EUPONECCI EUCONECCI

IL MENSILE DELLA LOGISTICA



l'intermodalità, in Italia, per sempre marginale?

EDITORIALE
CHIESTO IL TAGLIO
DEL COSTO DEL LAVORO

RISORSE UMANE RIPROGETTARE LA LOGISTICA... MALPENSA INTERMODALE CENTRO INNOVATIVO E VINCENTE







organizzano



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.

UNA RICHIESTA DI ASSOLOGISTICA:

tagliare alle imprese il costo del lavoro

ANDREA GENTILE, PRESIDENTE DI ASSOLOGISTICA, NEL CORSO DI UNA RECENTE AUDIZIONE ALLA COMMISSIONE TRASPORTI DELLA CAMERA, HA RIBADITO IL RUOLO ESSENZIALE CHE LA LOGISTICA SVOLGE NEL SISTEMA ECONOMICO NAZIONALE. QUESTA È DI PER SÉ UNA COSA SORPRENDENTE, INFATTI PARE ASSURDO CHE OC-CORRA RIBADIRE UN QUALCOSA CHE NEGLI ALTRI PIÙ IMPORTANTI PAESI EUROPEI È DEL TUTTO NATURALE, DA SEMPRE (L'OLANDA HA FONDATO LE SUE FORTUNE SULLA LOGISTICA E CONTINUA A FARLO), MA NECESSARIA PERCHÉ IL RUOLO DELLA LOGISTI-CA È SEMPRE STATO SOTTOVALUTATO NEL NOSTRO PAESE, IN PRIMO LUOGO DALLA POLITICA. QUESTO RUOLO, DURANTE IL LOCKDOWN, SI È DIMOSTRATO INVECE IN TUTTA LA SUA FONDAMENTALE IMPORTANZA: SE IL PAESE E LA COLLETTIVITÀ NON SONO RIMASTI SENZA RIFORNIMENTI, ANCHE DI BENI ESSENZIALI, COME ALIMENTARI E FARMACI, NONOSTANTE REGOLE E PROVVEDIMENTI SULLA CIRCOLAZIONE SPES-SO STRAVAGANTI E CONTRADDITORI, LO SI DEVE ALLA LOGISTICA. GENTILE HA, DI CONSEGUENZA, AGGIUNTO CHE IL SETTORE, NEL DIFFICILE MOMENTO ECONOMICO CHE STIAMO ATTRAVERSANDO, DEVE ESSERE POSTO NELLE CONDIZIONI DI POTER SOSTENERE E AIUTARE LA RIPRESA E LO SVILUPPO INDUSTRIALE E COMMERCIALE DEL PAESE. A QUESTO FINE HA CHIESTO LA CREAZIONE DI UN FONDO DI 200 MILIONI DA UTILIZZARE NEL CORSO DI QUEST'ANNO E DA DESTINARE A UNA RIDUZIONE DEL CO-STO DEL LAVORO NELLE AZIENDE LOGISTICHE GRAZIE A UNA RIDUZIONE DELLA CON-TRIBUZIONE INPS. LE IMPRESE, PER POTER ACCEDERE A TALE BENEFICIO, SI IMPEGNA-NO A MANTENERE IL LIVELLO OCCUPAZIONALE ALL'80% DI QUELLO IN ESSERE ANTE COVID-19. UN PROVVEDIMENTO CHE ASSOLOGISTICA RITIENE ATTUALMENTE INDI-SPENSABILE. LO HA SPIEGATO ALLA COMMISSIONE GENTILE: "IL MOMENTO È MOLTO DIFFICILE PER LE NOSTRE IMPRESE, CHE STANNO AFFRONTANDO UN AUMENTO DEI COSTI, DOVUTI AI CAMBIAMENTI NELL'ORGANIZZAZIONE DEI PROCESSI PRODUTTIVI IMPOSTI DALLA CRISI SANITARIA E DALLE NORME SULLA SICUREZZA. NORME CERTA-MENTE NECESSARIE, MA CHE INCIDONO SULLA PRODUTTIVITÀ DELL'AZIENDA. NELLO STESSO TEMPO, LE IMPRESE STANNO REGISTRANDO UN CALO DEGLI ORDINI E DEI VOLUMI CHE STA ASSUMENDO PROPORZIONI ALLARMANTI. OCCORRE ANCHE TENER PRESENTE CHE IN MOLTI SETTORI DELL'ATTIVITÀ, BASTI PENSARE ALL'AUTOMOTIVE E AL FASHION, IL LAVORO È STATO VIRTUALMENTE AZZERATO DURANTE IL LOCKDOWN. IN QUESTA SITUAZIONE È ARDUO MANTENERE I LIVELLI OCCUPAZIONALI".

SEGNALIAMO

Editore SERDOCKS S.r.I.	Attualità	
Redazione Milano 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	LE POTENZIALITA' DELLA ROTTA ARTICA	14
	Attualità: intervista a Daniele Testi OBIETTIVO SOSTENIBILITA'	16
	Punto Risorse Umane RIPROGETTARE LA LOGISTICA	33
Redazione Roma Via Panama 62 - 00198 Roma tel. 06.841.2897 - fax 06.884.4824 Internet: www.euromerci.it	Cover: intervista a Giuseppe Rocco PORTO DI TORRE ANNUNZIATA E SOLACEM: UN CONNUBIO DI CRESCENTE SUCCESSO	38
e-mail: redazione@euromerci.it Direttore responsabile Jean Francois Daher	Focus Intermodalità: intervista a Umberto Ruggerone MALPENSA INTERMODALE: CENTRO INNOVATIVO, SPERIMENTALE E VINCENTE	40
Sito www.euromerci.it a cura di Ornella Giola e-mail: ogiola@euromerci.it cell.331.674.6826	Focus Intermodalità: intervista a Matteo Gasparato QUADRANTE EUROPA: L'ECCELLENZA NEL SISTEMA INTERPORTUALE EUROPEO	43
Stampa Mediaprint Milano	Focus Intermodalità: 4 domande a UNA MODALITA', IN ITALIA, PER SEMPRE MARGINALE?	45
Pubblicità Rancati Advertising S.r.l tel. +39 02 70300088 e-mail: info@rancatinet.it Riferimenti: Andrea Rancati e Claudio Sanfilippo	Primo Piano IL "VALORE" DELLA LOGISTICA	50
	IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA	4
	STAMPA ESTERA	9
	DALLE AZIENDE	19

DALLE AZIENDE







Il centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno-SRM ha presen-tato un'analisi sulle potenzialità della nuova rotta artica, che potrebbe diventare un'importante alternativa, da nord, nel colle-gamento tra il Far East e l'Europa (il servizio a pag. 14)

SOSTENIBILITÀ

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

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

MADE IN PROLOGIS



BAROMETRO ECONOMIA

Una lenta ripresa

'Italia, seppure con fatica, sta riprendendo l'attività. L'Istat stima, infatti, che a maggio l'indice della produzione industriale sia salito del 42,1% rispetto al mese precedente. Una crescita, comunque, rilevante, anche se ridimensionata dal fatto che nei tre mesi marzo-maggio, rispetto ai tre mesi precedenti, si sia registrata una flessione qua-



si del 30% e che, in confronto con maggio 2019, l'indice (corretto per gli effetti del calendario) mostri un decremento del 20,3%. Forti flessioni tendenziali, infatti, caratterizzano tutti i principali comparti: il calo è meno pronunciato solo per l'energia (meno 7,2%), mentre risulta più rilevante per i beni strumentali (meno 22,8%), i beni intermedi (meno 22,4%) e quelli di consumo (meno 18,7%). Molto forte è stato il calo nei settori della fabbricazione di mezzi di trasporto (meno 37,3%) e delle industrie tessili, abbigliamento, pelli e accessori (meno 34,1%). Andamento pressoché analogo sia per il fatturato sia per gli ordinativi industriali: il fatturato, sempre a maggio, è aumentato del 41,9% rispetto al mese precedente (con un'importante punta del 61,1% nel settore dei beni strumentali), ha segnato nel trimestre marzo-maggio un calo del 33,0% in confronto ai tre mesi preceden-









ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE

ORGANIZZA IL SEMINARIO A PAGAMENTO

I CONTRATTI CON GLI "INFLUENCER" NEL SETTORE DEL FASHION: LINEE GUIDA PER LA LORO CORRETTA REDAZIONE, CON FOCUS SULLE TUTELE E CAUTELE PER L'AZIENDA FORNITRICE



TEMI IN DISCUSSIONE

- OBBLIGHI DELL'INFLUENCER
- LE CAUTELE DELL'AZIENDA PER EVITARE SANZIONI DA PARTE DELL'AUTORITÀ
- LA PROTEZIONE DEI DIRITTI DI PROPRIETÀ INTELLETTUALE DELL'AZIENDA

RELATORI

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



COSTO A PERSONA 150 EURO + IVA

BAROMETRO ECONOMIA



ti e del 25,9% su maggio 2019; gli ordinativi sono aumentati su aprile ancora più significativamente con un più 42,2%, mentre, in termini tendenziali, sono calati del 34,7% (meno 34,4% sul mercato interno e meno 35,2% su quello estero). In particolare, gli ordinativi, sempre rispetto a maggio dell'anno scorso, sono calati del 48,3% nel settore dei mezzi di trasporto e del 46,5% in quello del tessile





e dell'abbigliamento. Un settore che ha segnato, a maggio, una decisa svolta con un forte recupero, dopo i fortissimi cali registrati in marzo e aprile, è quello delle costruzioni: l'indice è aumentato del 168% rispetto ad aprile (recupero che però non è riuscito a pareggiare il dato

Potere d'acquisto delle famiglie Fonte: ISTAT (1° trim. 2008-1° trim. 2020, valori in miliardi di euro e variazioni % congiunturali, anno riferimento 2015) 300 270 240

Produzione nelle costruzioni (gen. 2016-mag. 2020, variazioni % tendenziali)

Popolazione inattiva

(15-64 anni, gen. 2015-mag. 2020, valori assoluti in milioni)

Media mobile a tre mesi

146
144
142
140
138
136

132

2016



2017

2018

dei tre mesi marzo-maggio con il trimestre precedente in flessione del 41,1%). In termini tendenziali. l'indice del settore mostra una flessione del 16.8% se corretto per gli effetti del calendario, mentre, grezzo, cala del 22,3%. Un dato incoraggiante per quanto riguarda maggio viene dal commercio estero con i paesi extra Unione europea: rispetto al mese precedente le esportazioni con questa area sono salite del 37,6%, contro un lieve calo delle importazioni (meno 0,2%). Questa crescita ha visto punte rilevanti in alcuni settori, in primo luogo quello dei beni di consumo durevoli (con una crescita del 188,9%), seguito dai beni strumentali (più 62,9%), dai beni intermedi (più 27,1%) e da quello di consumo (più 24,9%). La situazione della produzione, ancora precaria, ha avuto ripercussioni, ovviamente, sul livello occupazionale del paese: a maggio, rispetto ad aprile,



secondo l'Istat, è continuata, seppure a ritmo meno sostenuto, la diminuzione dell'occupazione ed è tornato a crescere il numero delle persone in cerca di lavoro. Il tasso di occupazione è calato, rispetto ad aprile, dello 0,2%, attestandosi al 57,6%. Inoltre, rispetto a maggio 2019, sono aumentati gli inattivi fra la fascia di età 15-64 anni dell'8,7%.

Cresce l'eCommerce, le aziende si organizzano

I dati rilevati sulla piattaforma AddLance mostrano che, in aprile e maggio, sono cresciute le richieste di freelance da parte delle aziende italiane, specie piccole e medie, in primo luogo per approntare servizi per il web.

el corso del lockdown sono aumentate le richieste di servizi professionali da remoto da parte delle piccole e medie aziende italiane. Lo rileva il report prodotto da AddLance sul mercato del lavoro freelance. AddLance. il più grande marketplace italiano del lavoro, che incrocia domande e offerte di impiego a distanza, e che a fine anno raggiungerà i 50 mila iscritti, ha rilevato un'impennata di richieste nei mesi di aprile e maggio, Inizialmente, il mercato del lavoro freelance è parso subire lo shock dell'emergenza sanitaria e del lockdown. Nel mese di marzo, infatti, la presenza delle Pmi sulla piattaforma era diminuita del 12% rispetto al mese precedente. Presto però le imprese hanno compreso che sono proprio i servizi a distanza la strada da seguire: ad aprile, i progetti sono cresciuti del 13% rispetto a febbraio, mentre a maggio hanno visto un ulteriore incremento, con il sensibile aumento del 42.0% tra febbraio e maggio.

Le Pmi chiedono ai freelance soprattutto servizi per il web. Le categorie in crescita sono quelle che, anche prima dell'emergenza, erano le più richieste nel marketplace. Per il 19% si tratta dello sviluppo dei siti web. Un secondo 19% di servizi da remoto è coperto da App e programmazione, mentre il 18% da progetti nelle categorie di design e



In maggio, le vendite online sono cresciute rispetto allo stesso mese del 2019 del 41,7%

multimedia. Scrittura e traduzioni valgono il 14% e il marketing si attesta al 13%. Andrea Cossovel, direttore marketing di AddLance, spiega: "Quello che è cambiato significativamente è lo scopo delle richieste. È sensibilmente aumentata la domanda di sviluppo di siti web e app da parte delle attività commerciali nell'ambito Food, per permettere ai consumatori di ordinare, pagare, farsi consegnare i prodotti. I progetti mirano a potenziare i siti o a sviluppare app dedicate alla gestione del flusso dal pagamento alla consegna". Le richieste di preventivi su progetti per ordinare, pagare e consegnare prodotti alimentari sono cresciute fino a diventare il 35% a marzo, il 42% ad aprile e il 37% a maggio delle richieste totali in abito tecnologico. Nel complesso, la richiesta di servizi per il web, in settore Food e non

Food ha avuto un'impennata del 600% a maggio rispetto a febbraio. Del resto, ciò è comprensibile, considerando che gli stessi dati Istat del commercio al dettaglio stanno sottolineando che gli italiani stanno sempre più facendo ricorso all'eCommerce, anche a prescindere dal lockdown. In maggio di quest'anno, quindi con un grande parte di negozi, centri commerciali e supermercati aperti, le vendite online sono cresciute del 41.7% rispetto a maggio 2019, mentre nel periodo gennaio-maggio, in confronto con gli stessi cinque mesi dell'anno passato, l'incremento è stato del 25,8%. E' evidente che le imprese si stiano attrezzando per fronteggiare questa importante crescita.

STAMPA ESTERA

LES ECHOS

Francia: l'economia va meglio delle previsioni

Gli economisti della Banca di Francia hanno stimato che l'attività in giugno è stata inferiore del 9% ri-



spetto allo stesso mese del 2019. Una stima che migliora però le attese, attestate su un meno 12%, e che fa sperare che il Pil del paese nel secondo trimestre 2020

migliori rispetto alle previsioni. La Banca, infatti, ha sottolineato che nella settimana di fine maggio la flessione globale dell'attività economica, rispetto ai mesi precedenti la pandemia, era stata del 17%, mentre in giugno, mediamente, il calo settimanale è stato del 9%. Tutto ciò ha portato gli analisti della Banca a prevedere una flessione del secondo trimestre dell'anno intorno al 14% in confronto ai tre mesi precedenti, "Certamente - ha sottolineato la Banca - la flessione resta impressionante e del tutto eccezionale, ma lascia ben sperare la ripresa di molte attività economiche nell'ambito sia dell'industria, anche in quei settori fortemente penalizzati dalla crisi coronavirus quali quelli dell'automobile e della fabbricazione di macchinari, sia dei servizi, Inoltre, stanno ripartendo con vigore anche i consumi. Comunque questa 'ripartenza' non è in grado di recuperare il forte deficit accumulato nei peggiori mesi della pandemia". In particolare, nel settore dei servizi la situazione è molto eterogenea: alcuni stanno quasi tornando ai livelli precrisi, come quelli informatici, mentre altri, con le punte drammatiche del turismo, dell'alberghiero e della ristorazione, stanno registrando "un profondo rosso". Per quanto riguarda il prossimo futuro, la Banca ritiene che tutto dipenderà dal "ritmo" del miglioramento delle attività. Infatti, preoccupa l'ancora basso livello degli ordinativi, che potrebbe rallentare la ripresa, in quanto una quota importante dell'"arretrato" è stato smaltito nelle prime settimane dalla fine del lockdown. Per agosto e settembre, le previsioni dei manager delle imprese si attestano intorno a un calo del 7% rispetto alla normalità.



Le imprese e il lockdown

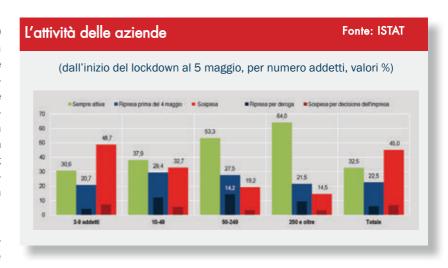
Istat ha condotto, tra l'8 e il 29 maggio, un'indagine, titolata "Situazione e prospettive delle imprese nell'emergenza sanitaria Covid-19", con l'obiettivo di raccogliere valutazioni direttamente dalle imprese in merito agli effetti dell'emergenza sanitaria e della crisi economica sulla loro attività. Prendiamo da tale report alcuni dati significativi su come le imprese italiane hanno vissuto questa difficile fase della storia del paese.

La rilevazione ha interessato un campione di circa 90 mila imprese con tre e più addetti, rappresentative di un universo di poco più di un milione di unità



appartenenti ai settori dell'industria, del commercio e dei servizi, corrispondenti al 23,2% delle imprese italiane, che producono però l'89,8% del valore aggiunto nazionale, impiegano il 74,4% degli addetti (12,8 milioni) e circa il 90% dei dipendenti. Sono quindi un segmento fondamentale del nostro sistema produttivo.

I quattro quinti delle imprese oggetto di indagine (804 mila, pari al 78,9% del totale) sono microimprese (con 3-9 addetti in organico), 189 mila (pari al 18,6%) appartengono al segmento delle piccole (10-49 addetti) mentre sono circa 22 mila le imprese medie



(50-249 addetti) e 3 mila le grandi (250 addetti e oltre) che insieme rappresentano il 2,6% del totale. Più della metà delle imprese è attiva al nord (il 29,3% nel nord-ovest e il 23,4% nel nord-est), il 21,5% al centro e il 25,9% nel Mezzogiorno.

Entrando nei particolari del rapporto, nella fase 1 dell'emergenza sanitaria (tra il 9 marzo e il 4 maggio) il 45,0% delle imprese con 3 e più addetti (458 mila, che assorbono il 27,5% degli occupati e realizzano il 18.0% del fatturato) ha sospeso l'attività. Per il 38,3% (390 mila imprese) la decisione è stata presa a seguito del decreto del governo mentre il 6,7% (68 mila) lo ha fatto di propria iniziativa. Sono invece il 22,5% (229 mila, che rappresentano il 24,2% degli addetti e il 21,2% del fatturato) le imprese che sono riuscite a riaprire prima del 4 maggio dopo un'iniziale chiusura, spiegando la decisione in diversi modi: a seguito di ulteriori provvedimenti governativi (8,8%), attraverso una richiesta di deroga (5,9%) o per decisione volontaria (7,7%). Oltre tre imprese su 10 (32,5%) sono rimaste sempre attive (331 mila); questa quota

di imprese è la più rilevante dal punto di vista economico e dell'occupazione in quanto rappresenta il 48,3% degli addetti e il 60.9% del fatturato nazionale. Le microimprese (3-9 addetti) sono quelle più coinvolte nella sospensione delle attività con il 48,7%. Anche le piccole imprese risultano particolarmente interessate dalla sospensione delle attività (62,1% rispetto a 46,7% delle medie e al 36,0% delle grandi) ma si distinguono per un'elevata incidenza di riapertura nel corso del lockdown (29.4%); seguono le imprese di medie dimensioni (27,5% contro 20,7% delle micro e 21,5% delle grandi). Al contrario tra le medie e ancora di più tra le grandi imprese prevalgono le realtà rimaste sempre attive (rispettivamente 53,3% e 64,0% contro 30,6% delle micro e 37,9% delle piccole). Le chiusure delle attività economiche scandite dai diversi decreti hanno dunque determinato effetti di blocco operativo soprattutto per le imprese di minori dimensioni, che in Italia, più che in altri paesi europei, rappresentano quote elevate in termini di occupazione e di risultati economici del sistema produttivo. Per l'impatto immediato e la capacità di ri-



Il 38% delle imprese segnala rischi di operatività e di poter tenere aperta l'attività, specie in alcuni settori, come quello del mobile

sposta, questa evidenza assume grande rilevanza, con implicazioni dal punto di vista sia della resilienza del sistema economico allo shock e sia delle misure legate alla gestione dell'emergenza e al supporto alla ripresa.

A livello settoriale, sono soprattutto le imprese delle costruzioni e dei servizi ad aver sospeso l'attività: rispettivamente il 58,9% e il 53,3% rispetto al 36,0% dell'industria in senso stretto e al 30,3% del commercio. Nell'ambito dei servizi, quote particolarmente elevate di imprese chiuse durante il lockdown si sono riscontrate tra le agenzie di viaggio e tour operator (95,6%), nell'assistenza sociale non residenziale (91,6%), nelle attività creative e artistiche (88,5%), sportive (87,2%) culturali, come biblioteche e musei (83,5%), nelle altre attività di servizi alla persona, come parrucchieri e centri benessere (80,9%), nei servizi di alloggio (79,2%) e ristorazione (76,8%) e nel settore dell'istruzione (71,7%). All'interno dell'industria in senso stretto, la produzione di beni d'investimento (automotive, macchinari, apparecchiature elettriche, ecc.) ha registrato la quota più elevata di imprese che hanno ripreso l'attività prima della fine del lockdown (58,9%) soprattutto a seguito di una richiesta di deroga (39,9%). Il commercio, specialmente quello al dettaglio, è il comparto rimasto più attivo, con il 46,7% di imprese sempre operative nel corso del lockdown e il 23,1% che ha ripreso l'attività prima del 4 maggio.

Il rapporto Istat ha anche indagato sulla situazione economica delle imprese. Va sottolineato che la crisi economica che ha colpito il sistema produttivo ha prodotto - nelle valutazioni delle imprese - effetti di medio periodo per quasi nove aziende su dieci. Oltre la metà

delle imprese (51,5%, con un'occupazione pari al 37,8% del totale) prevede una mancanza di liquidità per far fronte alle spese che si presenteranno fino alla fine del 2020 e il 38,0% (27,1% il loro peso occupazionale) segnala rischi operativi e di sostenibilità della propria attività. La mancanza di liquidità è tanto più diffusa quanto minore è la dimensione aziendale, interessata anche da una dinamica più negativa del fatturato. Dal punto di vista settoriale è più accentuata per le imprese delle costruzioni, soprattutto se piccole (che rappresentano il 56,4% del totale) e per le micro imprese dell'industria in senso stretto (56,0%). Nell'ambito della manifattura, particolarmente colpite sono le imprese di alcuni settori tipici del Made in Italy, su tutti la fabbricazione di mobili. Anche il rischio operativo e di sostenibilità dell'attività è più frequente nelle aziende più piccole; particolarmente a rischio sono le micro imprese (39,9%) attive in altri servizi (in cui arrivano al 47,4%, con forte peso dell'assistenza sociale non residenziale). Infine, le reazioni delle imprese alla crisi variano dall'adozione di soluzioni tecnico-operative necessarie allo svolgimento del business a strategie maggiormente proattive. Le opzioni considerate risultano fortemente connesse, oltre al coinvolgimento nelle misure di chiusura dell'attività, alla dimensione aziendale e a ulteriori caratterizzazioni, quali il grado di partecipazione ad attività internazionali. Per oltre una impresa su tre (36,5%; 23,7% in termini di peso occupazionale), la reazione alla crisi non implica azioni di carattere strategico. Questo comportamento, diffuso soprattutto tra le unità di minore dimensione (39,2% tra le micro e 27,4% tra le piccole), è più frequente tra le imprese rimaste aperte durante il lockdown (39,5%) e tra quelle orientate al mercato domestico (38,1%).

Parlano gli autotrasportatori

Come hanno vissuto sulle strade i mesi della crisi sanitaria.

KV Euro Service, l'azienda europea leader nei servizi per la mobilità, ha condotto un'indagine (svoltasi nelle prime due settimane di giugno) sulla propria pagina Facebook, che ospita la più vasta community italiana di camionisti, per analizzare come gli autotrasportatori hanno vissuto il periodo di lockdown, da marzo a maggio, nel nostro paese.

I risultati del sondaggio mostrano un esercito instancabile che non ha interrotto il proprio lavoro nemmeno nei giorni più bui, movimentando le merci lungo le strade e le autostrade della nostra penisola. per portare i prodotti, in primo luogo quelli alimentari e sanitari, sugli scaffali dei negozi e dei supermercati e per garantire la continuità delle varie filiere delle aziende. Quasi il 70% ha infatti lavorato come prima o anche più di prima e solo il 20% si è dovuto fermare. Indubbiamente si viaggiava meglio (33%) ma per la maggior parte dei camionisti (il 56%) l'assenza di automobili, del solito traffico e degli autogrill affollati rendeva l'atmosfera "inquietante". La più grande preoccupazione (62%) è rappresentata dall'incertezza economica e dalla possibile crisi derivante dal Covid-19. Al secondo posto (28%) troviamo la propria salute e al terzo (10%) la preoccupazione di infettare gli altri.

La vita del camionista, spesso lontano da casa, non è certo semplice, ma in questo periodo è stata ancora più dura: il 42% pensava alla propria famiglia e avrebbe voluto

DKV EURO SERVICE

Da più di 80 anni DKV Euro Service è uno dei principali fornitori di servizi nel settore della logistica e dei trasporti. Dall'approvvigionamento in viaggio senza contanti per tutti i tipi di rifornimento in più di 100 mila punti di accettazione multimarca al conteggio del pedaggio fino al rimborso Iva e all'assistenza veicoli, DKV offre svariate prestazioni utili per ottimizzare e controllare i parchi veicolari in tutta Europa. DKV fa parte di DKV Mobility Services Group, un gruppo leader con mille collaboratori presente in 42 paesi, che conta 230 mila clienti e oltre 4,2 milioni di DKV Card e On Board Unit in uso, per un fatturato, nel 2019, di 9,9 miliardi di euro.



Per gli autisti la più grande preoccupazione continua a essere l'incertezza economica

restarle vicino e il 38% temeva invece di poter contrarre il coronavirus. Cosa è mancato di più? La cena al ristorante dopo la lunga giornata in cabina (47%), seguita da un caffè e chiacchiere con i colleghi camionisti (28%). Solo il 10% è riuscito a mantenere il sangue freddo e ha dichiarato che tutto sommato in cabina riusciva a ricrearsi un senso di normalità. Nonostante i sacrifici, però, gli autotrasportatori non hanno apprezzato il trattamento a loro riservato nel pieno dell'emergenza: la maggior parte, infatti, ha sperimenta-

to indifferenza o non ha percepito cambiamenti rispetto ad altri periodi (51%). Il 39% si è addirittura sentito trattato peggio del solito o visto come una fonte di rischio di contagio, soprattutto da parte delle aziende terze/clienti ma anche dalla stampa e dalle istituzioni. Al governo, in particolare, gli autotrasportatori chiedono un aiuto per far fronte alla crisi e migliorare le condizioni della categoria, a partire da quelle economiche (68%), e di sicurezza sul lavoro (27%).

Gli effetti sulla logistica

Dopo la crisi, aumenta l'esigenza di introdurre innovazioni nei processi operativi e di migliorare le competenze del capitale umano.

I centro di ricerca del gruppo Randstad dedicato al lavoro del futuro, in collaborazione con Confetra, ha analizzato, nella ricerca intitolata "La logistica nella guerra al virus: le sette nuove direttrici nelle filiere e nel capitale umano", l'impatto del Covid-19 sulla logistica e ha individuato, in particolare, i cambiamenti ai quali è chiamato il settore per ripartire dopo l'emergenza. In particolare, la ricerca, in grande sintesi, ha sottolineato quanto segue.

Nei primi giorni di marzo, quando l'emergenza sanitaria legata al Covid-19 iniziava a entrare nella sua fase più acuta, il 70% degli operatori logistici nei comparti trasporti e magazzinaggio ha bloccato le attività. Nei trenta giorni successivi soltanto l'intermodale del cargo ferroviario ha mantenuto i volumi di merci movimentate invariati. mentre il trasporto a treno completo ha subito una contrazione del 50% rispetto al mese di febbraio. il cargo aereo li ha ridotti di una percentuale compresa fra il 40% e il 50%, la corrieristica e le attività di consegna sono calate fino al 70%. Nonostante il duro impatto del virus, il settore ha retto e sia gli operatori sia le aziende clienti sperano in una ripresa veloce. Prima di ripartire, però, la logistica deve imparare a convivere con il virus e con i maggiori costi di produzione, transazione e acquisto che deriveranno dai nuovi presidi di sicurezza richiesti (dal distanziamento alle protezioni), dalla revisione e dal probabile rallentamento dei



Secondo l'indagine Ranstad, "serve un piano per attrarre competenze dall'estero e colmare il gap di competenze digitali attraverso la formazione continua"

processi, dall'interruzione delle filiere e dai diversi tempi di risoluzione della crisi nei vari paesi che impediscono di ottimizzare i carichi di andata e ritorno, con il moltiplicarsi di "corse a vuoto". La prima sfida per una solida ripartenza sarà puntare sulla qualità del capitale umano: serve un piano per attrarre competenze dall'estero e colmare il gap di competenze digitali attraverso la formazione continua. Ma è l'intero settore che dovrà trasformarsi, dotandosi di nuovi protocolli di lavoro e nuove norme di sicurezza, diversificando fonti e canali di approvvigionamento, aumentando trasparenza, controllo e sinergie per assicurare e salvaguardare le filiere, accumulando riserve di materiali strategici, rafforzando l'impiego di tecnologie digitali e innovative, migliorando la sostenibilità delle attività logistiche.

"Il Coronavirus avrà sulla logistica un impatto prolungato, operatori e aziende della filiera - ha affermato Daniele Fano, coordinatore del comitato scientifico del Randstad Research - dovranno imparare a conviverci, a sopportarne i costi e a rinnovarsi. Potrebbero ampliarsi i differenziali all'interno del settore e, sebbene il ruolo dei giganti dominanti rischi di crescere ancora, ci sarà spazio per le aziende minori che sapranno cogliere il segno del cambiamento. Proprio per questo gli investimenti in capitale umano, accanto a quelli nel digitale, nella nuova mobilità e nel marketing, svolgeranno un ruolo chiave. Fondamentale, in prospettiva, sarà il ruolo delle politiche attive del lavoro e dell'istruzione per attirare cervelli, mobilitare la formazione continua, risolvere il problema dei troppi lavoratori con competenze inadeguate al mercato del lavoro".

Le potenzialità della rotta artica

Un'analisi del centro Studi e ricerche per il Mezzogiorno ha preso in esame l'attuale situazione e le prospettive del nuovo percorso tra i ghiacci che potrebbe collegare, da nord, il Far East e l'Europa.

I centro Studi e ricerche per il Mezzogiorno-SRM ha presentato, durante un webinar internazionale organizzato dalla banca Intesa Sanpaolo e dall'Istituto affari internazionali, una ricerca dedicata alla "rotta artica" in relazione ai cambiamenti climatici. agli attuali scenari economici e del commercio mondiale e alle strategie geopolitiche. Massimo Deandreis, direttore generale di SRM, ha illustrato le finalità della ricerca: "Lo studio rientra nel filone delle nostre analisi strategiche, rivolte ad analizzare e monitorare l'economia marittima globale. La rotta artica ha oggi una dimensione regionale; nel porto russo di Sabetta si concentra il 55% della movimentazione totale. C'è, però, una chiara tendenza a sviluppare anche la sua dimensione transoceanica per collegare Asia ed Europa, prospettiva che va letta in relazione alle ingenti riserve energetiche di petrolio e gas e al crescente interesse della Cina. Uno sviluppo che deve però fare i conti con il rispetto di un ecosistema ambientale unico e molto sensibile. Difficilmente questa rotta diventerà una vera alternativa a Suez e alla centralità del Mediterraneo ma è importante studiare cosa accade e osservare le dinamiche in corso. Ouesto è stato l'obiettivo del nostro lavoro". Gian Maria Gros-Pietro, presidente di Intesa Sanpaolo, ha aggiunto: "La rotta artica è un tema che va al di là del suo significato economico e include aspetti geopolitici, riflessioni sui cambiamenti climatici e sugli aspetti normativi necessari ad assicurare che l'unicità dell'ambiente di quella

regione sia preservata. La questione da affrontare è come, e in che misura, rendere lo sviluppo economico compatibile con l'obiettivo della sostenibilità del pianeta perché, in questo momento, anticipare il futuro è diventata una necessità del presente".

La ricerca SRM ha posto in risalto alcune problematiche e alcuni dati inerenti questa particolare rotta. In sintesi, ne elenchiamo i principali:

- le gerarchie del commercio internazionale stanno mostrando cambiamenti dovuti alla necessità di ricercare modi di trasporto e rotte che riescano a garantire ai vettori percorsi meno onerosi e più rapidi, specie in periodi come questo caratterizzati dalla pandemia:
- sul globo sono disegnate tre "vie" principali che attraversano la ca-

lotta polare: il passaggio a Nord ovest (NWP), la Rotta marittima transpolare (TSR) e la Northern Sea Route (NSR). La prima attraversa l'arcipelago nord canadese unendo l'Atlantico e l'Oceano Pacifico: la seconda taglia drasticamente attraverso il Polo Nord ed è coperta da ghiaccio perenne, quindi al momento è un ipotetico transito; la terza è quella con maggiori potenzialità grazie a condizioni climatiche più agevoli e alla possibilità di collegare l'Asia e l'Europa da nord. Nel 2019, la NSR è stata aperta ai transiti (cioè ai traffici di lunga percorrenza) per il 30% dell'anno da luglio agli inizi di novembre per un periodo di circa 14 settimane. In realtà, però, se si guarda alla movimentazione complessiva vi è una attività molto più intensa che si verifica anche in mesi più freddi.

La rotta artica, nel 2019, è stata aperta per circa 14 settimane



LA ROTTA ARTICA E SUEZ



- la rotta è ad ora prevalentemente caratterizzata da traffici intraregionali: il 98% è in Short Sea Shipping, vale a dire trasporto marittimo di corto raggio, ed è soprattutto concentrata intorno al porto di Sabetta in Russia (55%). Tra il 2011 e il 2019, lo Short Shipping è cresciuto del 134% in media l'anno, mentre i transiti di lungo raggio hanno raggiunto quasi 700 mila tonn. nel 2019. Secondo le stime (ante Covid-19), i volumi totali potranno crescere fino a raggiungere i 100 milioni di tonnellate nel 2030 con la speranza che i transiti internazionali ne diventino una parte sempre più consistente;
- la compagnia marittima cinese Cosco (terza al mondo per trasporto container ma che è specializzata anche in altre tipologie di merci) è il carrier più attivo su questa rotta coprendo il 19% dei transiti complessivi. La Cina, infatti, continua a incentivare il suo ambizioso progetto "Belt & Road Initiative", anche progettando espansioni verso l'Artico che mostra interessanti giacimenti energetici. La movimentazione complessiva dell'area è comunque in crescita e in fer-

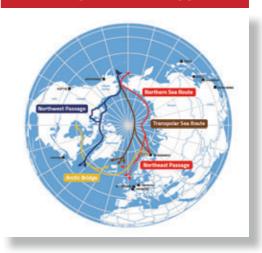
mento e i viaggi sono aumentati tra gennaio e aprile 2020 (e dunque in pieno periodo Covid-19) del 15% e cresceranno ancora;

пиоуе vie e nuove rotte sempre più brevi ed economiche: lo studio ha stimato che per andare da Rotter-

dam a Shanghai la NSR sia più veloce rispetto allo stesso viaggio tramite il Canale di Suez con un risparmio del 20% pari a circa una settimana di viaggio (e circa il 40% più veloce dal Northern Range al Giappone con due settimane in meno). Lo studio sottolinea anche che la rotta artica, per le sue caratteristiche e per le direttrici marittime servite, difficilmente potrà essere un'alternativa al Canale di Suez che rappresenterà ancora la via più conveniente da seguire per i traffici verso l'area Mediterranea. Le due rotte potranno essere però. nelle strategie dei vettori, complementari tra loro, offrendo un ventaglio più ampio delle possibilità da perseguire per trasportare le merci:

la Northern Sea Route è soprattutto un corridoio energetico in particolare per il Gas naturale liquefatto-GnI che rappresenta uno degli asset strategici di grande prospettiva dello shipping anche perché più "green" e a minor impatto ambientale dell'oil; la U.S. Geological Survey stima difatti che le risorse fossili nella regione ammontino a 90 miliardi di barili di petrolio,

LE ROTTE NELL'ARTICO



circa 1.700 trilioni di metri cubi di gas naturale e 44 miliardi barili di Gnl.

Lo studio SRM sottolinea anche che nuovi investimenti infrastrutturali si stanno realizzando nel percorso della rotta artica in particolare nella penisola di Yamal nel nord-ovest della Russia. Yamal LNG è uno degli investimenti per l'estrazione di Gas naturale liquefatto più importanti del mondo. Il progetto quasi completato (98,1%) ha richiesto un investimento di oltre 30 miliardi di dollari e ha attualmente tre impianti in attività. Tra il 2017 e il 2019 (periodo di attività) l'impianto ha prodotto oltre 27,2 milioni di tonnellate di LNG. Il porto russo di Sabetta, che ha raggiunto i 20,5 milioni di tonnellate movimentate nel 2019, è parte di questo progetto. Un progetto "gemello" denominato Arctic LNG-2 è in corso. Interessa un investimento totale di 21 miliardi di dollari e una produzione stimata di 20 mln di tonnellate di GNL all'anno entro il 2023. Anche grazie a questi ingenti investimenti, i traffici di GNL stanno crescendo e tra gennaio e maggio 2020, 224 viaggi di navi GNL sono stati realizzati, diretti soprattutto verso il Belgio (35%), la Francia (24%) e l'Olanda (13%).

Obiettivo sostenibilità

Intervista con Daniele Testi, presidente di SOS-LOGistica, su un tema molto attuale e portato alla ribalta anche dalla crisi coronavirus.

di Paolo Giordano



uromerci, nei prossimi numeri, affronterà, da un'angolazione logistica, il tema della sostenibilità in tutte le sue accezioni, ossia in termini ambientali, economici, sociali, ponendo in primo piano contemporaneamente il rapporto, che è ovviamente fondamentale, tra quanto si studia, si elabora, si enuncia su questo tema, e quanto tutto ciò poi si riscontri a livello reale, nella quotidiana operatività delle imprese e, soprattutto, nel sistema economico nel suo complesso. In altre parole, il punto centrale su questo argomento, di piena attualità, come dimostrano tante teoriche prese di posizione, è che esca da buone, ma singole, seppur numerose, pratiche aziendali isolate per diventare, usando termini parecchio abusati, "una visione di sistema". Stiamo vivendo un momento particolare, quello del "dopo pandemia", nella viva speranza che sia così,

e che invece non ritornino altre ondate di contagi. In tale momento, si afferma, generalmente, che "nulla sarà come prima", che "bisogna cambiare, facendo attenzione ai rischi", che bisogna essere, appunto, "più sostenibili". Questa esigenza di un cambiamento era anche emersa nel corso e subito dopo l'esperienza che abbiamo vissuto nel 2008/2009, ovviamente del tutto diversa, con la crisi finanziaria. Il mondo e l'economia globale, però, hanno più o meno continuato a funzionare nella stessa maniera. Accadrà lo stesso, magari con qualche attenzione in più, ad esempio nell'avere qualche scorta di prodotti sensibili, anche in questa occasione? La logistica, per affrontare il tema che maggiormente ci interessa, vivrà vere evoluzioni e l'autotrasporto continuerà a essere il perno centrale su tutte le distanze del nostro sistema di movimentazione delle merci? Cercheremo risposte a tali domande



Su questo numero, apriamo l'argomento con un'intervista a Daniele Testi, presidente di SOS-LOGistica, associazione che è affiliata ad Assologistica e che, a dimostrazione di quanto la sostenibilità sia di interesse e attualità, sta crescendo nel numero dei soci, in maniera molto sensibile e "trasversale", ossia coinvolgendo protagonisti di diversi settori, dall'industria di produzione di beni alla logistica, al trasporto, a economisti, ricercatori e opinion leader.





PARTIAMO DAL LOCKDOWN, E' STATA L'OCCASIONE PER METTERE IN RISALTO IL RILIEVO DELLA LOGISTICA NEL SISTE-MA SOCIOECONOMICO. NONOSTANTE LE TANTE DIFFICOLTÀ. LE MERCI NON **SONO MANCATE IN NEGOZI, FARMACIE, SUPERMERCATI. OGGI, TANTI ANALISTI DEL SETTORE E NO AFFERMANO CHE,** PERÒ. LA LOGISTICA DEVE DIVENTARE PIÙ SOSTENIBILE. QUAL È LA SUA OPI-NIONE?

Occorre essere coerenti. La crisi sanitaria può rappresentare un'accelerazione verso una logistica più sostenibile nel senso che chi era già predisposto verso un tale obiettivo, oggi trova maggiori motivazioni per andare avanti su questa strada. Chi invece ne era Iontano prima, difficilmente, motu proprio, cambia atteggiamento per una crisi. Le cose sono molto più complesse. E' evidente che la logistica, e non solo, deve essere più sostenibile, ma se non cambia l'atteggiamento, le valutazioni del sistema complessivo, con in testa la politica, non credo ci saranno molti mutamenti, anche se non me lo auguro.

VEDE PROFILARSI UN SIMILE CAMBIA-MENTO, CHIAMIAMOLO GLOBALE?

Mi pare di no. E' vero che sono state messe in campo risorse per infrastrutture, si stanno prendendo decisioni sulla semplificazione, ma manca un piano nazionale per incidere positivamente sul settore logistico o su quello industriale. E' una lacuna storica del nostro paese. Ad esempio, nei nostri porti arrivano 10 milioni di teu, cifra ferma da anni e anni, anche se con oscillazioni, una volta cala un porto e ne aumenta un altro, flette il transhipment e aumenta il traffico nei porti regionali, ma la somma finale è sempre la stessa, anche se aumenta notevolmente il traffico davanti ai nostri scali e attraverso il canale di Suez. Se vogliamo incidere su questo evento e portare i nostri porti ad attrarre 15 milioni di teu, serve, come dicevo, un piano nazionale, occorrono interventi mirati e integrati. Non è mai avvenuto. Lo stesso possiamo dire per l'intermodalità ferroviaria, certamente più sostenibile dell'autotrasporto.

E' SCETTICO. QUINDI. SULLA POSSIBI-LITÀ CHE LA PANDEMIA POSSA ESSERE IL PUNTO SU CUI FONDARE MODIFICHE DI SISTEMA?

Mi spiego meglio. Come dicevo quanto è purtroppo avvenuto permette a chi si era già avviato verso la sostenibilità di trovare più motivazioni, anche coloro che, ad esempio, si erano limitati a mettere camion a Ing nella propria flotta, possono divenire più convinti verso l'essere più sostenibili. Chi invece non si è mai posto il problema, oggi guarda con molta preoccupazione al futuro, pensa alla sopravvivenza, continuando a giudicare la sostenibilità un costo.

ALLORA, COME FARE?

Come associazione abbiamo un'idea molto chiara, che abbiamo ribadito molte volte: bisogna "rovesciare" il modo di vedere il fenomeno. Se pensiamo che i logistici da soli possano reiventare il settore sul piano della sostenibilità, commettiamo un errore. Le "carte" sono in mano da un lato ai committenti e dall'altro ai consumatori, che noi abbiamo definito consum-attori, proprio perché devono divenire protagonisti di un cambiamento. Sono loro che devono scoprire, valutare non solo il costo di un prodotto o i suoi componenti alimentari, ma anche concentrarsi sulla qualità della logistica. A questo fine abbiamo varato il marchio di prodotto sostenibile. Probabilmente è un'utopia, anche questo lo abbiamo detto tante volte. Resta però il fatto che se committenti e consumatori non conducono la campagna per avere più sostenibilità, difficilmente avanzeremo.

RESTA IL FATTO CHE PERÒ I CONSUMA-TORI SCELGONO SEMPRE PIÙ AMAZON E COMPANY, FORSE LA NEGAZIONE **DELLA SOSTENIBILITÀ, SPECIE SOCIA-**LE. E I COMMITTENTI IN MAGGIORANZA RAGIONANO CON I "COSTI" IN TESTA...

Non c'è dubbio che queste sono le difficoltà. Non a caso ho accennato a una nostra "utopia". Ripeto, il vero salto in avanti sulla strada della sostenibilità lo faremo solo se i committenti pongono con forza alla logistica la tematica "sostenibilità", anche aumentando il costo, e se la collettività inizierà a capire che la sostenibilità rappresenta meno costi sociali, più sicurezza, un vivere migliore. Non mi chieda come andrà a finire ... Noi speriamo molto sulle nuove generazioni, che dovrebbero essere più sensibili per quanto riguarda l'ambiente e i cambiamenti climatici. Quindi, alla sostenibilità nel suo complesso.,

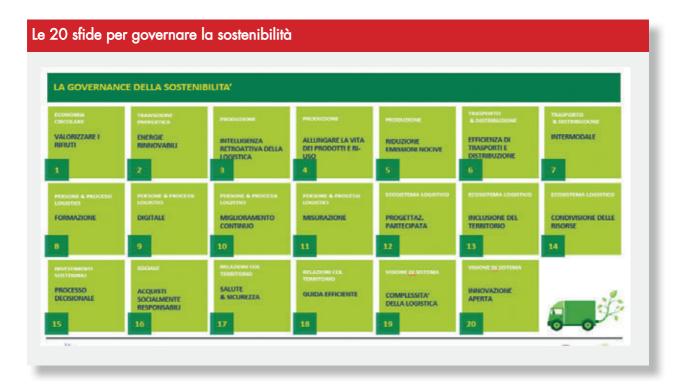
Le sfide di SOS-LOGistica

OS-LOGistica ha elaborato un "modello", come abbiamo visto in precedenza, per un approccio corretto alla sostenibilità. Tre principi sono centrali in tale modello: 1) la sostenibilità si articola in tre aspetti: a) ambientale (emissioni, uso dell'energia, smaltimento scarti); b) econo-

strategici e rilevanti della sostenibilità inclusivi degli impatti sociali del proprio business. La mappatura e l'ingaggio dei portatori di interesse definisce i principi e gli impatti materiali rilevanti e applicabili".

I "campi" di applicazione. L'associa-

"La sfida è diventare consapevoli che solo un pensiero sistemico permette di rappresentare con efficacia un processo logistico (supply chain): capire e annullare gli effetti contro-intuitivi delle scelte logistiche, adottando strumenti di simulazione della complessità e sviluppando un mind setting di so-



mico (tempo di rientro di investimenti di sostenibilità):

c) sociale: impatti sulle persone interne ed esterne; 2) la logistica sostenibile è un sistema complesso, cioè non lineare, con effetti controintuitivi; 3) l'innovazione è una risorsa per trovare le soluzioni e deve essere "aperta", cioè deve accedere a reti non abituali. Come gestire questi principi? Qual è la governance della sostenibilità? "Le organizzazioni - afferma SOS-LOGistica - devono definire un modello organizzativo volto al governo degli aspetti

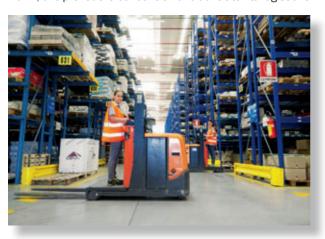
zione ha anche messo a punto un elenco delle particolari sfide che vanno affrontate. L'elenco è una guida per "ispirare" e facilitare l'esplorazione sul percorso di sostenibilità che ogni organizzazione può decidere di avviare e sono organizzate rispetto ai principi che abbiamo prima segnalato (ossia, ambientale, economico, sociale), tutto all'interno di una "visione di sistema" e con la necessità di introdurre innovazioni nei processi produttivi e distributivi. Per quanto riguarda tale "visione", l'associazione sottolinea:

stenibilità delle persone". Su questa strada è utile e indispensabile "l'innovazione aperta": "La sfida è cercare soluzioni ai problemi della logistica - nuovo design di prodotto, efficienza di processi produttivi e distributivi, nuove tecnologie, nuovi modelli organizzativi - anche al di fuori dei propri 'cancelli', anche in settori produttivi adiacenti o lontani, e ingaggiando i collaboratori interni e l'attuale rete di fornitori a cercare soluzioni sostenibili e ad adottare il paradigma di 'Open Innovation' nella logistica".

DALLE AZIENDE

Ceva e Mondadori: contratto rinnovato

Ceva Logistics ha ulteriormente ampliato la propria posizione di leader di mercato nella logistica dei libri in Italia attraverso il rinnovo del contratto con il Gruppo Mondadori, primo editore italiano di libri e magazine. Il nuovo contratto prolunga per altri cinque anni la partnership avviata nel maggio 2017, che prevede la concentrazione delle attività logistiche



sotto la direzione di Ceva tra Stradella, dove si trova "La città del libro" dell'azienda logistica e Verona. Ceva continuerà a distribuire per conto del Gruppo Mondadori circa 65 milioni di copie e a movimentare circa 340 mila titoli l'anno. Christophe Boustouller, amministratore delegato di Ceva Logistica Italia, ha dichiarato: "Siamo molto orgogliosi di aver portato a termine il rinnovo del contratto con Mondadori e ringraziamo Ernesto Mauri, amministratore delegato del Gruppo, per questa operazione. Questa storia di successo è la prova concreta che Ceva è uno dei principali attori della logistica italiana".

Develog in Italia, nel settore immobiliare

Develog, player del settore immobiliare specializzato nell'ambito dello sviluppo industriale-logistico, si è recentemente affacciato sul mercato italiano collocandosi in uno specifico segmento: sviluppo di progetti logistici, dall'acquisto del terreno ai permessi di costruire. Nel ruolo di land developer, Develog è in grado di proporre operazioni "off market" ai developer industriali/logistici, ai fondi immobiliari e agli utilizzatori finali garantendo l'intero processo di sviluppo grazie all'attenta analisi di tutte le sue fasi. La società, infatti, è in grado di individuare aree ad alto potenziale, spesso caratterizzate da proprietà frazionate, dismesse o da riqualificare o aree greenfield che non hanno ancora espresso il loro potenziale commerciale. Dopo un'accurata due diligence del terreno, Develog valorizza l'operazione grazie a una progettazione mirata, flessibile e, quando possibile, studiata



per lotti funzionali. La progettazione trova gli input sia dagli investitori che richiedono sviluppi built to suit sia da una approfondita conoscenza delle esigenze del mercato e dalle caratteristiche dei progetti moderni. Dopo una scrupolosa analisi dei processi autorizzativi Develog porta ad approvazione i progetti, pronti per essere cantierati, assumendosi il relativo rischio urbanistico. Per questo motivo riesce ad assicurare la capacità di allineare il prodotto alla richiesta e agli standard degli operatori internazionali.

XPO Logistics premiata da General Motors

Per il secondo anno consecutivo XPO Logistics è stata premiata da General Motors, assieme a un gruppo selezionato di fornitori, riconosciuti per aver costantemente superato le aspettative dell'azienda, creando valore e introducendo innovazioni. I vincitori sono stati scelti da un team globale di dirigenti GM in base alle prestazioni del 2019. XPO gestisce la movimentazione dei ricambi per auto e camion dai fornito->

DALLE AZIENDE

ri di GM ai propri magazzini e ai concessionari in tutto il nord America. I team di trasporto dedicati gestiti da XPO collaborano con GM in loco per ottimizzare il canale aftermarket dell'azienda motoristica. Troy Cooper, presidente di XPO Logistics, ha dichiarato: "Siamo orgogliosi di gestire il canale critico dei ricambi aftermarket di General Motors e di contribuire a migliorare il servizio ai concessionari e ai consumatori. Non appena rileviamo una possibilità per GM nella riduzione dei costi o nelle prestazioni, il nostro team di trasporto è subito pronto ad approfondire l'area di ottimizzazione". "I nostri fornitori svolgono un ruolo chiave nella fornitura dei prodotti, dei servizi e delle esperienze che i nostri clienti meritano, e



così anche XPO", ha aggiunto Shilpan Amin, vice presidente GM, Global Purchasing and Supply Chain. "Riteniamo, inoltre, che sia importante ringraziare tutti i nostri fornitori per gli sforzi volti a mitigare l'impatto del virus Covid-19. Non solo siamo stati in grado di riavviare in sicurezza le nostre attività produttive, ma i nostri fornitori hanno svolto un ruolo chiave nell'assistere le nostre iniziative per aumentare la fornitura di ventilatori e dispositivi di protezione individuale per gli operatori sanitari in prima linea per contribuire a salvare vite umane e mantenere le comunità al sicuro".

Prologis pubblica l'ESG Impact Report 2019

Prologis, leader mondiale nel settore dell'immobiliare logistico, ha pubblicato l'ESG Impact Report 2019, in materia



di tutela ambientale, responsabilità sociale e governance a livello globale. Il rapporto evidenzia anche le aree strategiche per l'azienda: centralità del cliente, cambiamento attraverso l'innovazione e l'eccellenza operativa, cultura e talento. Tra le principali aree di intervento: in risposta alle continue carenze di manodopera nei settori del trasporto, della distribuzione e della logistica, la società ha sviluppato un programma di formazione all'avanguardia in materia di logistica digitale attraverso la Prologis Community Workforce Initiative (CWI); ha installato l'illuminazione a Led su 4,6 milioni di metri quadrati di immobili per la logistica; ha superato l'obiettivo dell'azienda di 200 megawatt (MW) di capacità solare installata entro il 2020, un anno e mezzo in anticipo rispetto all'obiettivo che si era posta e ha fissato un nuovo obiettivo di 400 MW entro il 2025; ha raggiunto la neutralità operativa delle emissioni di carbonio (prima società immobiliare dell'S&P 100 a farlo); la strategia di riduzione delle emissioni di carbonio dell'azienda è focalizzata sulla riduzione delle emissioni dirette e indirette in tutto il business, inclusa la riduzione delle emissioni derivanti dall'uso di energia negli uffici e negli spazi dei clienti. Specificamente per il Covid-19, la Fondazione Prologis ha istituito un fondo di soccorso globale di 5 milioni di dollari per sostenere le organizzazioni no-profit, gli ospedali e le organizzazioni che si occupano di salute e sicurezza pubblica, nonché quelle dedicate all'accesso al cibo e alla ripresa economica.

Nuovo polo Scannell Properties a Bologna

Scannell Properties, società privata americana di investimento e sviluppo immobiliare focalizzata sulla gestione di progetti industriali e logistici su larga scala, sta ampliando la sua presenza sul mercato italiano e ha annunciato l'acquisizione di terreni adatti al Build-To-Suit per lo sviluppo

di un nuovo hub logistico a Bologna. Si tratta della realizzazione di un polo logistico che si estenderà su un'area di 160 mila metri quadrati, situato in posizione strategica, adiacente all'aeroporto, a soli 8 chilometri dal centro città e in grado di offrire eccellenti collegamenti diretti tramite la rete autostradale A1, A13, A14 e la tangenziale. La nuova struttura sarà sviluppata all'insegna della massima flessibilità, con spazi modulari da 7.300 a 25 mila metri quadrati, distribuiti su tre edifici distinti, ognuno con relativi piazzali e aree di parcheggio. Gli edifici possono essere personalizzati in ottica Build-to-Suit, sulla base delle specifiche esigenze dei conduttori; la progettazione è studiata per il contenimento di alti flussi, con un elevato numero di baie di carico in proporzione allo spazio. Inoltre, il nuovo hub



logistico ha l'obiettivo di ottenere la certificazione LEED Silver, grazie a una progettazione ecofriendly improntata a elementi di sostenibilità ambientale quali illuminazione a Led volta al risparmio energetico e pannelli fotovoltaici, oltre alla grande attenzione posta alla ricostruzione del verde. Tra le caratteristiche principali del magazzino: 88 baie di carico; impianto antiincendio conforme agli standard Nfpa; portata pavimento: 5 t/mg; altezza libera media: 10,85 m. Fondata nel 1990, Scannell Properties vanta una esperienza trentennale nello sviluppo Build-To-Suit e speculativo di immobili industriali, uffici, strutture governative e plurifamiliari negli Stati Uniti e in Canada. Dal 2018, è presente in Europa.

Berlino: centro Amazon costruito da P3 Logistic

P3 Logistic Parks ha costruito un centro di distribuzione



per Amazon a Hoppegarten, nei pressi di Berlino, Germania. Tra aprile e ottobre 2019, la società di investimento a lungo termine, specializzata nell'acquisizione e nello sviluppo di immobili logistici, ha realizzato la costruzione di una soluzione per l'ultimo miglio di 11.700 metri quadrati. Amazon intende servirsi del nuovo centro di distribuzione urbano per rispondere alla crescente domanda di consegne rapide e sicure. Ideato da P3 esattamente per questo scopo, l'immobile è situato a circa 17 km a est di Berlino e affaccia direttamente sulla strada federale B1. Al suo interno sono presenti aree all'avanguardia dedicate a operazioni di stoccaggio, carico e logistica, oltre a un'ala destinata agli uffici.

Palletways Italia apre all'eCommerce

Palletways Italia, società parte del principale network europeo di trasporto espresso di merce pallettizzata e del Gruppo Imperial, ha avviato Palletwaysonline, la nuova piattaforma digitale che si rivolge sia ai piccoli rivenditori online che spediscono merci pallettizzate sia ai privati per le spedizioni individuali sporadiche di merci di grandi dimensioni. Il sistema consente di effettuare, gestire e tracciare gli ordini online. La società si apre così al B2C e al C2C, senza tralasciare il mercato tradizionale B2B. Grazie a questa iniziativa, Palletways dispone oggi di un canale di eCommerce diretto in grado di rispondere alla straordinaria crescita degli acquisti online avvenuta durante la prima fase della pandemia. Nel lockdown, gli acquisti via internet si sono infatti quasi triplicati.

Il nostro immediato futuro

di Franco De Renzo*

Italia aveva già notevoli problemi, poi è arrivato anche il Covid-19 a darle un'ulteriore spallata. Va dato molto merito al personale sanitario che vi ha dedicato davvero tanta amorevole cura pur non sapendo ancora contro cosa stesse lottando. Le statistiche dicono che anche per la normale influenza ci sono molti decessi ma fra qualche anno, forse, sapremo perché il numero è stato così elevato a Bergamo e a Brescia. La nostra povera economia ne ha risentito e ne risentirà, ancora di più, nell'immediato futuro.

Abbiamo sempre avuto una predilezione per il mattone, come italiani, tanto che oltre l'80% dei cittadini vive in una casa di proprietà. Abbiamo un monte debiti da far paura, in assoluto, siamo secondi solo dopo il Giappone. La ricchezza

i camerieri, i baristi? E se non lavorano bar e ristoranti, come faranno a pagare le locazioni degli immobili ove svolgono l'attività?

Gli immobili non sono solo di proprietà di straricche società immobiliari ma anche di coloro che, soldo su soldo, hanno messo da parte piccole fortune comprando immobili civili e commerciali sulla rendita dei quali contare quando le entrate fossero state inferiori. Ma anche nel caso di società immobiliari, quasi sempre, hanno molti soci che hanno diversificato i propri investimenti, e non è pensabile che possano sacrificarsi per la comunità. Se la gente non si muove, come è pensabile possano funzionare i trasporti, gli aerei, le navi, i treni, i taxi? Se le banche diminuiscono le proprie entrate, potranno continuare ad avere la pletora attuale di dipendenti? Ognu-



La pandemia Covid-19 è giunta nel nostro paese in un momento che era già di forte difficoltà economica

totale degli italiani è superiore ai debiti dell'Italia e questo ci fa ottenere dal consenso internazionale la fiducia sufficiente, sia pur con riserva, per continuare a comprare i nostri Bot e Cct. Luglio, e soprattutto agosto, sono i mesi delle vacanze italiane e questo serve anche a non evidenziare tutti i problemi che abbiamo. Ma tra meno di 60 giorni saremo in settembre, si tornerà a scuola, speriamo, si dovrebbero riaprire tutti gli stabilimenti e, forse, anche i ristoranti e i bar potranno funzionare in maniera più appropriata per i gestori. Si attendono tempi non belli, la disoccupazione crescerà. Per il momento, quelli che continueranno a percepire i compensi saranno i pensionati e i dipendenti pubblici. E gli altri? Come potranno contare sullo stipendio tutti i cuochi,

no pensa di vivere in un mondo a sé, che il proprio non avrà problemi. Vi ricordate quando alcuni politici davano la colpa dell'andazzo alle banche? Non esiste nessun signor "Banca", ormai quasi tutte sotto forma di società per azioni ove ognuno si assume un pezzetto di responsabilità e di rischio, se le cose non vanno bene. Dare le colpe alle banche vuol dire solo diminuire il patrimonio dei soci che così si vedono ridurre anche la possibilità di effettuare ulteriori investimenti. Le cronache ci hanno messo al corrente che, in non pochi casi, gli imprenditori sono stati costretti anche a sottoscrivere congrui pacchetti azionari per vedersi concedere prestiti dalla propria banca. Per questo sembra facile incolpare gli organi amministrativi, il collegio sindacale, i revisori, i comitati di sorveglianza ma so-



Si auspica che da settembre i locali pubblici dedicati alla ristorazione possano lavorare in maniera più consona, mettendoli in grado di pagare spese e affitti

prattutto Consob e Banca d'Italia che avrebbero dovuto porre maggiore attenzione, nei loro dovuti e obbligati controlli.

Adesso la nuova norma sulla crisi d'impresa e dell'insolvenza sembra spostare ancora nel tempo la nomina obbligatoria dell'organo di controllo, perché anche i politici vedono i controlli solo come fonte di ulteriore spesa e non come ausilio

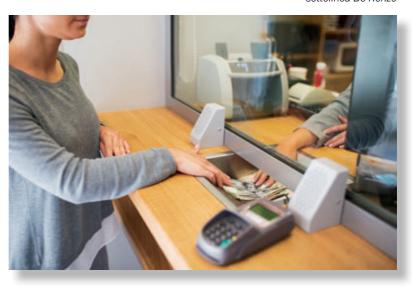
indispensabile per tenere sotto evidenza e meglio i conti aziendali. Oggi avere crediti è molto rischioso. Il rischio, però, non diminuisce quando si incassa perché l'impiego delle risorse rimane impegnativo e si possono avere molti problemi in scelte che, a posteriori, sarebbe stato meglio evitare. Gli immobili industriali e commerciali non sono molto appetibili perché grande è l'offerta e poca la richiesta. Qui si corre il rischio che adesso sono sfitti per il Covid-19, e magari lo erano anche prima. Potrebbero continuare ad esserlo per qualche anno, durante i quali saranno forieri solo di tributi e tasse da corrispondere. Senza dimenticare che gli immobili senza la dovuta manutenzione si svalutano più velocemente e potrebbero essere fuori mercato per lungo tempo. Chi ha una disponibilità finanziaria, forse, farebbe bene a

cambiare l'uso dei propri beni per essere pronti al giro di boa (che ci si augura avvenga presto) con una diversificazione che il mercato potrebbe accettare meglio di quanto avviene oggi. Non si tratta di parteggiare per un personaggio o per un partito politico, è il buon senso che deve essere di sprone a fare considerazioni ponderate. In un periodo già così difficile, si scopre che i processi non sempre si celebrano per arrivare alla giustizia ma a condanne già pre-confezionate, vanificando le giuste attese dei cittadini che vorrebbero la giustizia imparziale e corretta. Non sono solo le persone condannate a doversene lamentare ma anche tutti quei giudici che vivono la loro attività solcata da rettitudine e consapevolezza con l'intento di fare avere a tutti una sentenza degna degli incarichi ricoperti.

Possiamo anche considerare ostili offerte di cambio di azioni quando la sola redditività passa dal 3% a oltre il 6%. Forse è contrario soprattutto agli interessi di coloro che conducono la banca che oggi, anche grazie alla proposta di

cambio di azioni, vale, però, solo il 15% del loro massimo. Il demerito non è tutto da addebitare agli amministratori attuali ma certamente anch'essi non hanno impiegato le risorse corrette perché questo non avvenisse, tanto che non c'è stato alcun dirigente e funzionario che sia stato condannato per aver procurato danni alla banca. Quasi a voler dire che agli amici i

"I clienti 'normali' di una banca non dovrebbero passare sotto le forche caudine per avere un prestito che darebbe tanto ossigeno alle loro attività, all'economia nazionale e alla collettività", sottolinea De Renzo



soldi si danno e basta, magari senza alcuna garanzia, i clienti normali, invece, devono passare sotto le forche caudine per avere un prestito che darebbe tanto ossigeno alle proprie attività, all'economia nazionale e alla collettività.

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

Trasporto di merci pericolose

di Marco Lenti*

ome noto, la direttiva 2008/68/CE ha stabilito norme comuni per il trasporto in sicurezza di merci pericolose all'interno dei paesi dell'Unione europea su strada, per ferrovia o per via navigabile e ha disciplinato inoltre aspetti quali il carico e lo scarico, il trasferimento a un altro mezzo, nonché le soste nel corso del trasporto. In seguito al recepimento con il decreto del ministero dei Trasporti del 12 febbraio 2019 della direttiva 2018/1846, che ha modificato gli allegati della citata direttiva 2008/68/CE, il ministero ha recentemente comunicato la sottoscrizione di alcuni accordi multilaterali in tema di trasporto di merci pericolose su strada (ADR), analogamente

frequentato un corso di aggiornamento ai sensi dell'8.2.2.5 ADR e hanno superato l'esame di cui all'8.2.2.7 prima del 1° dicembre 2020. E' inoltre estesa al 30 novembre 2020 la validità di tutti i certificati di formazione dei consulenti per la sicurezza dei trasporti di merci pericolose che scadono tra il 1° marzo 2020 e il 1° novembre 2020. I documenti sono rinnovati per cinque anni a decorrere dalla data di scadenza originale se i titolari hanno superato l'esame di cui all'1.8.3.16.2 ADR prima del 1° dicembre 2020. Con l'accordo multilaterale M325 del 24 marzo 2020, è estesa al 30 agosto 2020 la validità di tutti i controlli periodici e intermedi delle cisterne nonché la validità di tutti i certificati di approva-

3082

E' stata estesa la validità di alcune certificazioni per il trasporto su strada di merci pericolose

a quanto fatto da numerosi altri paesi, al fine di estendere la validità di alcune certificazioni prescritte nell'ambito dei paesi sottoscrittori.

Con l'accordo multilaterale M324 di deroga all'ADR, firmato dall'Italia il 24 marzo 2020, è estesa al 30 novembre 2020 la validità di tutti i certificati di formazione dei conducenti di veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose che scadono tra il 1° marzo e il 1° novembre 2020. I documenti sono rinnovati per cinque anni a decorrere dalla data di scadenza originale se i titolari dimostrano di aver

zione dei veicoli che scadono tra il 1° marzo e il 1° agosto 2020, mentre con l'accordo M326 del 31 marzo 2020 viene concessa la possibilità fino al 31 agosto di riempire e trasportare bombole (per specifici numeri "UN") anche se hanno data di ispezione e test scaduti. Infine, l'accordo M327 del 31 marzo 2020 prolunga al 31 agosto 2020 la validità di tutti i controlli periodici e intermedi delle cisterne mobili e dei contenitori gas ad elementi multipli "UN", in scadenza tra il 1° marzo e il 1° agosto 2020.

Tutte queste deroghe valgono per i trasporti nazionali all'interno dei territori dei paesi firmatari di questi accordi multilaterali e per i trasporti internazionali tra i medesimi paesi. Tutte le altre disposizioni dell'ADR devono es-

sere comunque applicate: in particolare, alle aziende trasportatrici non è stata concessa alcuna deroga circa i controlli di loro esclusiva competenza indicati nel capitolo 1.4.2 dell'ADR "Obblighi dei principali operatori".

* 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

Nuovo corso per la logistica?

di Roberto Randazzo e Natalia Bagnato R&P Legal*

a logistica, oltre a essere un segmento fondamentale dei processi produttivi, ricopre oggi un ruolo sociale oltreché economico - sempre più centrale. L'attenzione sempre crescente verso i servizi di logistica rappresenta un'occasione di rinnovamento per il settore che dovrà confrontarsi con una domanda sempre maggiore da parte di committenti - oltre che di consumatori finali - che pongono una particolare attenzione alle pratiche commerciali anche sotto la lente della sostenibilità. Si rileva, infatti, che se, da un lato, non sussistono ancora né una disciplina organica e dettagliata in tema di sostenibilità, né vincoli di legge erga omnes, dall'altro lato, non si può non sottolineare come siano sempre di più i principi e le norme di soft law (ovvero privi di efficacia vincolante) adottati dagli operatori economici come criteri di scelta dei fornitori che di fatto rendono obbligatorie le azioni sostenibili. La necessità di adottare politiche sociali e ambientali interne all'impresa si estende così sempre di più anche ai fornitori di servizi, ai quali viene di fatto imposto di uniformarsi agli standard qualitativi del committente. Inoltre, questa nuova sensibilità diffusa, che rientra nel cosiddetto filone "impact" (impact economy e impact investing), sta orientando gli investimenti della finanza e sta anche influenzando il modus operandi delle imprese che vedono in modelli alternativi di stakeholder capitalism un possibile strumento per generare, tramite l'attività d'impresa, un impatto sociale e ambientale positivo oltre ad un ritorno economico. Come potranno, quindi, gli operatori del settore della logistica rinnovarsi in ottica di sostenibilità per migliorare la loro competitività

17 punti principali e 169 sotto-obiettivi, concordati dagli Stati membri nell'ambito dell'Agenda 2030. Gli SDGs mirano a eliminare le principali forme di disuguaglianza legate alla povertà, alla fame, alla salute, al gender, promuovendo il benessere umano, la tutela dell'ambiente e lo sviluppo globale. Sono unanimemente riconosciuti come il principale standard di riferimento in tema di sostenibilità e consentono così a imprese, enti pubblici e operatori finanziari di identificare, in maniera semplice ma al contempo tecnica, i profili sociali e ambientali rilevanti della propria attività economica. La tutela dei diritti umani e dell'ambiente, l'uguaglianza di genere, il rispetto della diversità rappresentano infatti aspetti fondamentali che un'impresa deve tenere in considerazione sia dal punto di vista reputazionale che di marketing. Tali aspetti, tra l'altro, sempre più spesso sono oggetto di rendicontazione e misurazione obbligatoria ex lege: si pensi ad esempio al DI 254/2016 che obbliga tutti gli enti di interesse pubblico quali società quotate, banche, imprese di assicurazione e di riassicurazione, nonché gruppi o imprese di grandi dimensioni a redigere la "Dichiarazione non finanziaria". Allo stesso modo, anche imprese sociali, società benefit e start up innovative a vocazione sociale sono tenute a pubblicare annualmente specifici report di valutazione degli impatti sociali e ambientali da queste generati. È evidente come tutto ciò riguardi da vicino anche il settore della logistica, specialmente quando il servizio di trasporto viene affidato in outsourcing a un'organizzazione esterna. L'aspetto legato alle emissioni inquinanti, così come eventuali violazioni dei diritti dei lavoratori, inevitabilmente possono avere delle

Sul mercato logistico la sostenibilità sta diventando una caratteristica e una "qualità" rilevante sul mercato?

Un ruolo chiave è certamente riconosciuto ai Sustainable Development Goals (SDGs) delle Nazioni Unite. Si tratta di obiettivi di sviluppo sostenibile. articolati in



ripercussioni sul committente. Una maggior trasparenza, da un lato, permette alla committenza di prevenire eventuali rischi reputazionali, dall'altro, le consente di avere ulteriori informazioni utili per misurare l'impatto complessivo generato dalla propria attività d'impresa (ad esempio, in ottica di rendicontazione non finanziaria). In questo senso, l'adeguamento a standard di sostenibilità, o anche solo l'adozione di policy che formalizzino gli impegni dell'operatore della logistica su tematiche chiave come la tutela dell'ambiente, la diversità di genere, l'inclusione sociale e il welfare dei lavoratori possono rappresentare un vero e proprio vantaggio competitivo in chiave di mercato. È necessario, dunque, che le imprese logistiche acquisiscano

maggior consapevolezza di come la sostenibilità rappresenti non tanto costo fine a sé stesso bensì un vero e proprio elemento chiave della strategia d'impresa.

La logistica è un settore che - seppur non regolato sulla base di una disciplina organica in materia di sostenibilità - potrebbe facilmente rintracciare, all'interno di fonti differenti, norme e principi che possono afferire a un generale framework normativo di sostenibilità. Si pensi, ad esempio, alla Dichiarazione Universale dei diritti umani, alle convenzioni dell'ILO (Organizzazione Internazionale del Lavoro), alle leggi nazionali in materia di energia, lavoro e ambiente. Proprio con riferimento al cosiddetto Codice dell'Ambiente (DI 152/2006) vale la pena ricordare l'articolo 3 che, enunciando i principi "dell'azione ambientale" e "dello sviluppo sostenibile", impone espressamente alle imprese comportamenti responsabili e previdenti al fine di tutelare gli ecosistemi e l'ambiente, ed evitare che il soddisfacimento dei bisogni delle generazioni presenti pregiudichi la qualità della vita e le possibilità delle generazioni future. Un'ulteriore fonte normativa è rappresentata, poi, dal Contratto collettivo nazionale del lavoro che, relativamente al settore della logistica prevede apposite misure in tema di welfare, inclusione e tutela dei lavoratori. Fra queste si segnalano, ad esempio, la promozione del vo-Iontariato, le garanzie in favore di lavoratori che assistono familiari con disabilità o che sono affetti da alcolismo e tossicodipendenza, la condanna di comportamenti discriminatori e molestie sessuali e altri ancora. Specifiche regole di sostenibilità vengono individuate, infine, dai vari enti di certificazione che, predisponendo specifici standard di valutazione in tema di sostenibilità, configurano normative tecniche alle quali le imprese decidono di conformarsi volontariamente al



































I 17 obiettivi principali di sviluppo sostenibile elaborati dall'ONU

fine di ottenere la relativa certificazione. Le ISO sui sistemi di gestione ambientale, della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, della gestione energetica, la certificazione SA 8000 sulla responsabilità sociale o il B Impact Assessment per diventare B Corp sono solo alcuni esempi, e la compliance ai relativi modelli costituisce un vero e proprio standard di sostenibilità in tema di gestione dei processi e qualità dei prodotti.

Gli obblighi legislativi, le pratiche contrattuali e la compliance volontaria definiscono dunque uno scenario in cui la sostenibilità rappresenta sempre di più un elemento imprescindibile per le imprese che vogliono essere competitive e innovative sul mercato. L'adozione di appositi strumenti (codice etico, Policy, procedure) che strutturino, formalizzino e rendano pubblici gli impegni dell'organizzazione in ambito sociale e ambientale rappresentano un primo importante passo per rendere la sostenibilità parte integrante della strategia d'impresa, soprattutto in un settore come quello della logistica dove la natura e le caratteristiche del servizio - che incidono in maniera significativa su ambiente e benessere dei lavoratori - richiedono maggior trasparenza in tema di sostenibilità.

* R&P Legal studio associato

Sei sedi in Italia, sede Milano: Piazzale Luigi Cadorna, 4, 20123 Milano Tel. +39 02873131 – email: milano@replegal.it

Dichiarazioni d'importazione

di Stefano Morelli

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

▲ agenzia delle dogane con nota 32879 del febbraio scorso ha comunicato che, a decorrere dal 5 maggio 2020, è resa obbligatoria la compilazione della casella n. 2 della dichiarazione DAU di importazione, destinata all'indicazione del soggetto speditore/esportatore. Preliminarmente, preme qui condividere - sia pure in termini generali la ratio di tale scelta dell'agenzia, volta a individuare sempre e per ogni importazione, il soggetto fornitore

Infatti, in settori particolari, quali la moda e gli accessori connessi, ove gli ingressi di prodotti, anche fra loro identici, le bolle di estrazione sono spesso riconducibili a decine di fornitori diversi. Analogo effetto, ad onor del vero, si potrebbe avere anche per le operazioni di importazione ordinaria. Il tema è dunque particolarmente sentito dai depositi doganali e, in generale, dai soggetti che si avvalgono di altri regimi speciali (come il perfezionamento), ma può dirsi sicuramente sentito a livello generale - ciò vale an-

che per sole operazioni di import diretto - oltre che direttamente impattante nei confronti di tutti quegli operatori che, più comunemente, si occupano di spedizioni piccole, frazionate o in groupage.



In questo ambito, non vi è alcun dubbio che l'operatore sia tenuto ad avere e conservare tutti i documenti del caso, utili alla compilazione del DAU, sia in importazione diretta, sia nelle operazioni a scarico di un regime temporaneo, eppure rimane insoluto, in ogni caso, il tema operativo in quanto correlato all'aggravio gestionale. Le operazioni di import da deposito, ad esempio, non sono fatte one to one rispetto alle introduzioni nel deposito stesso: più comunemente, esse scaricano, al contrario, partite massive introdotte in regime e provenienti da numerosi fornitori. Per com-

o speditore della merce. Nonostante questa misura a regime potrà essere un ottimo strumento di esecuzione dei controlli rischia nondimeno, in molti casi, di rivelarsi un concreto aggravio per gli operatori, che di fatto si vedono costretti a produrre un numero di DAU di importazione enormemente superiore a quello attuale. Tale scenario, oltre a porsi in conflitto con le ben note esigenze di speditezza del settore, produrrà un significativo incremento dei costi di sdoganamento, sia diretti che indiretti, come quelli di adattamento dei sistemi informatici.

prendere la portata della disposizione, occorre ragionare in rife-rimento, soprattutto, alle operazioni poste in essere da operatori che commercializzano o comunque importano merci in forma, appunto, massiva, spesso aventi ad oggetto merci identiche o simili e provenienti da decine di fornitori diversi, che - in precedenza - venivano sdoganate con un'unica dichiarazione ma che, dal 5 maggio, con una singola dichiarazione per ciascun fornitore. Il medesimo risultato auspicato dalla nuova disposizione, si sarebbe potuto agevolmente raggiungere, ove, ad esempio, il dato richiesto fosse stato analizzabile dal sistema di controllo automatizzato e, di conseguenza, l'ADM avrebbe potuto richiedere appositamente - con una maschera informatica all'uopo predisposta - lo specifico riferimento dello speditore/esportatore per l'opportuna analisi del rischio. Così procedendo, al contempo, l'operatore potrebbe procedere con una sola dichiarazione, in luogo delle varie e numerose che invece dal 5 maggio scorso deve presentare.

Da un breve sondaggio effettuato in seno ad Assologistica, è infatti risultato che, per esempio in riferimento alle merci in estrazione da depositi doganali in determinati settori, il numero materiale di bolle di estrazione da un deposito può incrementare esponenzialmente, di un numero anche dieci volte superiore a quello attuale.

Un'opportunità per il territorio

di Federica Catani*

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

li ITS costituiscono il segmento di formazione terziaria non universitaria che risponde alla domanda delle imprese di nuove ed elevate competenze tecniche e tecnologiche. Rappresentano un'opportunità di assoluto rilievo nel panorama formativo italiano in quanto espressione di una nuova strategia fondata sulla connessione delle politiche d'istruzione, formazione e lavoro con le politiche industriali, con l'obiettivo di sostenere gli interventi destinati ai settori produttivi con particolare riferimento ai fabbisogni di innovazione e di trasferimento tecnologico. Con deliberazione n. 296 del 10 aprile scorso, la giunta della Regione Liguria ha stabilito un'integrazione della programmazione

Particolare del porto di La Spezia



territoriale ITS, attraverso la previsione di un nuovo percorso, sul territorio provinciale della Spezia, specificamente declinato sul settore logistica e trasporti: "Tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci".

La decisione segue una specifica richiesta effettuata alla Regione dal presidente della Fondazione ITS Nuove Tecnologie per il Made in Italy di La Spezia, Roberto Guido Sgherri, relativa all'inserimento nella programmazione territoriale di questo nuovo percorso, in ottica di integrazione e completamento dell'offerta formativa già disponibile in ambito meccanico. E' infatti importante sottolineare come un sistema efficiente di logistica e trasporto risulti del tutto funzionale allo sviluppo stesso dei processi di export dei prodotti Made in Italy, su scala intermodale e internazionale. A supporto della richiesta presentata alla Regione, è stata effettuata una puntuale analisi dei fabbisogni presso le imprese del set-

tore logistica e trasporti, soprattutto in termini di competenze, professionalità e nuova occupazione. Tali fabbisogni risultano direttamente connessi al piano di investimenti generale previsto all'interno del porto della Spezia, e che porterà lo scalo ad aumentare prevedibilmente la propria superficie del 25% nei prossimi anni, attraverso progetti di ampliamento e riqualificazione. E' rilevante sottolineare come all'interno del porto siano nate di recente nuove imprese di servizi, che hanno programmato piani di assunzione periodici, che necessitano di una programmazione formativa periodica, stabile e di alto livello. Nelle imprese del settore sono stati inoltre introdotti strumenti di innovazione tecnologica che stanno rivoluzionando il mondo delle spedizioni doganali e della comunità portuale in genere, generando la necessità di competenze 4.0 "verticalizzate" sul settore logistico. Tutti questi fattori, e la complessità di fabbisogni ad essi collegati, implicano la necessità di disporre di un'offerta formativa di particolare qualità, specializzazione e capacità innovativa, quale quella assicurata dai percorsi ITS. All'analisi dei fabbisogni ha partecipato attivamente Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, socio della Fondazione ITS La Spezia e con competenze riconosciute a livello nazionale nella formazione di settore.

Ha sottolineato Genziana Giacomelli, direttore della Scuola: "Grazie all'introduzione di questo nuovo percorso all'interno della programmazione territoriale ITS intravediamo una grandissima opportunità per il nostro settore. In primo luogo, la possibilità di una significativa sinergia con la vocazione meccanica e le nuove tecnologie Made in Italy che ha sino ad oggi caratterizzato l'ITS spezzino e che fa seguito già a importanti sviluppi. In secondo luogo, la possibilità di declinare il percorso sulle esigenze delle imprese del settore, grazie a un'attività stabile e di osservazione, analisi e confronto svolta dai soci dell'ITS con il supporto delle parti sociali nazionali. I percorsi prevedranno l'approfondimento di tematiche specifiche e trasversali necessarie alla preparazione di tutte le figure professionali che operano in ambito logistica e trasporti, con particolare riferimento ad aspetti di scenario e allo sviluppo di competenze tecnico-gestionali e organizzative. Ad integrazione di tali tematiche, potrà essere previsto lo svolgimento di argomenti specialistici di volta in volta individuati in funzione delle esigenze delle imprese e dei comparti considerati (porti, spedizioni, ferrovie, logistica industriale, ecc.)".

catani@scuolatrasporti.com



SMART, PRATICA ED ECONOMICA: COSÌ È LA NOSTRA FORMAZIONE

CORSI E SEMINARI AUTUNNO-INVERNO 2020/2021

17 SETTEMBRE 2020 CUSTOMS HIGHLIGHTS - FOCUS DI APPROFONDIMENTI SUI TEMI DOGANALI DI ATTUALITÀ (LAVORAZIONI, DEPOSITI, E-COMMERCE, PREFERENZE, RESI E CAMPIONATURE, ORIGINE, VALORE DOGANALE E INCOTERMS 2020)

In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica

25 SETTEMBRE 2020 IL CONTROLLO DATORIALE, L'EQUILIBRISMO TRA LA TUTELA DEL PATRIMONIO AZIENDALE E I DIRITTI DEL LAVORATORE

28 SETTEMBRE 2020 SEO - SEARCH ENGINE OPTIMIZATION, OVVERO COME RENDERE VISIBILE IL PROPRIO SITO INTERNET SU GOOGLE

COME PREDISPORRE CORRETTAMENTE LA DOCUMENTAZIONE **DEL TRASPORTO**

A cura di Federchimica SC Sviluppo Chimica

1 OTTOBRE 2020 SVILUPPI DELLA GIURISPRUDENZA E DELLA PRASSI CONTRATTUALE NEL TRASPORTO MULTIMODALE E CONTAINERIZZATO In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica

5 OTTOBRE 2020 RISK BASED THINKING: MODELLI OPERATIVI PER LA GESTIONE

A cura di Certiquality in collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica

IL COLLEGAMENTO SOCIETARIO E LA CO-DATORIALITÀ OPPORTUNITÀ E RISCHI NEI RAGGRUPPAMENTI DI IMPRESE IL CONTRATTO DI RETE D'IMPRESE - I CONSORZI

9 OTTOBRE 2020
I CONTRATTI CON GLI "INFLUENCER" NEL SETTORE DEL FASHION:
LINEE GUIDA PER LA LORO CORRETTA REDAZIONE, CON FOCUS
SULLE EVENTUALI TUTELE E CAUTELE PER L'AZIENDA

IL CONTROLLO DEGLI ENTI: ISPEZIONI E ACCERTAMENTO, LA TUTELA DEL DATORE DI LAVORO

15 OTTOBRE 2020

LA LOGISTICA DI MAGAZZINO: PRINCIPI BASE DI PROGETTAZIONE, ORGANIZZAZIONE E GESTIONE; LE EVOLUZIONI FUTURE

22 OTTOBRE 2020 LA POLIZZA DI CARICO COME TITOLO RAPPRESENTATIVO DELLA MERCE E COME STRUMENTO PER IL CREDITO DOCUMENTALE NEL TRASPORTO MARITTIMO In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica

27 OTTOBRE 2020 ACQUISTI E APPROVIGIONAMENTI: STRUMENTI E TECNICHE

5 NOVEMBRE 2020 OBBLIGHI E RESPONSABILITÀ DELLO SHIPPER E DEL VETTORE NEI TRASPORTI MARITTIMI

In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica

12 NOVEMBRE 2020

LEAN PRODUCTION: CONCETTI BASE E PRINCIPALI TECNICHE **APPLICATIVE**

18 NOVEMBRE 2020

DA VENDITORE A CONSULENTE DI SERVIZI LOGISTICI: COME PROPORRE, PROMUOVERE E GESTIRE L'OFFERTA LOGISTICA

19 NOVEMBRE 2020 GESTIRE IL "RISCHIO STRADALE" ATTRAVERSO MODELLI ORGANIZZATIVI E APPLICANDO I PRINCIPI DELLA "GUIDA DIFENSIVA

A cura di Federchimica SC Sviluppo Chimica

25 NOVEMBRE 2020 CARICO, FISSAGGIO E GESTIONE DELLE UNITÀ DI CARICO SECONDO IL CTU CODE

A cura di Federchimica SC Sviluppo Chimica

LA FIDEUZZAZIONE DEI LAVORATORI: STRUMENTI DI RETENTION E DI PARTECIPAZIONE AL RISULTATO D'IMPRESA I PIANI D'INCENTIVAZIONE ED IL WELFARE AZIENDALE

3 DICEMBRE 2020 ORIGINE E VALORE DOGANALE

(Sistema delle preferenze e marcatura made in, le lavorazioni all'estero e i processi di determinazione del valore in dogana) In collaborazione con Federchimica SC Sviluppo Chimica

10 DICEMBRE 2020 PROCESSO E PROGRAMMAZIONE DI PROGETTI E RISORSE, CON FOCUS ANCHE SUL RISK MANAGEMENT



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

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

www.assologisticaculturaeformazione.com

Logistica e tempi molto incerti:

di Marco Zanolli*

▲ attuale percorso di globalizzazione sta dimostrando sempre più i suoi possibili effetti in termini di opportunità e minacce. Da una parte c'è la straordinaria possibilità di entrare molto rapidamente in contatto con un elevatissimo numero di interlocutori

distribuiti in ogni parte del nostro pianeta e proporre loro contenuti, esperienze, relazioni, prodotti, servizi; dall'altra il rischio di incorrere in eventi negativi strettamente correlati a fenomeni economici. ambientali, sociali, Il virus Covid-19 rappresenta un esempio significativo e a grande impatto di come si possano scatenare forze superiori che devono poter essere previste, comprese, isolate e gestite con immediatezza ed efficacia. Emerge allora la necessità di passare da un pensiero lineare a uno sistemico e si torna a parlare di contaminazione culturale basata sulla sinergica complementarietà dei contributi, di collaborazione e

reciprocità, di "filiere amiche" che prevedano approcci chiari, trasparenti, sicuri, certificati, sostenibili.

Proprio il concetto di sostenibilità, ormai diffuso e ricercato in tutte le sue possibili declinazioni e applicazioni, sembra acquisire una valenza ancora più ampia, fino a rappresentare una condizione della quale non si può più fare a meno. In questo contesto una movimentazione corretta e coerente di persone e merci riveste un'importanza crescente e in particolare il supply chain management, la logistica integrata e distributiva, il trasporto, le spedizioni nazionali e internazionali via terra, mare, aerea, inter e multimodale, anche se troppo spesso sottovalutati, assumono un ruolo da protagonisti, fino a diventare degli abilitatori e facilitatori di vita e di business. Se coniugati con la tecnologia e in stretta complicità con la finanza, la giurisprudenza, le assicurazioni, possono farsi garanti di catene di valore di approvvigionamento e distribuzione agili, flessibili, resilienti, monitorabili e controllate, con una visione end-to-end, connessa, in tempo reale e dinamica. Insomma filiere più sostenibili da un punto di vista ambientale, sociale e economico. La vision è "tracciare le attività





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



La tecnologia informatica permette di tracciare le attività per rendere più efficaci e sicuri i progetti, le transazioni, le filiere

per rendere più efficaci e sicuri i progetti, le transazioni, le filiere".

I moderni dispositivi informatici e di geolocalizzazione possono raccogliere una quantità di informazioni senza precedenti. É facile accedere a questi dati in tempo reale, conoscere l'esatta origine, la posizione, la destinazione prevista, lo stato (manomissione, danneggiamento, inclinazione, luce, temperatura, umidità, ...), la velocità e il tempo di arrivo stimato (ETA) di una qualsiasi risorsa, tenuto conto delle condizioni di viaggio e meteo. Per realizzare un importante salto qualitativo si può oggi prendere in considerazione l'IoT, estensione di internet al mondo degli oggetti, delle strutture e delle infrastrutture. Attraverso l'uso di "tracker", "chip" e "sensori", ormai a costo ridotto e con una autonomia che arriva a oltre dieci anni, gli oggetti sono in grado di interagire tra loro e con la realtà circostante. Il mondo fisico può essere quasi interamente digitalizzato, monitorato in modo dinamico e spesso virtualizzato. Si è consolidato nel tempo il famoso Gps (Global Positioning System), mentre possiamo adesso disporre anche di altri strumenti, più "intelligenti", come la triangolazione dei segnali radio o la scansione di

loT e Blockchain, duo vincente



"Il concetto di sostenibilità, ormai diffuso in tutte le sue declinazioni, sta diventando una condizione della quale non si può più fare a meno", dice Zanolli

"balise" Wi-Fi o Bluetooth che consentono un livello di precisione di qualche chilometro durante un viaggio e di qualche metro all'interno di una specifica area. Inoltre, una volta giunti a destinazione, un "timestamp automatico" di data e ora sostituisce persino la necessità di scansionare i codici a barre o Rfid. Questa tecnologia consente di avere un "data logger" che invia con continuità la posizione e le condizioni dell'oggetto tracciato, così da poter intervenire immediatamente, anche durante il percorso del mezzo.

L'utilizzo di questi sistemi offre una ampia visibilità su due aree chiave della gestione dei progetti: la Electronic Value Stream Mapping (eVSM) e il monitoraggio del flusso. La eVSM consiste nella verifica del tempo trascorso con o senza un valore aggiunto e in questo caso i potenziali vantaggi dell'implementazione dell'IoT sono evidenti. Invece di dover fare affidamento su sentito dire o informazioni di terze parti, è possibile avere un accesso diretto a tutti i dati sul campo e a livello di ecosistema, senza bisogno di supporti esterni. Naturalmente, avere dati dai quali non è possibile ottenere approfondimenti, e approfondimenti che non è possibile utilizzare per il processo decisionale, è utile quanto avere una biblioteca di libri che non è possibile leggere. È qui che il monitoraggio del flusso (noto anche come visibilità in tempo reale automatizzata) può dare evidenza ai miglioramenti che

la eVSM rende possibili, tenere traccia dei KPI operativi e ridurre le ridondanze e gli sprechi secondo logiche "lean". A questo si aggiunge l'opportunità di utilizzare l'infrastruttura di supporto Sigfox, l'unica rete di connessione globale OG che utilizza segnali radio a bassa frequenza ultra-veloci e a lungo raggio, che i tecnici chiamano Ultra Narrow Band, ad alta efficienza energetica su bande gratuite e disponibili in tutto il mondo, come le ISM (banda industriale, scientifica e medica), in Europa definita a 868 MHz. La copertura è praticamente totale, in oltre 60 paesi. Grazie all'utilizzo di antenne installate dall'operatore Sigfox di ogni paese, i segnali emessi dagli oggetti possono diffondersi ovungue, anche in aree remote e garantire lo scambio continuo di messaggi tra milioni di sensori e prodotti. Non esiste il "roaming" e i suoi costi alti, l'infrastruttura è identica per

tutti i paesi e il concetto di confine è superato. Tutti questi dati sono accessibili in modo semplice su piattaforme web in modalità SAAS (Software As A Service) che consentono una configurazione sartoriale e la gestione di "device" che tengono conto delle specifiche logiche di ogni azienda o contesto. La piattaforma ha la funzionalità di "control tower" di tutti i movimenti di tutti gli oggetti seguiti e consente di impostare algoritmi per interpretare i dati e prevedere reazioni e azioni automatiche tempestive come un invio di un sms o di una email in caso di emergenza. È dunque in grado di garantire una supervisione e monitoraggio costante a livello di ecosistema e di segnalare tempestivamente qualsiasi fenomeno considerato fuori standard. Il cruscotto può essere inoltre condiviso con altri interlocutori e partner. La tecnologia di comunicazione "wireless", che si basa su protocolli compatti e ottimizzati, è sicura e ben protetta da replay, sequenziamento, rimescolamento delle informazioni. Non è possibile decrittografare o alterare i dati trasmessi. E' inoltre scalabile e in grado di evolvere in linea con le specifiche esigenze e aspettative, integrando la possibilità di nuovi usi che tengano conto dei trend della digitalizzazione, dell'"intelligenza artificiale" e degli ambienti Blockchain.

L'introduzione della tecnologia Blockchain ha già un impatto diffuso nel settore finanziario. Con il progredire del suo grado >



La tecnologia Blockchain può affrontare sfide molto importanti anche nel settore logistico

di maturità, può affrontare sfide molto importanti anche nel settore logistico, come ad esempio: l'origine, la certificazione della sicurezza o di un furto, la necessità di effettuare un richiamo a causa di una alterazione o contaminazione. Inoltre può fornire un supporto efficace per lottare contro la contraffazione, confermare il livello di esattezza e qualità di una consegna o la perfetta integrità di un collo fragile. Messi in combinazione, Blockchain e loT hanno la capacità di generare benefici immediati e rivoluzionare le metodologie di interazione e le catene logistiche di approvvigionamento e distribuzione. L'IoT collega il mondo reale con quello virtuale e la Blockchain consente la validazione e la condivisione dei dati generati dai sensori. Grazie alla reciproca influenza è possibile per esempio attestare che una prestazione sia stata correttamente eseguita, che un container non sia stato aperto durante il trasporto o che un prodotto non abbia subito alterazioni. La pandemia Covid-19 ha messo in evidenza le criticità legate alla non esatta conoscenza e padronanza dei flussi e delle movimentazioni e l'IoT in stretta combinazione con la Blockchain può essere funzionale per fornire soluzioni e risposte semplici e affidabili dove il sensore misura e la blockchain attesta in modo tempestivo e attendibile quello che l'uomo faceva in modo approssimativo e puntuale.

I "case history" sono già molto numerosi. Operatori della logi-

stica, del trasporto e delle spedizioni in grado di proporre finalmente un "tracking" e "tracing" serio e competitivo. Flotte che controllano in tempo reale i propri mezzi e unità di carico. Materiali per la movimentazione e il confezionamento gestiti in modo automatico. Grandi committenti che sorvegliano e tutelano le proprie catene del valore. Produttori che possono fare previsioni della domanda e governare gli inventari. Aree logistiche, grandi superfici, impianti complessi presidiati. Prodotti alimentari freschi e medicinali

a norma. L'lot è uno strumento che consente al supply chain management e alla logistica integrata di evolvere verso un nuovo modello di organizzazione e di gestione 4.0, a più alto valore aggiunto e impatto, garantendo un vantaggio commerciale distintivo nel segno della sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

* Marco Zanolli, socio di SOS-LOGistica. Laureato in economia aziendale presso la facoltà di Economia dell'Università Cà Foscari di Venezia, ha conseguito un Master of Business Administration presso la Fondazione CUOA. Manager, imprenditore, consulente nell'ambito del supply chain management e della logistica integrata e distributiva, è Ceo di Zeta Value (business development) e Bupply (blockchain per la supply chain e logistica integrata e distributiva) (m.zanolli@zetavalue.it). L'articolo è stato scritto in collaborazione con l'ingegnere Guillaume Bogaert di Energo.lo, che è il solution provider italiano specializzato in IoT e in tecnologie Sigfox. Fornisce soluzioni personalizzate per la localizzazione di asset e di persone, strumenti informatici di controllo e supervisione, interfacce tra IoT e Blockchain (guillaume.bogaert@energo.lo).

Riprogettare la logistica

di Michele Savani

Division Manager Logistics Sector Gi Group

diventato ormai chiaro a tutti come l'evento pandemico dei mesi scorsi produrrà effetti di lungo periodo, incidendo tanto sui comportamenti sociali quanto su quelli legati alle dinamiche di qualsiasi business. La delivery economy, l'aspettativa diffusa per la quale i consumatori finali si aspettano consegne rapide, tracciabili e con costi contenuti, si sta consolidando nelle dinamiche B2C e B2B nonostante la consapevolezza delle criticità a livello globale, e in aggiunta stanno crescendo le preoccupazioni riguardo sostenibilità e protezione dei dati.

Un interessante report di Project44, start up americana specializzata in soluzioni per la supply chain visibility, ha rilevato alcune delle aspettative di consumatori e professionisti della supply chain rispetto agli standard di servizio: l'89% dei clienti si aspetta che, nell'ambito dei processi di delivery, visibilità e trasparenza dei processi non vengano sacrificati, nemmeno in condizioni di stress di mercato; solo il 23% delle supply chain ha un piano di emergenza già

approntato per ridurre i costi delle operation in fasi di contrazione del mercato; il 78% dei rispondenti ha maggiore propensione di acquisto in favore di aziende che adottano principi di sostenibilità; quasi metà delle supply chain (il 46%) non ha un piano di sostenibilità ambientale; l'82% dei clienti ritiene che le aziende dovrebbero fare di più in termini di Data Security. Le supply chain si stanno confrontando con condizioni di crescente complessità, generate anche da aspettative di livelli di servizio da parte dei consumatori che rimangono evidentemente elevate nonostante lo scenario straordinario che stiamo attraversando.

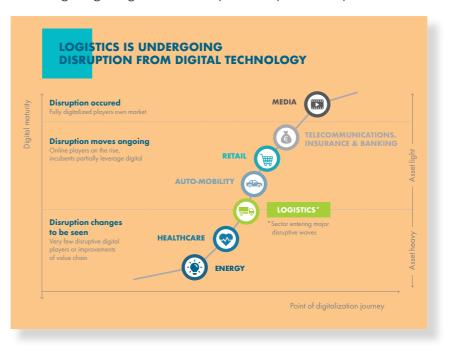
Digital transformation nelle supply chain: a che punto siamo? Quando si parla di trasformazione digitale, ci

si riferisce a un processo di trasformazione abilitato dalle tecnologie digitali che abbia impatto su tre aree chiave:

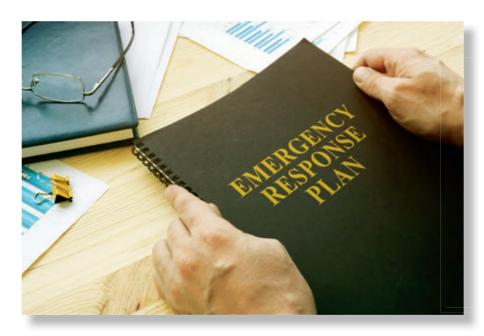
trasformazione della customer experience;

- trasformazione dei modelli operativi:
- trasformazione dei modelli di business.

La digital transformation è quindi il processo di reimmaginazione e ridisegno (o nuova creazione) dei modelli di business e della cultura aziendali: trascende ruoli e funzioni tradizionali come sales, marketing e operations, e ha più a vedere al modo in cui l'azienda pensa alla propria catena del valore (clienti e fornitori) e a come dialoga continuativamente con esse, sfruttando l'efficienza, ubiquità e rapidità delle comunicazioni digitali e della grande mole di dati generata nel processo. Secondo un report DHL Trend Research (Next Generation Wireless in Logistics) i settori che sono stati impattati per primi da una vera e propria digital transformation sono stati media, banking e insurance. Settori come automotive, logistica e retail, con asset e operations più complesse e pesanti, saranno realisticamente le prossime industry ad affrontare un processo di trasformazione guidato dalla digitalizzazione dei processi. Il prossimo step della "maturità



digitale" consiste nella messa a sistema dell'enorme mole di informazioni generate dai flussi fisici e informativi lungo le catene di approvvigionamento, così da poter sfruttare le opportunità del digitale. Internet of things, reti 5G e big data >



Secondo una ricerca, solo il 23% delle supply chain ha pronto un piano di emergenza per ridurre i costi delle operations in fasi di contrazione del mercato

saranno componenti chiave per raccogliere dati sempre più puntuali e produrre informazioni utili per decisioni automatizzate e interventi in tempo reale.

Oggi il flusso comunicativo con il cliente finale è abilitato o abilitabile anche lungo tutte le catene di approvvigionamento globali, ma non si sono ancora viste trasformazioni

profonde di modelli operativi e modelli di business. La logistica di oggi è condizionata, soprattutto in Italia, da consuetudini sedimentate nel corso di svariati anni, consuetudini che ne hanno troppo spesso impoverito la catena del valore. La grande opportunità di tutto il comparto logistico. in un momento in cui si trova sotto pressione e oggetto di un'inattesa attenzione mediatica, è quello di sfruttare l'opportunità della digital transformation per riprogettarsi in ottica 4.0 e sostenibile, reclamando con forza la componente di valore aggiunto che una supply chain moderna può apportare a tutto il complesso economico e produttivo.

Sostenibilità: prospettive per

una nuova logistica 4.0. Il Brundtland Report (conosciuto anche come Our Common Future) definisce lo sviluppo sostenibile come uno sviluppo in grado di soddisfare i bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri. Mi piace richiamare questa definizione, perché indica in modo chiaro la direzione verso cui deve volgere il nostro sguardo nel progettare soluzioni che rispondano a un principio di sostenibilità. Della necessità di riprogettare le supply chain si parla dall'indomani dell'attivazione dei primi lockdown: vista dalla prospettiva italiana, abbiamo sperimentato prima di tutto una criticità legata

al mercato fashion&luxury cinese, che ha iniziato a contrarsi già nelle primissime settimane di gennaio 2020. A seguire hanno cominciato a entrare in difficoltà le catene di approvvigionamento di componentistica dalla Cina (le catene di approvvigionamento mondiali della componentistica elettronica, per fare un esempio, dipendono secondo una ricerca Unctad per circa il 30% del valore totale).

"Automotive, logistica e retail, con asset e operations più complesse, saranno realisticamente le prossime industry ad affrontare un processo di trasformazione digitale", dice Savani





In Italia, si parla della necessità di riprogettare le supply chain dall'indomani dell'attivazione dei primi lockdown

A seguire è arrivato il lockdown in Italia, colpendo alcuni settori più di altri ma bloccando la produzione di aziende che esportavano verso paesi non ancora in lockdown. Nel giro di poche settimane la catena dei contagi si è allungata, costringendo paesi interconnessi tra di loro attraverso supply chain complesse a bloccarsi in modo alternato. Lo sfasamento temporale ha accentuato tutte le criticità: pensiamo a container che impiegano oltre un mese per arrivare dalla Cina all'Europa, con prodotti partiti a fine febbraio e arrivati a fine marzo in pieno lockdown e con una domanda stravolta nei suoi tradizionali equilibri.

L'occasione della riprogettazione delle supply chain è obbligatoria e forzata, ma è opportuno chiedersi se invece che a una semplice risposta in reazione a uno shock sanitario non siamo piuttosto di fronte a un vero e proprio cambio di paradigma: rendere le filiere adattive, in grado di assorbire shock significativi sia al rialzo che al ribasso di domanda e offerta, significa probabilmente rivedere alcuni fondamenti precedentemente dati per scontati. La logistica era già in fermento e in fase di forte evoluzione prima dell'evento pandemico, ma non aveva ancora trovato una strada a mio avviso chiara e univoca, un principio fondante al quale ispirarsi. Mi piacerebbe vedere una logistica e delle supply chain che, nel riprogettarsi, tengano conto di tre aspetti: come primo elemento una spinta verso l'automazione, fondamentale e imprescindibile, che però tenga conto di quanto automatizzare significhi irrigidire i processi aziendali. In un mondo che ha mostrato come l'imprevedibile sia da mettere in conto nell'equazione complessiva dei processi, l'automazione non è una risposta sufficiente. Il settore logistico rimane labour intensive. e l'automazione dovrebbe puntare prima di tutto (in un'ottica di sostenibilità) a valorizzare e capitalizzare l'apporto che solo un essere umano può dare al processo, e progettare l'automazione in funzione di questo. Secondo, le filiere hanno tutti gli strumenti per diventare altamente interconnesse tra loro. Lo scambio di dati lungo la filiera è fondamentale per garantire efficienza, ma anche per leggere attraverso filiere complesse lo stato di salute di ogni fornitore e distributore (capacità produttiva, solidità finanziaria, limiti che ne determinano l'entrata in crisi) per far sì che la filiera non si blocchi per il sopraggiungere di difficoltà operative anche di uno solo degli anelli della sua catena. Il data management, inteso non come adozione di un software piuttosto che di un altro, ma di un approccio che individui un layer intermedio tra tutti i data point dell'azienda e il punto in cui le decisioni vengono prese, aiuterà le supply chain a fronteggiare l'imprevedibile. Come ultimo punto, mi piacerebbe vedere la logistica guadagnare uno status che riconosca il contributo che questo complesso di operazioni e processi apporta al valore di ogni prodotto e servizio che passa dalle nostre mani, e che in un'ottica di sostenibilità questo si traduca in maggior valorizzazione e tutela del capitale umano che in questo settore ha operato quotidianamente, e senza soluzione di continuità, anche in periodi durissimi come quello che stiamo attraversando.

Iva e trasporti intra-Ue

L'agenzia delle entrate si esprime in favore della CMR, con documentazione accessoria, in alternativa alle prove previste dal nuovo regolamento comunitario 1912/2018 per la non imponibilità Iva, dal 1° gennaio di quest'anno.

di Marco Sella*

n importante chiarimento tributario ai fini Iva è stato fornito dall'agenzia delle entrate con la risposta n. 117 del 23 aprile 2020 e con la successiva circolare 12/E del 12 maggio 2020, con riferimento alle prove del trasporto nelle cessioni Intracomunitarie, riconoscendo un'alternativa per la non imponibilità. E' stato infatti chiarito che per le cessioni ex art. 41 DI 331/93 la documentazione può consistere anche in una serie di documenti da abbinare alla CMR (lettera di vettura internazionale) come la fattura di vendita, l'attestazione di pagamento della merce, gli elenchi Intrastat e altri documenti. Dal 1° gennaio 2020, come noto, è entrato in vigore l'articolo 45-bis del regolamento 1912/2018/Ue, che modifica il regolamento di esecuzione (Ue) 282/2011, il quale ha introdotto nuove regole, tramite una presunzione "relativa" a favore del contribuente, al fine di provare il trasporto Intracomunitario dei beni ai fini Iva. Lo stesso individua una combinazione di specifici documenti, espressamente elencati dalla norma, per il quale le merci oggetto di vendita possano considerarsi - ai sensi della direttiva Iva 2006/112/CE - "trasportate da uno stato membro ad un altro", per beneficiare della non imponibilità. Spetta in tal caso all'AdE, che intenda refutare le prove, dimostrare la loro inattendibilità.

In relazione alle rese Incoterms Ex-Works (EXW), la cosiddetta clausola "franco fabbrica", ovvero FCA (Free Carrier) presso il magazzino del venditore, nell'ultimo periodo erano sorti numerosi dubbi interpretativi e operativi per le imprese, relativi alle oggettive difficoltà - o addirittura impossibilità - di acquisire dai propri clienti Ue la documentazione individuata dalla nuova normativa nei trasporti connessi alle vendite Intra-Ue. Su tale criticità è intervenuta a chiarimento l'agenzia delle entrate con la circolare 12/E confermando formalmente che il nuovo regolamento Iva in vigore dal 1° gennaio non preclude agli Stati membri l'applicazione di norme o prassi nazionali ulteriori in materia di prova delle cessioni Intra-Ue, eventualmente più flessibili della presunzione prevista dal reg. 1912/2018. Pertanto se si soddisfano le prove lya previste dalla normativa Ue si avrà la presunzione a favore del contribuente, viceversa, laddove non si riesca a reperire il set documentale previsto dall'art. 45-bis, non interverrà automaticamente l'inapplicabilità della non imponibilità Iva, ma potranno continuare a valere le prove alternative (CMR, attestazione bancaria, ecc.) precedentemente previste e soggette a valutazione della AdE caso per caso. L'agenzia infatti sancisce che, qualora l'onere del trasporto o della spedizione sia in capo al cessionario - clausola di resa "franco fabbrica" -, risulterà comunque possibile addurre come prova dell'avvenuta spedizione o trasporto in altro Stato membro una se-



rie di documenti alternativi, individuati dalla risposta n. 117 come di seguito: fattura di vendita emessa ai sensi dell'articolo 41 del D.L. 331/93; CMR firmato dal trasportatore e dal cessionario per ricevuta; documentazione bancaria attestante il pagamento della merce; dichiarazione del cessionario che la merce è giunta nel paese di destinazione; elenchi riepilogativi Intrastat. Viene in generale ribadito come gli ulteriori documenti utilizzati a corredo del documento di trasporto, possano costituire prova dell'avvenuto trasporto in altro Stato membro a condizione che: dagli stessi siano individuabili i soggetti coinvolti (cedente, vettore e cessionario) e tutti i dati utili a definire l'operazione; si conservino le relative fatture di vendita. la documentazione bancaria che attesti le somme riscosse in relazione alle precedenti cessioni, la documentazione relativa agli impegni contrattuali assunti, nonché gli elenchi Intrastat

* Customs & Global Trade Advisor

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



Assologistica

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

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

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

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

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

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

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







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

Tel. 02/6691567 - e-mail: milano@assologistica.it

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

www.assologistica.it - www.assologisticaculturaeformazione.com - www.euromerci.it - Seguiteci anche su Facebook e Linkedin

Porto di Torre Annunziata e Solacem: un connubio di crescente successo

L'azienda Solacem cresce per movimentazione delle merci, attività e fatturato al servizio delle industrie di trasformazione dei settori alimentare, cerealicolo, della mangimistica e dell'alluminio nel centro-sud del paese.

di Paolo Giordano



I porto di Torre Annunziata, nel Golfo di Napoli, è uno scalo indipendente, nel senso che non rientra nell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, che comprende Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia, in progressiva crescita in primo luogo nel settore delle rinfuse solide, anche grazie all'attività che nel porto svolge la società Solacem. Un'azienda quest'ultima che opera da oltre 50 anni nel settore della logistica a servizio dell'industria alimentare e zootecnica e, più recentemente, anche nel settore dei materiali ferrosi, principalmente dell'alluminio. L'azienda rifornisce, infatti, industrie trasformatrici del territorio che va dal Lazio alla Campania, alla Puglia, alla Calabria. Tutto ciò con notevole successo, come dimostrano i "numeri" dell'impresa e la crescita costante del suo fatturato. Sull'attività della Solacem ci intratteniamo con l'amministratore delegato Giuseppe Rocco.

UNA CURIOSITÀ. LA SUA AZIENDA È LE-ADER NEL TRAFFICO DEL PORTO DI TOR-RE ANNUNZIATA, CON IL QUALE HA UN RAPPORTO STRETTISSIMO. COME VIVE IL FATTO CHE LO SCALO NON RIENTRI NELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE?

Assolutamente senza alcun problema. E pure con qualche vantaggio. Mi spiego meglio anche con un esempio. Il fatto che lo scalo sia indipendente e possa, quindi, avere contatti direttamente con la Regione Campania e con L'Unione europea ci ha avvantaggiato nel fare gli escavi e portarli quasi a dieci metri. Infatti, noi li abbiamo potuti fare, quando invece Salerno, e soprattuto Napoli, hanno avuto parecchi ritardi e problemi.

I VOSTRI "NUMERI" DIMOSTRANO UNA FORTE CRESCITA. QUALI LE CARTE VIN-CENTI DI TALE SUCCESSO?

Stanno, penso, nella nostra storia e nell'esperienza che abbiamo accumulato e affinato in tanti anni di attività. Un'esperienza alla quale abbiamo aggiunto notevoli investimenti in innovazione tecnologica e automazione. Lo dimostra quanto abbiamo fatto sull'impianto Silos che oggi è considerato tra i più moderni ed efficienti del paese. La nostra affermazione ha visto tappe importanti, come la decisione, presa nel 2005, di ampliare il nostro raggio di azione, che era fino ad allora limitato alla movimentazione infra-gruppo, per aprirci al mercato. Un altro momento rilevante è stato il 2016, quando abbiamo integrato nella nostra attività anche il ciclo dell'alluminio che, trasportato via nave o tramite container, viene poi consegnato alla destinazione finale, grazie all'efficiente sinergia che abbiamo instaurato con il consorzio

Veduta dall'alto del porto di Torre Annunziata



dei trasportatori di Torre Annunziata. Tutte scelte che sono state premiate. Infatti. con una progressione costante e graduale abbiamo intercettato tutte le principali multinazionali e gli operatori dell'export-import nei settori di nostra competenza, ossia alimentare, mangimistica, cerealicolo e poi dell'alluminio, che agiscono nel centro-sud del paese. Oggi, grazie alla nostra affermazione, il porto di Torre Annunziata viene considerato "un nodo strategico", come il principale hub logistico del centro-sud del Tirreno.

NON PUÒ MANCARE UNA DOMANDA SU **QUESTO TERRIBILE MOMENTO CHE AB-BIAMO PASSATO IN TERMINI SANITARI. COME VI SIETE COMPORTATI?**

Non ci siamo fermati neppure un giorno. Non avremmo potuto farlo perché le industrie di trasformazione avevano bisogno delle materie prime, basti pensare alle farine e ai mangimi per gli animali: beni essenziali. Ovviamente, lo abbiamo fatto con la massima responsabilità e adottando tutte le misure di sicurezza. I nostri addetti e le loro famiglie vanno ringraziati per la passione e la dedizione con cui hanno continuato a lavorare, non fermandosi neppure un giorno. Dispiace però che questo impegno venga riconosciuto e posto agli onori della cronaca solo in momenti



Il grande silos in cemento armato della Solacem

eccezionali e drammatici come quelli che purtroppo abbiamo vissuto. Non è il solo motivo di rammarico ...

A COSA SI RIFERISCE?

Da anni, i porti delle rinfuse secche e liquide vengono trattati come i "parenti poveri" dei più blasonati porti container e passeggeri su cui si sono sempre soffermate sia le analisi dei grandi centri di ricerca sia le attenzioni e i finanziamenti dei governi nazionale e locali, tutti "abbagliati" dai numeri dei teu e dei crocieristi. Questo è davvero un grave errore e dimostra quanto poco valore viene attribuito al territorio e alle sue risorse. Il presidente di Assologistica, Andrea Gentile, sottolinea, sempre e giustamente, che se non funzionassero bene i porti delle rinfuse liquide e solide e non rifornissero le nostre industrie di trasformazione, appunto sul territorio, la nostra economia correrebbe rischi molto forti. Sono

le rinfuse che alimentano i nostri distretti produttivi, ad esempio quello della ceramica a Sassuolo cosa farebbe senza il porto rinfuse di Ravenna, che lo alimenta di sabbie e altre materie prime? Noi. in particolare, svolgiamo un servizio logistico, che dovrebbe essere considerato come "pubblico essenziale", necessario per il rifornimento di materie prime alle filiere industriali del grano (per produrre farina, pane e pasta), dei cereali e delle farine per la zootecnia (per la produzione dei mangimi per le filiere delle carni, del latte e del formaggio) e infine dell'alluminio (per le industrie di produzione del packaging alimentare, farmaceutico e pet-food). Non va dimenticato che il nostro traffico corrisponde a un controvalore di movimentazione merci di centinaia di milioni di euro l'anno e che rappresenta oltretutto il primo anello delle filiere più importanti per l'economia della regione Campania.

I "NUMERI" SOLACEM

La società Solacem opera nel porto di Torre Annunziata, nel Golfo di Napoli, su due banchine dedicate rispettivamente ai cereali e ai prodotti ferrosi, in primis l'alluminio. Ha una capacità di stoccaggio fino a circa 120 mila tonnellate di cereali e farine. E' in costante crescita: ad esempio, dal 2016 al 2019, ha aumentato il traffico cerealicolo da 360 mila a 480 mila tonnellate e ha più che raddoppiato quello dell'alluminio. Il valore delle merci transitate è passato, in questi tre anni, da 70 a 105 milioni di euro per i cereali e da 30 a 85 milioni per l'alluminio. Nello stesso periodo è cresciuto conseguentemente il numero sia delle navi transitate nello scalo sia dei trasporti sia degli addetti. Il fatturato della società per i cereali e le farine è passato da 3,8, dato 2016, nell'anno scorso, a 5,3 milioni di euro per i cereali e farine, quello dell'alluminio da 240 a 750 mila euro, mentre per i trasporti l'aumento è stato da 180 a 460 mila euro. Quindi, una crescita "solida" e importante.

Malpensa Intermodale: centro innovativo, sperimentale e vincente

"Il sistema di gestione integrata del terminal, basato sulla geolocalizzazione delle unità di carico, ha già attirato l'attenzione degli operatori della logistica e dello shipping", dice l'amministratore unico Umberto Ruggerone.

a cura di Ornella Giola



alpensa Intermodale, una società che nasce nel 2019 per gestire terminal intermodali. Una novità che incuriosisce, "E' stato un percorso entusiasmante - afferma l'amministratore unico della società, Umberto Ruggerone - Siamo partiti da un terminal vuoto, inutilizzato da dieci anni. Abbiamo immaginato. In tanti hanno contribuito a questa avventura, soprattutto con la disponibilità, l'atteggiamento costruttivo di chi vive nella logica del fare. Abbiamo da subito lavorato pedalando in scia, perché le squadre sono il prodotto delle ambizioni, non la somma delle capacità. E così un giorno ci siamo ritrovati con un terminal pieno, ma soprattutto con tanti ragazzi che ci lavorano dentro. Di questo sono grato e orgoglioso. Malpensa Intermodale ha raggiunto rapidamente obiettivi di operatività, risultati commerciali e rivalutazioni finanziarie significative. Soprattutto però ha creato occupazione e competenze, ha trasformato curricula in cedolini e da lì magari, chissà, mutui, e case, e famiglie; ha spostato il condizionale all'indicativo, permettendo un futuro. Quando succede è bello. I territori crescono esprimendo le proprie potenzialità attraverso la propensione all'intraprendere, le competenze diffuse, lo spirito proattivo di chi li amministra, li abita, li vive e li fa vivere. Tutto quello che è stato fatto è avvenuto nel solco di quel percorso che si intraprese nel 2015, la 'cabina di regia della logistica del nord ovest', un'esperienza riconfermatasi ancora nel 2019 a Milano, esemplare in termini di programmazione strategica".

DI MALPENSA INTERMODALE SI È DET-TO CHE PUNTA A DIFFERENZIARSI IN-NOVANDO APPROCCI E PROCESSI. IN CHE MODO HA ESPLICITATO QUESTO SUO APPROCCIO INNOVATIVO, ANCHE A LIVELLO DI PROCEDURE OPERATIVE?

■ Siamo una realtà piccola, nuova, in un mercato, e ancor più, in un'area geografica ristretta dove operano da decenni colossi del settore. Come proporsi? Differenziandosi. E differenziarsi significa appunto innovare gli approcci ancor prima dei processi. Innovare - mi insegnò Giovanni Leonida - significa ricombinare processi vecchi per ottenere nuovi risultati. Chi innova non inventa, chi innova smonta e rimonta esperienze. Sicché abbiamo ricombinato modelli di business; procedure ferroviarie (elettrificazione dei raccordi e, in



pratica, assenza della manovra); mezzi e software in gran parte sviluppati ad hoc...tecnologie d'eccellenza tutte italiane. L'esperienza, il confronto, la curiosità ci hanno spinto a investire in tecnologia per ottimizzare i servizi e incrementare la sicurezza, passiva e attiva. Il sistema di gestione integrata del terminal, basato sulla geolocalizzazione delle unità di carico, che abbiamo sviluppato con Datamatic Group è una soluzione che ha già attirato l'attenzione degli operatori del trasporto, della logistica e dello shipping. Ecco: così è nato il nostro centro intermodale, un centro sperimentale, un laboratorio. Il Gruppo FNM sta compiendo enormi investimenti, per il trasporto, per l'innovazione, per l'ambiente. Malpensa Intermodale, che di questo Gruppo è orgogliosamente parte, opera declinando gli stessi obiettivi nel settore cargo.

C'È POI MALPENSA DISTRIPARK, DI CUI LEI È AMMINISTRATORE DELEGATO, DE-STINATA ALLO SVILUPPO IMMOBILIA-**RE/LOGISTICO. QUALI SONO GLI STEP** DI SVILUPPO DI QUESTA NUOVA REAL-

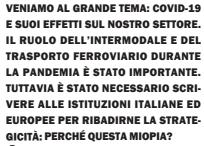
Lo spostamento modale dalla strada alla rotaia è, e deve essere, parte integrante della supply chain che - come immaginò Mauro Ferretti già nel '73 - valorizza le merci nella fase del trasporto. Perché ciò avvenga occorrono spazi, strutture, immobili, servizi. La nuova società nasce per supportare questa integrazione in un'area logistica di livello europeo qual è la regione logistica milanese. Una macro regione economica che rappresenta oltre il 35% del mercato nazionale di logistica e genera circa il 45% del Pil italiano.

IL TERMINAL TRATTA ANCHE SERVIZI **SPECIALI, QUALI?**

E' un terminal che abbiamo immagi-

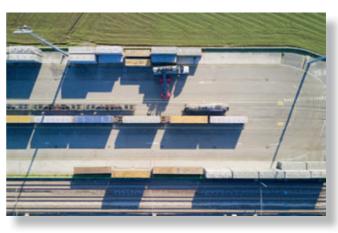
nato possa gestire sia traffici convenzionali - nel nostro caso 1'80% del mercato italiano delle Volvo tramite l'operatore logistico Saturno oppure trasporti ecce-

zionali - sia la movimentazione di unità di trasporto intermodale. Ciò significa fare handling, ma anche e soprattutto fornire servizi a valore aggiunto. Tema su cui ci siamo concentrati. Se guardiamo a un terminal dal punto di vista ferroviario vediamo binari con attorno piazzali. Se invece ci poniamo in ottica logistica il terminal diventa una sorta di magazzino cross docking, alimentato da nastri e con punti di carico, all'interno del quale si possono svolgere molte attività a servizio della merce.



Perché nel nostro paese il trasporto ferroviario delle merci rappresenta una quota ancora troppo bassa in termini di volumi complessivi. Per lo più l'intermodale è poi caratterizzato da traffici che hanno origine o destinazione nel centro/nord Europa.

L'intermodalità non è percepita come un prodotto "made in Italy". Invece siamo bravi, anche più di altri. Una seria politica di incremento della quota ferro nel trasporto richiederà uno sforzo importante, da parte di tutti gli attori. Si



Il terminal ha raccordi elettrificati e non richiede manovre

possono sottoporre proposte innovative ai decisori politici, regionali o nazionali. Sovente è mancata la capacità da parte degli operatori di fare squadra. Ouesto è un tema su cui concentrarsi e lavorare, ma tanto.

UN PARERE GENERALE SUI VARI INTER-**VENTI GOVERNATIVI IN TEMA DI LOGI-**STICA: È SODDISFATTO? O SI POTEVA/ **DOVEVA FARE DI MEGLIO. ANCHE SE** PER ORA MOLTO È SULLA CARTA?

E' ancora presto per dare giudizi. Interventi in un settore come quello delle infrastrutture si misurano su tempistiche consistenti. lo per esperienza tendo a valutare e misurare i risultati. Mi spiego. A ogni investimento credo debba fare da premessa e da esito una valutazione dei risultati attesi e ottenuti. Solo in questo modo è possibile valutarne gli effetti reali per poi decidere se proseguire o meno oppure se modificare rotta. Le politiche dei trasporti agiscono su tempi incompatibili con quelli della comunicazione politica; di questo occorre tenere conto quando si approccia la pianificazione nazionale.

QUALI SONO LE REALI EMERGENZE DEL NOSTRO PAESE DAL SUO PUNTO DI OS-SERVAZIONE?

Ci sono aree, abitate da milioni di cittadini, dove non si può arrivare con tempistiche e modalità di trasporto adeguate al 2020. E ciò vale per perso->



ne e merci. Mi sembra un dato di cui tenere conto.

CONFETRA E ASSOLOGISTICA STANNO CHIEDENDO UNA SERIE DI INTERVENTI AL GOVERNO, COME ABBATTIMENTO DEL CUNEO FISCALE, SOSTEGNO AGLI INVESTIMENTI INNOVATIVI E DIGITALI, INCENTIVI AI CONTRATTI FRANCO DESTINO E COSÌ VIA. QUALI SONO LE REALI ESIGENZE, SEMPRE DAL SUO PUNTO DI OSSERVAZIONE?

Sottoscrivo ogni richiesta, è tutto importante, talvolta imprescindibile. Sono istanze che devono trovare la condivisione, anzi, di più, l'adesione del mondo della manifattura, dell'industria. Avvicinare il mondo dell'impresa alla logistica è un obiettivo che ci siamo posti anche in Confindustria tramite il Gruppo logistica trasporti ed economia del mare. Un tavolo molto attivo e concreto a cui sediamo per accogliere i bisogni e dove portiamo possibili soluzioni affinchè una gestione consapevole e condivisa della supply chain crei vantaggi competitivi. Un percorso sfidante in un tessuto manifatturiero in cui predomina il franco fabbrica che, non dimentichiamolo, è stato fortemente contrastato da parte di alcuni paesi del nord Europa nel corso dell'ultima revisione degli Inconterms. Personalmente ritengo velleitario chiedere o peggio pretendere che le nostre imprese, nel 90 % dei casi con meno di 20 dipendenti, adottino altri termini di resa: il franco destino, o fosse anche solo il Fob. E' auspicabile invece - più realisticamente - che una innovativa politica dei trasporti, anzi una strategia logistica nazionale - con soluzioni premiali - possa mettere a disposizione delle aziende italiane soluzioni ad hoc per incentivare la terziarizzazione, liberando risorse reinvestibili nel core business, nell'innovazione, nell'internazionalizzazione.



Il terminal gestisce sia traffico intermodale sia traffico ferroviario convenzionale

LA PROPOSTA DI ITALIA VELOCE È UN ELENCO DI NUOVE AUTOSTRADE. QUIN-DI ANCORA TROPPA POCA CONSIDERA-ZIONE PER IL TRAFFICO FERROVIARIO MERCI?

Ripeto: finché il mondo del ferro non troverà la forza di far valere le proprie ragioni e i propri meriti, riducendo il più possibile le proprie criticità e rigidità, è difficile sperare in altri risultati. Ma esistono ampi spazi di crescita. Ciascun treno intermodale riduce di diverse tonnellate le emissioni di CO2: ma ancor più, lo shift modale marca fortemente un segno in termini di riduzione di congestione e incidentalità agendo pertanto su costi sociali, spesso trascurati. Sono valutazioni da farsi anche con interlocutori nuovi, penso ai più attenti all'ambiente, ad esempio. In questa prospettiva la comunicazione, il saper raccontare la realtà, sarà essenziale.

IL RUOLO DELLA DIGITALIZZAZIONE E DELLA TECNOLOGIA È APPARSO CHIA-RO A TUTTI GLI OPERATORI LOGISTICI, E NON SOLO A LORO: MA IL SETTORE SEM-BRA ANCORA IN PARTE ARRANCARE SOTTO QUESTO ASPETTO. CONDIVIDE QUESTA AFFERMAZIONE?

Credo che il tema della digitalizzazione richieda uno sforzo intellettuale prima che tecnico. La vera difficoltà sta nel far dialogare i bisogni della logistica (che è un universo denso di galassie eterogenee) con l'offerta tecnologica. Per questo occorrono competenze - adeguatamente formate - in grado di decifrare le esigenze e tradurle in applicazioni. Il tema della formazione, a livelli basici, intermedi ed elevati, è e diventerà sempre più centrale per incrementare la produttività del settore.

ASSOLOGISTICA HA DECISO DI CHIE-DERE UN INTERVENTO GOVERNATIVO RELATIVAMENTE ALL'INSERIMENTO NEL CODICE CIVILE DEL CONTRATTO DI SERVIZI LOGISTICI: CONDIVIDE QUESTO OBIETTIVO?

Durante il lockdown tutti hanno capito l'importanza della logistica e il suo grado di penetrazione nella vita quotidiana di ciascuno di noi. Bene. Che il codice civile, strumento su cui si basa ogni nostra attività, non contempli e regoli adeguatamente un insieme di servizi che pervadono ogni aspetto della nostra vita, privata e non, credo sia una carenza da sanare. Sono tuttavia anche conscio che si tratta di un traguardo impegnativo da raggiungere, per il quale - ancora una volta - è auspicabile raggiungere un'ampia condivisione per superare le difficoltà. Sono un ciclista, uso questa espressione: la sfida non è la distanza, ma la pendenza.

Quadrante Europa: l'eccellenza nel sistema interportuale europeo

L'interporto veronese è stato classificato al secondo posto, a un solo punto dal primo, nella classifica degli impianti europei e continua a lavorare, guardando al futuro, sulla base di una strategia di sviluppo.

di Valerio di Velo



▲ associazione tedesca Deutsche GVZ ha redatto la classifica 2019/2020 europea degli interporti, analizzandone l'attività e la struttura su criteri quantitativi e qualitativi. L'interporto veronese Quadrante Europa, gestito dal Consorzio ZAI, si è classificato al 2° posto, staccato di un solo punto dal primo, l'interporto tedesco di Brema. Un risultato molto brillante in una classifica che pone in risalto altri cinque interporti italiani, presenti in tale graduatoria nei primi 15. L'infrastruttura veronese ha anche registrato, nel 2019, il suo record nel traffico combinato strada-rotaia. Ne parliamo con Matteo Gasparato, presidente del Consorzio ZAI e presidente dell'Unione Interporti Riuniti.

LE INFRASTRUTTURE INTERPORTUALI

ITALIANE SI CONFERMANO DI PRIMO LI-VELLO IN EUROPA, COME SOTTOLINEA LA CLASSIFICA REDATTA DAI TEDESCHI. COME GIUDICA QUESTO DATO?

Dimostra le potenzialità che l'intermodalità ha nel nostro paese. Ricordiamoci che gli interporti, il loro nome, la loro struttura. le loro funzioni di interscambio modale sono nate nel nostro paese. secondo l'intuizione che ebbe 50 anni fa il compianto Mauro Ferretti, allora direttore commerciale delle FS. Siamo stati i pionieri in Europa dell'intermodalità. Da un punto di vista tecnico non abbiamo da invidiare niente a nessuno. Le carenze italiane riguardano le infrastrutture, specie di ultimo miglio, e provvedimenti che permettano ai nostri servizi ferroviari di raggiungere gli standard europei: lo ripetiamo da anni, un solo macchinista, treni da 2,000 tonnellate e più lunghi, estensione delle sagome a P400. Aggiungo anche l'esigenza di una maggiore "cultura" logistica.

IN QUESTO CONTESTO COME VALUTA IL RECENTE BANDO DEL MINISTERO DEI TRASPORTI DI 45 MILIONI DESTINATO A INTERVENTI DI COMPLETAMENTO DEGLI INTERPORTI?

Ottima iniziativa che avevamo sollecitato anche come Uir. Il bando dimostra la sensibilità ai nostri problemi della ministra Paola De Micheli e del direttore generale per il trasporto stradale e l'intermodalità Vittorio Cinelli. L'obiettivo principale dell'iniziativa è portare gli

interporti del Mezzogiorno allo stesso livello di quelli del nord, completando così la rete nazionale. Un traguardo importante.

VENIAMO AL QUADRANTE EUROPA. CO-ME STA ANDANDO L'ATTIVITÀ?

Ovviamente abbiamo risentito fortemente del lockdown, anche se la nostra struttura ha continuato a lavorare, nonostante le difficoltà per garantire la sicurezza ai lavoratori. A livello di traffico siamo calati, ad esempio nel combinato ad aprile, rispetto allo stesso mese del 2019, abbiamo registrato una flessione del 21% circa, con 158 convogli in meno. Peggio sono andati i treni auto, calati del 60%. Però stiamo ripartendo e abbiamo buone previsioni di recupero. Dobbiamo riprendere il cammino che ci ha portato nel 2019 a toccare il record storico nel traffico combinato. In primo luogo, guardando al futuro.

IN ALTRI TERMINI?

Stiamo lavorando da tempo tenendo presenti gli scenari di sviluppo del settore ferroviario merci e dell'intermodalità. Abbiamo davanti le scelte europee che puntano sulla ferrovia per la movimentazione delle merci, i potenziamenti infrastrutturali nel settore, in primo luogo l'apertura del tunnel di base del Brennero e delle tratte di accesso a sud, da Fortezza a Verona. Inoltre, ci stiamo adoperando per migliorare la gestione dei nostri terminal integrando le più avan->

zate tecnologie informatiche. Inoltre, non ci stiamo limitando a gestire la quotidianità, ma adottiamo un approccio proattivo guardando alla pianificazione nazionale delle infrastrutture e inserendoci in questo percorso per promuovere la massima sostenibilità del trasporto merci e promuovendo nuovi servizi. I nostri obiettivi sono giocare sempre più un ruolo da leader tra i terminal intermodali europei e diventare il gateway dei porti italiani, raccogliendo merci da questi ultimi e distribuirle in tutta Europa e viceversa.

CLASSIFICA EUROPEA DEGLI INTERPORTI

L'associazione tedesca Deutsche GVZ-Gesellschaft, che promuove lo sviluppo e la cooperazione fra gli interporti tedeschi, già nel 2010 aveva svolto una ricerca sull'efficienza dei 70 principali impianti interportuali europei, compilando una classifica (che vedeva al primo posto il Quadrante Europa di Verona). Tale ricerca è stata ripetuta nel 2015 e ha visto un approfondimento e un adeguamento, con l'aggiunta di nuovi criteri di valutazione, nel 2019/2020. Anche in quest'ultimo caso è stata redatta una classifica: Quadrante Europa si è inserito al secondo posto, staccato solo di un punto dall'interporto di Brema (che ha registrato 362 punti contro i 361 di Verona, su un massimo totale di 400, quindi si è trattato di una valutazione qualitativa molto alta). Nell'ultima analisi sono stati adottati 15 indici e 38 criteri di valutazione e presi in esame 100 impianti. Ad esempio, tra gli indici vi sono i dati della struttura, il livello dei servizi, il numero di addetti e delle imprese che lavorano nell'impianto, le connessioni con le reti infrastrutturali principali e, in particolare, con i corridoi europei, le caratteristiche dei terminal, l'uso nella gestione di tecnologie

I primi 15 interporti europei

(2019/2020, secondo 15 criteri qualitativi)

	Freight Villages	Performance Points (max.400)
1	D - Bremen	362
2	IT- Quadrante Europa Verona	361
3	D – Nürnberg	347
4	ES – Zaragoza	346
5	D – Berlin Süd Großbeeren	336
6	PL - CLIP Logistics	333
7	IT – Parma	328
8	IT – Bologna	322
9	A – Cargo Center Graz	305
10	IT – Padova	302
11	IT – Nola	301
12	D – Berlin West Wustermark	300
13	FIN – RRT Kouvola	297
14	IT – Torino	294
15	D – Leipzig	292
		colors and the colors

innovative. In questa nuova, recente graduatoria continuano a "brillare" le strutture italiane, con, oltre Quadrante Europa al 2° posto, Cepim Parma al 7° posto, Bologna all'8°, Padova al 10°, Interporto Campano di Nola all'11° e Torino Orbassano al 14°. Sei strutture nelle prime 15 d'Europa.



IL TRAFFICO NEL 2019 NELL'INTERPORTO VERONESE

Quadrante Europa, l'anno scorso, ha registrato il transito di circa 28 milioni di tonnellate di merci, di cui ben otto milioni via treno, la maggior parte in traffico intermodale. Dalla infrastruttura veronese sono stati lavorati nell'anno quasi 16 mila treni, per la precisione 15.950, con una media di 53 treni al giorno, che hanno sviluppato un traffico che fa del Quadrante Europa il primo interporto italiano. In particolare, sul versante ferroviario, il 2019 ha rappresentato l'anno record per il trasporto combinato (semirimorchi, casse mobili, cisterne) con 14.120 treni. Sono invece diminuiti i treni dedicati al trasferimento delle auto, data la flessione vissuta dal settore, che ha inciso sul totale dei treni movimentati, leggermente sotto l'anno record 2017, ma con un leggero miglioramento sul 2018 (più 0,25%). Per quanto riguarda origine e destinazione del traffico ferroviario, l'80% riguarda la Germania, e quindi l'asse del Brennero, oltre il 6%, sempre a livello internazionale, l'Olanda e Danimarca. Interessante anche il dato del traffico domestico, in aumento sul 2018, con il 17,53% del traffico totale. Nell'interporto si è confermata la presenza di nove imprese ferroviarie, che hanno gestito 194 tracce ferroviarie su base settimanale.

Fonte: Deutsche GVZ



Una modalità in Italia per sempre marainale?

Nonostante l'ex ministro dei Trasporti dei governi Renzi e Gentiloni, Graziano Delrio, abbia lavorato intensamente alla "cura del ferro", in Italia, su questo versante è cambiato poco: ad esempio, siamo sempre in attesa che il trasporto ferroviario merci raggiunga gli standard europei (un solo macchinista, treni più lunghi e pesanti, binari nei terminal più lunghi, sagome adeguate...). L'Unione europea e Stati come la Svizzera, l'Austria, la stessa Spagna e la Germania sono impegnati su questo versante, mentre noi, nonostante le difficoltà che oggi attraversa e attraverserà sempre più in futuro, continuiamo a puntare sull'autotrasporto. Ne parliamo con quattro manager di quattro importanti impianti nazionali: Giuseppe Bortolussi, presidente dell'interporto di Pordenone; Daniele Ciulli, direttore generale dell'interporto della Toscana centrale di Prato; Sergio Crespi, direttore generale dell'interporto di Bologna; Sergio Gelain, presidente dell'interporto di Padova.

- L'INTERMODALITÀ HA DIMOSTRATO LA SUA VALIDITÀ ANCHE DURANTE LA CRISI CORONAVIRUS. EPPURE. DODICI ASSO-CIAZIONI EUROPEE DEL SETTORE HANNO DOVUTO SCRIVERE AI GOVERNI E ALL'UNIONE EUROPEA PER RIBADIRNE LA STRATE-GICITÀ, SPECIALMENTE IN OTTICA FUTURA. QUALI MISURE SONO URGENTI?



Bortolussi. Concordo pienamente con quanti sostengono la validità e la funzionalità dell'intermodalità ferroviaria che però non ha avuto la

visibilità o un giusto "palcoscenico". E' stato confinato agli addetti ai lavori, che faticano a far comprendere al mercato che sul lungo periodo questa è la strada maestra. Bisogna uscire dalle stanze delle istituzioni e rendere più facile l'approccio al sistema ferroviario, in quanto a oggi il trasporto su gomma resta più competitivo a causa della complessità dei rapporti tra il mondo ferroviario e il sistema della logistica e della trasportistica convenzionale.

Ciulli. Lo strumento del Ferrobonus reso stabile negli ultimi anni ha senz'altro aiutato lo sviluppo del settore. Riteniamo tuttavia che, accanto allo sviluppo infrastrutturale (in particolare l'adeguamento delle gallerie), debba affiancarsi un ulteriore sforzo in termini di incentivazione,

in particolare per i trasporti di piccolo raggio, dove la concorrenza del tutto gomma è difficile da battere. D'altronde è un percorso obbligato se si vuole



Panoramica dell'interporto di Pordenone

far fronte a una riduzione dell'impatto ambientale della catena logistica e alle croniche carenze di organico degli autotrasportatori.

Camion nel terminal padovano

Crespi. Durante la crisi attuale siamo arrivati a registrare nel nostro interporto a livello di transiti: meno 50% nel traffico dei mezzi pesanti, meno 60% nel traffico dei mezzi leggeri e meno 32% nel traffico intermodale. Si vede quindi che l'intermodalità ha subito un calo inferiore rispetto al trasporto stradale. Anche l'andamento dei flussi di traffico nel 2019 ha registrato segni di recupero che hanno riguardato il comparto stradale (più 8,8% del traffico in entrata e uscita) e quello ferroviario (più 13,5% nel numero di treni). Le attività nell'interporto bolognese anche nel lockdown non si sono mai fermate: i terminal, l'officina riparazione carri ferroviari e il distributore carburanti sono sempre rimasti aperti, il facility management ha continuato la propria operatività e la società Interporto Bologna ha continuato a lavorare alla partenza del corridoio doganale ferroviario Bologna Interporto-Porto



turali, dovrebbe come in Svizzera, disincentivare il traffico stradale e incentivare quello ferroviario. Il traffico gomma dovrebbe servire solo il primo e l'ultimo miglio.

n. Non c'è dubbio che l'interabbia dimostrato la propria

va, Verona). Inoltre il go-

verno, con politiche strut-

di La Spezia, all'ampliamento dell'offerta del distributore con l'aggiunta di pompe per il Gnl e al Mercitalia Fast. Nonostante ciò, è sensazione comune che si potrebbe fare di più. Dove? Le carenze infrastrutturali ferroviarie sono ancora evidenti: quando avremo su tutta la linea ferroviaria italiana sagome P400 e treni di 750 metri allora sì che potremo dire di avere gli standard europei. Invece, attualmente treni con queste caratteristiche li possono accogliere solo i terminal ferroviari della Gronda Nord (Novara, Busto, Milano Segrate, Melzo, Pado-

delain. Non c'è dubbio che l'intermodalità abbia dimostrato la propria validità in questa emergenza. E' necessario uno sforzo definitivo e senza precedenti per adeguare le strutture alle necessità e alle potenzialità del treno: i convogli da 750 m di lunghezza sono ancora un'utopia anche se molti terminal si stanno adeguando, così come della necessità di garantire il più possibile sagome adeguate, ma anche la necessità nelle relazioni internazionali di favorire una reale interoperabilità, che riguardi anche il personale di condotta.

2 - LE POSSIBILITÀ DI UNO SVILUPPO DEL SETTORE, OVVIAMENTE, DIPENDONO ANCHE DA ALTRI PROTAGONISTI, COME I PRODUTTORI DI BENI E LE SOCIETÀ LOGISTICHE. ESISTONO LE CONDIZIONI PER UN CAMBIO DI ROTTA, FORSE ANCHE CULTURALE?



■ Gelain. Ovviamente non è giusto generalizzare e la situazione è diversa da paese a paese. L'intermodalità per essere sostenibile economicamente richiede imprese di u-

na certa dimensione e strutturate. L'industria manifatturiera inizia a chiedere esplicitamente al mondo della logistica soluzioni sostenibili da un punto di vista ambientale, e che siano naturalmente sostenibili economicamente. Lo fanno non solo per una maggiore sensibilità al tema, ma anche perché il poter dimostrare di essere un'azienda "gredimostrare di essere un'azienda "gredimostrare"

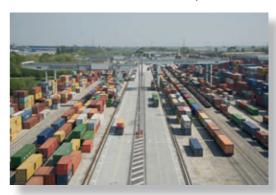
en" è diventata un'opportunità reale di marketing. Quindi, se crediamo che ci possa essere una maggiore attenzione in questo senso, ovviamente ci vorrà

del tempo perché l'intermodalità sia percepita come la soluzione naturale per lo spostamento delle merci.

Crespi. Siamo ancora lontani a livello strategico e di cultura aziendale nel capire che il treno è uno strumento utile e performante per il trasporto delle merci. Inoltre l'eCommerce, che vive sull'assioma velocità/sod-

disfazione dell'ordine, considera ancora il treno troppo lento e anche quando il mercato lancia prodotti innovativi (ad esempio, il Mercitalia Fast che viaggia

Panoramica del terminal nell'interporto di Padova



a 300 km/h e copre Bologna Interporto-Marcianise in 3 ore e 30 minuti) essi vengono visti con diffidenza. Ci sono ancora società di trasporto invece che non utilizzano il treno perché devono far fare i chilometri ai loro mezzi stradali, il che è proprio un ragionamento che contrasta con qualsiasi buona regola di efficientamento economico ed ecologico. Per il cambio di rotta occorre assolutamente un supporto governativo atto a decarbonizzare e a rendere maggiormente economica la ferrovia rispetto al tutto gomma, altrimenti non ne usciamo.

Ciulli. La resistenza al cambiamento frena sicuramente parte del passaggio modale da gomma a rotaia. Quello che pesa di più a mio avviso è tuttavia il costo di start up per la partenza di nuove connessioni, che impone in un primo periodo perdite anche pesanti da recuperare nel tempo. Su questo punto credo si debba fare una attenta riflessione nell'ottica di green new deal per trovare gli strumenti anche finanziari più adeguati.

Bortolussi. La domanda è esattamente pertinente in quanto svela la vera criticità del sistema. Attualmente il mondo della produzione è

fortemente slegato dal sistema dei servizi logistici e di conseguenza il dialogo è fortemente sbilanciato tra la filiera produttiva e quella dei servizi. L'una pretende di asservire soprattutto nella logica del just in time - tutto e subito esigendo tempi di consegna e di resa che, soprattutto nel campo ferroviario, si scontrano con criticità determinate dalle tratte internazionali o continentali e che mal si conciliano con le pretese di



chi dà per scontato che l'attività primaria - la produzione - primeggia sempre sull'attività terziaria - i servizi. Questo è, assolutamente, un approccio culturale sbagliato che necessita di una profonda riflessione e una formazione di nuovi quadri dirigenti che saranno chiamati vista la digitalizzazione, le procedure smart, la procedura di blockchain, a una modifica strutturale dell'intero impianto logistico.

- IL NOSTRO PAESE, PROPRIO PER I SUOI RITARDI SULLA FERROVIA E ALLE PROBABILI MAGGIORI DIFFICOLTÀ FUTURE DELL'AUTOTRASPORTO NEL VALICO DELLE ALPI, LATO SVIZZERA E AUSTRIA, NON STA RISCHIANDO DI "ISOLARSI" E DI DIVEN-TARE SEMPRE PIÙ MARGINALE, DAVANTI ALLO SVILUPPO DEI TRASPORTI FERROVIARI MERCI NELL'UNIONE E ALLA CRESCITA **DELLA FERROVIA TRA CINA ED EUROPA, FRONTE GERMANIA?**

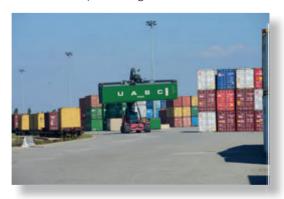


Crespi. Non penso, le grandi aziende europee di trasporto intermodale ormai hanno creato nel nord Italia le loro basi con terminal efficienti e relazioni

internazionali consolidate. L'Italia ormai è collegata, la vera sfida consiste nell'abbassare la Gronda Nord grazie a linee P400 e a terminal altrettanto efficienti. Quando i terminal della Gronda Nord saranno saturi, a parità di condizioni tecniche, i grandi operatori intermodali si spingeranno a sud della Gronda, collegando altri terminal ai porti europei e alla Germania. Qualcosa si sta già muovendo. Interporto Bologna sta lavorando per il consolidare le relazioni già esistenti. Inoltre, la crescita di alcune relazioni nuove su scala nazionale e internazionale si inseriscono nel disegno strategico del nostro interporto volto a identificarsi sempre più come gateway lungo le cinque direttrici di traffico che si incrociano sul nodo bolognese, ovvero A1, A13, A14, la linea adriatica e quella tirrenica, che si sommano ai tre corridoi Ten-T che passano per Bologna (Corridoio 1, Corridoio 5, Corridoio Mediterraneo).

Bortolussi. Ritengo che al di là e al di sopra delle criticità infrastrutturali e alle evidenti complicazioni geologiche, ci sia il fatto che alcuni Stati, pur appartenendo all'Unione europea, giochino partite volte a porre in essere supremazie che, illusoriamente, portano all'isolamento di altri paesi tra cui l'Italia. La storia insegna che non è così: il mercato vero è quello europeo occidentale nel quale siamo integralmente inseriti. Una mia perplessità riguarda la possibilità che si possano svolgere pienamente e con profitto operazioni transeuropee tra l'Europa e la Cina e ritengo che questa operazione sia complessa e co- >

Container nell'impianto bolognese



stosa per un singolo Stato, semmai bisogna pensare a un'attività con più partner europei in grado di poter creare un vero traffico ferroviario da e per la Cina. Tutto questo deve essere segnatamente sostenuto dalla mano pubblica e deve essere formata tutta l'intera filiera, soprattutto per quanto riguarda il sistema delle regole infrastrutturali e della comunicazione. Sono convinto che in un'attenta valutazione in ordine alla storicità dei mercati più ricchi, quale quello europeo occidentale - che necessita di un'organizzazione trasportistica e logistica di prim'ordine al passo con il progresso e che in quest'area è stato sempre evoluto - il comportamento dei mercati è il vero orologio che detta tempi e modi per sviluppare la produzione e la logistica.

■ Gelain. L'Italia ha un poderoso sistema produttivo molto spesso in grande sinergia con la Germania. L'intermodalità ha una grande prospettiva di sviluppo proprio perché la Germania è uno dei paesi più attenti e dinamici nel mondo ferroviario e della mobilità sostenibile. Per il futuro, anche se la quota intermodale non potrà mai sostituire il merca-

to del traffico tutto strada, avremo una sempre maggiore conversione al "green" anche da parte di mezzi stradali. Sul fronte dei collegamenti ferro-

viari con la Cina, oggi assistiamo a un "problema Europa" perché, sentendo gli operatori, i problemi reali che fanno "perdere tempo prezioso" stanno tutti nel tratto europeo. In questo contesto intercontinentale il problema non è la Germania o altri hub, ma avere un sistema europeo veramente affidabile e in grado di rispondere alle esigenze dei nuovi sviluppi.

Ciulli. La verità è che, a parte pochi grandi interporti del Nord Italia (Verona, Trieste, Padova ad est, Novara, Piacenza, Melzo ad ovest), gli altri non hanno le dimensioni per fare treni blocchi punto-punto da e verso il

nord Europa. La maggior parte di essi, a meno di progetti industriali specifici, possono fare da polo di attrazione per volumi aventi destinazione o provenienza composite. La soluzione sarebbe a mio avviso quello di favorire una logica hub&spock mutuata dalla logistica del trasporto aereo passeggeri. Prato non avrà forse mai i volumi per fare treni blocco bilanciati verso Monaco, Francoforte, Basilea, Zeebrugge, lle de France: però potrebbe raccogliere carico per ciascuna delle destinazioni, fare un treno che scali presso un grande interporto e che

L'ingresso dell'interporto di Prato



componga, con i carichi arrivati da varie parti del paese, dei lunghi treni che percorrano i corridoi europei. Del resto sarebbe in un certo senso ritornare verso l'antico, verso il carico diffuso, abbandonato in larga parte qualche anno fa.

4 -UN LIMITE STORICO ALLA CRESCITA DELL'INTERMODALITÀ MARE-STRADA-FERROVIA STA ANCHE NELLA FRAMMENTAZIO-NE DEI NOSTRI PORTI. IL TRAFFICO NEL MEDITERRANEO CRESCE E NOI SIAMO SEMPRE FERMI, DA TANTI ANNI, A DIECI MILIONI DI CONTAINER. SE TOGLIAMO TRIESTE E LA SPEZIA, LA FERROVIA HA DIFFICOLTÀ SUL "FRONTE MARE". QUALI SONO I PRINCI-PALI LIMITI? I NOSTRI SCALI SONO DESTINATI A RIMANERE "REGIONALI"?

■ Ciulli. Nella maggior parte dei casi la distanza dei luoghi di produzione ai principali porti nazionali è intorno ai 200 chilometri, in molti casi meno, tale quindi a rendere il trasporto ferroviario difficilmente competitivo rispetto al costo, ma soprattutto alla flessibilità del tutto gomma. Probabilmente con il tempo la rotaia recupererà vantaggio competitivo, ma se si



vogliono accorciare i tempi è necessario concentrare una parte importante degli incentivi sul trasporto ferroviario di breve e medio raggio, ottenendo come vantaggio, oltre la riduzione del carbon footprint, anche una riduzione della pressione del traffico su strade e autostrade, nonché un accesso ai mercati internazionali più economico ed efficiente da parte delle aziende italiane.

Gelain. I nostri porti soffrono da un lato limitazioni di tipo geografico (sono infatti molto vicini alle aree produttive e quindi risulta meno conveniente il treno rispetto al tutto strada), dall'altro patiscono collegamenti ferroviari non sempre all'altezza delle necessità. Dove ferrovia e porti lavorano bene in sinergia, come, appunto, a Trieste e La Spezia, i risultati si vedono. Però non c'è dubbio che le dimensioni penalizzino la nostra portualità: c'è un "vizio" storico in questo ed è l'atavico campanilismo che ci affligge da sempre. E' di attualità poi che anche la sola congestione stradale possa veicolare molto verso l'utilizzo del treno.

Bortolussi. Confesso il mio assoluto limite nella conoscenza del trasporto marittimo, pur essendo a poche centinaia di chilometri dai principali porti dell'Adriatico quali sono Venezia e Trieste. Visto il gigantismo navale a cui andiamo incontro, una prima criticità è data dai fondali e. mentre Venezia soffre del problema. Trieste risente dell'area di sfogo retroportua-

le per la quale necessita di un importante investimento per connettere più facilmente la ferrovia alla linea regionale e internazionale. Ma tutto ciò non basta perché la frammentazione dei porti in Italia, oltre che dalla sua "geografia", è stata creata da atteggiamenti politici e campanilistici: tanti campanili, tanti porti. È evidente che tutto ciò non è facilmente gestibile.

Ognuno reputa di avere un primato ma alla fine della somma non cambiano i valori assoluti, anzi li decrementano. Per cui, a mio avviso, per il sistema complesso dei trasporti, ci vorrebbe un vero piano industriale e una vera localizzazione dei siti strategici senza disperderci in tante cattedrali e invenzioni di volumi che mal si conciliano con la realtà del paese. I porti del nord e la ferrovia del nord sono certamente uti-

lizzati, mentre non si riesce a creare un collegamento nord-sud degno di questo nome. Le vie del mare sarebbero una ghiotta opportunità, ma vedo che, al di là delle grandi enunciazioni che si alternano a periodi di lunghi silenzi, a

Una locomotiva nel terminal padovano



oggi manca proprio di sapere quale è il futuro di questa modalità.

Crespi. Anche in questo caso il problema è prettamente legato a ottimizzazioni infrastrutturali; quando altri porti riusciranno ad accogliere navi lunghe, pesanti e profonde, riusciranno a equipararsi ai parametri internazionali e ad attrarre il mercato mondiale.

SERVE UN PIANO NAZIONALE

Trent'anni fa, nel 1986, l'Italia approvò il primo Piano generale dei trasporti in un clima di grande partecipazione. Per la prima volta nella storia del paese il sistema della mobilità e della logistica veniva progettato come un complesso unitario, integrato, funzionale, collegato all'Europa, con indirizzi progettuali e strumenti normativi. Un'esperienza che oggi servirebbe, e tanto...



Il "valore" della logistica

Una ricerca della LIUC Business School ha analizzato oltre 250 siti logistici, distribuiti su tutto il territorio nazionale, per valutarne sia l'organizzazione sia le ricadute occupazionali ed economiche.

I fine di misurare il "valore" generato dalla logistica e quantificare le ricadute occupazionali, il Centro sulla logistica e supply chain management della LIUC Business School ha svolto una ricerca a livello nazionale analizzando oltre 250 insediamenti logistici di varia natura: da quelli con prevalente funzione di stoccaggio a quelli appannaggio delle aziende di trasporto e spedizione; dagli impianti logistici in conto terzi dei 3PL ai moderni centri distributivi dei principali player dell'e-Commerce e della grande distribuzione. Insediamenti così distribuiti territorialmente: 54% nord ovest (di cui il 35% in Lombardia); 23% nord est (di cui il 18% in Emilia-Romagna); 22% centro sud (di cui il 10% nel Lazio). Stralciamo dalla ricerca una sintesi del capitolo dedicato ai magazzini.

Dalla ricerca emerge una prevalenza di magazzini di operatori logistici (57%) e società di trasporto e spedizioni che confermano quanto rilevato dall'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano in merito alla continua crescita del mercato dei servizi logistici conto terzi. I beni di largo consumo (alimentari e non) sono la merceologia prevalente del campione analizzato (54%), unitamente ai magazzini con beni industriali B2B. Per quanto riguarda le attività svolte, al netto delle operazioni di stoccaggio, picking o smistamento delle merci, circa il 70% dei magazzini effettua attività di reverse logistics, mentre il 50% svolge almeno una delle attività a "valore aggiunto" come le lavorazioni, gli assemblaggi e i confezionamenti.



L'automazione è presente in un numero limitato di magazzini e prevale nelle operazioni tipiche dei magazzini quali lo stoccaggio e l'allestimento ordini (picking). Come noto, nel nostro paese, per cultura, dimensioni di impresa e abbondanza di manodopera di magazzino, l'automazione è ancora appannaggio di poche aziende. La dimensione dei magazzini è naturalmente funzione della tipologia di attività svolta e dal settore di appartenenza. Considerando il valore medio complessivo del campione analizzato pari a 27 mila mq, vi sono da una parte le aziende della distribuzione e gli operatori della logistica



conto terzi che dispongono mediamente di magazzini più grandi, pari a 30 mila mq. Dall'altra, le imprese del settore manifatturiero e industriale operano mediamente in 12 mila mg. Per quanto riguarda il settore del largo consumo, in media i magazzini hanno un'estensione di 40 mila mg. Infine, isolando i magazzini con automazione spinta sia in fase di stoccaggio che di picking, la dimensione media si avvicina a 50 mila ma.

In un magazzino (di superficie media: 27.000 mq) vi sono mediamente impiegate 110 persone, con una densità di una persona ogni 245 mg, che corrisponde a circa quattro persone ogni 1.000 mg. Anche in questo caso naturalmente vi sono importanti differenze tra settore e ambito di applicazione che tuttavia è opportuno analizzare considerando l'indicatore della densità di personale. È importante osservare che, in virtù della eccessiva complessità gestionale derivante dalla compresenza di un numero così elevato di lavoratori nello stesso sedime e delle inefficienze conseguenti alla gestione di flussi logistici di attraversamento all'interno di magazzini di elevate dimensioni, è preferibile piuttosto segregare le attività in più impianti logistici anziché in un unico grande big-box. Allorquando le dimensioni e l'entità dei flussi diventa ragguardevole, occorre valutare l'adozione di soluzioni automatizzate.

In media, nell'intero campione analizzato la densità di personale nei magazzini è pari a 5 addetti ogni 1.000 mg di superficie coperta. Tale valore dipende innanzitutto dal settore merceologico. dall'indice di rotazione delle scorte e dalla presenza di attività di confezionamento che richiedono un numero maggiore di lavoratori. Per gli operatori logistici la media è di 3,5 addetti ogni



1.000 mg, che a sua volta dipende dalla tipologia di attività svolta: se c'è una forte componente di confezionamento si arriva a 6 addetti/1.000 mq. Al contrario se si gestiscono pallet interi di merceologie a bassa rotazione l'indice scende a 2-3 addetti/1.000 mg. Nel settore della Gdo, la presenza di attività di confezionamento di generi alimentari e l'elevata rotazione delle scorte richiede in media 7 addetti/1.000mg. Anche per il settore farmaceutico, l'indice di densità è molto elevato, in media superiore a 8 addetti/1.000 mg. Indubbiamente il settore con la maggiore densità di persone per metro quadrato è l'eCommerce: nei fulfilment center. in cui il picking viene fatto per singola confezione (e spesso gli ordini clienti consistono di un solo pezzo) vi sono casi in cui si registrano oltre 10 addetti ogni 1.000 mg, nonostante la presenza di impianti automatici di handling.

Per quanto riguarda la presenza di manodopera qualificata, non esiste un valore medio significativo, in quanto questo indice dipende fortemente dalla scelta da parte dell'azienda di dislocare presso l'impianto logistico funzioni direzionali con elevato livello di inquadramento retributivo. Dalle rilevazioni effettuate vi sono casi in cui l'headquarter è localizzato presso l'impianto logistico principale (dove oltre il 50% del

personale svolge mansioni impiegatizie, operando anche per altri siti) e altri in cui il magazzino è un distaccamento puramente operativo, in cui oltre il 90% degli addetti ha una qualifica inferiore al 4° livello. Se per gli operatori logistici la manodopera qualificata incide in media per il 13%, per le aziende industriali questo indice è superiore al 20%. Anche la presenza di sistemi automatizzati è un fattore che determina l'aumento di personale con elevata qualifica, con casi che superano il 25% di white collar e il 10% di laureati. L'età media dei lavoratori, che dipende sia dall'anno di inizio dell'attività dell'impianto sia dal settore industriale e dalle attività svolte, è pari a 40 anni (la media nazionale della forza lavoro è di 44 anni. fonte Istat). Tipicamente i magazzini di fabbrica hanno spesso personale con maggiore anzianità di servizio (43 anni in media), mentre gli operatori logistici in conto terzi registrano un'età media inferiore (39 anni). Rispetto alla parità di genere, in media negli impianti logistici l'occupazione femminile è pari al 33%. Nel caso di logistica in conto terzi in cui sono presenti in modo rilevante attività di confezionamento, la percentuale sale sino al 40% degli occupati. Se nel settore industriale la presenza femminile è in media inferiore al 20%. al contrario nel farmaceutico in media un occupato su due è donna.

La "Qualità", un'occasione persa?

"Il percorso storico della certificazione ha dimostrato difetti, spesso non incidendo e non migliorando la gestione delle aziende. Resta però una chance importante per permettere il miglioramento continuo", afferma Giulio Traversi.

di Giulio Traversi*

ono profondamente convinto che la "Qualità" e i relativi sistemi di gestione siano stati una grande opportunità per le imprese. Ma quando si parla di organizzazione delle imprese è esagerato richiamare il Neanderthal? Forse, ma non troppo. Che la qualità sia stata una grande occasione per le imprese non vi è ombra di dubbio sia per il comparto industriale che per la pubblica amministrazione come i comuni, la scuola, la difesa. Nel frattempo però c'è stato un incredibile sviluppo tecnologico

sugli aspetti organizzativi e gestionali delle imprese, si sia rimasti al palo
tranne qualche caso di indubbio valore. La ricerca sistemica che studia le
leggi che governano i comportamenti
delle organizzazioni complesse dovrebbero marciare con la stessa velocità del progresso tecnologico, ma si
ha l'impressione che il processo sistemico non abbia marciato alla stessa
velocità. La "Qualità" apparve come
uno strumento capace di approfondire la sistematica necessità di disporre
di una organizzazione basata sui pro-

cessi dell'impresa per marciare allo stesso passo del progresso tecnologico e soprattutto per conquistare nuovi mercati e quindi essere più competitivi. Non si può dimenticare che nei lontani inizi degli anni novanta, già allora, l'amministratore delegato della Ciba Geigy Italia contestava il principio che la norma ISO 9000 servisse per non essere rifiutati co-



Già negli anni '90, l'amministratore delegato della Ciba Geigy Italia contestava il principio che la norma ISO 9000 "servisse per non essere rifiutati come fornitori e non per essere scelti"

soprattutto in questi ultimi anni e ancor più ci si attende nei prossimi anni attraverso gli strumenti IT. C'è stato, però, veramente, un parallelo aspetto evolutivo nella organizzazione delle imprese?

Ho la convinzione che, nonostante lo sviluppo di una incredibile letteratura

me fornitori e non per essere scelti. La certificazione veniva richiesta dal mercato e quindi vi fu un'esplosione delle certificazioni che marciava in percentuale a due cifre ogni anno, ma con tutta franchezza le certificazioni che venivano rilasciate in gran parte non modificavano i difetti riscontrati prima del rilascio della certificazione.

coordinamento dei processi decisionali. La relazione fra questi soggetti determina l'efficacia dell'organizzazione, vale a dire il raggiungimento degli obiettivi con il minimo delle risorse. E' la leadership, come dice il principio normativo e non solo, che può creare le condizioni per disporre le migliori sinergie fra i vari soggetti del sistema e quindi gli alti livelli di performance. A questo punto è necessario però fare una precisazione sui processi, anima dei requisiti delle norme di gestione per la qualità, che non possono ridursi a delle statiche procedure identificando i processi con le stesse procedure portando alla fine una burocratizzazione dell'impresa. E di qui la noiosa interpretazione di tante imprese che volutamente hanno accusato le norme di sistema di essere una fonte di carte senza dare valore aggiunto alle stesse imprese. E poiché le procedure non sono state scritte sulla pietra, come i dieci comandamenti, le stesse possono essere adeguate con una gestione che analizzi le carenze che si possano naturalmente correggere e si possa perseguire con sistematicità il miglioramento. Ricordiamo che ogni "responsabile di processo", con umiltà e con spirito di servizio all'impresa, ha il dovere di controllare che le ca-

Cosa vuol dire una visione sistemi-

ca? Vediamo i soggetti del sistema: la

proprietà, la direzione, i responsabili

ai vari livelli, i collaboratori, i partners,

ecc. In tutti questi soggetti ricade la

distribuzione reale del potere e l'eser-

cizio dell'autorità con il conseguente

IL PROFILO DI CERTIQUALITY

Certiquality, con sede a Milano, è un'organizzazione promossa nel 1989 da Fererchimica e da Assolombarda al servizio delle imprese nel settore della certificazione. In questo ambito, è accreditata per certificare i sistemi di gestione aziendale per la qualità, l'ambiente, la sicurezza, nella certificazione di prodotti e delle competenze. Svolge, inoltre, attività di ispezione e opera nella verifica della sostenibilità, della responsabilità sociale di impresa, della sicurezza alimentare, dei sistemi informatici. Realizza, infine, attività di informazione e formazione su tali temi. A livello internazionale, Certiquality aderisce al circuito IQNet che riunisce i 38 più prestigiosi organismi di certificazione di 32 paesi.

renze vengano superate per il beneficio di tutto il sistema organizzativo. Solo in questo modo l'impresa nel suo insieme potrà crescere nella cultura ficienza dagli operativi responsabili dei processi dell'impresa svilendo in questo modo la funzione e la responsabilità di chi deve garantire il rispet-



"La responsabilità della qualità verso il cliente deve essere rappresentata da una persona che abbia le competenze di curare anche la crescita professionale nella gestione di tutti i responsabili di processo", afferma Traversi

del cliente sia attraverso la prossimità (la voce del cliente) e l'analisi del valore nell'ottica del cliente. Si deve creare una partnership con il cliente e non un interlocutore estraneo alla gestione per processi.

Nella pratica la responsabilità per la qualità non può essere separata dalla responsabilità operativa perché il responsabile risponde alle attese dei clienti. Diceva un guru della qualità che il responsabile della qualità si deve guadagnare il pane ogni giorno. Conseguentemente il vertice dell'impresa deve dare un potere commisurato alle responsabilità e non come spesso succede che il responsabile per la qualità viene osservato con sufto degli impegni presi con il mercato. La competitività oggi ha raggiunto livelli molto alti e non v'è dubbio che la gestione tecnica dei processi richieda una notevole specializzazione e quindi chi si occupa di sistemi di gestione assume anche il difficile ruolo di consulenza interna. Ed ecco che la responsabilità della qualità verso il cliente deve essere rappresentata da una persona che abbia tutte le competenze di curare anche la crescita professionale nella gestione di tutti i responsabili di processo. Questo obiettivo dovrà naturalmente essere perseguito anche dalla piccola impresa o attraverso il potere del proprietario dell'impresa o attraverso il ricorso all'esterno.

In conclusione, la gestione per la "Qualità" ha un suo meccanismo di realizzazione che porta alla testimonianza della certificazione da parte di organizzazioni accreditate, ma perché questo processo non svilisca, a mio parere, non può degenerare in "gattopardesche" accettazioni di certificazioni che non portano a un reale valore aggiunto alle imprese. Deming, un altro guru della "Qualità", soleva dire "non siete tenuti a farlo... la sopravvivenza non è obbligatoria". L'impresa in primo luogo è un corpo sociale e l'aspetto importante è il governo dei processi che compongono l'impresa a volte complesse per la dimensione e a volte meno complesse per le Pmi. Ma in tutte, grandi e piccole, occorre allineare gli obiettivi di processo alle attese dei clienti e, in buona sostanza, di gestire i processi in modo da contenere la variabilità dei risultati entro limiti ben definiti. Ogni responsabile di processo è nell'insieme dell'organizzazione aziendale anche il responsabile per la "Qualità", per quanto di competenza, ma anche dell'efficienza e dell'efficacia del processo che fa parte dell'organizzazione aziendale. Continuo nel mio ottimismo per il futuro, sostenendo che il miglioramento continuo dell'organizzazione aziendale per processi premierà le imprese che lo seguiranno in modo convinto.

*Giulio Traversi è consulente di Certiquality

Logistica: aiuti e finanziamenti alle imprese nell'Unione europea

Sono stati attivati dalla commissione europea diversi progetti, anche per le piccole e medie imprese, e indetti bandi nei quali rientra anche il settore logistico.

di Cinzia Boschiero*

mport e Reform sono solo alcuni acronimi di progetti finanziati dalla commissione europea nel settore della logistica. Sustainable Urban Mobility in Med port cities-Umport incrementa le capacità di pianificazione sulla mobilità sostenibile delle città portuali attraverso attività di formazione e scambio di esperienze. Il progetto Riforma - REgional Action Plan For Innovative, Sustainable and LOw CaRbon Mobility supporta lo sviluppo e la diffusione di piani di mobilità urbana sostenibile (SUMP) come strumento per spostare la mobilità verso modelli a basse emissioni di carbonio. Diversi sono anche i bandi europei aperti in cui il settore della logistica è incluso in modo diretto o trasversale. Si tratta di bandi per progetti di innovazione, ricerca, trasferimento tecnologico e cooperazione. Segnaliamo solo alcuni bandi di ricerca e sviluppo tecnologico ad esempio del programma europeo Horizon 2020 relativi al cosiddetto Pilastro "Trasporti intelligenti, green e integrati". In particolare si segnala:

 un bando (rif. LC-MG-1-12-2020) che cofinanzia progetti di ricerca inerenti a sviluppo urbano per città come nodi multimodali e soluzioni per una mobilità intelligente e pulita con nuovi approcci per dimostrare e testare soluzioni innovative;



Il progetto europeo Reform mira a diffondere piani di mobilità urbana sostenibile e a bassa emissione di sostanze nocive

- un bando (rif. MG-1-15-2020) che cofinanzia progetti di ricerca verso una regolamentazione ambientale globale dell'aviazione supersonica:
- un bando (rif. MG-2-14-2020) per progetti di ricerca sugli effetti dell'automazione sulla forza lavoro dei trasporti, le condizioni di lavoro future e i requisiti di competenze;
- un bando (rif.MG-3-4-2020) relativo alle architetture e sistemi di rete elettrica innovativi, con soluzioni di ottimizzazione della energia globale, dell'energia

- elettrica, dei dati e della comunicazione per il settore dell'aviazione:
- un bando (rif. MG-3-6-2020) che cofinanzia progetti di ricerca e sviluppo tecnologico per soluzioni verso una mobilità aerea urbana sostenibile;
- un bando (rif. MG-3-7-2020)
 per progetti di ricerca inerenti
 al miglioramento dei processi di
 produzione e manutenzione nei
 cantieri navali;
- un bando (rif. MG-3-8-2020) relativo a progetti di ricerca inerenti soluzioni per trasporti e mobi-



Il programma europeo Horizon 2020 mira alla diffusione di "trasporti intelligenti, green e integrati"

lità sostenibili e per accelerare l'accesso al mercato europeo e limitare rischi;

un bando (rif.MG-4-10-2020) per progetti di ricerca relativi al miglioramento dell'impatto e all'ampliamento dell'impegno delle parti interessate a sostegno della ricerca e dell'innovazione nel settore dei trasporti.

"Di fronte all'emergenza Covid-19, la commissione europea ha da subito preso delle misure straordinarie per sostenere le economie dei paesi Ue e le piccole e medie imprese. Ad esempio la mobilitazione di un fondo Ue fino a 8 miliardi di euro per incentivare le banche a fornire liquidità ad almeno 100 mila Pmi e imprese a media capitalizzazione. Anche le altre istituzioni europee hanno messo in essere misure per fronteggiare l'emergenza: ricordiamo il pacchetto da 750 miliardi di euro della Banca centrale europea e l'impegno dei paesi della zona euro di utilizzare una parte del Pil per la risposta all'emergenza e per aiutare le imprese in crisi di liquidità. Questo è solo l'inizio, altre misure arriveranno", ha affermato Massimo Gaudina, capo della rappresentanza a Milano della commissione europea.

La stessa commissione si prefigge di promuovere l'imprenditoria e di migliorare l'ambiente imprenditoriale in cui operano le Pmi per consentire loro di realizzare appieno le loro potenzialità nell'economia globale. Diverse aziende italiane hanno partecipato al programma europeo Cosme che, per il periodo 2014-2020, ha un bilancio di 2,3 miliardi di euro. Tale programma sostiene le piccole e medie aziende nei seguenti ambiti: agevola l'accesso ai finanziamenti: sostiene l'internazionalizzazione e l'accesso ai mercati: crea un ambiente favorevole alla competitività: incoraggia la cultura imprenditoriale. E' un programma che attua lo Small Business Act, in cui viene rispecchiata la volontà politica della commissione di dare il giusto riconoscimento al ruolo centrale delle Pmi nell'economia europea. Grazie allo strumento di garanzia sui prestiti, il programma fornisce garanzie e controgaranzie a intermediari finanziari (come società di garanzia, banche e società di leasing) affinché possano erogare un maggior numero di prestiti alle piccole e medie imprese. Consentirà a un numero di Pmi, compreso tra i 220 mila e i 330 mila, di ottenere finanzia-menti per un totale tra i 14

e i 21 miliardi di euro. Attraverso lo 'Strumento di capitale di rischio per la crescita', il programma fornisce capitale di rischio a fondi di investimento (prevalentemente di venture capital) destinati principalmente a piccole e medie imprese che si trovano in fase di espansione e crescita. Lo Strumento dovrebbe aiutare fino a 560 Pmi a ricevere tali investimenti, per un volume investito complessivo compreso tra i 2,6 e i 4 miliardi di euro. Ancora, il nuovo programma "Pandemic Emergency Purchase Program" (Pepp) proseguirà fino alla fine del 2020. Il meccanismo di protezione civile dell'Unione europea è stato attivato più di 300 volte dal 2001 per rispondere alle emergenze. Il meccanismo raggruppa le capacità di risposta di 34 Stati partecipanti ed è stato dispiegato all'interno dell'Unione e in tutto il mondo. Il Centro di coordinamento della risposta alle emergenze è il nucleo operativo del meccanismo che opera 24 ore al giorno, 7 giorni alla settimana. Coordina la fornitura di assistenza agli Stati come squadre di intervento e attrezzature specifiche. Infine, differimento del pagamento di oneri doganali, estensione e flessibilità delle scadenze, fornitura di documenti e certificati in formato digitale, > rapida concessione di autorizzazioni e licenze: sono queste alcune delle richieste all'European Association for Forwarding Transport, Logistic and Customs Services al commissario Paolo Gentiloni. C'è un'intensa attività di relazione con i ministri dei Traspor-

goritmo per la gestione dei contatti. Il Comitato europeo per la protezione dei dati, organo europeo indipendente, contribuisce all'applicazione coerente delle norme sulla protezione dei dati in tutta l'Unione europea e a questo fine promuove la coopera-

Sono stati attivati in tutta Europa anche strumenti per il controllo sulla diffusione del Covid-19



ti degli Stati membri della Ue per assicurare l'apertura delle frontiere e garantire la circolazione di mezzi per il trasporto merci e favorire la logistica.

Innovazione e app. Avere delle app che facilitino il tracciamento aiuta la mobilità e anche la logistica. Avere delle app che tra loro "dialogano" e quindi permettono ai lavoratori, trasportatori, addetti alla logistica di lavorare in Italia e all'estero in sicurezza è importante. Il Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie (European Centre for Disease Prevention and Control) ha studiato un protocollo di identificazione dei malati Covid-19 e del raggio di diffusione del virus, ha definito limiti per l'attuazione di misure tecniche di contact tracing e ha elaborato un alzione tra le autorità competenti. Ogni app europea deve essere coerente al regolamento europeo per la priva-

cy e alla direttiva sulla protezione dei dati personali. L'art. 15 autorizza gli Stati membri dell'Unione a introdurre misure legislative di urgenza a salvaguardia della sicurezza pubblica, ma le misure devono essere "necessarie, appropriate e proporzionate", in accordo con i diritti garantiti dalla Carta dei diritti fondamentali e dalla Convenzione europea sui diritti umani. Il Pan-European Privacy-Preserving Proximity Tracing utilizza dati

scambiati solo tramite Bluetooth e non tramite GPS, tra dispositivi mo-

bili, con sistemi di crittografia e di anonimizzazione dei dati personali a tutela di noi cittadini europei. In Austria ci sono due app "Stopp Corona" e "NOVID20", in Germania c'è la app "GeoHealthApp" e un'app per smartwatch, in collaborazione con la startup Healthtech Thryve, per aiutare a monitorare la diffusione di Covid-19 e analizzare se funzionano le misure per contenere la nuova pandemia; in Spagna c'è l'app "Corona Madrid", ecc. Tutte si rifanno ai principi e alle metodologie che tutelano noi cittadini e i nostri dati a livello comunitario. In Italia ci sono diverse regioni che hanno realizzato la loro app e c'è l'app "Immuni" nazionale; quest'ultima è conforme al modello europeo e alle garanzie per il rispetto della privacy. L'efficacia di ogni app è legata all'utilizzo e all'adesione dei cittadini che è sempre volontaria. Funzionerà in Italia l'app "Immuni" solo se almeno il 60% degli italiani vi aderiranno e la utilizzeranno in modo corretto. In altri Stati, non solo europei ma anche extraeuropei, sono state attivate app specifiche per controllare anche chi è in quarantena.



*Cinzia Boschiero è titolare di Ecpartners e socia di SOS-LOGistica

Consorzio ZAI



Interporto Quadrante Europa



Più spazio per la logistica



Verona Quadrante Europa

UFFICI DIREZIONALI

Disponibilità immediata

Ubicazione:

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

Descrizione:

Centro Direzionale Interporto Quadrante Europa-Uffici direzionali con posti auto dedicati.

Varie metrature da 17 a 400 mg.



Rovigo Interporto

PIATTAFORMA LOGISTICA

Disponibilità immediata

Ubicazione:

In prossimità SS12 - SS434 circa 3 Km SS12 - SS434

Superficie area:

17.000 mq circa - area comune

Superficie coperta:

6.700 mq frazionabili

Altezza:

da 8,00 m

Baie di carico:

4 per modulo

di cui 2 con rampe idrauliche





Verona Quadrante Europa

LOTTI EDIFICABILI

Disponibilità immediata

Ubicazione:

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

Superficie lotti:

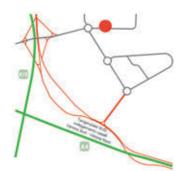
47.000 mg

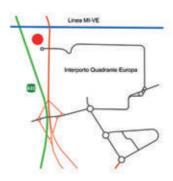
Superficie coperta:

da 16.000 a 35.000 mq

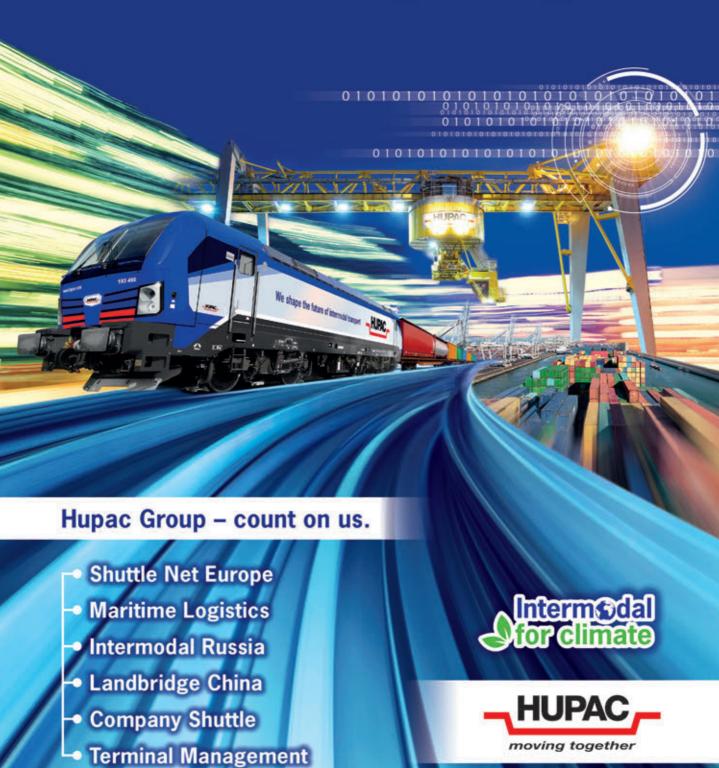
Altezza:

da 20 m





Combined advantage for logistics



www.hupac.com