ho avuto altre volte occasione per manifestarlo, la figura del “clinical risk manager” deve essere al centro e/o di supporto nelle organizzazioni dedite all’health care strategy.

#### **A QUALI ULTERIORI SISTEMI DI CONTROLLO E PIANI DI INTERVENTO STRATEGICO OCCORRERÀ PRESTARE MAGGIORMENTE ATTENZIONE?**

■ A questa domanda, ho in parte forse già risposto all’interno delle altre; ritengo comunque che quanto affrontato oggi era tra le avvisaglie in documenti, studi e analisi di chi si occupa quotidianamente di risk management. Quindi, sistemi di controllo e piani di intervento a cui prestare maggiore attenzione sono già alla luce di quanto sistematicamente si cerca di studiare e porre all’attenzione di chi si occupa di queste cose. La pandemia lo ha affermato: l’importanza del ruolo di chi possa comprendere i rischi, pianificare la gestione delle crisi e prevederle è ormai sul tavolo di discussione e decisione di tanti imprenditori e consigli di amministrazione.

#### **QUANTO IMPORTANTE SARÀ IL COINVOLGIMENTO DEL PERSONALE E CONSEGUENTEMENTE LA SUA FORMAZIONE?**

■ Per attuare completamente e sistematicamente i nuovi paradigmi c’è bisogno di uno sforzo collettivo



*“ Nulla sarà più come prima, nel senso che le misure che oggi tutti conosciamo diventeranno un modus operandi per tutte le attività commerciali e industriali e non solo”, dice Battagliola*

che coinvolga sia il management che i dipendenti, e molto passa dalla formazione per acquisire e allenare sia soft che hard skill. In quest’ambito si stanno moltiplicando iniziative (tante anche gratuite) a cui accedere: formazione online, webinar, tanto per citarne qualcuna. Tali investimenti in tempo e denaro per la formazione rientrano in una visione a tutto tondo della cultura del rischio, perché danno all’azienda la possibilità di essere proattiva e flessibile in termini organizzativi, qualora si verificasse un evento inaspettato. Adottando un approccio di risk management che prevede l’utilizzo di analisi di scenario quale strumento di discussione per le strategie di business, dove intuito, competenza, flessibilità e rapidità di analisi e di azione saranno elementi chiave per poter propendere per un tale scenario, minimizzare gli impatti negativi e rendere forte e sicuro il business. Riflettiamo dunque di nuovo, ma in modo molto attento, sul fatto che il risk management non sia più visto come l’equivalente di un mero centro di costo, ma come un’opportunità per sviluppare e valorizzare una più moderna cultura del rischio, anche per le Pmi.

#### **CHE RUOLO PENSA POSSA GIOCARE LA TECNOLOGIA NELLE FUTURE OPERAZIONI DI SECURITY?**

■ Concludo dicendo che da questa esperienza in realtà stiamo uscendo fuori come persone sempre più tecnologiche e molto flessibili anche ai cambiamenti così repentini. La tecnologia ci supporta in maniera completa e decisamente user friendly dandoci la possibilità di organizzare al meglio le nostre attività e guadagnando in termini di efficienza/efficacia. Partendo da questo nuovo modello di business, lavorativo e non, il ruolo tecnologico e di security dovrà essere sempre più potenziato al fine di garantire elevati livelli di performance. La sicurezza dei protocolli Internet nelle future reti 5G introduce alcuni aspetti che risulteranno cruciali per la difesa dai futuri attacchi informatici. La situazione già abbastanza difficile dal punto di vista tecnico, si complica ulteriormente se aggiungiamo i dubbi circa un utilizzo legittimo da parte degli operatori di rete delle proprie apparecchiature e connessioni. La guerra commerciale tra Usa e Cina, che coinvolge ultimamente anche i fornitori cinesi di apparati di telecomunicazione, non fa che rendere più fosco il quadro entro cui cercare soluzioni al problema. Numerose sfide digitali si presentano all’orizzonte nei prossimi mesi: non solo 5G ma anche Blockchain, Intelligenza Artificiale, Quantum Computing, Criptovalute e Big Data saranno il terreno di grandi battaglie sia sulle capacità tecniche sia sugli aspetti diplomatici e di potere. Cercare un coordinamento tra le grandi aziende del pianeta su aspetti di sicurezza può diventare estremamente difficoltoso. ■

# Un impatto molto pesante

Il blocco produttivo ha interessato circa 9 milioni di lavoratori dipendenti e 2,5 milioni di indipendenti, di cui 1,2 milioni al nord, più di 500 mila al centro, quasi 800 mila nel Mezzogiorno, oltre a 2,1 milioni di autonomi e partite iva.

a cura di **Michele Savani\***

L'impatto dell'emergenza sanitaria data da Covid-19 sul sistema economico sarà pienamente comprensibile solo a posteriori, quello che è certo è che in un lasso di tempo incredibilmente breve sono state messe in evidenza le interdipendenze tra sistemi sociali e produttivi a tutti i livelli. Abbiamo imparato quanto l'equilibrio dei nostri sistemi si fondasse su presupposti dati per scontati e indiscutibili (libertà di movimento di persone e merci, ad esempio, capacità di tenuta delle strutture e procedure sanitarie, ciclicità di domanda e offerta e trend macroeconomici), presupposti che avevano disegnato traiettorie facilmente riconoscibili all'interno delle quali muoversi e che sono invece mutati nel volgere di pochissimi giorni.

**Quello che è nato come** uno shock sanitario si è propagato con incredibile pervasività e in modo trasversale a settori, territori, imprese e lavoratori a livello globale: un'emergenza sanitaria localizzata in Cina si è tradotta in tempi relativamente brevi in uno shock di domanda e offerta, molte catene di approvvigionamento ne sono risultate fortemente rallentate se non interrotte, con impatto su un largo spettro di filiere a livello mondiale (elettronica, automotive, tessile), una contestuale riduzione dei consumi nella regione cinese, contrazione estrema per il settore turistico e alberghiero. Il sistema distributivo ha scontato gli effetti cumulativi legati alla riduzione dei volumi su tutte le filiere

## Aziende e lockdown

Fonte: Svimez

(per settore di attività)

	Unità locali	Fatturato	Valore aggiunto	Occupati
Estrazioni minerali da cave e miniere	97.5%	41.0%	41.7%	79.9%
Attività manifatturiere	62.7%	60.0%	64.4%	67.1%
Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Costruzioni	70.4%	59.8%	54.4%	59.6%
Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli	86.3%	71.1%	78.1%	82.3%
Trasporto e magazzinaggio	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Attività dei servizi di alloggio e ristorazione	93.2%	76.6%	72.7%	85.9%
Servizi di informazione e comunicazione	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Attività immobiliari	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Attività professionali, scientifiche e tecniche	2.8%	12.5%	5.8%	5.7%
Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	59.4%	51.7%	37.3%	23.6%
Istruzione	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Sanità e assistenza sociale	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Altre attività di servizi	96.5%	91.8%	94.3%	96.2%
Totale (a)	57.3%	51.6%	47.0%	52.8%

(a): esclusi i settori agricoltura, attività finanziarie e assicurative e PA.

(nel 2019 la sola Cina ha esportato per un valore di circa 2.480 miliardi e importato per un valore di circa 2.135 miliardi, secondo i dati diffusi dal governo cinese a inizio gennaio, fonte Reuters) e il rallentamento delle supply chain globali ha portato a un calo dei livelli produttivi e al conseguente calo dell'occupazione, alimentando ulteriormente il calo della domanda.

**Venendo all'Italia, il lockdown** ha interessato tutti i settori, con pesi diversi per numero di unità locali, fatturato, valore aggiunto e occupati: l'elaborazione Svimez su base dati Istat riportata nella tabella che pubblichiamo evidenzia quali

siano i settori maggiormente impattati dal lockdown. La logistica è stata immediatamente ricompresa tra i settori essenziali per il sistema economico produttivo, elemento indispensabile per approvvigionare sanità e distribuzione alimentare, così come lo sono state le agenzie per il lavoro, che hanno supportato aziende e lavoratori per ogni sorta di adempimento, dall'attivazione dei trattamenti salariali integrativi allo staffing per tutti i settori che hanno sperimentato carichi lavorativi in incremento. Ovviamente questi dati non raccontano tutta la storia: è evidente come alcune filiere logistiche, pur abilitate a operare, abbiano avuto una riduzione dei,

## Occupazione e lockdown

Fonte: Sveziz

carichi di lavoro perché legate a industrie improvvisamente ferme (automotive, fashion, retail), mentre altre abbiano ricevuto sollecitazioni e richieste sensibilmente superiori alla media (Grocery e Pharma). Tra qualche mese avremo a disposizione tutti i dati puntuali (ore di cassa integrazione effettivamente fruite, dati relativi alle assunzioni effettuate) che ci daranno la misura esatta delle dinamiche occupazionali nelle prime settimane dell'emergenza. Ancora qualche numero: il blocco produttivo ha interessato circa 9 milioni di lavoratori dipendenti, 2,5 milioni di lavoratori indipendenti (1,2 milioni al nord, oltre 500 mila al centro, quasi 800 mila nel Mezzogiorno), oltre a 2,1 milioni di autonomi e partite iva (un milione al nord, oltre 400 mila al centro e quasi 700 mila nel Mezzogiorno). Sempre le elaborazioni Sveziz sottolineano come, relativamente alle tutele e integrazioni salariali, ne

*Gli occupati interessati dal lockdown sono stati, considerando le tre regioni più colpite all'inizio del contagio, il 41,4% in Veneto, il 39,3% in Emilia Romagna e il 36,9% in Lombardia*



rimangono ancora privi circa 1,8 lavoratori privati dipendenti, di cui 800 mila lavoratori domestici e circa un milione di lavoratori a termine, oltre a circa 2 milioni di lavoratori irregolari. Da non sottovalutare i circa 800 mila disoccu-

pati in cerca di prima occupazione che per effetto della crisi presumibilmente non potranno accedere al mercato del lavoro nei prossimi mesi.

### Logistica ed eCommerce.

Il lockdown ha interessato da subito il mondo del commercio al dettaglio: i dati diffusi da Nielsen nei giorni scorsi relativamente ai consumi evidenziano la spinta verso l'acquisto tramite il canale eCommerce, processo inevitabile anche per consumatori che non si erano mai avvicinati prima a questa modalità di acquisto. Il trend di vendita dei prodotti di largo consumo online è passato da un più 81,0% rispetto ai volumi tradizionali (rilevato da Nielsen tra lunedì 24 febbraio a domenica 1° marzo) a un più 162,1% (rilevato tra lunedì 23 a domenica 29 marzo). Dal

lato degli operatori, la pressione sui volumi, la necessità di introdurre protocolli di igiene per tutelare la salute di dipendenti e clienti, aggiunti a fenomeni di assenteismo (o astensionismo) significativi hanno ovviamente generato significative difficoltà organizzative: un'indagine Prestashop su 1.600 aziende tra Italia, Francia e Spagna ha evidenziato come il 27% dei commercianti del panel abbia introdotto alcune restrizioni alle consegne, il 13% abbia investito in un piano di comunicazione di crisi, l'8% delle imprese abbia deciso di sospendere completamente le vendite, altri ancora propongono la consegna gratuita della merce. Un'indagine Netcomm ha rilevato come il 77% delle aziende che ha una strategia di vendita online (settori vari) ha dichiarato di aver acquisito nuovi clienti: è lecito attendersi che anche una volta terminato il lockdown molte persone preferiranno proseguire nella spesa online, per evitare code in ingresso ai negozi date dalle procedure di contingentamento negli ingressi. Affinché questo sbilanciamento verso l'eCommerce si consolidi è presumibile che gli operatori lavorino sul modello dell'"ultimo miglio", garantendo compliance, protocolli di igiene a tutela

Regioni	Struttura delle aziende (anno 2017)			Effetto blocco attività sull'occupazione		
	Totale Occupati (in migliaia)	-di cui dipendenti	-di cui indipendenti	Occupati interessati dal blocco (%)	Dipendenti interessati dal blocco (%)	Indipendenti interessati dal blocco (%)
Piemonte	1.882,6	75,3	24,7	36,8	34,6	41,9
Valle D'Aosta	61,0	72,8	27,2	36,4	32,2	44,9
Liguria	676,9	74,3	25,7	37,4	34,9	42,3
Lombardia	4.762,5	78,3	21,7	36,9	35,8	38,9
Trentino Alto Adige	553,9	76,5	23,5	38,3	35,5	44,5
Veneto	2.259,8	76,6	23,4	41,4	40,2	43,3
Friuli-Venezia Giulia	538,0	78,7	21,3	36,5	34,5	41,8
Emilia-Romagna	2.130,3	76,6	23,4	39,8	38,5	42,2
Toscana	1.680,8	73,9	26,1	38,4	36,4	42,4
Umbria	366,9	73,5	26,5	36,9	34,5	41,8
Marche	660,9	73,5	26,5	40,5	38,6	44,4
Lazio	2.698,3	79,1	20,9	29,8	27,3	36,9
Abruzzo	521,6	73,6	26,4	38,0	35,7	42,4
Molise	108,4	69,2	30,8	35,6	31,5	43,1
Campania	1.876,1	73,9	26,1	36,3	33,4	42,1
Puglia	1.380,7	73,1	26,9	36,7	33,5	43,3
Basilicata	203,1	72,3	27,7	35,9	32,3	43,7
Calabria	632,4	71,4	28,6	33,4	28,8	43,0
Sicilia	1.529,7	74,6	25,4	32,2	28,0	42,3



*I settori produttivi che hanno subito un colpo drammatico sono stati quelli più legati al turismo, come trasporto aereo, ristorazione e alberghiero*

ne ancora più spinta.

**Flexsecurity: un modello ancora da costruire.**

Un ultimo spunto di riflessione deve però essere ri-

terruzione del rapporto con l'azienda utilizzatrice, su un trattamento di supporto al reddito fino a 6 mesi oltre al supporto attivo per ricollocazione. Come visto prima i dati relativi alla cassa integrazione evidenziano ancora disuguaglianze significative. Qualunque sia la traiettoria lavorativa che dovremo fronteggiare, i punti prioritari da mettere in agenda in tema di politiche del lavoro saranno legati a norme che favoriscano l'emersione di situazioni di irregolarità e che garantiscano dinamiche di ingresso e uscita dal mondo del lavoro più fluide. Solo in questo modo sarà possibile garantire una maggior capacità di adattamento delle aziende

di lavoratori e clienti e rimuovendo ogni frizione possibile relativa all'esperienza di acquisto (flessibilità nelle modalità e orari di consegna, ricorsività di ordini continuativi, migliore esperienza d'uso facilitata delle piattaforme di eCommerce).

**Il (nuovo) mondo del lavoro.** In un interessante articolo, Francesco Seghezzi, presidente della Fondazione Adapt, ha evidenziato tre traiettorie che andranno monitorate nei prossimi mesi per capire come evolverà il mondo del lavoro, nei suoi equilibri e nella domanda di competenze:

- ritorno alla centralità riconosciuta alle relazioni face to face o spostamento verso smartworking e meeting in videoconferenza per quota parte delle interazioni professionali;
- traiettorie evolutive di settori che necessariamente cresceranno (logistica, telco, IT, grocery), ma anche evoluzione dei settori che, impattati dal nuovo contesto (ristorazione, turismo, retail) potranno e sapranno reinventarsi;
- riorganizzazione delle supply chain mondiali ed evoluzione verso fenomeni di reshoring o maggiore distribuzione del rischio, con una delocalizzazione e frammentazio-

volto al tema della Flexsecurity: la flessibilità lavorativa, elemento sempre più centrale per il governo delle imprese, deve essere accompagnata a politiche



*Le agenzie di lavoro hanno giocato un ruolo importante nelle prime settimane dell'emergenza sanitaria aiutando quei settori, come la Gdo e il Pharma, che hanno registrato picchi inattesi di attività*

di sicurezza e tutela dei lavoratori. Le agenzie per il lavoro hanno giocato un ruolo importante nelle prime settimane dell'emergenza sanitaria: oltre a supportare le aziende nel far fronte a carichi di lavoro inattesi in settori come quelli della Gdo, della logistica, del pharma e dell'ICT, nel mese di marzo 2020 hanno gestito anche procedure di trattamento integrativo salariale per 110 mila lavoratori somministrati in 80 diverse agenzie per il lavoro (fonte Assolavoro). I lavoratori in Staff Leasing possono inoltre contare, in caso di in-

a shock imprevisti come quello che stiamo attraversando e l'accesso di quanti più lavoratori possibili a strumenti di supporto economico e riqualificazione professionale, e l'esperienza di un settore come quello della logistica ha dimostrato quanto flessibilità e tutele siano state importanti. La Flexsecurity rimane, per la logistica e praticamente per ogni settore, un punto centrale per affrontare il prossimo step evolutivo del mercato del lavoro. ■

\* Division Manager Logistics Gi Group

# La domanda è: come ripartire?

Secondo Adecco Group le “linee guida” da seguire sono tre anche nel settore del lavoro: sicurezza, flessibilità, formazione.

L'attuale emergenza sanitaria sta mettendo a dura prova il mondo intero, l'economia globale e il mercato del lavoro. Sono tantissime le professioni che stanno vivendo un profondo sconvolgimento e l'imperativo sarà di adattarsi il più agilmente possibile alla nuova “normalità”. Se da una parte la pandemia sta causando un forte rallentamento,

impattato il mondo delle infrastrutture informatiche e dell'ICT.

**Se è vero che il settore** della logistica stava già attraversando un trend di cambiamento, a causa dell'emergenza legata al Covid-19, questa tendenza si è fortemente velocizzata, portando a una crescita della domanda per i profili professionali legati a questo settore.

la pandemia, soprattutto per quanto riguarda quelle igienico/sanitarie, i controlli sulle merci, la sicurezza e la conservazione del prodotto anche all'interno dei singoli magazzini e, non da meno, la sua distribuzione. Stiamo assistendo a un cambiamento delle figure ricercate e delle specializzazioni richieste, con una commistione sempre maggiore tra profili professionali tradizionali e profili più innovativi. Infatti, i nuovi metodi introdotti per il controllo e la sicurezza dei prodotti stanno incrementando la ricerca di profili specializzati, come ad esempio le figure legate ai Gestionali IQ e al customer care. In ogni caso attualmente i profili più ricercati nel settore della logistica sono: data entry, addetto customer service, addetto picking, addetti alla preparazione delle spedizioni legate al food, driver, addetti alla misurazione della temperatura.

**La domanda, però, che si pongono** tutti gli stakeholder del settore è: come ripartire? I tre pilastri sono sicurezza, flessibilità e formazione. Proprio per cercare di limitare la recessione economica e per favorire attivamente una transizione verso il ritorno al lavoro in sicurezza, The Adecco Group ha stretto un'alleanza con Randstad N.V. e ManpowerGroup a livello globale. Si tratta di una call to action, “Tornare a lavorare in sicurezza”, con l'obiettivo di guidare l'economia globale verso la ripartenza, mettendo a sistema le buone pratiche, supportando istituzioni e aziende nell'attivazione di procedure già esistenti e rendendole applicabili su scala globale per fare fronte alla temporanea “economia basata sul-



*E' probabile che il lavoro remoto diverrà un'opzione sempre più adottata nelle nuove organizzazioni aziendali*

dall'altra sta introducendo l'abitudine a ricorrere a nuove modalità di lavoro e consumo, come lo smart working e l'eCommerce con la tecnologia che sta ricoprendo un ruolo sempre più centrale. Contestualmente, a fronte dello stop della maggior parte dei comparti, una manciata di settori ha subito una crescita esponenziale: le professioni legate al mondo sanitario e farmaceutico, la logistica, la grande distribuzione organizzata e il settore della disinfezione, a seguire è probabile che sarà

Ad esempio, nelle ultime settimane sono state registrate più di 600 richieste legate particolarmente all'eCommerce e più del 40% di richieste di posizioni lavorative legate al settore della logistica. Inoltre, questo settore sta vivendo un momento di cambiamento anche per quanto riguarda le modalità di servizio, sia perché sta crescendo esponenzialmente la domanda per il fresco, che necessita di specifiche attenzioni per il trasporto e per l'igiene, sia per le procedure richieste per contenere

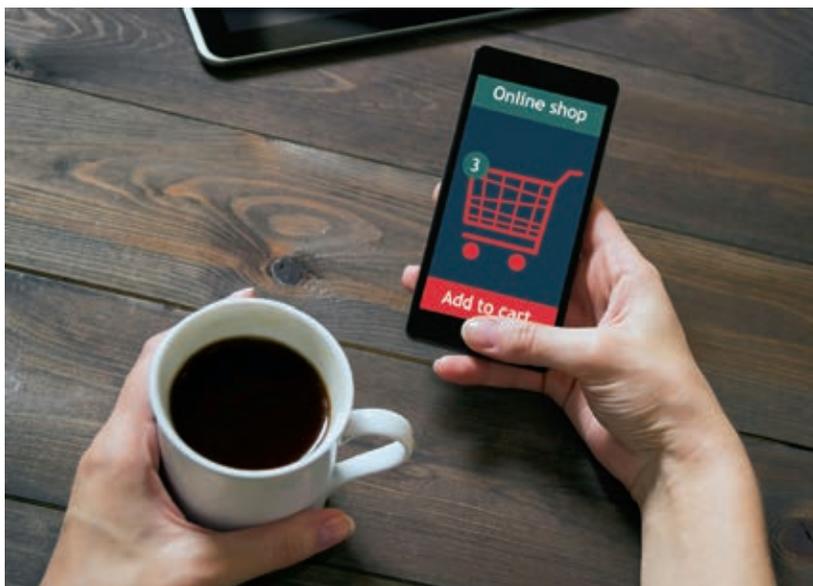
## LA FORMAZIONE

Sul fronte della formazione, si è verificata la necessità di far fronte a una crescente richiesta relativa all'inserimento di un numero importante di risorse da dover formare in fase di Induction. Mylia (il brand di Adecco focalizzato sulla formazione) ha riprogettato in formato virtuale la fase di on boarding (formazione sicurezza generale, modulo aziendale e sicurezza specifica rischio medio) in modalità sincrona e asincrona, mantenendo il focus sul miglioramento della customer experience dei partecipanti ai corsi. Nel lancio della propria proposta sull'extended learning, Mylia ha ideato e realizzato soluzioni ad hoc per il settore della logistica anche attraverso il ricorso al proprio Learning Management System (piattaforma tecnologica esclusiva):

- la promozione di misure e precauzioni da adottare nella fase di rientro al lavoro (totale, parziale, futuro), utili a rendere consapevoli e pronti i dipendenti, sia presso stabilimenti e magazzini nonché presso gli uffici. Una pillola e-learning fruibile da qualsiasi device della durata di 45' circa che include anche un test di apprendimento;
- un recovery plan per le aziende del settore logistico e dei trasporti che stanno subendo gravi ripercussioni nella gestione delle flotte, dei siti di stoccaggio e distribuzione, nei volumi delle merci, nei flussi di trasporto e in generale sulla propria tenuta economica, in modalità webinar.

la distanza fisica” che rappresenta la nuova normalità. Uno dei settori centrali di questa alleanza è proprio quello della logistica.

**Per supportare i propri clienti** e garantire la business continuity delle aziende del settore, Adecco si è organizzata sia mettendo a disposizione il proprio organico 7 giorni su 7, che velocizzando e digitalizzando l'intero processo di recruiting: infatti, i processi di selezione avvengono esclusivamente da remoto, tramite colloqui online, video interviste, video colloqui e firme digitali. Inoltre, tutti i lavoratori sono dotati delle protezioni previste per legge, in maniera tale, naturalmente, da preservarli dal rischio di contagi. L'utilizzo di tool digitali si sta rivelando strategico e fondamentale per poter rispondere in velocità alle richieste delle aziende e, di conseguenza, per far fronte alla domanda dei consumatori finali, mutata rapidamente nell'ultimo mese. In questo scenario è evidente che la ripartenza del settore richiederà ancora più flessibilità: il Gruppo Adecco in Italia sta consolidando la propria strategia che punta con Adecco a far leva il più possibile sulla somministrazione in Staff Leasing (ossia l'assunzione a



*La logistica cambia rapidamente: Adecco ha già registrato numerose richieste per figure professionali da inserire nella gestione dell'eCommerce*

tempo indeterminato dei lavoratori, di volta in volta “prestati” alle aziende clienti per periodi di tempo più o meno lunghi). Queste due strade, intraprese già prima dell'emergenza sanitaria, sono complementari e rappresentano le due facce di una strategia che mette al centro il lavoratore, il concetto di occupabilità e l'importanza di upskilling e reskilling in un mercato del lavoro in

costante evoluzione, elementi che si dimostrano cruciali anche e soprattutto nello scenario attuale.

Adecco e Mylia (il brand dell'azienda focalizzato sulla formazione) sono pronte per mettere a disposizione le proprie expertise per le aziende del settore logistico, guidando attivamente questa fase di transizione e la navigazione verso il futuro dell'industry.

# Il settore più in sofferenza

Dati e riflessioni dall'Osservatorio di Studi e Ricerche per il Mezzogiorno-SRM.

**C**ovid-19 sta colpendo, in modo più o meno violento, tutto il mondo con gravi conseguenze a livello sanitario ed economico. In termini economici, il suo immediato impatto, essendo partito dalla Cina, è stato uno shock di offerta isolato che si è rapidamente trasformato in una crisi della domanda globale. La Cina, nel secondo trimestre, si sta avvicinando lentamente alla piena attività produttiva, ma il suo ruolo di

dal governo per contrastare la pandemia. I numeri della nuova pubblicazione del centro studi, riassunti in questo articolo, stanno avendo un'evoluzione rapidissima, su base settimanale e a volte anche quotidiana, per cui vanno presi con le dovute cautele. Comunque, permettono spunti di riflessione sui comparti che stanno più risentendo del Covid-19 e su quelli che stanno avendo andamenti migliori. Lo studio parte con un'infografica di base che mostra il "livello influenzale" dell'economia marittima, alcuni di questi indicatori riguardano direttamente il nostro paese, altri misurano fenomeni di carattere più internazionale, che però interessano il panorama competitivo del settore; è il caso, ad esempio, del traffico del canale di Suez che, pur non riguardando direttamente l'Italia, coinvolge l'area del Mediterraneo e con essa l'intera partita della competizione portuale e logistica.

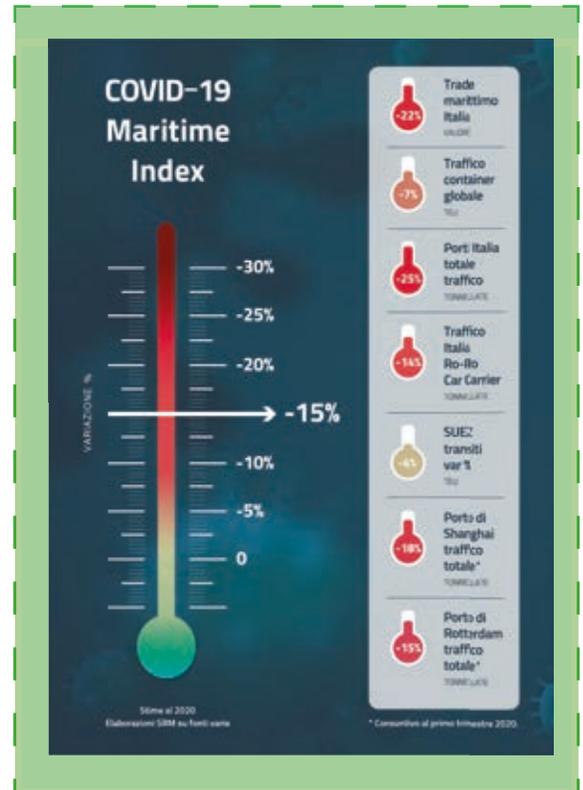
**Il WTO ha recentemente** previsto che il commercio internazionale si contrarrà molto di più nel 2020 rispetto alla crisi del 2008-2009, con un range al ribasso del 13-32%, tanto ampio a causa dell'elevata incertezza dell'impatto economico della pandemia. L'andamento del commercio si riflette sullo shipping, dato che il trasporto su nave concentra circa

il 90% degli scambi di merci nel mondo. Sebbene sia ormai riconosciuto che il trasporto marittimo stia andando incontro a un periodo problematico, l'incertezza attorno alle stime dell'impatto del Covid-19 rimane estremamente alta perché sono numerosi i fattori chiave da considerare, tra cui: se il virus si diffonderà con la stessa forza in ogni regione geografica; la durata e l'estensione dei lockdown; quanto le misure di salvataggio dei governi saranno sufficienti per sostenere l'economia globale. Al momento, non si conosce l'evoluzione di tali questioni e quindi occorre ragionare per scenari che si basano su ipotesi che divergono per i diversi gradi di "pessimismo" e "ottimismo". Drewry Shipping Consultants, ri-



"fabbrica del mondo" è in dubbio data la crisi dei suoi partner commerciali. Il problema, allo stato attuale, si è spostato da un capo all'altro della catena di approvvigionamento.

**SRM ha deciso**, nell'ambito delle sue ricerche connesse all'Osservatorio sull'economia del mare, di elaborare una serie di analisi periodiche rivolte a mostrare trend e problematiche di carattere economico legate alla diffusione del Covid-19 e agli effetti delle misure assunte





Porto di Shanghai. Secondo l'associazione dei porti cinesi, nel 2020, gli scali del paese perderanno tra il 10 e il 15% di volumi

ferendosi al trasporto dei container - che comunque rappresenta il segmento più correlato all'andamento dell'economia perché esprime il traffico manifatturiero - ha realizzato, nel marzo scorso, ad esempio, tre scenari la cui principale differenza è la tempistica della ripresa. Si passa dal caso piuttosto ottimistico in cui il mondo prende velocità rapidamente e termina l'anno con una crescita positiva della movimentazione di container, seb-

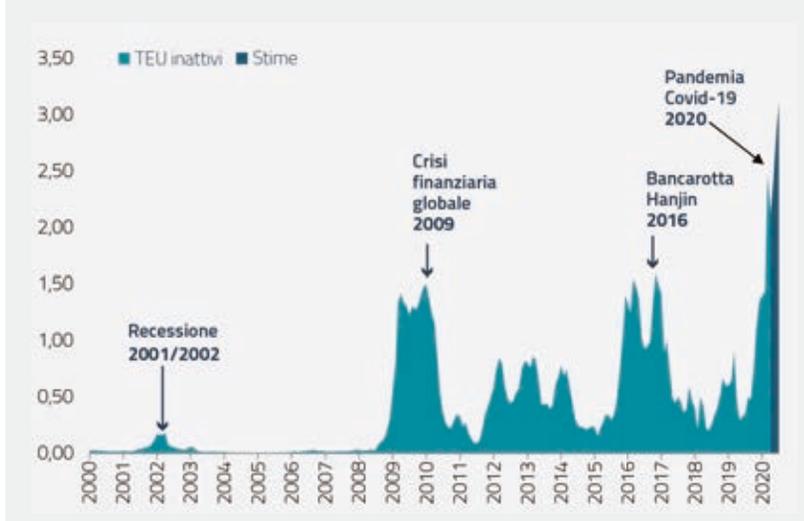
bene inferiore a quanto in precedenza previsto, a uno scenario decisamente negativo in cui la pandemia non viene contenuta entro l'anno, portando così il comparto al suo secondo declino annuale dopo il 2009. Lo scenario base, cui Drewry attribuisce una probabilità del 50%, prevede per il 2020 una riduzione della movimentazione dei porti in tutto il mondo dello 0,5%, pari a circa 4 milioni di teu in meno rispetto al 2019 (quando

il global throughput è stato di 801 milioni di teu), dovuta alle interruzioni della catena di approvvigionamento, alla riduzione della domanda e, in generale, all'incertezza economica globale causata dal Covid-19. L'ipotesi di partenza è che il picco del virus si verifichi durante il secondo e il terzo trimestre con l'economia globale che inizia a riprendersi solo negli ultimi tre mesi dell'anno. Il rimbalzo nel 2021 potrebbe essere vicino al 5%. Il range delle stime di Drewry spazia dunque dal più 1,5% dello scenario migliore (pari a più 12 milioni di teu movimentati nel mondo) al meno 3% dello scenario peggiore (24 milioni di teu in meno del 2019). Altre previsioni sono invece più negative: la società di analisi danese Sea-Intelligence Consulting stima che l'impatto della pandemia peserà sulle linee di trasporto marittimo di container per circa 17 milioni di teu e sui terminal portuali per circa 80 milioni di teu. Tutti concordano comunque su un significativo rimbalzo dei volumi trasportati nel 2021 dopo il crollo di quest'anno. Dalla tendenza di questi primi mesi si può già affermare che il 2020 sarà instabile dal punto di vista della domanda e dell'offerta del trasporto marittimo. Se, da un lato, la riduzione dei volumi di domanda è una certezza, dall'altro i vettori dovranno essere in grado di gestire le capacità disponibili nei prossimi mesi. Essi dovranno decidere di contenere i servizi di trasporto fino a quando i volumi della domanda si manterranno bassi, e anche essere pronti a servire il mercato quando inizierà la ripresa. Sea-Intelligence, a questo proposito, ricorda che il crollo dei noli marittimi durante gli anni dell'ultima crisi finanziaria fu dovuto principalmente alla scelta dei vettori di non ridurre la capacità di stiva in tempo utile preferendo invece una guerra al ribasso sulle tariffe di trasporto per acquisire quote di mercato, una decisione che mise sotto pressione i loro bilanci e portò al fallimento di molte compagnie.

## Portacontainer inattive

Fonte: Alphaliner

(stima, 2000-2020, capacità in milioni di teu)



(2020, andamento traffico container nei porti italiani)

	Probabilità	COVID-19 contagio	Inizio ripresa da:	Impatto sul container	Stime import-export container via mare
<b>BASE</b>	50%	Globale	Giugno	Volatilità e sospensione a breve termine di talune attività produttive (con conseguente calo sui container movimentati) e successiva ripresa graduale delle attività	-22%
<b>INTERMEDIO</b>	45%	Globale	Settembre	Sospensione a medio termine di alcune attività produttive (con conseguente impatto sui container movimentati) ma ripresa a rimbalzo delle attività non core	-33%-35%
<b>CRITICO</b>	5%	Globale	2021	contrazione consistente delle attività	-50%

I vettori, sulla base di quell'esperienza, stanno gestendo questa emergenza al meglio, togliendo rapidamente dal mercato capacità di stiva con ripetuti blank sailing e ottenendo in tal modo che le tariffe di trasporto non crollino. Una conseguenza molto evidente consta nella quantità da record di viaggi a vuoto con capacità di flotta inattiva che arriverà a oltre 3 milioni di teu, pari al 13% dell'intera flotta, superando il precedente massimo di 2,5 milioni registrato all'inizio di marzo di quest'anno. Alphaliner ha calcolato che la pandemia sta comportando la cancellazione, nel secondo trimestre 2020, di oltre 250 servizi di linea per il trasporto marittimo di container, pari al 30% della capacità di stiva su alcune rotte. L'obiettivo è naturalmente quello di contenere i costi. Secondo gli analisti di Sea-Intelligence, se le compagnie riescono a mantenere i livelli dei noli quantomeno stabili e subiscono un calo della domanda di trasporto pari al 10%, la perdita stimata per il loro business è di circa 6-8 miliardi di dollari nel 2020. Se invece non riuscissero a limitare il calo dei noli e le tariffe di trasporto dovessero crollare come negli anni di crisi post-2008, le perdite stimate per i vettori marittimi salirebbero a 23 miliardi di dollari. L'ondata di blank sailing avrà un impatto anche sui porti italiani considerato che coinvolge, tra gli altri, i servizi sulla rotta Asia-Med. Le prime sti-

me parlano di un calo sui traffici portuali nazionali per il 2020 pari al 20-25% del totale, circa 90-100 milioni di tonnellate di merci e 2 milioni di teu in meno. Gli effetti si manifesteranno soprattutto da maggio perché il transit time dai porti cinesi a quelli italiani è di circa un mese, per cui nel nostro paese le partenze cancellate ad aprile si tradurranno in navi non arrivate 30 giorni più tardi. I più colpiti saranno i porti di Genova, La Spezia, Trieste e Gioia Tauro essendo quelli serviti dalle linee dirette con l'Estremo Oriente, ma la crisi dei volumi movimentati coinvolgerà in generale e con diversi risvolti tutto il sistema portuale nazionale.

SRM offre poi uno scenario dove è stimato l'impatto del Covid-19 sull'import-export marittimo italiano containerizzabile che ha un valore di circa 190 miliardi di euro. La prima ipotesi è costruita su una durata base "stimata" del "blocco" che va da inizio marzo a fine maggio, ne risulta un conseguente calo sul trade del 22%. Una seconda ipotesi di scenario (intermedio) è stata costruita allo scopo di evidenziare l'eventuale impatto sull'import-export nel caso di lockdown prolungato fino a fine agosto. Il calo del trade risulta essere più consistente (meno 33/35%) e gli effetti sul settore si fanno sentire in maniera più pressante ma nel complesso si assiste anche a una

ripresa successiva più "carica" nel terzo trimestre con un consistente effetto a rimbalzo. Nella terza ipotesi, la più critica, ma che appare anche meno probabile, la contrazione delle attività, seppure in un'ottica che segue quella del mantenimento delle sole attività connesse a quelle essenziali, la ripresa è rimandata al 2021 e il calo previsto è considerevole (meno 50%). Ne conseguono una serie di scenari che disegnano un calo del nostro trade marittimo anche se da interpretare con le dovute cautele: è ovvio che le tipologie di merci non sono l'unica variabile che condiziona il fenomeno. Infatti, altro condizionamento avverrà dalla diffusione del contagio nei paesi che hanno maggiori rapporti marittimi con l'Italia e dalla loro voglia di applicare ancora dazi e restrizioni al commercio che vi erano anche prima del coronavirus e soprattutto dalla situazione della Cina che è un player inserito in molte catene globali del valore. Il Mezzogiorno, che concentra il 20% circa del traffico container gateway italiano (e il 43% del traffico totale di merci movimentate) ed è un territorio che ha una delle chiavi del suo sviluppo nell'import-export via mare, di sicuro risentirà del problema. E' da osservare che a favorire gli scali meridionali potrebbe essere la minore diffusione e il maggior controllo del contagio. Ripartire dai porti del sud potrebbe essere una delle idee vincenti. ■

# Un settore diventato cruciale

L'aereo è l'unico mezzo di trasporto in grado di garantire un servizio efficace per prodotti time sensitive o di particolare importanza in questa fase di emergenza sanitaria diffusa in tutto il mondo.

di **Alessio Totaro**

**N**el settore del trasporto aereo l'emergenza Covid-19 ha avuto un impatto significativo non solo in relazione al traffico passeggeri - ormai di fatto inesistente o consentito solo per servizi essenziali - ma anche sullo sviluppo del cargo, pur non investito direttamente da provvedimenti governativi restrittivi. La sospensione dei voli passeggeri ha infatti portato a una forte contrazione dei traffici cosiddetti belly (che utilizzano le stive degli aeromobili adibiti al trasporto passeggeri) ma ha inevitabilmente influito sullo sviluppo degli aeromobili full freight, considerato che molte compagnie hanno dovuto ripianificare orari e rotte, con l'esigenza di garantire l'adeguata protezione degli equipaggi.

**I dati diffusi dalla IATA** evidenziano che il traffico cargo ha registrato già a gennaio 2020 (prima che l'emergenza Covid 19 sviluppasse i suoi pieni effetti) una significativa contrazione pari al 3,3% rispetto al primo mese del 2019, segnando il decimo mese consecutivo di calo dei volumi di merci anno su anno. La prospettiva dell'allentamento delle tensioni commerciali tra Stati Uniti e Cina - sicuramente positiva per il settore e che aveva generato previsioni più ottimistiche per l'anno in corso - è stata in poco tempo superata dallo sviluppo epidemico che ha gravemente inciso sulle catene di approvvigionamento globali. Tuttavia, dopo la scossa iniziale che l'emergenza sanitaria ha determinato, molte compagnie stanno



*La modalità aerea merci, in forte flessione nel 2019 e anche nel gennaio 2020, prima della deflagrazione del virus, sta recuperando in primo luogo per i rifornimenti di materiale sanitario*

concentrando sforzi significativi su uno sviluppo del settore cargo che possa dar seguito alla progressiva ripresa della produzione cinese e che possa rispondere alle crescenti esigenze di approvvigionamento di materiale sanitario su scala mondiale. Questo avviene sia attraverso una parziale riconversione degli aeromobili adibiti al trasporto passeggeri (che, senza subire modifiche strutturali, riprendono a volare trasportando solo merce nelle stive) sia attraverso una più intensa programmazione dei voli cargo tradizionali. La scelta di utilizzare per le merci gli aeromobili adibiti al trasporto passeggeri (si consideri che già in passato, prima dell'emergenza sanitaria, circa la metà del trasporto aereo di merci avveniva utilizzando le stive degli aeromobili passeggeri) può infatti risultare comunque

sostenibile dal punto di vista economico, soprattutto per le tratte a corto raggio, nonostante la ridotta capacità di carico che tali aeromobili hanno, per una serie di fattori: i costi decisamente ridotti (gli equipaggi consistono solo nel comandante e nel secondo pilota); la previsione di un aumento delle tariffe del trasporto aereo di merci, causato dalla prevista ripresa cinese e dalla carenza di aerei full freight; l'opportunità di tenere in movimento una flotta che maturerebbe costi significativi (in termini di spazi, manutenzioni straordinarie, ecc.) se del tutto inutilizzata.

**Recentemente la commissione europea** ha preso atto della crisi complessiva del settore cargo e di come la stessa sia stata particolarmente evidente in Italia, nei cui aeroporti si sono verificati >

cali significativi di capacità, analogamente riscontrati in Asia e Nord America. Cali di capacità che sono stati spesso conseguenza delle restrizioni e delle misure governative di contenimento relative sia ai voli che al personale. Tuttavia, il cargo aereo rappresenta un settore cruciale con finalità di interesse generale sia da un punto di vista economico, considerato che dalla fine di marzo il mercato cinese dovrebbe riprendere la piena produzione, sia, e soprattutto, per consentire un adeguato ed efficace contrasto all'emergenza sanitaria in corso, garantendo un rapido approvvigionamento di beni essenziali, farmaci, prodotti medicali e forniture sanitarie. In altre parole, il cargo aereo è l'unico in grado di garantire un servizio efficace per prodotti time sensitive e/o di particolare importanza in questa fase emergenziale. La commissione sottolinea, quindi, che le misure di contenimento predisposte per l'emergenza Covid-19 attengono (e devono pertanto limitarsi) solo al trasferimento e alla movimentazione di passeggeri, ma nessuna restrizione è giustificata sulla movimentazione degli aeromobili e delle merci trasportate. Qualunque tipo di restrizione in questo senso sarebbe ingiustificata e in contrasto con quanto previsto dall'art. 21 del Reg. (EU) n. 1008/2008 (recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità), secondo cui le eventuali limitazioni da parte di un singolo Stato ai diritti di traffico per far fronte a situazioni di emergenza, devono sempre rispettare i principi di proporzionalità e trasparenza e devono necessariamente basarsi su criteri obiettivi e non discriminatori.

**Considerata, pertanto, l'importanza strategica del cargo aereo in questa fase e, in particolare, per consentire l'approvvigionamento di materiale sanitario essenziale per combattere la pan-**

**demia in corso, la commissione ha formalmente invitato tutti gli Stati membri a implementare adeguate misure operative per facilitare il trasporto aereo di**

**personale asintomatico coinvolto nelle operazioni di trasporto aereo.**

**Viene infine dato atto che** - come sta-

*Le compagnie aeree stanno trasportando le merci collocandole nelle stive degli aerei passeggeri, oggi senza clienti. Un metodo, comunque, sostenibile specie nei voli a corto raggio*



merci e ridurne i costi aggiuntivi. Nello specifico, si segnalano tra le linee guida pubblicate le seguenti prescrizioni:

- per trasporti provenienti da paesi extra Ue, concedere senza ritardi tutte le previste autorizzazioni e i necessari permessi, compresi diritti di traffico straordinari per trasporto merci, anche con l'utilizzo di aeromobili passeggeri;
- rimuovere temporaneamente tutte le restrizioni previste in relazione agli slot aeroportuali per il trasporto di materiale sanitario;
- facilitare l'utilizzo di aeromobili passeggeri per il trasporto merci;
- considerare l'equipaggio coinvolto nel trasporto merci e il personale di handling come personale necessario in tutti i casi di lockdown;
- escludere qualunque tipo di restrizione alla movimentazione per il

bilito nella dichiarazione congiunta del 20 marzo 2020 della European Competition Network - le autorità garanti della concorrenza dei singoli Stati membri "non interverranno attivamente contro le misure temporanee e necessarie messe in atto per evitare carenze di approvvigionamento". Pur precisando in ogni caso che tali autorità non esiteranno a intervenire nel caso in cui gli operatori del settore dovessero attuare cartelli o abusi di posizione dominante in contrasto con il trattato istitutivo dell'Unione europea. In definitiva, il quadro complessivo sopracitato indica come il settore del cargo aereo abbia tutte le possibilità di giocare un ruolo importante nell'auspicato rilancio economico post emergenziale e debba sin da subito essere tutelato come servizio di interesse generale in grado di garantire gli efficaci strumenti di contrasto alla dichiarata pandemia globale. ■

# La soluzione intermodale

Anche nella crisi sanitaria che ci ha colpito, il trasporto ferroviario ha dimostrato di essere il mezzo più sicuro, che dovrà essere sviluppato sia nel nostro paese sia in Europa sia nei collegamenti con la Cina.

di **Eugenio Muzio\***

**L'**Italia per le necessità della logistica e del posizionamento delle merci è caratterizzata da un massiccio utilizzo dell'autotrasporto che la colloca in questo settore ai massimi livelli in Europa. I dati del 2019, fatto 100 il totale del fabbisogno del trasporto terrestre del paese, evidenziano il ricorso all'autotrasporto per il 90,3% e per la ferrovia solamente il 9,7% (dati Aiscat). Attualmente la pandemia Covid-19, che ha colpito praticamente l'intero pianeta, ha comportato profonde modifiche di vita dei popoli e ha anche influito sulle relative connessioni con le industrie di produzione, con il mondo dei servizi e con particolare incidenza sui trasporti di persone e cose. In questo ultimo settore l'autotrasporto, come prima sottolineato dominus nell'economia italiana, ha registrato flessioni nell'ordine del 30% medio (fonte Anas), per alcune motivazioni fondamentali, malgrado che i dettami governativi non abbiano bloccato il trasporto merci: il blocco delle produzioni industriali che ha ridotto notevolmente i volumi; la riduzione degli autisti disponibili per ovvie ragioni di sicurezza sanitaria; la drastica riduzione nel traffico internazionale della presenza di vettori stranieri, preponderanti prima della comparsa del Covid-19, che in molti casi si sono asserragliati nei loro paesi di origine. Unico settore in controtendenza è stato il trasporto di derrate alimentari e prodotti sanitari.

**Il trasporto intermodale strada-rotai,** pur risentendo anch'esso delle so-



*L'export cinese sta sempre più utilizzando il treno, come soluzione intermedia tra trasporto aereo e marittimo, anche nel traffico verso l'Europa*

pravvenute limitazioni di mercato, ha dimostrato una valida vitalità poiché l'utilizzo del treno ha limitato gli inconvenienti riscontrati nel settore dell'autotrasporto. Vale per tutto il fatto che per far viaggiare una partita di 34 semirimorchi occorrono assolutamente 34 motrici e 34 autisti. Nel combinato, invece, per far viaggiare un treno che trasporta 34 semirimorchi bastano uno o due macchinisti (due assurdamente solo in Italia) e l'impiego molto parziale di personale addetto alla linea e alla circolazione.

Gli addetti ai lavori hanno evidenziato alle autorità che il trasporto intermodale è la soluzione più sicura per contenere l'epidemia e sostenere l'economia di un paese. Per ottenere risultati tangibili occorre garantire l'efficienza e la

funzionalità dell'infrastruttura ferroviaria lungo le principali direttrici europee. Data la situazione contingente, appare logico privilegiare il transito dei treni merci al fine di fornire il miglior servizio possibile. Prima dell'avvento della pandemia il volume trasportato in intermodalità in Italia è stato di 60 milioni circa di tonnellate a cui occorre aggiungere la quota parte di traffico internazionale pari a 62 milioni di tonnellate. Per suggerire un utilizzo più funzionale dell'intermodalità è stata redatta una petizione in materia che chiede alle autorità di privilegiare la tecnica del trasporto combinato al fine di offrire al paese soluzioni che possano salvaguardarne gli interessi. Il documento è stato inviato alle Istituzioni italiane e a quelle europee a firma di ben 12 associazioni,



*Dodici associazioni di categoria europee, tra le quali anche la Uirr, hanno chiesto in un documento ai governi nazionali e a Bruxelles di porre in chiara evidenza "l'importanza strategica" del trasporto intermodale*

di categoria tra cui l'Uirr di Bruxelles notoriamente la realtà rappresentante la maggior parte dell'intermodalità in Europa. Nel documento esse chiedono:

- la necessità di evidenziare a livello istituzionale una chiara comunicazione che metta in risalto il ruolo strategico dell'intermodalità in rapporto all'emergenza sanitaria in atto;
- attività coordinate con la protezione civile e la Regioni coinvolte al fine di disporre di procedure e processi funzionali per contribuire a limitare le situazioni contingenti;
- evitare assolutamente blocchi del trasporto ferroviario merci che sarebbero controproducenti e molto nocivi per il paese;
- il tutto, ovviamente, gestito secondo procedure di sicurezza volte a evitare il contagio essendo la modalità ferroviaria a basso numero di contatti;
- prevedere azioni di sostegno per limitare il costo del lavoro utilizzando sistemi amministrativi già

collaudati quali il Ferrobonus e il Marebonus.

**Nel traffico nazionale permene** una buona vitalità legata principalmente all'attività delle compagnie private aderenti a FerCargo che realizzano treni fra il nord Italia, il Lazio, la Campania e la Puglia. In ambito internazionale continuano a svilupparsi i traffici transalpini di transito attraverso la Svizzera e l'Austria. Per quanto attiene le nuove iniziative che coinvolgono l'Italia si segnalano: Rail Cargo Group (ferrovie austriache) che ha attivato nuove relazioni da e per il porto di Trieste e fra Melzo e Xi'an (Cina) con frequenza settimanale; Med Log filiale di MSC che ha incrementato a dodici le corse settimanali Genova-Rivalta Scrivia; Mercitalia che ha inaugurato una nuova linea Padova-Bari-Catania. Anche in ambito europeo si riscontrano iniziative di notevole portata. Vale per tutti l'esempio della Germania: DB Cargo ha garantito la funzionalità di tutte le relazioni.

**L'imprenditoria cinese guarda** al traffico intermodale ferroviario con

un grandissimo interesse in particolare come alternativa al cargo aereo e, in parte, al trasporto marittimo. Nel mese di marzo 2020, i volumi di traffico Cina-Europa, e viceversa, sono aumentati ben del 36% con riempimenti dei treni del 99%. Parte del materiale trasportato è stato sanitario per far fronte al Covid-19. Questa novità sta rendendo più dinamiche le interconnessioni. A titolo di esempio si segnalano l'iniziativa sopra descritta di Rail Cargo Group con un transit time di 14 giorni e l'arrivo a Duisburg, Germania, il 15 aprile, del primo treno da Wuhan, come noto centro di origine dell'epidemia, con cadenza bisettimanale e transit time 18 giorni. Il Covid-19 sta modificando non poche realtà nei sistemi di trasporto merci fino ad ora considerati come elementi di riferimento. L'Union Internationale Chemin de Fer-Uic di Parigi, l'ente più importante a livello mondiale per il traffico ferroviario, ha attivato in collaborazione con l'Istituto Infrastructure Economic Centre un'indagine per valutare, alla luce di quanto ha comportato e comporterà il Covid-19, quali scenari possono considerarsi per il trasporto ferroviario al 2030. Le proiezioni sono che sia plausibile attendersi una crescita dell'utilizzo della ferrovia nel collegamento Europa-Cina che potrà arrivare a due milioni di teu su base annua. Lo studio evidenzia anche che, nel rapporto bilaterale, il traffico Cina-Europa sarà sicuramente maggioritario considerato il grande interesse dell'export cinese a servire il mercato europeo. ■

*\*Presidente della commissione intermodalità di Assologistica*

# Dopo questa crisi avremo immobili più sostenibili

“Si andrà verso una maggiore responsabilizzazione delle imprese sui temi della sostenibilità ambientale e sociale, con realizzazioni più vivibili”, dice Roberto Piterà, country manager Italia di Gazeley.

a cura di **Ornella Giola**



ROBERTO PITERÀ

**L'**immobiliare logistico rappresenta la componente hardware della logistica, una componente che ovviamente verrà anch'essa coinvolta dalle trasformazioni che il dopo coronavirus imporrà al settore. Cosa accadrà veramente non è dato sapere, ma effettuare qualche previsione sulla base della situazione che si sta presentando (seppure in evoluzione) è possibile. Al riguardo abbiamo sentito il parere di uno dei maggiori rappresentanti del real estate logistico nel nostro paese. E' Roberto Piterà, country manager per l'Italia di Gazeley.

**PUÒ ESPRIMERE UN PARERE - DAL SUO PUNTO DI OSSERVAZIONE - SU COME È STATA GESTITA L'EMERGENZA NELLA FASE CRUCIALE DEL LOCKDOWN, AL RIGUARDO RICORDO ANCHE L'APPELLO DI CONFETRA/ASSOLOGISTICA DI TENERE**

## APERTI I MAGAZZINI LOGISTICI DELLE IMPRESE?

«Ritengo che la gestione dell'emergenza sia stata complessivamente buona, tenendo conto del fatto che, essendo stati la prima nazione occidentale a essere così duramente colpita, non avevamo esempi o esperienze comparabili, vicino a noi e tantomeno, nella prima fase, alcun aiuto o supporto internazionale. Nell'ambito specifico del nostro settore, pur non essendo stato riconosciuto ancora ufficialmente come “strategico”, il periodo di lockdown è stato fortunatamente ridotto al minimo, permettendo, di fatto, di ripartire dal 10 aprile.

## RISPETTO ALLE PREVISIONI SUI TREND DELL'IMMOBILIARE LOGISTICO NAZIONALE IN QUALE MISURA PENSA L'EMERGENZA POSSA IMPATTARE/MODIFICARE TALI PREVISIONI?

«Variabile fondamentale sarà la componente “tempo”. Più veloce sarà il ritorno, seppur parziale e protetto, alla normalità, più ci sarà la possibilità per il settore di ammortizzare l'inevitabile colpo. Un recupero breve potrebbe “contenere” l'impatto su produzione e consumi, rilanciando entrambi sin dallo sblocco, evitando impatti significativi sul livello

della domanda di spazi e sui canoni di locazione. Difficile prevedere invece il sicuro impatto che ci sarà sul fronte degli investimenti, per ora rallentati, ma sottoposti a maggior rischio rispetto a impatto dei mercati finanziari e della maggiore difficoltà di accesso al credito. Anche qui,

*Il lockdown ha accelerato la “digitalizzazione” del commercio, questo evento inciderà sulla logistica e, quindi, sulle sue scelte immobiliari*



pur essendo ormai l'asset class logistica diventata la più resiliente rispetto alle altre (hotel e retail in primis, ma anche uffici e residenziale, in prospettiva) il perdurare delle attuali condizioni di mercato potrebbe influenzare, a tendere, i rendimenti attesi. Un elemento positivo è dato dal fatto che il lockdown ha accelerato la “digitalizzazione” del commercio, in soli due mesi abbiamo molte più persone ormai abituate a fare acquisti dal retail multi-canale e molti più retailer (dal negozio di vicinato alla grande distri-



*“Più veloce sarà il ritorno, seppur parziale, alla normalità più ci sarà la possibilità per il settore immobiliare di ammortizzare l’inevitabile colpo”, dice Piterà*

buzione) che hanno dovuto testare o addirittura subire i propri limiti e stanno implementando o anche solo progettando una diversa catena distributiva. Queste nuove “abitudini di consumo” si radicheranno in molte persone, si svilupperanno e sapranno influenzare e sollecitare importanti ristrutturazioni, ammodernamenti, o totali rivisitazioni, delle catene distributive dei vari player (produttori, retailer e 3PL), e questo porterà domanda, finalmente strategica e di qualità.

#### **QUALI POTRANNO ESSERE I TREND DEL SETTORE RIFERITI PERÒ ALL’EUROPA?**

■ Come anticipato, è difficile oggi fare stime precise, ma lo scenario italiano può valere per tutto il resto d’Europa (con alcune peculiari differenze, ad esempio in Italia chi ha lanciato maggiori sviluppi speculativi, ampliando l’offerta, ha un rischio maggiore di pressione sui canoni di locazione); il Covid e il mercato logistico sono ormai internazionali.

#### **CREDE AVREMO UN NUOVO MODELLO DI GLOBALIZZAZIONE E CONSEGUENTEMENTE UN NUOVO MODELLO DI LOGISTICA?**

■ La crisi di oggi è globale, la logistica lo è da molto più tempo. La logistica in queste settimane si è palesata, anche ai non addetti al mestiere, come attività strategica e strutturale (se possiamo fare la spesa è perché qualcuno rifornisce gli scaffali,

se l’eCommerce consegna, anche in ritardo, c’è la “logistica” alla base). Con la crisi inevitabilmente ci si chiude (è l’atteggiamento più immediato e istintivo o, come in questo caso, necessario). Poi però si deve decidere se rimanere chiusi e “proteggersi” o se aprirsi, in maniera nuova al mondo. Vediamo già l’affiorare dei due atteggiamenti contrapposti; se, come credo, prevarrà il se-

condo, lo si dovrà fare necessariamente mettendo in forte discussione quelli che sono, storicamente, gli aspetti più impattanti della globalizzazione (sfruttamento, degrado ambientale, disparità sociali). C’è una crescente sensibilità, da parte di molte persone e molte grandi aziende, forse prima ancora che da parte della politica, su questi temi; quindi la speranza è una nuova “globalizzazione sostenibile” rispettosa delle identità, dell’autonomia e delle economie locali; supportata da una “logistica” etica, sostenibile e soprattutto “collaborativa”.

#### **QUANTO LA COMPONENTE SICUREZZA SANITARIA IMPATTERÀ SULLE FUTURE REALIZZAZIONI IMMOBILIARI LOGISTICHE? E COME CREDE CHE IL TEMA DELLA “SOSTENIBILITÀ” A 360 GRADI CONDIZIONERÀ IL REAL ESTATE LOGISTICO?**

■ Come accennavo prima, l’ESG (Environmental, Social, Governance, acronimo utilizzato in ambito economico/finanziario per indicare tutte quelle attività legate all’investimento responsabile IR, che perseguono gli obiettivi tipici della gestione finanziaria tenendo in considerazione aspetti di natura ambientale, sociale e di governance), sta influenzando la strategia di tutte le più grandi aziende internazionali, quindi, al di là delle, ci auguriamo, temporanee misure di contenimento dell’emergenza (più facili da applicare in immobili moderni e flessibili), si va

verso una più ampia “responsabilizzazione” delle imprese rispetto a questi temi. Tutto ciò si sta già traducendo in scelte strategiche, di lungo periodo, anche immobiliari, orientate alla sostenibilità ambientale e al benessere delle persone. I developer che, come noi, hanno fatto da sempre propri questi valori, stavano già anticipando questi trend e stanno semplicemente ricevendo conferma della qualità delle scelte fatte. Avremo immobili, sostenibili e vivibili, nell’interesse dell’ambiente e delle persone, che si confermano come gli unici veri “asset” fondamentali, capaci di superare ogni crisi.

#### **DOVREMO ASPETTARCI UN FUTURO ANCORA IN FORTE CRESCITA PER ECOMMERCE E CONSEGNE HOME DELIVERY? SE SÌ, CON QUALI IMPATTI SULLA LOGISTICA E SUGLI IMMOBILI PER LOGISTICA?**

■ Certo, soprattutto in mercati un po’ in ritardo, come quello italiano. Le persone, di tutte le più disparate fasce di età, hanno familiarizzato con il multi-channel per approvvigionarsi in queste settimane. Noi consumatori digitali sappiamo bene quanto è facile, a volte inevitabile, se non addirittura divertente, prenderci la mano. Questi atteggiamenti si radicheranno e spingeranno tutta la filiera, dalla produzione alla vendita, fino alla consegna a strutturarsi/ristrutturarsi completamente. Questo influenzerà pesantemente anche la filiera immobiliare, con un forte rinnovamento; investimenti in flessibilità sugli immobili esistenti ma soprattutto su quelli nuovi, studiati ad hoc.

#### **UN’ULTIMA DOMANDA: COME SI È COMPORTATO IL MONDO DELLA LOGISTICA IN QUESTA SITUAZIONE COSÌ ECCEZIONALE?**

■ Ha dimostrato resilienza, ha tenuto; ora dovrà essere capace di evolvere, molto velocemente e in maniera sostenibile, per trasformare l’inevitabile crisi, in opportunità. ■

# CERCHI UN IMMOBILE LOGISTICO? NOI ABBIAMO LA SOLUZIONE!

## Provincia di Bergamo



### AFFITTASI

**POSIZIONE:** vicinanza autostrada BRE BE MI  
**SUPERFICI:** da mq. 5.000 a mq. 40.000  
**ALTEZZA:** mt. 10,00  
**RIBALTE:** max 78 doppio fronte  
**UFFICI:** in base esigenze del futuro conduttore

**NOTE:** canone di locazione competitivo

Classe Energetica G - IPE 100 KW/m3 anno - APEACE antecedente 1 ottobre 2018

## Provincia di Bergamo



### AFFITTASI

**POSIZIONE:** comodo con le arterie principali  
**SUPERFICI:** mq. 23.000  
**ALTEZZA:** mt. 11,50  
**RIBALTE:** 38  
**UFFICI:** in base esigenze

**NOTE:** ottimo stato manutentivo, canone competitivo

Classe Energetica G - IPE 52,34 KW/m3 anno - APEACE antecedente 1 ottobre 2018

## Provincia di Milano



### VENDESI/AFFITTASI

**POSIZIONE:** immediate vicinanze Tang Est e Ovest  
**SUPERFICI:** ca mq. 5.000  
**ALTEZZA:** 10,00 mt  
**RIBALTE:** 25  
**UFFICI:** ca mq. 400

**NOTE:** ottima visibilità, canone di locazione molto competitivo

Classe Energetica G - IPE 100 KW/m3 anno - APEACE antecedente 1 ottobre 2018

## Provincia di Milano (zona Sud)



### AFFITTASI

**POSIZIONE:** vicino tangenziali Est e Ovest  
**SUPERFICI:** mq. 27.500  
**ALTEZZA:** mt. 14,00  
**RIBALTE:** 85 doppio fronte  
**UFFICI:** mq. 1.000

**NOTE:** immobile in buone condizioni, canone competitivo

Classe Energetica G - IPE 62,34 KW/m3 anno - APEACE antecedente 1 ottobre 2018

## Provincia di Cremona



### AFFITTASI

**POSIZIONE:** vicino tangenziali e autostrade  
**SUPERFICI:** mq. 60.000  
**ALTEZZA:** mt. 11,00  
**RIBALTE:** doppio fronte  
**UFFICI:** disponibilità in base esigenze

**NOTE:** frazionabile, canone di locazione MOLTO competitivo

Classe Energetica G - IPE 100 KW/m3 anno - APEACE antecedente 1 ottobre 2018

## Provincia di Parma



### VENDESI/AFFITTASI

**POSIZIONE:** vicinanza principale arterie autostradali  
**SUPERFICI:** da mq. 20.000 a mq. 50.000  
**ALTEZZA:** mt. 11,00/14,00  
**RIBALTE:** su richiesta  
**UFFICI:** su richiesta

**NOTE:** canone di locazione e prezzo di vendita competitivo

Classe Energetica G - IPE 100 KW/m3 anno - APEACE antecedente 1 ottobre 2018

## Provincia di Reggio Emilia



### AFFITTASI

**POSIZIONE:** vicinanza Aut. Adriatica A14  
**SUPERFICI:** mq. 40.000  
**ALTEZZA:** mt. 10,00  
**RIBALTE:** 8

**NOTE:** strategica location e possibilità di personalizzazione

Classe energetica G - IPE 52,34 KW/m3 anno - APEACE antecedente 1 ottobre 2018

## Provincia di Bologna



### AFFITTASI

**POSIZIONE:** prossimità autostrada  
**SUPERFICI:** da mq. 5.000 a mq. 70.000 coperti  
**ALTEZZA:** mt. 12,00  
**RIBALTE:** in base alle esigenze  
**UFFICI:** sì

**NOTE:** immobile da realizzare in base ad esigenze, consegna 10 mesi dalla firma del contratto

immobile esente

## Provincia di Prato



### AFFITTASI

**POSIZIONE:** vicino alle principali vie di comunicazione  
**SUPERFICI:** fino a mq. 10.000  
**ALTEZZA:** mt. 11,00  
**RIBALTE:** sì  
**UFFICI:** sì

**NOTE:** diverse soluzioni di frazionamento, canoni di locazione competitivi

Classe Energetica G - IPE 100 KW/m3 anno - APEACE antecedente 1 ottobre 2018

## Provincia di Roma



### AFFITTASI

**POSIZIONE:** vicino tangenziali e autostrade  
**SUPERFICI:** mq. 4.500  
**ALTEZZA:** 10,00 mt  
**RIBALTE:** sì  
**UFFICI:** mq. 400

**NOTE:** ampia area esterna e impiantistica completa

Classe Energetica G - IPE 100 KW/m3 anno - APEACE antecedente 1 ottobre 2018

## Provincia di Napoli



### VENDESI

**POSIZIONE:** vicinanza autostrada  
**SUPERFICI:** da mq. 6.000 a mq. 60.000  
**ALTEZZA:** mt. 8,00/10,00  
**RIBALTE:** sì  
**UFFICI:** ca. mq. 1.000

**NOTE:** immobile in pronta consegna

Classe Energetica G - IPE 52,34 KW/m3 anno - APEACE antecedente 1 ottobre 2018





italy.esri.com

**IN QUESTO PERIODO EMERGENZIALE, È PER NOI DOVEROSO RINGRAZIARE TUTTI I NOSTRI COLLABORATORI, GLI OPERATORI PORTUALI E I TANTI TRASPORTATORI TERRITORIALI CHE, CON IL LORO LAVORO E L'INCESSANTE DISPONIBILITÀ, FRUTTO DI UN COSCIENZIOSO SENSO DEL DOVERE GARANTISCONO TUTTE LE FASI DELLA LOGISTICA PER L'APPROVVIGIONAMENTO DELLE MATERIE PRIME INDISPENSABILI.**

**AL TEMPO DEL COVID-19 SOLACEM, OPERATORE PRINCIPALE DEL PORTO DI TORRE ANNUNZIATA, SI È DIMOSTRATA ANCORA UNA VOLTA UN SUPPORTO FONDAMENTALE PER L'INTERA FILIERA ALIMENTARE, ASSUMENDO IL VALORE DI SERVIZIO PUBBLICO ESSENZIALE, CONTINUANDO A SERVIRE LE ATTIVITÀ PRODUTTIVE DELLE FILIERE CEREALICOLE, DELLA MANGIMISTICA E DELLA TRASFORMAZIONE DELL'ALLUMINIO.**

**UN PUNTO DI RIFERIMENTO PER LE INDUSTRIE MOLITORIE E DI TRAFORMAZIONE CHE, GRAZIE AL SUPPORTO DELLA NOSTRA ORGANIZZAZIONE, HANNO POTUTO CONTINUARE A PRODURRE FARINE, PASTA E PANE. COSÌ COME PER IL SETTORE DELLA ZOOTECNIA, CHE HA GARANTITO LA PRODUZIONE DI MANGIMI PER L'ALIMENTAZIONE DEGLI ANIMALI DA ALLEVAMENTO E NON HA FERMATO LA PRODUZIONE DI LATTE, FORMAGGI E CARNI. INFINE LE INDUSTRIE DEL PACKAGING IN ALLUMINIO HANNO CONTINUATO LA LORO IMPORTANTE PRODUZIONE DI CONFEZIONAMENTI PER GLI ALIMENTI, PER LA FARMACEUTICA E PER IL PET FOOD.**

**SOLACEM: UN RIFERIMENTO INDISPENSABILE DELLA CATENA AGROALIMENTARE NEL SUD ITALIA.**



PORT OF TORRE ANNUNZIATA  
**SOLACEM**  
 LOGISTICS AND STORAGE IN NAPLES BAY.



[www.solacem.it](http://www.solacem.it)