



Logistica Lonato SpA e software NovaSystems Industria: la supply chain sposa la tecnologia cloud

NUOVI STILI DI CONSUMO E IMPATTI SULLA LOGISTICA URBANA

EDITORIALE
CRESCERE IL FENOMENO
DELLE "CULLE VUOTE"

FONDO SANILOG
SEMPRE PIU' ISCRITTI
E MIGLIORI PRESTAZIONI

CARGO SU FERRO
DB SCHENKER: ITALIA
IN GRAVE RITARDO

Aut. Trib. Roma n° 487 del 6.11.1993 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - 70% - DCB Milano

organizzano



16^a Edizione del Premio
**IL LOGISTICO
dell'Anno**

Convegno in streaming (ore 9,00-12,30)

**EMERGENZA SANITARIA:
LE LEZIONI APPRESE DALLA LOGISTICA
E QUELLE (forse) ANCORA DA APPRENDERE**

Consegna premi in presenza (ore 12,30-13,00)
Accesso riservato solamente a chi ritirerà il premio

MILANO, 16 DICEMBRE 2020

Auditorium Giò Ponti di Assolombarda - Via Pantano 9, Milano

Evento pubblico con obbligo di registrazione
<http://www.euromerci.it/iscriviti.html>

PER OGNI CHIARIMENTO: tel. 026691567 oppure cell. 331 674 6826

LA GRAVE CRISI DELLE "CULLE VUOTE"

La Corea si pone il problema, l'Italia no

IN COREA DEL SUD, LEE NOK-YON, LEADER DEL PARTITO DEMOCRATICO, MAGGIORITARIO NEL PAESE, HA APPENA CHIESTO AL GOVERNO UNO STANZIAMENTO EXTRA BUDGET DI 10 MILIARDI DI DOLLARI PER FAR FRONTE ALLE CONSEGUENZE ECONOMICO-SOCIALI CAUSATE DAL COVID-19. UN'ALTRA ESIGENZA ESPRESSA DA LEE È INTERVENIRE SUBITO PER FRENARE LA CRISI DELLE NASCITE, IN CALO MEDIAMENTE DEL 10% L'ANNO, ANCHE A CAUSA DELLE DISCRIMINAZIONI SALARIALI NEI CONFRONTI DELLE DONNE. LA COREA DEL SUD SI PONE CON FORZA QUESTO PROBLEMA. L'ITALIA FAREBBE BENE A SEGUIRNE L'ESEMPIO. SECONDO I DATI EUROSTAT, NEL 2019, IL NUMERO DELLE NASCITE, RISPETTO ALLE MORTI, È STATO IL 5,8% IN PIÙ IN IRLANDA, IL 2,5% IN SVEZIA E IL 2,1% IN FRANCIA, MENTRE IN ITALIA È STATO INFERIORE DEL 3,6%. INOLTRE, SEMPRE NEL 2019, L'ITALIA HA REGISTRATO UN TASSO DI NATALITÀ (CHE ESPRIME IL RAPPORTO, IN UN DATO PERIODO, TRA IL NUMERO DEI NATI E IL NUMERO DELLA POPOLAZIONE CHE LI PRODUCE) DEL 7%, OSSIA IL PIÙ BASSO D'EUROPA, CONTRO L'11,2% DELLA FRANCIA E L'11,1% DELLA SVEZIA. POCCHI DATI, MA CHE SEGNANO LA DISTANZA SUL TEMA TRA, AD ESEMPIO, L'ITALIA E LA FRANCIA. DUE LE DIFFERENZE FONDAMENTALI: LA PRIMA, L'ENTITÀ DELLE RISORSE DESTINATE AL TEMA FAMIGLIA, IN FRANCIA INTORNO AL 2,5% DEL PIL, MENTRE DA NOI SIAMO ALL'1,5% (L'EUROSTAT HA CALCOLATO CHE A OGNI FIGLIO FRANCESE SPETTANO CIRCA 4.000 EURO, AGLI ITALIANI NE ARRIVANO INTORNO AI 2.000); LA SECONDA, LA FRANCIA AFFRONTA IL PROBLEMA CON UNA VISIONE CHE GUARDA AL FUTURO, ALLE TENDENZE DEMOGRAFICHE, MENTRE L'ITALIA SI LIMITA ALL'ASSISTENZA CONTINGENTE. I FRANCESI SOSTENGONO, AL CONTRARIO DI NOI, LE FAMIGLIE NUMEROSE E ANCHE I REDDITI MEDIO-ALTI, DA NOI FORTEMENTE PENALIZZATI. IL FISCO FRANCESE, INFATTI, PREMIA NETTAMENTE CHI HA PIÙ DI DUE FIGLI, FAVORISCE I NUCLEI MONOREDDITO, MENTRE L'ITALIA LI PENALIZZA, CONCEDE SCONTI CHE AUMENTANO CON IL REDDITO E LA PROLE. UNO STUDIO DELLA CGIA DI MESTRE HA CALCOLATO CHE CON IL SISTEMA FISCALE FRANCESE UNA FAMIGLIA ITALIANA CON UN REDDITO DI 35 MILA EURO E DUE FIGLI PAGHEREBBE 6.277 EURO IN MENO DI TASSE SE MONOREDDITO E 1.866 IN MENO SE BIREDDITO; CON 60 MILA EURO DI ENTRATE IL VANTAGGIO SAREBBE RISPETTIVAMENTE DI 14.551 E 8.737 EURO. NON SAREBBE ORA DI PRENDERE IN ESAME ANCHE L'ESEMPIO TRANSALPINO, PRIMA CHE DA NOI LA DISTANZA TRA NORD, CENTRO E SUD, A LIVELLO DI POPOLAZIONE, DIVENTI ABISSALE E INSANABILE?

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

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

Punto Sostenibilità

**LOGISTICA 4.0 E CYBERSECURITY:
COME CONCILIARLI?** **22**

Primo Piano: intervista a Riccardo Rosotto

**UN MONDO CHE DEVE
CAMBIARE** **28**

Primo Piano: intervista a Valeria Contu

**SANILOG: LA SCELTA MIGLIORE
PER CHI OPERA NEL SETTORE LOGISTICO** **31**

Cover

**LONATO E NOVA SYSTEMS INDUSTRIA
SPOSANO LA TECNOLOGIA CLOUD** **34**

Sostenibilità

**NUOVI STILI DI CONSUMO
E IMPATTI SULLA LOGISTICA URBANA** **36**

Sostenibilità

**QUATTRO DOMANDE
A DUE MANAGER LOGISTICI** **40**

Cargo su ferro: intervista a Pieralberto Vecchi

**L'ITALIA COSTANTEMENTE
IN RITARDO** **50**

Intermodalità

**ALLO STUDIO
NUOVI SISTEMI TECNICI** **54**

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA **4**

NEWS **8**

DALLE AZIENDE **12**



Negli ultimi sei mesi dell'anno scorso, secondo le rilevazioni territoriali della Banca d'Italia, le imprese hanno avuto minori esigenze di chiedere prestiti. Poi si è verificata la crisi, causa Covid-19, sulla liquidità (servizio a pag. 10)

I cambiamenti sociali indotti dalla pandemia, che hanno modificato anche il modo di consumare delle famiglie, stanno incidendo sul sistema economico: stiamo vivendo un'accelerazione di fenomeni già in atto (servizio a pag. 24)

VANTAGGIO

Da oltre 20 anni, cerchiamo di sorprendervi con edifici innovativi e sostenibili e con un servizio clienti dedicato. Sviluppiamo edifici chiavi in mano secondo le vostre esigenze, affiancandovi dalla progettazione fino alla consegna.

Che si tratti di competenza, di proattività o di soluzioni su misura: il vantaggio è...

MADE IN PROLOGIS



Imprese con fiducia in crescita

Dalle stime Istat, il prodotto interno lordo del nostro paese, nel secondo trimestre dell'anno, è andato leggermente peggio delle previsioni: si attendeva un calo del 12,4% sul trimestre precedente, mentre il risultato è stato del meno 12,8%. Ciò ha portato una variazione negativa acquisita sull'anno del 14,7%. Quello che ha inciso di più su

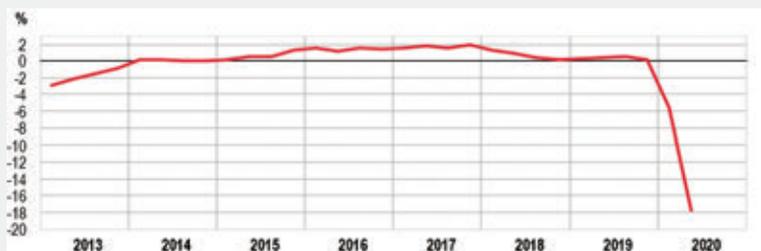


questo dato negativo è stato il calo della domanda interna: rispetto al trimestre precedente i consumi nazionali sono diminuiti dell'8,7%, mentre gli investimenti fissi lordi sono scesi del 14,9%. La variazione delle scorte e la domanda estera hanno invece contribuito negativamente alla variazione del Pil rispettivamente per lo 0,9% e il 2,4%. La produzione industriale ha invece ripreso il suo "cammino", con un aumento a luglio sul mese precedente del 7,4%. Nel trimestre maggio-giugno, la produzione è cresciuta del 15,0% rispetto ai tre mesi precedenti. L'indice è però restato a luglio 2020 sotto i livelli dello stesso periodo del 2019 per l'8% anche a causa del forte ridimensionamento del settore dei prodotti petroliferi raffinati, calato del 21,4% e del settore tessile, pelli e abbigliamento (meno 20,6%). Il risultato migliore è stato ottenuto dai prodotti farmaceutici. Un dato positivo per l'andamento della nostra

Prodotto interno lordo

Fonte: ISTAT

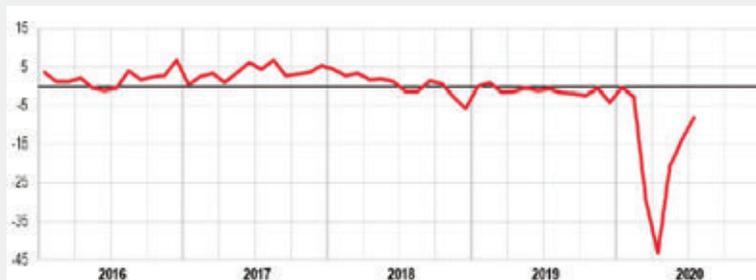
(I trim. 2013-II trim. 2020, variazioni % tendenziali, anno di riferimento 2015)



Produzione industriale

Fonte: ISTAT

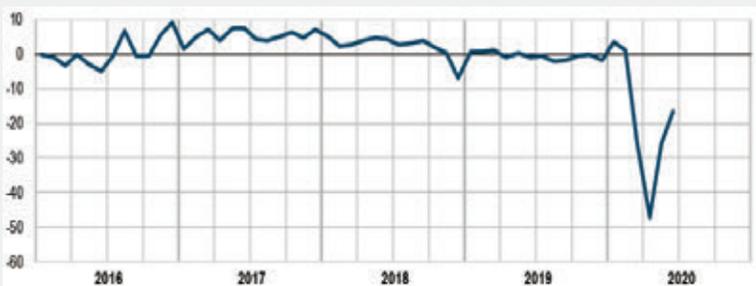
(genn. 2016-lug. 2020, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

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





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

29 SETTEMBRE 2020

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 DEL RISCHIO

A cura di Certiquality in collaborazione
con Federchimica SC Sviluppo Chimica

8 OTTOBRE 2020

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

13 OTTOBRE 2020

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 APPROVVIGIONAMENTI: STRUMENTI E TECNICHE PER UNA CORRETTA GESTIONE

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

26 NOVEMBRE 2020

LA FIDELIZZAZIONE 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.assologicaculturaeformazione.com

Ordinativi dell'industria

Fonte: ISTAT

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



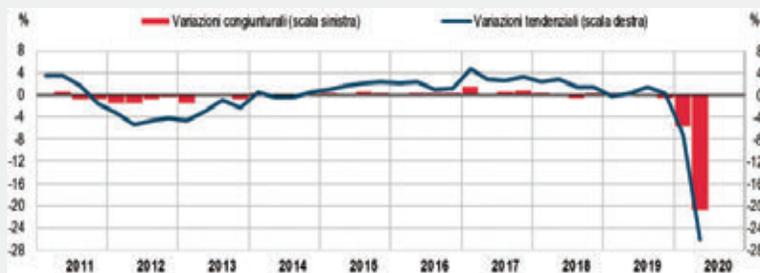
economia è rappresentato dal fatto che, ad agosto, per il terzo mese consecutivo sono migliorati gli indici che misurano il clima di fiducia di famiglie consumatrici e imprese: il primo è cresciuto da 100,1 a 100,8, mentre il secondo da 77,0 a 80,8. I consumatori, inoltre, dimostrano particolare fiducia nel futuro: l'indice sulla situazione economica ha registrato una crescita di 4,2 punti per-



Fatturato dei servizi

Fonte: ISTAT

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



centuali. Per quanto riguarda le imprese la fiducia è in crescita in quelle manifatturiere (l'indice è passato da 85,3 punti a 86,1). Prosegue anche la crescita congiunturale del fatturato dell'industria: a giugno, l'Istat stima che rispetto al mese precedente vi sia stato un aumento del 13,4%, anche se nella media del secondo trimestre l'indice complessivo cala del 23% in confronto con i tre mesi precedenti. Un miglior andamento si registra per gli ordinativi, con una crescita congiunturale del 23,4% e con un calo trimestrale simile a quello del fatturato (meno 23,4%). Ciò dimostra che il nostro sistema produttivo è ancora lontano dai livelli pre-coronavirus. Infatti, il fatturato totale diminuisce in termini tendenziali del 16,4%, con cali del 15,7% sul mercato interno e del 17,8% su quello estero. Con riferimento al comparto manifatturiero, solo il settore farmaceutico registra una crescita tendenziale positiva (più 7,2%). ■

Clima di fiducia delle imprese

Fonte: ISTAT

(per attività economica, genn. 2011-agos. 2020, indici destagionalizzati, base 2010=100)



CHINA MORNING POST

La Belt and Road Initiative e la crisi Usa-Cina

A metà agosto, il dipartimento Usa del Commercio ha inserito cinque società del gruppo statale China

Communications Construction Company-CCCC, colosso dell'ingegneria e delle costruzioni, nella "Entity List", insieme ad altre 24 aziende. Ciò ha portato a un



totale di 300 imprese cinesi, compreso l'altro colosso delle telecomunicazioni Huawei, inserite nella lista. Tale inserimento significa che le società statunitensi che vogliono fare affari con le aziende segnalate nella lista devono chiedere un'espressa autorizzazione all'amministrazione. In una nota, la CCCC ha così commentato la decisione: "Le relazioni con gli Stati Uniti sono giunte al punto più basso da quando sono stati stabiliti rapporti diplomatici fra i due paesi. Questo inasprimento sta creando incertezze crescenti anche nelle iniziative che stiamo portando avanti a livello internazionale. Ciò nonostante, la Cina continuerà a sostenere i progetti infrastrutturali che rientrano nel progetto Belt and Road Initiative. Tale progetto, inoltre, rappresenta un forte stimolo economico a livello globale ed è diventato una 'chiave strategica' per lo sviluppo del nostro paese". L'azienda ha anche sottolineato che circa 140 paesi e più di 30 organizzazioni economiche internazionali hanno siglato oltre 200 accordi, tutti inseriti nel progetto. "Esiste una preoccupazione - aggiunge la nota - che, data la difficile situazione creatasi nel mondo per la pandemia Covid-19, vi siano rallentamenti nel procedere del progetto, come dimostra il fatto che nei primi sei mesi del 2020 gli accordi sono stati in numero nettamente inferiore rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Comunque, allo stato attuale, la CCCC è impegnata nel portare avanti nel mondo 825 progetti infrastrutturali per un valore complessivo di circa 141 miliardi di dollari". Vi sono, inoltre, segnali positivi di andare oltre la pandemia: in agosto sono ripresi i lavori portuali in Sri Lanka, in Camerun e a Singapore. ■

CLASS

Cooperative Logistica Associate



PROGETTAZIONE & SVILUPPO

GESTIONE MAGAZZINI

CONTI LAVORAZIONE

NOLEGGIO E MANUTENZIONI
SERVOMEZZI

SERVIZI GENERALI

 **CLASS** S.p.A.

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

Tel. 02 488 7171 - Fax 02 4571 3607

www.class-spa.it

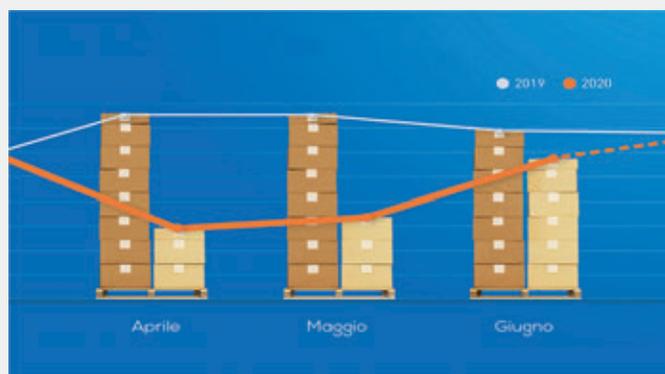
Gruppo FBH

Trasporti in Europa: meno 45% nel II trimestre

Secondo i dati del Barometro dei trasporti TimoCom, la pandemia ha fatto registrare in tutto il continente europeo un

Offerta del trasporto merci in Europa Fonte: TimoCom

(II trimestre 2020)



forte calo nei servizi di trasporto in aprile e maggio, mesi tradizionalmente caratterizzati da alti volumi di carichi. Infatti, nel secondo trimestre dell'anno, si è registrata una flessione del 45% rispetto allo stesso periodo del 2019. Ancora peggiore è stato il dato riguardante la sola Germania, dove la flessione ha sfiorato il 50%. L'analisi più dettagliata delle cifre rivela che in aprile le perdite di carichi legate all'emergenza coronavirus si sono attestate a meno 67% sul 2019.

La situazione è migliorata nei due mesi successivi, ad esempio sul mercato italiano, con un calo del 53% a maggio e del 23% a giugno, rispetto al 2019. Una tendenza che si è registrata in tutta Europa: infatti, a giugno, nei 44 paesi europei presi in esame dal Barometro si è registrato un aumento dei carichi pari al 69% rispetto a maggio. A giugno 2020 la differenza rispetto allo stesso mese dell'anno precedente si era ridotta a meno 17%. "Sicuramente dobbiamo continuare a monitorare con attenzione l'andamento della pandemia. Tuttavia, le cifre da noi rilevate in giugno ci inducono a credere che il settore della logistica si sia già lasciato alle spalle il picco negativo", ha affermato Gunnar Gburek, portavoce di TimoCom. Quanto sia stretta la correlazione fra i numeri registrati dal Barometro dei trasporti, l'impatto del coronavirus e le reazioni politiche lo si capisce bene gettando uno

sguardo alla situazione nei singoli paesi. Le offerte di carichi per le tratte dalla Germania alla Francia sono calate dell'84% in aprile e nuovamente del 67% in maggio rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. A metà maggio la Francia ha deciso di allentare la stretta ai confini, facendo lievitare a giugno la domanda di trasporti, cresciuta fino a un più 16% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Un quadro grossomodo simile si registra anche in Austria, che a giugno ha riaperto le frontiere con la Germania. Qui le offerte dalla Germania sono crollate del 70% in aprile e del 59% in maggio rispetto agli stessi mesi dell'anno precedente, mentre il mese successivo la discesa si assestava al 18% rispetto a giugno 2019. "Ad aprile, le esportazioni tedesche hanno registrato un crollo senza precedenti, finendo per trascinare in una spirale negativa anche il traffico merci su strada. Non è dato sapere se l'attuale ripresa sarà di ampio respiro. L'andamento corrente, tuttavia, consente al settore di guardare con maggiore fiducia alla seconda metà dell'anno", ha commentato Gburek.

Export delle regioni, in tempi di Covid-19

Nel secondo trimestre 2020, nonostante la ripresa di maggio e giugno, l'Istat stima (sottolineando che l'indagine è stata condotta in un periodo critico per il

Export per aree territoriali

Fonte: Istat

(I trim. 2013-II trim. 2020, indici con base 2015=100)



Covid-19 e quindi il campione ha registrato un calo di risposte e che, quindi, i dati possono essere oggetto di successive variazioni) una netta contrazione congiunturale delle esportazioni per tutte le ripartizioni territoriali a causa del forte calo di aprile: meno 28,2% per il sud e isole, meno 26,6% per il nord-ovest, meno 23,2% per il nord-est e meno 23,1% per il centro. Nel periodo gennaio-giugno, la diminuzione su base annua dell'export risulta marcata e diffusa: rispetto alla media nazionale, è più ampia per le isole (meno 20,4%) e il nord-ovest (meno 16,1%), di pari entità per il centro (meno 15,3%), più contenuta per il nord-est (meno 14,3%) e il sud (meno 13,4%). Nei primi sei mesi dell'anno, la flessione tendenziale dell'export interessa quasi tutte le regioni italiane ed è più ampia per Basilicata (meno 36,8%), Sardegna (meno 35,3%) e Valle d'Aosta (meno 31,0%). Le performance negative di Piemonte (meno 21,2%), Lombardia (meno 15,3%), Veneto (meno 14,6%) ed Emilia-Romagna (meno 14,2%) spiegano i due terzi del calo su base annua dell'export nazionale. Nello stesso periodo, la diminuzione delle vendite di macchinari e apparecchi da Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto e Piemonte e di metalli di base e prodotti in metallo dalla Lombardia contribuisce alla diminuzione tendenziale dell'export nazionale per 3,5 punti percentuali. Per contro, l'aumento delle vendite di metalli di base e prodotti in metallo dalla Toscana e di articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici da Lombardia, Veneto, Toscana, Marche ed Emilia-Romagna contrasta per 1,5 punti la flessione dell'export. In particolare, nei primi sei mesi del 2020, i contributi maggiori alla flessione su base annua delle esportazioni nazionali derivano dal calo delle vendite di Piemonte (meno 18,8%) e Lombardia (meno 16,5%) verso la Germania, di Lazio (meno 39,9%) e Piemonte (meno 22,7%) verso gli Stati Uniti e di Piemonte (meno 22,1%), Lombardia (meno 17,8%), Veneto (meno 17,2%) ed Emilia-Romagna (meno 15,9%) verso la Francia.

Effetti del lockdown sugli incidenti stradali

La ripresa della mobilità, a seguito della graduale riapertura delle attività e della riacquisizione della libertà di movimento per la popolazione, ha avuto un effetto anche sull'incidentalità stradale. L'arrivo della pandemia ha modificato radicalmente le abitudini di tutti, con forti ripercussioni sulla mobilità che si protrarranno anche nel prossimo futuro. Secondo quanto sottolinea l'Istat, nel periodo di lockdown il tasso di



mobilità (percentuale di persone che ha compiuto almeno uno spostamento in giornata a eccezione dei tragitti a piedi inferiori ai cinque minuti) è passato dall'85% al 32% con una diminuzione del 62% mentre la lunghezza media degli spostamenti è diminuita del 40%. Per quanto riguarda le scelte del mezzo utilizzato, è diminuita la propensione all'uso del mezzo pubblico da 12% a 4% (fonte Isfort). Sulla rete autostradale il traffico giornaliero medio è andato diminuendo da fine febbraio fino a raggiungere riduzioni medie superiori all'80% nel periodo di lockdown, con il risultato di far registrare una variazione media pari circa a meno 40% nei primi cinque mesi del 2020. Una situazione analoga si è registrata per il mercato automobilistico, con prime iscrizioni crollate fino a meno 90% per le autovetture, meno 97% per i motocicli e meno 83% per i veicoli merci. Nei primi cinque mesi dell'anno, in media, queste diminuzioni hanno comportato, nel complesso, per le prime iscrizioni, un calo del 45,1%. In particolare, meno 37,3% per i veicoli industriali. Da questa situazione, l'unico ritorno positivo è stata una diminuzione di incidenti stradali dovuta alla minore esposizione al rischio. I primi dati, forniti dalla polizia stradale e dai carabinieri per gli incidenti stradali con lesioni a persone (circa un terzo degli incidenti totali registrati), nel periodo gennaio-aprile, mostrano in maniera evidente gli effetti dell'entrata in vigore dei decreti (che hanno istituito prima le zone rosse in alcune regioni del nord Italia e successivamente il confinamento di tutta la popolazione sull'intero territorio nazionale): il calo degli incidenti stradali è stato di circa il 72% a marzo e dell'85% ad aprile. Anche nelle città la diminuzione è stata consistente: dai primi dati risulta che nel mese di marzo sia stata superiore al 70% sia per gli incidenti sia per i decessi e di oltre l'80% in aprile. ■

Nel 2019, le imprese hanno diminuito la domanda di credito

Dalla periodica indagine territoriale condotta dalla Banca d'Italia, è emerso che nel secondo semestre dell'anno scorso l'esigenza di prestiti è calata in primo luogo per una minore esigenza di destinare finanziamenti alla ristrutturazione del debito.

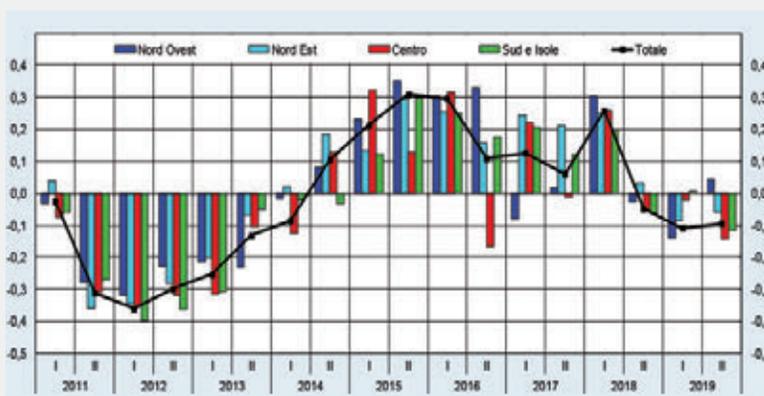
Nel marzo scorso, le filiali regionali della Banca d'Italia hanno condotto la nuova edizione dell'indagine sulle banche a livello territoriale che rileva l'andamento della domanda e dell'offerta di credito e della raccolta bancaria nelle diverse ripartizioni geografiche per il secondo semestre del 2019. Dall'indagine è emerso che negli ultimi sei mesi dell'anno scorso la domanda di credito da parte delle imprese si è indebolita, soprattutto al centro e nel Mezzogiorno. Su tale dinamica ha inciso la flessione della domanda espressa dalle aziende manifatturiere e dei servizi (a eccezione di quelle del nord ovest). Per il settore delle costruzioni, le richieste di prestiti hanno continuato a diminuire a esclusione delle aree settentrionali, dove si è registrato un lieve aumento.

Le esigenze di credito legate agli investimenti sono apparse contenute in tutte le aree del paese, mostrando una forte flessione soprattutto al centro. Rispetto alla prima parte del 2019, a fronte dell'aumento della domanda di credito volta al sostegno del circolante, registrato in tutte le ripartizioni territoriali, sono venute meno le richieste di finanziamenti connesse con la ristrutturazione del debito, soprattutto nel Mezzogiorno, "riflettendo - commenta l'indagine - il generalizzato miglioramento negli ultimi anni della

La domanda di credito delle imprese

Fonte: Banca d'Italia

(2011-2019, indici di diffusione a livello territoriale)



situazione patrimoniale e finanziaria delle imprese in tutte le macroaree". Sul versante dell'offerta, in tutte le aree territoriali, i criteri sono rimasti stabili rispetto alla prima metà dello scorso anno, permanendo su livelli "mediamente distesi", come sottolinea l'indagine. La più elevata pressione concorrenziale tra intermediari è stata compensata dalla percezione di un maggiore rischio di indebolimento dell'attività economica. La stabilità delle condizioni ha riguardato i finanziamenti concessi ai settori della manifattura e dei servizi, mentre si è osservata una lieve restrizione per i prestiti alle imprese edili.

In presenza di condizioni di politica monetaria accomodanti, si è registrato un ulteriore miglioramento degli spread applicati alla clientela, a cui tuttavia si è accompagnata una leggera riduzione delle quantità offerte. Il confronto tra il primo semestre del 2011, periodo immediatamente precedente la crisi dei debiti sovrani, e il secondo semestre del 2019, precedente alla diffusione della pandemia di Covid-19, fa emergere alcune interessanti differenze sia dal lato della domanda sia da quello dell'offerta. Dal punto di vista della domanda, in entrambi i periodi le esigenze di credito legate agli investimenti sono apparse contenute, seb-

bene nel 2019 le condizioni di liquidità delle imprese risultassero decisamente migliorate. Rispetto al 2011 si sono ridimensionate le richieste di finanziamenti legate alla ristrutturazione del debito, anche in relazione alla maggiore solidità finanziaria del sistema produttivo alla vigilia dell'epidemia. Le politiche di offerta praticate dalle banche nella seconda parte del 2019 risultavano più accomodanti di quelle applicate nel 2011, specialmente per quanto riguarda le condizioni di costo. La maggiore selettività con cui gli intermediari hanno erogato finanziamenti dopo la crisi dei debiti sovrani ha supportato il miglioramento della qualità degli attivi, favorendo anche una maggiore solidità delle banche.

Nei primi mesi del 2020, a seguito della diffusione dell'epidemia di Covid-19 e dei provvedimenti di contenimento adottati, le imprese hanno sperimentato significative difficoltà sotto il profilo della liquidità, che potrebbero peraltro essere attenuate dagli interventi governativi e dalle misure messe in atto dalla Banca centrale europea. Le previsioni complessivamente formulate dagli intermediari per il primo semestre del 2020 indicano una sostanziale stabilità sia della domanda sia dell'offerta di credito. Questa previsione, formulata nei primi giorni di marzo, non tiene conto del forte aumento del fabbisogno di liquidità da parte delle imprese che ha fatto seguito ai provvedimenti di lockdown né delle conseguenti misure governative mirate a sostenere, tramite un sistema di garanzie pubbliche, l'accesso a nuovi finanziamenti da parte delle imprese. Secondo le analisi della Banca d'Italia, "l'impatto immediato dell'emergenza sanitaria, identificato confrontando le previsioni formulate prima e dopo lo scorso 4 marzo (data del primo decreto a valenza na-



Nei primi mesi del 2020, causa Covid-19, le imprese hanno sottolineato una forte carenza di liquidità

zionale), è stato di una riduzione della stima delle richieste di nuovi prestiti rispetto al lieve incremento atteso prima dell'intervento governativo. Non sono state rilevate invece previsioni divergenti dal lato dell'offerta di credito alle imprese intorno alla data del 4 marzo".

Mutui alle famiglie. Nel contesto di sostanziale stabilità delle condizioni di offerta del credito alle famiglie che ha caratterizzato l'anno passato, anche alcune caratteristiche contrattuali dei finanziamenti per l'acquisto di abitazioni rilevate nell'indagine sono risultate pressoché invariate. Nel 2019, il rapporto tra il valore dei prestiti e quello delle garanzie si è attestato su un livello prossimo al 66%, in linea con il dato dell'anno precedente e su un livello simile a quelli rilevati nel biennio 2007-08, prima della crisi finanziaria internazionale. Anche la durata dei nuovi mutui non ha registrato modifiche sostanziali rispetto al 2018 ed è stata pari, in media, a 22 anni. Circa il 36% dei finanziamenti alle famiglie per l'acquisto di abitazioni erogati

nel 2019 prevedeva forme di flessibilità nel rimborso, quali la possibilità di estendere la durata del periodo di ammortamento o di sospendere temporaneamente i pagamenti. Negli ultimi anni la quota di nuovi mutui con questa tipologia di clausole è stata significativamente più elevata rispetto al periodo della doppia recessione (quando l'incidenza sulle erogazioni complessive è stata in media inferiore al 20%), un elemento che, nell'attuale crisi dovuta all'epidemia di Covid-19, può contribuire ad alleviare le difficoltà di rimborso dei prestiti derivanti dal calo del reddito disponibile delle famiglie. L'incidenza delle erogazioni assistite da polizze assicurative è stata pari a circa il 36% nel 2019, un valore in netto aumento rispetto all'anno precedente e ritornato su livelli analoghi a quelli registrati successivamente alla crisi dei debiti sovrani. Nell'anno passato è aumentata la quota dei mutui con scadenza prolungata (pari o superiore ai 30 anni) e di quelli con un loan to value ratio superiore all'80% (al 25,4 e al 14,2%, rispettivamente). ■

Melzo: in arrivo, in treno, mascherine dalla Cina

Mercoledì 26 agosto è arrivato a Melzo, Milano, presso il terminal Rail Hub Milano del Gruppo Contship Italia, il primo di dieci treni speciali provenienti da Xi'an, in Cina, e destinati al trasporto di mascherine chirurgiche e di tessuto Melt blow, componente essenziale per la produzione, in Italia, di ulteriori lotti destinati a coprire il fabbisogno nazionale. L'operazio-



ne, organizzata dal gruppo di lavoro guidato dal commissario straordinario Domenico Arcuri, in coordinamento con l'ambasciata d'Italia a Pechino, ha permesso di sfruttare i nuovi collegamenti ferroviari intercontinentali tra Cina e Italia, che offrono un tempo di transito ridotto, rispetto al tradizionale trasporto marittimo, e una maggiore capacità di trasporto a minor costo, rispetto al vettore aereo. Il primo container è stato ispezionato dagli operatori dell'agenzia delle dogane, con il supporto del personale Contship, e immediatamente consegnato a destinazione, per permettere la distribuzione sul territorio nazionale.

Aeroporto di Francoforte: hub europeo per i farmaci

L'anno scorso, nell'aeroporto di Francoforte, Germania, sono transitate circa 120 mila tonnellate di prodotti farmaceutici e medicali. Un traffico che fa dell'aeroporto il leader europeo in questo settore. In tale ottica, come sottolinea un comunicato, "la società Fraport, che gestisce lo scalo, insieme a Luf-

thansa Cargo e altri partner, si stanno preparando per poter gestire in piena efficienza la distribuzione del vaccino per il Covid-19 non appena apparirà sul mercato". Attualmente, nello scalo sono disponibili circa 12 mila metri quadrati di magazzini a temperatura controllata, dei quali due terzi sono all'interno dell'hub Lufthansa Cargo Pharma, altamente specializzato. E' previsto che al settore farmaceutico siano destinati a breve altri duemila metri quadrati, organizzati secondo gli standard internazionali ed europei. Infatti, è dal 2018, che la società Fraport, così come altre undici imprese logisti-



che che lavorano nell'aeroporto, si è allineata alle richieste avanzate dalla IATA per la corretta e sicura gestione dei prodotti di questo delicato settore. Complessivamente, oltre il 75% dei prodotti farmaceutici sono movimentati in maniera certificata. Max Philipp, responsabile delle infrastrutture merci della Fraport, ha sottolineato: "Il nostro aeroporto offre ideali condizioni infrastrutturali per la movimentazione di prodotti farmaceutici. Stiamo attualmente monitorando da vicino la ricerca sul vaccino Covid-19. Quando apparirà sul mercato, saremo pronti al meglio, insieme ai nostri partner e alla Lufthansa Cargo, per provvedere alla sua distribuzione a largo raggio. Del resto, anche durante la recente pandemia, nei primi mesi dell'anno, abbiamo dato tutti un importante contributo per sostenere la popolazione".

Piattaforma online Prologis per la logistica sostenibile

La nuova piattaforma "Prologis Essentials Marketplace" è disponibile in Europa. Si tratta di una piattaforma per l'ap-



provvisionamento che permette ai clienti Prologis di organizzare, integrare o migliorare le operazioni di magazzino tramite tecnologie, prodotti e servizi sostenibili offerti a prezzi competitivi. La piattaforma offre una serie di prodotti chiave per l'interno del magazzino logistico e processi di installazione completamente gestiti, tra cui Prologis SolarSmart, un impianto per la produzione di energia "verde" che aiuta i clienti a ridurre l'impatto delle loro operazioni sull'ambiente. Tra gli altri prodotti disponibili impianti a LED, scaffalature da magazzino e soluzioni per carrelli elevatori. "La nostra dimensione e la nostra esperienza ci hanno permesso di stringere accordi di partnership con fornitori di fiducia e di offrire ai nostri clienti un facile accesso a strumenti e attrezzature di cui hanno bisogno a prezzi competitivi. In tutta Europa, 108 clienti hanno già scelto i nostri impianti fotovoltaici per complessivi 78 megawatt (MW) di produzione di energia solare l'anno. Questo è sufficiente a soddisfare il fabbisogno di consumo energetico di 20 mila famiglie e a evitare 32 chilotonnellate di emissioni di CO2 l'anno", sottolinea un comunicato dell'azienda. Inoltre, Prologis mira ad aggiungere altri 150 MW di pannelli solari in tutta Europa entro il 2025, che produrrebbero energia sufficiente per 38 mila famiglie e ridurrebbero le emissioni di CO2 di 61 kt all'anno. Il presidente di Prologis Europa, Ben Bannatyne, ha dichiarato: "La nostra dimensione globale consente davvero ai nostri clienti di beneficiare di servizi e prodotti di approvvigionamento innovativi e testati, a prezzi di mercato interessanti. La comprensione che abbiamo delle esigenze di spazio e di business dei nostri clienti, insieme alla nostra consolidata rete di fornitori, ci permette di fornire soluzioni che vanno ben oltre il settore immobiliare. Attraverso Prologis Essentials Marketplace, i nostri clienti possono usufruire di prodotti come l'illuminazione 'intelligente' a LED (che aiuta a migliorare

il benessere dei dipendenti, il consumo di energia e i costi), i sistemi fotovoltaici, le scaffalature e i carrelli elevatori, attraverso processi gestiti che permettono l'allestimento del magazzino o l'aggiornamento dell'esistente".

Still mette sul mercato nuovi transpallet

Still amplia ulteriormente la propria gamma di prodotti lanciando sul mercato i nuovi transpallet EXH-S 20/25 e i doppi stoccatori EXD-S 20. I due nuovi arrivati sono i carrelli più stretti presenti sul mercato, longitudinalmente misurano infatti solo 720 mm, 80 mm in meno rispetto a un europallet. Questo li rende particolarmente facili da manovrare nelle corsie di scaffali ristrette e ideali per l'impiego durante le

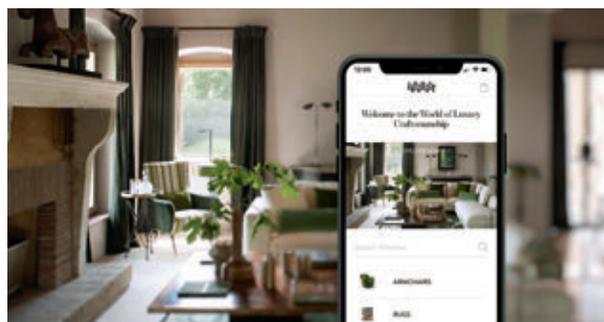


attività di carico e scarico. Allo stesso tempo, sono pressoché imbattibili in termini di efficienza nella movimentazione delle merci. Punto di forza di questi nuovi modelli è la pedana fissa, che garantisce massimo comfort e sicurezza all'operatore. Entrambi presentano tre varianti di pedana: con postazione di lavoro del conducente ad accesso posteriore, ideale per movimenti frequenti sulla rampa di carico; con accesso laterale, perfetto per lunghi percorsi di trasporto; con schienale, quando invece l'impiego principale è il commissionamento degli ordini. Una caratteristica comune a tutte le varianti è la pedana ammortizzata ad aria, che riduce le vibrazioni in conduzione fino al 40% e può essere adattata in funzione del peso e delle preferenze dell'operatore. Questo sistema protegge la schiena del conducente anche in condizioni di lavoro critiche e allevia lo stress fisico, soprattutto

quando i turni di lavoro sono lunghi o caratterizzati da movimenti frequenti sulla rampa di carico. L'altezza di accesso alla pedana è molto bassa e facilita pertanto la salita dell'operatore, un vantaggio notevole in caso di frequenti salite e discese dal carrello, come ad esempio accade nel commissionamento degli ordini o nel carico e scarico dei camion. Un ulteriore livello di sicurezza è fornito dal sensore opzionale di rilevamento dei piedi, disponibile sulla variante del carrello con accesso posteriore, che rileva se i piedi dell'operatore si trovano all'interno della sagoma del carrello e riduce automaticamente la velocità quando si crea un contatto con la fotocellula. All'insegna del comfort è anche il volante Still Easy Drive, regolabile in altezza e controllabile con una sola mano da operatori sia destrimani che mancini. Attraverso gli interruttori a bilanciere, il conducente può controllare simultaneamente le funzioni di guida, sollevamento e sterzo: il tutto senza mai cambiare presa. I potenti motori di trazione e sollevamento conferiscono agli EXH-S 20/25 una capacità di carico di fino a 2.500 kg e una incredibile velocità massima fino a 14 km/h.

Artemest collabora con Secoo.com

Nato nel 2015, per celebrare e preservare l'artigianato italiano, oggi Artemest, specializzato nell'alto artigianato



italiano e nel design contemporaneo di lusso, è il principale marketplace online per il design nelle categorie di arredo, decoro, illuminazione e lifestyle. La piattaforma offre la possibilità di acquistare una selezione unica di oltre 40 mila prodotti realizzati da oltre mille tra i più rappresentativi artigiani, designer e brand di lusso italiani. Ad oggi, è presente in Italia, a Milano, e negli Stati Uniti, a New York, oltre che distribuire in più di 50 paesi. Artemest ha iniziato



la collaborazione con Secoo.com, Secoo Holding Limited, la principale piattaforma online asiatica dedicata a prodotti lifestyle e servizi premium. Il marketplace online per l'alto artigianato e design italiano apre il suo primo store online su Secoo, ampliando ulteriormente la selezione di prodotti lifestyle d'alta gamma della piattaforma asiatica. Artemest, inoltre, ha recentemente ricevuto un nuovo investimento dal fondo di private equity francese Olma Luxury Holdings e la holding svizzera Brahma, in aggiunta al fondo NUO Capital di Milano (family office della famiglia Pao di Hong Kong) per continuare a sostenere a livello finanziario e strategico la crescita della società e la sua espansione internazionale. "Abbiamo da poco chiuso un round di investimento con lo scopo di sviluppare ulteriormente la nostra presenza nei mercati internazionali, rendendo disponibile in tutto il mondo il nostro assortimento di prodotti unici", ha spiegato il Ceo della società Marco Credendino. Grazie alla collaborazione con Secoo, Artemest rafforza la sua presenza nel mercato asiatico, rendendo disponibili all'acquisto prodotti unici creati da realtà di nicchia su una tra le più importanti e prestigiose vetrine del continente. Tra gli artigiani e i prodotti Artemest disponibili su Secoo, è possibile trovare accessori in marmo della designer Fiammetta V, le colorate ceramiche sarde di Cerasarda, le splendide creazioni in argento di Zanetto, décor in ottone di Ghidini 1961, le ceramiche di Bitossi Ceramiche, le creazioni in vetro colorato di CreArt, pregiati articoli in pelle di Pinetti, e molto altro ancora. ■

In Puglia, si coltiva il cotone

Due giovani imprenditori hanno seminato e raccolto 150 quintali di un prodotto di alta qualità grazie a tecnologie avanzate. Sarà usato per confezionare, sempre in Puglia, camice a marchio GEST, artigianali di grande prestigio.

L'8 maggio la semina, oggi il raccolto. I tre ettari nella piana della Capitanata, in Agro San Severo, non sono protagonisti di un normale ciclo agricolo: il raccolto è quello del primo cotone ad oggi coltivato in Italia. Frutto dell'inventiva e del coraggio di due giovani imprenditori pugliesi, Pietro Gentile e Michele Steduto, il raccolto, circa 150 quintali di cotone di primissima qualità, segna una svolta nella storia dell'agricoltura italiana e colloca la Puglia in una posizione di assoluta avanguardia, con potenzialità di sviluppo tutte da scrivere. Frutto dell'applicazione di tecnologie avanzate fra cui un'irrigazione a goccia, che ha consentito di ridurre di oltre il 75% il consumo di acqua



le e unica per tre idee e principi di base. In primis la scelta ecologica: ovvero

quella di arrivare a produrre cotone organico, frutto di semina in campi non trattati con prodotti chimici o potenzialmente nocivi. Quindi quella di avviare un percorso parallelamente "etico" nell'utilizzo di manodopera qualificata specie con riguardo al primo raccolto che (per le dimensioni della piantagione) è effettuato a mano, ma già con

la previsione di ulteriori ampliamenti delle aree coltivate e quindi di un utilizzo intensivo della meccanizzazione in tutte le fasi della coltivazione, raccolto

incluso. E, infine, nel concetto che ha rappresentato il fattore trainante di questa avventura imprenditoriale: produrre cotone di qualità che possa essere utilizzato a chilometro zero dal brand GEST e dall'industria dell'abbigliamento, con il chiaro obiettivo di costruire in Puglia ed in Italia un cluster agricolo-industriale del cotone.

I due giovani imprenditori, con professioni e background differenti, uno, Pietro Gentile, ingegnere civile e consolidato imprenditore edile, l'altro, Michele Steduto, informatico ed esperto in progettazioni di reti informatiche, condividono una mission che loro stessi definiscono "visionaria" e che trova le sue motivazioni nell'amore per la terra, quella di Puglia, nonché nella convinzione che l'industria italiana, anche quella delle Pmi, debba trovare in modo sempre più convinto la sua ragione d'essere in nicchie di alta qualità. Dalla partnership fra i due è nato GEST, un marchio di camiceria, che, con la cura dei particolari, si è differenziato in modo netto dai prodotti e dagli standard massificati che si sono impadroniti (grazie a produzioni low cost e low quality) del mercato. Da questa partnership e dalla ricerca di innovare è scaturita l'idea, che oggi si è concretizzata nel primo raccolto di cotone, di concentrare in Puglia tutta la fase produttiva, dalla semina del cotone, al raccolto, alla lavorazione e tessitura sino al confezionamento artigianale di camicie di altissima qualità. ■



per piantagioni di analoghe dimensioni nel bacino del Mediterraneo, la piantagione di Agro di San Severo si connota in modo del tutto origina-

Il legislatore

di Franco De Renzo*

Tanti anni fa, alle prime lezioni di diritto pubblico, la professoressa ci parlava del legislatore, e noi, ragazzi imberbi, non avvezzi a tale terminologia, pensavamo a un signore bene vestito e curato, con un'ottima preparazione culturale, che dedicava il proprio tempo a scrivere le norme per i cittadini residenti nello Stato. Con l'avanzare delle lezioni finalmente ci è parsa chiara la mitica figura non rappresentata da una sola persona ma da tutti i deputati e senatori che redigono norme qualche volta, per davvero, non sapendo neanche di cosa si tratti. Pur trattandosi di persone mature, certamente genitori, se non anche nonni, ci si può domandare con una certa lucidità come abbia potuto appunto, "il legislatore" preparare norme tanto disparate e, spesso, anche incoerenti.

Quando il governo presenta un decreto legge (la Costituzione prevede "solo in caso di necessità e urgenza") il parlamento lo deve approvare entro 60 giorni, pena il decadimento dall'origine. Adesso si provi a leggere un qualsiasi decreto legge e a raffrontarlo con la conversione in legge. Solo gli addetti ai lavori possono trarne qualche spunto di riflessione perché alla pletera di cittadini questo è letteralmente impedito. Ricordo agli inizi della mia carriera da professionista che il primo editore che aveva pensato di rimediare al tutto fu Ipsoa con la pubblicazione sistematica delle varie schede di modifica che dovevano sostituire quelle originarie. Ci ritrovammo con lo studio pieno di schede, con l'impossibilità materiale di aggiornare gli archivi e con la necessità di assumere qualcuno che facesse un lavoro che avrebbe dovuto vedere i professionisti impegnati nell'arco delle 24 ore a sostituire e leggere fogli che, poi, sarebbero stati modificati nel volgere di qualche giorno. Si continua così, e non è colpa del coronavirus. Ogni tanto si eleva qualche voce che sembra gridare nel deserto più assordante. Il legislatore si è mai posto il problema che "privare un giovane del futuro è una delle forme più gravi di disuguaglianza" (Mario Draghi, 18 agosto 2020)?

Il legislatore ha compreso che il continuo aumento del debito pubblico rappresenta per le giovani generazioni un fardello difficile con cui convivere? Il legislatore sa che il continuo spendere, senza avere le necessarie copertu-

re, rende sempre più problematico il pagamento dei debiti accumulati da parte dei nostri e dei loro figli e nipoti? Se si segue un dibattito in tv, le cronache sui giornali variopinti,



Piazza Montecitorio, Roma, sede della camera dei deputati

non c'è un gruppo politico che dica di non volere il bene dei cittadini. Tutti ci hanno nel loro cuore, tutti vogliono il nostro bene, ognuno di loro si strugge nella fatica e nel dolore per trovare le soluzioni migliori per noi poveretti che lavoriamo, paghiamo le tasse, e permettiamo loro di giocare a fare il "Legislatore" così come altri giocano a monopoli, pensando di eguagliare il potere economico di Paperon de Paperoni, o di Donald Trump. Comprendo bene che all'entrata del campo di concentramento di Auschwitz un'insegna ricordava che "Il lavoro rende liberi" ma non elencava i necessari dettagli e, poi, sappiamo anche cosa vi si succedeva. Non è mia intenzione demonizzare il "Legislatore" mitica figura che in tanti vorremmo incontrare per chiedergli tanti dettagli di non superficiale importanza. E non parlo dei governi giallo-rossi, giallo-verdi, arcobaleni, variopinti, e chi più ne ha più ne metta. Il parlamento è quello italiano, quello che è stato votato, non scelto (perché a questo provvedono già le segreterie dei partiti), dagli italiani. E non si tiri in ballo che il presidente del consiglio non sia stato votato. La Costituzione non prevede tale votazione, ma che riceve l'incarico il nominativo su cui si forma una maggioranza, se poi è stato eletto tanto meglio. Se pensassimo a tale mancanza, allora bisognerebbe riflettere anche sul fatto che il governo dovrebbe rimanere in carica per cinque anni e, invece, questa ricorrenza è capitata

davvero raramente. Eppure, davvero possiamo contare su persone di primo piano non solo in campo nazionale ma anche internazionale.

Perché allora, siamo così concitati? Rimaniamo sempre un popolo di furbi. Immanuel Kant, già due secoli fa, aveva scritto che la legge è quella che regola i rapporti tra le persone. Il dovere, invece, è quello che riguarda la sensibilità di ognuno di noi. Mentre per la legge ci sono anche le pene previste per la sua mancata osservanza e applicazione, il dovere ce lo rappresentiamo come meglio riteniamo, da qui i nostri problemi. L'idea di poter orientare la morale attraverso la legge non è solo puerile, è nefasta. Perché produce leggi ingiuste e facilmente aggirabili. Un detto indiano dice che la morale è a forma di triangolo che se non si muove nella giusta maniera, punge e procura dolore a ogni sbandamento. Noi, a furia di sbandamenti, abbiamo smussato gli angoli, e così la morale non ci procura più alcun dolore fisico, e abbiamo risolto il problema dalle origini. È chiaro anche che non possiamo chiedere ad alcuno il rispetto di norme e di morale se non incominciamo noi, ognuno di



Troppo spesso le leggi italiane sono il risultato di continue modifiche a decreti legge e spesso diventano contraddittorie e incoerenti

noi, a comportarci correttamente ed onestamente. Sarebbe troppo comodo pensare che io sono onesto ma sono tutti gli altri che fanno andare male il paese con il loro comportamento scriteriato. Tutti dobbiamo sentire forte il richiamo del dovere civico, solo così la vita sarà migliore. Basta iniziare. A ognuno il proprio compito. ■

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

The image shows the Euromerci website interface across multiple devices. The desktop monitor displays the full website layout, including the header with the logo and navigation menu, a banner for Assologistica, a section for 'I nostri partner' with logos for easydent and Linde, and a 'Ultime notizie' section featuring a globe image and an article about digitalization. A tablet and smartphone show the mobile-optimized version of the same content.

**NOTIZIE, INTERVISTE,
APPROFONDIMENTI E INCHIESTE**

Le trovate qui

www.euromerci.it

*Indispensabile per tutti
gli operatori della supply chain*

Il datore di lavoro “effettivo”

di **Marco Lenti***

Con una recente sentenza emessa lo scorso 16 luglio, nel proc. AFMB LTD c. Raad Van Bestur Van De Sociale Verzekeringsbank (causa C-610/18), la Corte di giustizia europea ha affermato che il datore di lavoro di un autista per linee a lunga percorrenza su tratte internazionali, ai sensi dei regolamenti n. 408/71 e n. 883/2004, è la società che si fa carico delle spese per il salario e che ha il diritto di licenziarlo, e non la società che ha formalmente stipulato il contratto di lavoro come datore. La pronuncia trae origine dall'interpretazione degli artt. 14.1.a) e 14.2.a) del regolamento Cee n. 1498/71 in tema di sicurezza sociale per i lavoratori transfrontalieri, come modificato dal regolamento Ce n. 118/97 e dal regolamento Ce n. 631/2004, e degli artt. 12 e 13.1.b) del regolamento Ce n. 883/2004 relativo al coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale, come modificato dal regolamento Ue n. 465/2012.

Nel caso in questione, la società cipriota AFMB aveva stipulato con alcune imprese di autotrasporto dei Paesi Bassi dei contratti di gestione del parco veicoli. Inoltre, AFMB aveva stipulato dei contratti di lavoro subordinato con alcuni autisti residenti nei Paesi Bassi, che svolgevano poi la loro attività guidando veicoli delle suddette imprese olandesi (delle quali alcuni di essi erano in precedenza dipendenti). I salari erano versati da AFMB ma a questa rimborsati dalle imprese di autotrasporto olandesi. La Cassa di previdenza sociale dei Paesi Bassi, con decisioni adottate nell'ottobre 2013, ritenne applicabile a tali lavoratori la legislazione olandese in materia di previdenza sociale. A seguito di reclamo di AFMB, tali decisioni furono confermate dalla Cassa nel luglio 2014. AFMB propose ricorso al Rechtbank di Amsterdam, che con sentenza del 25 marzo 2016 lo respinse. AFMB propose quindi appello alla Centrale Raad van Beroep (Corte d'appello in materia di previdenza sociale e funzione pubblica), che sospese il giudizio per sottoporre alla Corte di giustizia una serie di questioni pregiudiziali volte a determinare chi dovesse essere considerato datore di lavoro degli autisti e conseguentemente quale fosse il regime applicabile di previdenza sociale. Con la sentenza del 16 luglio 2020, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha stabilito che “L'articolo 14, punto 2, lettera a), del regolamento Cee n. 1408/71 del Consiglio, del 14 giugno 1971, relativo all'applicazione dei regimi di sicurezza sociale ai lavoratori subordinati, ai lavoratori autonomi e ai



loro familiari che si spostano all'interno della Comunità [...] devono essere interpretati nel senso che il datore di lavoro di un autotrasportatore internazionale, ai sensi di tali disposizioni, è l'impresa che esercita l'autorità effettiva su tale autotrasportatore, sopporta, di fatto, il costo salariale corrispondente e dispone del potere effettivo di licenziarlo...”.

Alla luce di questi principi, la Corte ha dichiarato che gli autisti dovevano essere considerati membri del personale delle imprese di autotrasporto, con conseguente applicazione della legislazione olandese sulla sicurezza sociale. La Corte ha basato la sua decisione sulla constatazione che tali autisti, prima di avere firmato i contratti di lavoro con l'AFMB, erano stati scelti dalle imprese di autotrasporto olandesi e avevano esercitato, dopo la firma, la propria attività per conto e a rischio di tali imprese. Inoltre, il costo effettivo delle loro retribuzioni era assunto, attraverso la commissione versata alla società cipriota, dalle imprese di autotrasporto. Infine, le imprese sembravano disporre del potere effettivo di licenziamento. Pertanto, a prescindere dal tenore letterale dei documenti, il datore di lavoro reale deve essere considerato l'ente alla cui autorità effettiva è sottoposto il lavoratore, sul quale grava, di fatto, il costo salariale corrispondente e che dispone del potere effettivo, ivi incluso il potere di licenziamento. ■

* **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

Vendite all'estero e Incoterms

di **Alessio Totaro***

Alcune recentissime decisioni della Cassazione offrono lo spunto per esaminare un tema ricorrente nei contratti di vendita internazionale. Oggetto delle sentenze in particolare è la determinazione del luogo di consegna delle merci (ossia il luogo ove l'acquirente entra nella disponibilità giuridica dei beni), e il riflesso che questo assume sulla determinazione del giudice avente giurisdizione in relazione a eventuali contenziosi sorti tra acquirente e venditore. Il tema è legato alla previsione contenuta all'art. 5 del reg. CE 44/2001 e nella equivalente previsione all'art. 7 n. 1) lett. b) del reg. UE 1215/2012, entrato in vigore dal 10 gennaio 2015, che, in materia di compravendita internazionale di merci, stabiliscono che la parte domiciliata nel territorio di uno Stato membro possa essere convenuta innanzi ai giudici di un altro Stato membro nel territorio del quale i beni sono stati o avrebbero dovuto essere consegnati in base al contratto. L'unico modo per determinare in modo univoco il foro competente consiste dunque nell'inserire nel contratto una previsione ad hoc.

Sul punto si è già pronunciata la Corte di Giustizia CE, nella sentenza del 25 febbraio 2010 (Car Trim GmbH c. Key Safety System Srl, causa C-381/08 CE), ritenendo che, ogniqualvolta non sia possibile determinare il luogo di consegna in base alle pattuizioni contrattuali (e dunque nel contratto non sia indicato in maniera sufficientemente chiara il luogo di consegna dei beni venduti), tale luogo dovrà intendersi quello della consegna materiale dei beni all'acquirente, ossia il luogo in cui esso acquista la disponibilità materiale della merce. La successiva sentenza resa nel caso Electrosteel ha poi affrontato in modo specifico il punto relativo al rilievo da attribuire agli Incoterms e ai termini di resa pattuiti dalle parti. In tale occasione la Corte ha espresso il principio che il solo richiamo a un Incoterm, che non sia accompagnato da pattuizioni ulteriori e specifiche con riguardo alla determinazione del luogo di consegna, non può valere a superare il principio dettato

nel caso Car Trim. La sentenza Electrosteel ha esaminato una fattispecie in cui le parti avevano fatto riferimento all'Incoterm Ex Works, molto spesso impiegato dagli operatori italiani, che preferiscono non assumere obbligazioni e rischi relativi al trasporto della merce.

Con una sentenza avente a oggetto un contratto di fornitura CIF di valvole a sfera in Venezuela, la Cassazione (ord. 32362 del 13/12/2018, Bariven v LCM) ha ritenuto che una clausola CIF Incoterms 2010, "non accompagnata da alcuna altra pattuizione o richiamo, non è di per sé idonea a mutare il luogo di consegna materiale della merce venduta, che rimane il porto di destinazione della merce in quanto con la clausola CIF il venditore si libera dal rischio del perimento

Nelle vendite internazionali, l'unico modo per determinare in modo univoco il foro competente di un'eventuale controversia consiste nel determinarlo a priori in sede della firma del contratto



del bene, ma si obbliga comunque a pagare il trasporto, il nolo, l'assicurazione e a curare che avvenga il trasporto del bene fino al porto di destinazione, in cui è previsto si debba verificare la consegna delle merci, rilevante ai fini della giurisdizione". Ad avviso della Corte: "Deve, quindi, del tutto prescindere dalla circostanza di fatto consistente nel luogo ove il vettore prende in consegna la merce, sicché deve inferirsi l'ininfluenza, ai fini dell'individuazione della giurisdizione, della provenienza dell'incarico di trasporto (la cui rilevanza è limitata, sul piano fattuale, alla funzione di procurare la disponibilità dei beni alienati al compratore), come pure di >

La sede della Corte di Cassazione a Roma



quando si risolvano in una facilitazione delle convenzioni e, tramite esse, in una inequivocabile identificazione della giurisdizione competente” e, che “il richiamo alla clausola Incoterm FCA – Free Carrier... named place (“Franco vettore”... luogo convenuto), non palesa la chiara e univoca volontà delle parti di stabilire il luogo di consegna della merce, in deroga al criterio fattuale del recapito finale, essendo la clausola intesa essenzialmente a regolamentare il profilo del passaggio dei rischi e dei costi del trasporto successivo al compratore”.

qualsiasi modificazione ex post delle modalità di esecuzione dell’obbligazione di consegna successiva alla conclusione del contratto”. Con ulteriore decisione riguardante un contratto di fornitura FCA Incoterms 2010 di apparecchi acquistati da un acquirente italiana da fornitore francese, la Cassazione (sent. 17566 del 28/06/2019, Team v Agusta) ha confermato il proprio orientamento. La merce era stata consegnata al vettore all’aeroporto di Parigi e ricevuta senza che parte acquirente sollevasse obiezioni. In seguito, erano stati rilevati dall’Agusta difetti ritenuti tali da giustificare la risoluzione del contratto e l’avvio di una causa in Italia per ottenere la restituzione del prezzo e il risarcimento dei danni. Secondo la Cassazione, il luogo di consegna andava identificato nella sede dello stabilimento di parte acquirente a Frosinone, dove la merce era destinata per esser installata su elicotteri Agusta.

La Cassazione ha ribadito - in linea con il precedente *Barivem v LCM* sopra citato - che “l’inserimento di un Incoterm non implica di per sé lo spostamento convenzionale del luogo di consegna, potendo essi eventualmente costituire un elemento interpretativo della volontà delle parti, ma solo laddove da essi risulti con chiarezza la determinazione contrattuale di derogare al criterio del luogo di consegna materiale del bene [...] I termini di resa della merce sono pertanto in concreto utilizzabili in funzione giurisdizionale solo allor-

Le sentenze confermano che l’adozione di un termine di resa sotto forma di Incoterm non offre certezze con riguardo all’individuazione del luogo di consegna rilevante ai fini della giurisdizione e della individuazione del giudice competente a decidere. Le decisioni si pongono del resto in piena armonia con alcune precedenti pronunce che avevano valutato i riflessi sotto il profilo della giurisdizione dei termini di resa *Ex Works*. E’ evidente a questo punto che la semplice adozione di un Incoterm verrà di regola ritenuta irrilevante sul piano della individuazione del giudice munito di giurisdizione. L’unico modo per determinare in modo univoco il foro competente consiste dunque nell’inserire nel contratto una previsione ad hoc, prevista all’articolo 23 del regolamento 44 e, oggi, all’articolo 25 del regolamento 1215/2012. In alternativa, il venditore che intenda affidare la risoluzione di ogni contenzioso nascente dal contratto al giudice del luogo in cui esso risiede, dovrà necessariamente inserire nel contratto una pattuizione con la quale le parti si danno atto che la consegna viene a tutti gli effetti realizzata presso il domicilio del venditore, e che in particolare in tale luogo il compratore acquista la totale disponibilità della merce. ■

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

La novità dello Smart Terminal

di **Stefano Morelli**

Presidente della commissione Dogane di Assologistica

Il 5 agosto 2020 l'agenzia delle dogane ha pubblicato un Open Hearing - indirizzato alle associazioni di categoria e agli operatori del settore - intitolato "Dallo sdoganamento a mare a Smart Terminal". A seguire, con la circolare n. 28/2020 del 24 agosto, l'agenzia ha diramato la procedura per l'attuazione della sperimentazione operativa, descrivendo il processo e le modalità - per gli uffici doganali interessati - per candidarsi alla cosiddetta fase sperimentale, che avrà una durata minima di sei mesi e sarà avviata solo previa emissione e trasmissione dei necessari disciplinari di servizio. Come richiamato nella circolare la sperimentazione della procedura dello "Smart Terminal", in attesa delle candidature, sarà avviata presso i porti di Bari, Genova, La Spezia, Ravenna, Trieste e Venezia.

Obiettivo principale di questa operazione è migliorare e potenziare l'ormai consolidato processo dello "sdoganamento in mare-SM", mettendo anticipatamente a disposizione le informazioni circa lo stato delle partite di temporanea custodia e delle relative dichiarazioni doganali, specie

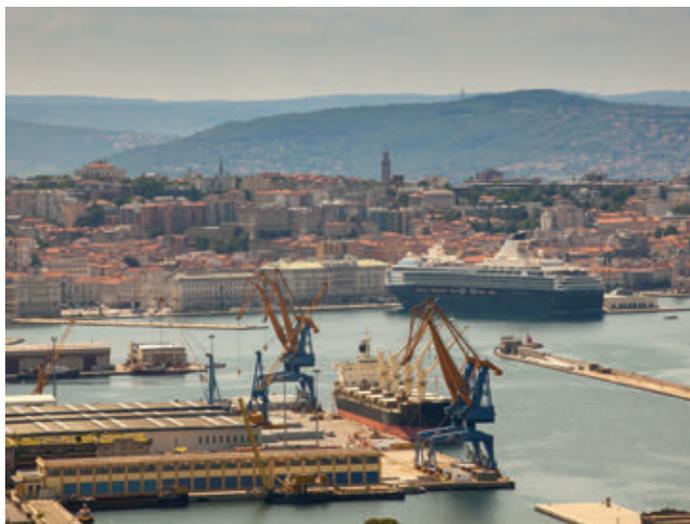
del traffico nelle aree portuali. Ma vi è di più: con questo sistema "sbarca" la possibilità di far conoscere in anticipo ai soggetti AEO interessati lo stato delle merci e consentire agli stakeholders, sia privati che pubblici, una migliore fruibilità delle informazioni. In pratica, cercando di sintetizzare il processo, le navi provenienti da porti extra Ue, che secondo il piano di navigazione toccheranno più di un porto nazionale, dopo l'attraversamento degli stretti (Suez, Gibilterra e Dardanelli, o comunque dopo l'ultimo porto straniero toccato nel Mediterraneo), potranno avvalersi della procedura di SM e ST. In particolare, potranno fruire dello strumento in questione inoltrando, consecutivamente:

- un manifesto merci in arrivo con "sdoganamento in mare" al primo porto di sbarco;
- un manifesto merci in arrivo con "Smart Terminal" al secondo porto di sbarco.

Gli uffici doganali territorialmente competenti nei suddetti porti procederanno rispettivamente ad autorizzare lo SM e lo ST. Alla luce di tale procedimento, le partite di temporanea custodia-TC, "accese" dallo SM nel secondo

porto, passeranno allo stato di "dichiarabili non svincolabili", permettendo pertanto ai dichiaranti doganali - ivi operanti - di iniziare a trasmettere le dichiarazioni in modo anticipato rispetto alla presentazione delle merci. Tecnicamente in questa fase le dichiarazioni vengono "registrate" ma "non accettate" dalla dogana, che le sottopone comunque al circuito doganale di controllo (CDC). Il risultato del CDC viene reso disponibile ai soggetti AEO interessati alla procedura, che possono conoscere dunque in anticipo lo stato delle partite di TC e delle relative dichiarazioni doganali (organizzando al meglio lo sbarco della nave). All'arrivo della nave nel secondo porto le partite di TC diventano "svincolabili" (salvo blocchi derivati da controlli ancora in corso), di conseguenza le dichiarazioni doganali passano allo stato di "accettate" e vengono aggiornate con il relativo codice di svincolo delle

merci. Lo ST potrà essere attuato solo grazie alla reingegnerizzazione di AIDA, così come previsto dal Codice Doganale Unionale. Nelle more dell'adeguamento dei sistemi informatici dell'agenzia si procede alla fase di sperimentazione operativa dello ST per il 2021. ■



Veduta del porto di Trieste, che sarà una delle sedi dove sarà sperimentata la procedura dello "Smart Terminal"

nei casi in cui i porti nazionali interessati siano "vicini" fra loro. Lo "Smart Terminal-ST" consentirà di anticipare la presentazione e la convalida del manifesto nave e di conseguenza delle successive operazioni doganali. Fra i benefici più evidenti spiccano lo snellimento e la velocizzazione

Logistica 4.0 e cybersecurity:

di **Massimo Centofanti**

Cyber Security Technology Unit Manager di aizoOn Consulting*

Ogni rivoluzione comporta rischi e questo vale anche per il mondo della logistica 4.0, dove le nuove tecnologie sono associate a importanti minacce di cybersecurity. Ecco perché è importante conoscere i rischi che le aziende corrono e identificare le soluzioni giuste per renderle resilienti. In particolare, il futuro della logistica si chiama Digital Twins, modelli digitali, vere e proprie rappresentazioni della realtà che costituiranno il sistema arterioso della logistica 4.0 destinata a svolgere un ruolo determinante nel sistema di produzione just in time con obiettivi di ordini consegnati in tempi sempre più brevi e monitorati in tempo reale. Una varietà di applicazioni si produrrà lungo l'intera catena del valore. Tutto ciò consentirà una gestione più efficiente delle flotte di container, il monitoraggio delle spedizioni e la progettazione di sistemi logistici integrati, grazie all'impiego di tecnologia sofisticata in cui macchine, impianti di logistica e prodotti sono tra loro connessi. Una nuova prospettiva influenzerà anche i magazzini. Avremo magazzini intelligenti che, grazie alla digitalizzazione, saranno in grado di verificare la disponibilità di prodotti; processi automatizzati di carico che aggrediranno le informazioni delle giacenze con quella delle merci in transito, localizzando lo stato di una spedizione e consolidando il processo dell'ultimo chilometro per la consegna: veri e propri magazzini mobili.

Grazie all'AI e al machine learning, il flusso dei dati verrà analizzato automaticamente e miglioreranno il controllo e l'indirizzamento degli ordini, permettendo ai vari operatori di logistica 4.0 - aggregando meglio i prodotti sulla base di previsioni sempre più sofisticate e precise - di ridurre i tempi di consegna.

Questa rivoluzione non si produrrà nel vuoto: già il manufacturing digitalizzato, che si evolve verso una produzione sempre più on-demand in grado di soddisfare il binomio della variabilità della domanda e della rapidità della risposta, ha modificato il modo di produrre e distribuire. I Digital Twins, dunque, saranno protagonisti di un contesto sempre più smart e connesso, vivacizzato dalla robotica, dalle blockchain e dalla realtà aumentata. Queste evoluzioni si tradurranno in un approccio sempre più orientato alla decentralizzazione della gestione e trasporto delle merci e una logistica 4.0 sempre più "liquida", in grado di ridurre le bar-



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



La logistica 4.0 richiede l'applicazione di nuove tecnologie e di nuovi modelli digitali, tesi, in primo luogo, a raggiungere più elevati livelli di efficienza e di produttività

riere geografiche tra i vari centri di stoccaggio, che si convertiranno in moderni spazi digitalizzati, i cosiddetti cloud-storage di componenti fisici.

Come dicevamo, ogni rivoluzione comporta rischi. La logistica 4.0 apre nuove potenziali falle nel comparto della security a causa di due fenomeni in particolare: la frammentazione di attori nella supply chain e la massiccia apertura verso l'esterno dei flussi di dati. L'attenzione alla sicurezza, in pratica, dovrà essere rivolta non solo al proprio contesto organizzativo, ma anche verso i soggetti che fanno parte dell'ecosistema con cui l'azienda interagisce nella propria catena del valore. Siccome nei nuovi scenari digitali la supply chain rappresenta un elemento critico per la sopravvivenza delle aziende, è fondamentale adottare misure di sicurezza efficaci che nascano dalla collaborazione delle diverse componenti della filiera, attraverso strumenti mirati e linee guida precise che vengano condivise da tutti i protagonisti.

come conciliarli?

IL PROFILO DI AIZOON

aizoOn – socio di SOS-LOGistica - è una società di consulenza tecnologica di innovazione, indipendente, che opera a livello globale sostenendo i suoi clienti nella transizione all'era digitale. Adotta un modello operativo digital oriented, basato su logiche trans-disciplinari, agili e iterative, collaborative e aperte, abilitanti l'innovazione applicata. Ha un approccio a rete e si avvale della collaborazione di partner tecnologici e di ricerca. 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.



Il maggior ricorso alle nuove tecnologie, se fa crescere l'efficienza, comporta anche un maggiore decentralizzazione della gestione delle informazioni, incrementando l'esigenza di sicurezza

Dal Third Annual State of Cyber Resilience study di Accenture emergeva infatti già prima della pandemia che il 40% delle violazioni avviene proprio attraverso attacchi a soggetti che fanno parte dell'ecosistema delle aziende, i cosiddetti indirect attacks, e questo evento non potrà che aumentare proprio alla luce dei due fenomeni richiamati sopra.

In concreto, per garantire una sicura logistica 4.0, sarà necessario attuare una precisa analisi dei rischi e delle minacce di tutto il processo di filiera al fine di:

- identificare tutti i processi critici della catena della logistica, a livello sia interno sia esterno, e delle interconnessioni con i processi di industria 4.0 e supply chain 4.0;
- attuare un'analisi del flusso delle informazioni/dati lungo tutta la filiera, identificando i potenziali rischi di data security&cyber security e coinvolgendo in questo processo tutte le parti interessate;
- svolgere l'attività di analisi degli impatti (BI-Business Impact Analysis) economici, normativi, strategici, ambientali e reputazionali derivanti dai rischi/minacce identificati;
- predisporre piani di Risk Management&Business Continuity coinvolgendo le parti interessate (Risk Manager, Business Continuity Manager, Security Manager, IT&Cyber Security Manager, la funzione legale, finanziaia, fiscale e della comunicazione, ecc.);
- garantire l'incorporazione della cultura del rischio, della sicurezza e della continuità operativa all'interno dell'organizzazione, ricordando quanto sia fondamentale il supporto del Top Management e il coinvolgimento di tutta l'organizzazione nei piani di Risk Management&Business Continuity;
- redigere procedure e implementare standard di sicurezza interna ed esterna (fase di carico e scarico, varchi di accesso, perimetro del magazzino, fasi di stoccaggio e fasi di trasporto), effettuare indagini di intelligence sulla condotta del personale, sugli standard di sicurezza fisica adottati sui mezzi di trasporto e degli spazi in cui i beni dell'organizzazione transiteranno o sosterranno durante le fasi del processo di logistica;
- svolgere indagini di mercato e benchmarking per verificare l'adeguatezza della tecnologia adottata rispetto ad altri operatori di settore e migliorare le procedure di gestione dei rischi, della salvaguardia della sicurezza e della resilienza aziendale.

La grande opportunità costituita dalla logistica 4.0 può trasformarsi in un boomerang se non saranno opportunamente gestite anche le sue potenziali ricadute negative. Il minimo malfunzionamento di una componente del sistema informativo dovuto ad un cyber attack può comportare serie conseguenze in termini di costi diretti, perdita di clienti e danni di immagine per la logistica 4.0 in quanto la catena logistica deve rendere conto del proprio snodarsi a più attori lungo la filiera (azienda, fornitori, spedizionieri, trasportatori, clienti e clienti dei clienti, ecc.).

Il punto di partenza per una corretta gestione di questi rischi è, come sempre, la consapevolezza. ■

Nuovi stili di vita e logistica

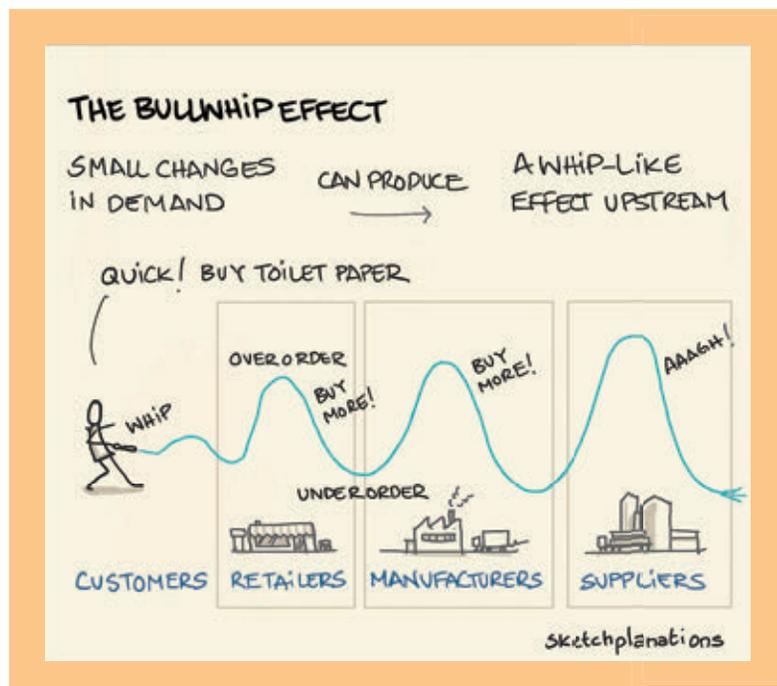
di **Michele Savani**

Division Manager Logistics Sector Gi Group

La fase di transizione che stiamo attraversando ha rilasciato nel sistema sociale ed economico una serie di forze di cambiamento che stanno ricombinando tra di loro molti fattori, definendo i contorni del prossimo futuro. Trovo affascinante il modo in cui gli stili di vita e di consumo scaricano i loro effetti sul sistema

logiche di one stop shop) a un modello che ha abbracciato progressivamente la pervasività dell'eCommerce: il digitale ha accresciuto l'importanza di fattori quali la varietà e il risparmio nelle preferenze di acquisto dei consumatori, abilitando inoltre le marche all'instaurazione di un contatto diretto con il proprio target di mercato. Il

digitale ha avviato, come in tanti altri settori, un progressivo processo di disintermediazione nel mondo del retail, avvicinando e facendo interagire direttamente tra loro marche e consumatori. Il nuovo paradigma è quella della omnicanalità, dell'everywhere e everytime shopping, della progressiva integrazione tra esperienza nello spazio fisico e attraverso media digitali: la vicinanza al consumatore non ha più a che vedere con la prossimità fisica, ma con l'intimità della relazione, e con un maggiore capacità di previsione dei comportamenti di acquisto e di efficacia nella gestione delle scorte. Strategie analoghe erano state introdotte, ad esempio, con l'avvento delle Fidelity Card, che hanno abilitato profilazione e realizzazione di campagne marketing sempre più mirate, e delle private label, che tra gli altri effetti hanno avuto quello di stabilire un legame diretto tra il retail



economico, e come questo subisca effetti di magnitudo crescente rispetto al mutamento nei comportamenti dei singoli, realizzando un "effetto frusta" che si propaga nel sistema e si amplifica nel passaggio tra punti di distribuzione, produttori e catena di approvvigionamento. L'evento pandemico, al netto degli impatti sanitari, è stato un incredibile acceleratore di dinamiche già in atto: digitale, logistica e retail hanno accelerato e approfondito il livello delle interazioni reciproche che già ne stavano condizionando le rispettive traiettorie, e si possono cominciare a fare alcune ipotesi su come questi elementi si ricombineranno tra di loro.

Digitale, logistica e retail. Il percorso di evoluzione del retail è passato da un modello di "big box retailer" (con

food e il consumatore finale, generando sempre maggiore efficienza nella gestione della filiera di approvvigionamento. Il digitale permette di moltiplicare i touchpoint tra consumatore e produttore: l'esperienza di acquisto si completa attraverso il passaggio tra più punti di contatto, e in ogni punto si possono raccogliere dati che possono essere analizzati e condivisi lungo la filiera, per arrivare a modelli predittivi sempre più raffinati e in grado di mitigare l'"effetto frusta", anticipando sempre più i comportamenti di acquisto dei consumatori.

Customer experience, B2C e B2B. La customer experience, intesa come la sequenza di interazioni tra individuo e marchio in punti di contatto diversi, determina la quantità e qualità dei dati che è possibile raccogliere lungo il

customer journey. Gli analytics serviranno non solo per tracciare i comportamenti di acquisto e le preferenze, ma anche per disegnare rapidamente soluzioni riguardo a eventuali rotture di sistema come quelle esperite nella primavera del 2020. Secondo Forrester Research 4 utenti su 5 sono insoddisfatti dall'esperienza con i brand: un'esperienza positiva genera maggiore continuità, lavorare su processi B2C fluidi e senza attriti consente di generare flussi di dati più regolari e completi lungo la catena di approvvigionamento, generando minori discontinuità. Durante il lockdown i consumatori non hanno smesso di consumare, ma hanno cambiato il modo di farlo, modificando pattern e priorità di acquisto: per fare un esempio gli acquisti di generi alimentari, oltre a spostarsi verso l'online, sono stati tendenzialmente minori in frequenza, ma con scontrini di importi maggiori (per non parlare dell'assalto agli scaffali, come tutti sappiamo, che hanno svuotato i negozi di pasta, farine, lievito e carta igienica). Ogni rilevazione riguardo l'intenzione dei consumatori evidenzia la scarsa propensione a tornare rapidamente alla frequenza di acquisto in luoghi fisici e una predisposizione a continuare



Il digitale ha avviato, come in tanti altri settori, un progressivo processo di disintermediazione nel mondo del retail, avvicinando e facendo interagire direttamente tra loro marche e consumatori

a fruire di modalità di acquisto online, almeno parzialmente, con richiesta di consegna a domicilio e con ritiro presso punti fisici (pick up points quali locker e negozi di prossimità).



Dopo il lockdown, ogni indagine riguardo l'intenzione dei consumatori ha mostrato la loro scarsa propensione a tornare rapidamente ad acquistare presso punti fisici e una preferenza a continuare a fruire degli acquisti online

fali, come tutti sappiamo, che hanno svuotato i negozi di pasta, farine, lievito e carta igienica). Ogni rilevazione riguardo l'intenzione dei consumatori evidenzia la scarsa propensione a tornare rapidamente alla frequenza di acquisto in luoghi fisici e una predisposizione a continuare

puntando quindi a un certo livello di disintermediazione e scardinando rapporti consolidati con le catene retail sulle quali basano la distribuzione tradizionale. Ma queste ultime potrebbero a loro volta divenire i terminali di consegna di prodotti ordinati online, integrando il proprio modello

Dal punto di vista del retailer sono emersi, oltre alle opportunità di un nuovo modello distributivo scoperto in molti casi in uno stato emergenziale, i costi necessari per garantire questa tipologia di servizio. E' plausibile aspettarsi che molti produttori, soprattutto quelli forti di un marchio consolidato e riconoscibile, cercheranno di forzare verso un rapporto diretto nella vendita al consumatore,



L'evento pandemico ha messo in luce per molte supply chain, anche a livello globale, alcune fragilità inattese. E' pensabile che le catene logistiche vedranno nel prossimo futuro una importante revisione

di revenues e magari modificando l'esperienza all'interno del punto fisico. Si torna quindi alla customer experience, alla relazione diretta con il consumatore, alla forza del brand (che diventa elemento di garanzia di qualità) e alla comodità del retail (sempre più per la comodità di ritiro di un acquisto completato online e senza il vincolo della consegna a domicilio), e di conseguenza alla capacità di raccogliere dati e alla loro condivisione lungo la filiera per aiutare la configurazione di supply chain flessibili ed efficienti: comportamento di acquisto, driver di costo, costi di stoccaggio e costi di processo per l'erogazione del servizio sono solo alcune delle metriche che aiuteranno a disegnare le configurazioni più efficaci per ogni specifica filiera.

Supply chain: una revisione globale. L'evento pandemico ha messo in luce per molte supply chain globali alcune fragilità inattese, spostando i parametri di valutazione nella loro impostazione complessiva. Un esempio che mi ha colpito è stata una dichiarazione di Robert Lighthizer, rappresentante per il commercio estero degli Stati Uniti, in occasione del G20 tenutosi in modalità virtuale il 30 marzo 2020: solo poche settimane dopo l'inizio delle fasi più restrittive del lockdown, le catene di approvvigionamento di principi attivi alla base di diversi farmaci a basso costo provenienti dalla Cina si erano completamente fermate, rendendo evidente una vulnerabilità importante e potenzialmente strategica in quella catena di approvvigionamento. Un esempio di come si potranno riorganizzare

le supply chain per evitare rischi di questo tipo può venire dalla reazione dell'industria automotive in seguito al terremoto e al conseguente tsunami del 2011 in Giappone: all'indomani dell'evento le prime fabbriche a subire ripercussioni furono quelle di Toyota, Suzuki e Nissan, localizzate in prossimità della zona terremotata. Ma dopo pochi giorni le supply chain di numerosi altri produttori su scala globale (VW, Volvo, Ford, Renault, Peugeot) si accorsero di quanta componentistica provenisse dal nord est del Giappone. I due elementi di rischio che si delinearono furono la scarsa

visibilità su fornitori a 2, 3 o 4 gradi di distanza dalla catena di approvvigionamento principale e la localizzazione di un elevato numero di fornitori in un'unica area geografica: la presa di coscienza fu lo stimolo per la promozione di interventi finalizzati a sanare queste vulnerabilità, mappando più in profondità le catene di approvvigionamento e diversificando origine e percorsi della componentistica. Tra gli altri percorsi evolutivi che stavano già seguendo le supply chain c'è anche quello che stava portando a investire in magazzini di dimensioni ridotte e più prossimi ai clienti, piuttosto che in grandi magazzini centralizzati. Il lockdown ha evidenziato i benefici della flessibilità data da questo modello, la cui gestione può risultare più onerosa a un primo sguardo, ma che permette di guadagnare velocità nel time to market e, ovviamente, una maggiore capacità di reazione a improvvise rotture di stock.

Nei prossimi mesi emergeranno numerose nuove evidenze e considerazioni riguardo la riconfigurazione di logistica e retail, la variazione degli stili di consumo e le abilitazioni rese possibili dal digitale: il sistema è in una fase di mutazione tumultuosa e ci vorrà del tempo prima che arrivi a una stabilizzazione, ma sarà interessante osservare la trasformazione in corso e l'impatto che questo genererà sul mix di competenze necessarie lungo le supply chain del prossimo futuro, nonché sulla loro distribuzione tra i diversi attori della catena in funzione del valore aggiunto che ognuno di essi riterrà strategico generare. ■

ORGANIZZANO IL WORKSHOP GRATUITO,
IN MODALITÀ STREAMING

TECNOLOGIE DIGITALI PER LA LOGISTICA E I TRASPORTI: perché sono un driver irrinunciabile per la resilienza, trasformazione ed evoluzione delle imprese del settore?



Milano, 16 ottobre 2020 (ore 10,00-12,00)

Nel corso dell'incontro verranno fornite anche alcuni dei risultati
della Ricerca **"Maturity Model"**

IN COLLABORAZIONE CON



Evento pubblico con obbligo di registrazione:

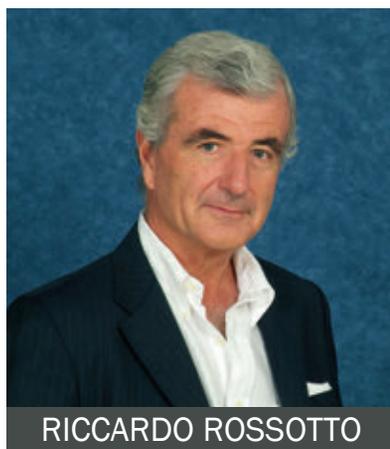
<https://culturaeformazione.assologistica.it/iscrizioni-seminari.html>

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

Un mondo che deve cambiare...

“Bisogna guarire da una miopia che ci ha portati a un modello economico che fa i ricchi, sempre meno di numero, più ricchi e i poveri, sempre in numero maggiore, più poveri”, sottolinea Riccardo Rossotto, dello Studio R&P Legal.

a cura di **Ornella Giola**



RICCARDO ROSSOTTO

Sul suo blog si definisce un “animale italiano”, ex giornalista, appassionato di storia. È l’avvocato Riccardo Rossotto, fondatore dello Studio R&P Legal, studio legale con il quale la divisione formativa di Assologistica, Assologistica Cultura e Formazione, organizza convegni, corsi e seminari su temi di strettissima attualità logistica.

SUL SUO BLOG LEI SI DEFINISCE CURIOSO DEL MONDO. PARTIAMO DA QUESTA CARATTERISTICA E LE CHIEDO COME LE SEMBRA IL MONDO DOPO I NOTI EVENTI PANDEMICI?

Non sono un appassionato della retorica del “nulla sarà più come prima” o, peggio, “non saremo più gli stessi”. Credo che questa tragica esperienza che ci saremmo volentieri tutti evitati, ci lasci in eredità, se vorremo valorizzare alcuni aspetti, una serie di titoli:

il fenomeno si potrà purtroppo riverificare, anche perché abbiamo alterato l’ecosistema obbligando alla migrazione animali (come i pipistrelli) portatori di questi virus. Da qualche parte faranno i loro “bisogni” e purtroppo per noi il rischio diventerà una drammatica certezza; dovremo quindi organizzarci dal punto di vista sia sanitario sia della gestione dell’ordine pubblico in modo tale da essere pronti, le prossime volte, a contenere, arginare, gestire i contagi subito e con grande efficienza ed efficacia; da un punto di vista lavorativo, il lockdown ha prodotto due effetti: a) un progresso culturale di consapevolezza dell’utilità della digitalizzazione, di cui non eravamo un benchmark, che ha portato una innovazione a livello ge-

nerale enorme in tutto il paese in soli quattro mesi; purtroppo non per tutti: chi non ha la rete o un pc non ha potuto fruirne; b) lo scoprire l’importanza, le novità, i limiti e anche gli abusi dello smart working: un modello di lavoro interessante da approfondire sia dal punto di vista giuridico sia dal punto di vista organizzativo. Last not ...least: ciascuno di noi ha declinato l’esperienza ovviamente a modo suo. Dal punto di vista antropologico è interessante confrontarsi con le persone perché si possono ottenere delle risposte incredibili, inattese, virtuose, devastanti. Insomma un’analisi che ci potrebbe servire per conoscerci meglio e per cercare, allora sì, di migliorare la nostra coesistenza e renderla più virtuosa.

“Dovremo farci carico di porre rimedio ai danni che abbiamo procurato alterando dissennatamente il nostro ecosistema”, afferma Rossotto



COME LE PARE STIANO USCENDO L'ITALIA E L'UNIONE EUROPEA DA QUESTA SPECIE DI INCUBO?

■ Bene, con grande fatica, sofferenza, ma anche, in fondo, con una nuova coesione. Forse non fra tutti gli Stati membri, ma fra alcuni di essi, i più grandi e i più visionari. Quelli che hanno davvero la responsabilità di portare avanti il testimone dei principi e dei valori dei padri fondatori dell'idea dell'Europa unita. Il recentissimo accordo sul Next Generation Plan ci dimostra come grazie alla pazienza, determinazione e soprattutto visione non egoistica di leader, come Angela Merkel, sia stato possibile raggiungere un accordo basato su un equilibrio accettabile evidentemente per tutti. Non credo che questa Europa riuscirà a rimanere unita con l'attuale governance basata ancora sull'unanimità: ma questo è un tema che sarà affrontato in questo semestre di presidenza tedesca e nel prossimo semestre di presidenza francese dai due unici statisti esistenti che possono davvero farci coronare il sogno di un'Europa unita non solo economicamente ma anche politicamente. Sto parlando ovviamente di Angela Merkel e di Emmanuel Macron. In definitiva, non avevamo mai visto nella recente storia europea una dirigenza a Bruxelles che ottenesse il consenso dei partner per un intervento colossale sulle economie dei paesi membri, soprattutto per quelli più colpiti dalla pandemia, socializzando e mutualizzando il debito. Il grande rischio prospettico continua a essere quello della tenuta del modello democratico occidentale che fatica a essere competitivo con i modelli dittatoriali o paradittatoriali di alcune grandi nazioni mondiali molto più efficienti dal punto di vista decisionale: su questo tema ci giochiamo le libertà future delle nuove generazioni.



Un'esigenza del dopo Covid-19: scoprire l'importanza, le novità, i limiti e anche gli abusi dello smart working

LEI È ANCHE APPASSIONATO DI STORIA: POTEVAMO ARRIVARE MEGLIO PREPARATI A QUESTO EVENTO?

■ Sicuramente sì! Bastava leggere il libro di David Quammen "Spillover" pubblicato in America nel 2010 e in Italia nel 2011, passato assolutamente inosservato allora: oggi un best seller. L'antropologo e giornalista americano girò il mondo con un team di esperti e verificò che le dissennate politiche condotte in alcuni paesi avevano devastato l'ecosistema producendo la necessaria migrazione di molti generi animali tra cui i pipistrelli, portatori sani di virus letali per l'uomo. Se invece di fare gli snob avessimo tesaurizzato l'esperienza raccontata da Quammen, non ci saremmo evitati il virus, ma lo avremmo gestito e arginato molto meglio.

QUALI CREDE SIANO LE PRIORITÀ PER IL NOSTRO PAESE IN QUESTO MOMENTO? QUALI CONSIGLI SI SENTE DI DARE AI NOSTRI DECISORI POLITICI?

■ Mi limito a due titoli: utilizzare in maniera seria e responsabile tutti i fondi messi a disposizione del nostro paese attraverso la stesura di un programma strategico, a medio-lungo termine, per

poter finalmente realizzare quelle riforme di cui parliamo da ormai trent'anni e che si sono arenate alle prime manifestazioni di piazza di qualche corporazione toccata dai sacrifici e dalle rinunce assolutamente necessarie; per raggiungere l'obiettivo appena citato, bisogna costruire una squadra di professionisti in grado di scrivere i progetti, immaginare le misure per attuarli, coordinare e supervisionare l'attuazione degli stessi. Solo così potremo dimostrare all'Europa e agli "scettici frugali" che siamo in grado di valorizzare al meglio, con serietà e responsabilità, questa grande opportunità che ci hanno concesso. Non sono ottimista al riguardo, ma non vedo altre strade.

LEI TITOLA COSÌ UN SUO ARTICOLO "CHE TIPO DI FUTURO DOBBIAMO SOGNARE": GLIELLO CHIEDO ANCHE IO?

■ Da cittadino del mondo una convivenza pacifica con una riduzione delle disuguaglianze ormai inammissibili. Da italiano il vivere in un paese che non si nasconda dietro le scorciatoie della furbizia, ma investa finalmente nella meritocrazia, nei giovani, nella valorizzazione di un patrimonio storico, artisti- >



“L’Italia, in manifesto declino industriale e manifatturiero, credo debba puntare, essendo sito nevralgico in termini geografici, molto sulla logistica e sui trasporti”, sottolinea Rossotto

co ed enogastronomico unico al mondo e apprezzato da tutti. Comunque, in ogni caso, bisogna conservare i sogni, perché senza sogni non si apprezza in pieno questa straordinaria opportunità che è la vita.

PENSA CHE NEI LEGISLATORI, QUANTO MENO EUROPEI, CI SIA DAVVERO LA VOLONTÀ DI LOTTARE PER ABBATTERE LE DISEGUAGLIANZE E CERCARE DI REALIZZARE UN NUOVO WELFARE?

■ Come ho appena detto, spero di sì: spero soprattutto che si esca da una inaccettabile miopia che ci ha portati a un modello economico che ogni anno fa diventare i ricchi, sempre meno di numero, più ricchi e i poveri, sempre di più come numero, più poveri. Se le leadership politiche mondiali non metteranno le mani su questa priorità, non ci potremo stupire di vedere il successo di politici populistici e demagoghi. Con le nostre democrazie a rischio totale. La storia ce lo insegna: ma io non penso, perché un po’ la conosco, che la storia sia *magistra vitae*.

IN UN ALTRO SUO ARTICOLO LEI PARLA DI “SCHIAVI 4.0”, MA ALLORA LA RIVOLUZIONE TECNOLOGICA NON

È POI COSÌ RIVOLUZIONARIA COME PARREBBE ESSERE?

■ E’ rivoluzionaria, ne sono convinto: ma se non è gestita aumenta le disuguaglianze e riporta in vita fenomeni che speravamo non facessero più parte della cosiddetta nostra civiltà moderna. La rivoluzione tecnologica deve essere conosciuta e proprio per questo utilizzata: non subito ma gestita. Il pensiero dell’essere umano deve essere il driver del processo non l’oggetto o peggio la vittima. Il film di Ken Loch ci fornisce una tragedia spaventosa di dove rischiamo di andare o, secondo il regista inglese, dove siamo già andati. In un modello di organizzazione del lavoro in cui si è ricreata la figura dello schiavo anche se ...4.0. Mi auguro che i segnali che ci provengono dal malessere di questo modello capitalista, che necessita di revisioni immediate, ci insegnino qualche cosa e soprattutto stimolino le leadership mondiali a regolamentare, arginandoli, gli oligopoli delle *Over The Top*.

LEI È IL FONDATORE E “ANIMA” DELLO STUDIO R&P LEGAL, CHE DI RECENTE HA RAFFORZATO LA PROPRIA PRESENZA

NEL SETTORE DELLA LOGISTICA MEDIANTE L’INCORPORAZIONE DEL TEAM LEGALE DI BOLOGNA. PUÒ CHIARIRE LE RAGIONI DI TALE CRESCITA IN UN SETTORE COSÌ CRUCIALE PER LA NOSTRA ECONOMIA?

■ Innanzitutto una premessa, necessaria per capire “l’animus” valoriale di R&P: io sono nipote e figlio di avvocati e ho quindi cercato di prendere un testimone e di portarlo avanti con orgoglio e professionalità. Dopo quarant’anni di “marciapiede” di vita professionale, posso dire che la nostra è stata una storia di successo non solo e non tanto per le competenze dei vari protagonisti, indiscusse, ma per le loro qualità umane. Per la condivisione, in un vero e proprio sentito spirito comunitario, di valori, principi e obiettivi. Dico questo perché la conoscenza e poi l’accordo con i nuovi soci bolognesi si è fondato proprio su questi valori di riferimento. Detto ciò, credo che il nostro paese, in manifesto declino industriale e manifatturiero, avrà alcune assi strategiche sulle quali impostare il proprio futuro. Una di queste è proprio la valorizzazione del proprio territorio posto in un sito nevralgico del mappamondo per gli scambi di beni e servizi fra le varie nazioni. Dunque, se tale ragionamento è corretto, i trasporti e la logistica saranno dei settori che guideranno questa prospettiva. Avendo incontrato dei grandi professionisti che con passione, professionalità e curiosità conoscono bene questa industria, abbiamo condiviso l’opportunità di provare ad attrezzarci in tempo per essere pronti ad aiutare gli imprenditori italiani di questo settore. Abbiamo costruito una task multidisciplinare che oggi è in grado di offrire agli operatori una consulenza e assistenza full service con visione trasversale e servizi legali, tax, audit, management, finanza straordinaria. ■

ASSISTENZA SANITARIA INTEGRATIVA

Sanilog: la scelta migliore per chi opera nel settore logistico

Il Fondo, in continua crescita per numero di aderenti e per le coperture assicurate, garantisce un supporto concreto alla spesa sanitaria dell'iscritto e allo stesso tempo contribuisce al miglioramento dell'ambiente lavorativo.

a cura di **Ornella Giola**



VALERIA CONTU

DOTTORESSA CONTU VOGLIAMO RICORDARE LA MISSION DI SANILOG?

Sanilog è il Fondo di assistenza sanitaria integrativa dedicato ai dipendenti del settore logistica, trasporto merci e spedizione e ha come scopo esclusivo la copertura totale o parziale del costo delle prestazioni di assistenza sanitaria sostenute dagli iscritti al Fondo. In questo ambito, data la contribuzione al Fondo stabilita all'interno dal contratto di lavoro del settore, l'obiettivo principale è quello di garantire il miglior piano sanitario



possibile agli iscritti, sia in termini quantitativi che qualitativi. Dal 2012, anno in cui il Fondo ha cominciato a garantire l'accesso alle prestazioni ai >

Sanilog copre, a integrazione del sistema sanitario nazionale, anche cure odontoiatriche

Laureata cum laude in scienze economiche e sociali presso la facoltà di Economia dell'Università di Roma Tor Vergata, con un master in "studi diplomatici", conseguito alla Società Italiana per l'Organizzazione Internazionale, Valeria Contu è stata di recente nominata segretario generale di Sanilog, dove la manager ha seguito il periodo di start up successivo alla costituzione avvenuta nel 2011, coordinandone le successive fasi di consolidamento e di crescita, d'intesa con la presidenza. Questa nomina rafforza la struttura organizzativa di Sanilog e si inserisce nel virtuoso percorso di crescita del fondo.





Sanilog prevede anche un'indennità una tantum in caso di patologie gravi. Una copertura che rappresenta un'assoluta novità nel panorama italiano dell'assistenza integrativa

propri iscritti, il suo piano sanitario è stato già ampliato tre volte; una copertura sanitaria così ricca di prestazioni come quella garantita da Sanilog rappresenta un supporto concreto alla spesa sanitaria dell'iscritto e allo stesso tempo contribuisce al miglioramento dell'ambiente lavorativo.

QUALI SONO GLI OBIETTIVI A BREVE-MEDIO TERMINE DEL FONDO?

Il obiettivo più immediato è dare risposte concrete alle necessità sanitarie contingenti dei propri iscritti, proprio come avvenuto in occasione dell'esplosione dell'emergenza sanitaria causata dal Covid-19. Nel medio-lungo periodo, invece, il Fondo è impegnato ad accrescere la consapevolezza nei propri iscritti delle prestazioni sanitarie e assistenziali a loro disposizione e ad allargare la platea degli iscritti a tutti i lavoratori aventi diritto. Per far conoscere le opportunità garantite da Sanilog ai propri iscritti è stata ideata nel 2015 la "Sanilog Card", una tesserina personalizzata inviata all'indirizzo personale del dipendente in occasione della sua prima iscrizione con una lettera

esplicativa sulle prestazioni sanitarie offerte e le credenziali per accedere all'area riservata del dipendente. Per quanto riguarda, invece, l'allargamento della platea degli iscritti a tutti i dipendenti aventi diritto, è molto importante l'operato dei sindacati e delle associazioni datoriali di categoria: aumentare la consapevolezza sulle potenzialità del Fondo è il miglior biglietto da visita da consegnare ai dipendenti e alle aziende non ancora iscritte.

DIAMO QUALCHE NUMERO, ISCRITTI, SOCIETÀ ADERENTI...

Alla fine di giugno scorso, il Fondo Sanilog ha superato la soglia di 161 mila iscritti, con una crescita del 13% rispetto alla fine del 2019. Stessa percentuale di crescita ha riportato il numero di aziende aderenti passate, nello stesso lasso di tempo, da 6.481 a 7.353. In crescita anche il numero di iscritti che estendono volontariamente, e a proprio carico, la copertura di Sanilog al nucleo familiare: le adesioni sono più che raddoppiate in due anni arrivando a più di 1.500 familiari iscritti.

QUALI SONO I "PLUS" DI SANILOG PER UN ADDETTO DEL NOSTRO SETTORE?

Per un lavoratore dipendente del nostro comparto, Sanilog è un solido diritto, una parte integrante del contratto collettivo nazionale, non derogabile. Grazie a questa iscrizione, gli iscritti a Sanilog possono godere di svariati "plus", ad esempio avere una copertura sanitaria di valore pressoché inestimabile nel mercato privato, l'accesso a strutture altamente qualificate su tutto il territorio italiano con tempistiche di prenotazione più immediate rispetto a quelle disponibili presso le strutture pubbliche, nonché prestazioni integrative del sistema sanitario nazionale come la "long term care" e le cure odontoiatriche.

TRA LE PRESTAZIONI OFFERTE, QUALI SONO LE PIÙ GETTONATE E QUALI LE PIÙ "INNOVATIVE"?

I dati dell'ultimo report annuale 2019 sulle prestazioni garantite dal Fondo confermano che le prestazioni più utilizzate dagli iscritti sono il rimborso dei ticket del servizio sanitario nazionale per accertamenti diagnostici e di pronto soccorso, le visite specialistiche e l'alta specializzazione (ad esempio: risonanza magnetica nucleare, colonscopia/gastroscopia, laserterapia); prendendo ad esempio proprio la presenza di quest'ultima prestazione nel piano sanitario, possiamo evidenziare che nel 2019 gli iscritti a Sanilog hanno potuto risparmiare circa un milione e 300 mila euro nell'alta specializzazione. Uno degli aspetti sanitari sul quale il Fondo punta è poi la prevenzione, sia essa odontoiatrica, con una pulizia del tartaro gratuita all'anno, sia essa generica con un pacchetto gratuito di prevenzione cardiovascolare e oncologica completato da una visita specialistica

cardiologica e, a seconda dell'età, l'aggiunta di un'ecografia addominale completa, una visita senologica per le donne e una visita urologica per gli uomini. Un'efficace prevenzione, infatti, riduce il ricorso a cure più invasive e più onerose in una fase successiva di patologia conclamata, sia per il singolo lavoratore che per la sanità pubblica. Tra le prestazioni sanitarie più innovative, invece, Sanilog annovera la cosiddetta copertura per "critical illness", un'indennità a tantum a semplice riscontro di patologie gravi che va a dare un supporto economico in un momento di particolare difficoltà per il lavoratore; tale copertura è un'assoluta novità nell'intero panorama italiano dell'assistenza sanitaria integrativa.

CHI SONO I VOSTRI PARTNER ASSICURATIVI?

Per l'erogazione delle prestazioni sanitarie e assistenziali Sanilog si avvale di due primarie compagnie assicurative, UniSalute per tutte le prestazioni generiche e AIG Europe per quelle odontoiatriche attraverso le strutture convenzionate della rete Odontonetwork.

IL SUO RUOLO DI SEGRETARIO GENERALE DI SANILOG È STATO CREATO AD HOC, CON QUALI FUNZIONI E OBIETTIVI SPECIFICI?

Sanilog ha una struttura organizzativa leggera allo scopo di massimizzare l'utilizzo delle risorse economiche in prestazioni da destinare agli iscritti; la figura di segretario generale è stata creata proprio per rafforzare la governance del Fondo, che sta attraversando un periodo di forte crescita in termini di base associativa, conferendo così ulteriore autorevolezza nei confronti delle associazioni datoriali, dei sindacati, delle compagnie assicurative e più in

generale di tutti gli stakeholder del settore della sanità integrativa.

QUALI SOLUZIONI/RISORSE HA MESSO IN CAMPO SANILOG PER FAR FRONTE ALLA RECENTE CRISI SANITARIA? E CON QUALI RISCONTI DA PARTE DEI VOSTRI ISCRITTI?

All'indomani dell'esplosione dell'emergenza sanitaria Covid-19, Sanilog ha attivato un pacchetto gratuito

no all'avvenuta guarigione. Gli iscritti stanno sfruttando queste prestazioni straordinarie che, vista la buona adesione, contiamo di prolungare fino a tutto il 2020.

TRA I VOSTRI SOCI FONDATORI VI SONO VARIE ASSOCIAZIONI, TRA CUI ANCHE ASSOLOGISTICA: PENSATE DI ACCOGLIERE ALTRE ASSOCIAZIONI NEL PROSSIMO FUTURO?



Sanilog è in continua crescita: a giugno scorso ha superato i 161 mila iscritti con una crescita del 13% su dicembre 2019

di prestazioni economiche straordinarie destinato alle lavoratrici e ai lavoratori iscritti in caso di riscontrata positività al virus; si tratta di un'indennità in caso di ricovero, maggiorata in caso di ricorso alla terapia intensiva, e una diaria da isolamento domiciliare. Successivamente, in accompagnamento alla cosiddetta fase di ripresa, il Fondo ha messo a disposizione la possibilità di effettuare gratuitamente e su base volontaria, un test sierologico per la ricerca degli anticorpi anti-SARS-CoV-2 e, in caso di positività, i successivi tamponi fi-

Come fondo integrativo del servizio sanitario nazionale per il personale dipendente del settore cui si applica il contratto di lavoro logistica, trasporto e spedizione siamo aperti ad accogliere nella nostra compagnia ogni categoria legata al nostro comparto. È evidente come, incrementando il numero degli iscritti, si possano ottenere ulteriori benefici per tutti in termini sia di maggior peso contrattuale del Fondo sia di disponibilità di risorse economiche da destinare all'ampliamento delle prestazioni sanitarie offerte. ■

Lonato e Nova Systems Industria sposano la tecnologia Cloud

Fra le due aziende, la prima operatore logistico e la seconda specializzata in soluzioni informatiche, un'importante collaborazione grazie alle applicazioni sviluppate dalla Lui&Associati.

Lonato SpA, importante operatore logistico, proprietario e gestore di terminal ferroviario, depositi doganali e attività che spaziano dagli alimenti biologici ai metalli speciali, ha deciso di investire anche nella gestione di prodotti destinati al sistema sanitario. Nova Systems Industria fornisce l'infrastruttura tecnologica del Cloud Computing, una delle direttrici alla base dell'industria 4.0, che sta generando grandi cambiamenti nelle aziende. Consente un accesso 7 giorni su 7, 24 ore su 24, con la garanzia della massima riservatezza e sicurezza dei dati aziendali. Servizi logistici della Lonato e Infrastruttura di Information Communication Technology in Cloud

utilizzeranno applicazioni informatiche della Lui&Associati, per sviluppare, fra le molte, soluzioni per la gestione di materiali destinate alle strutture socio-sanitarie. Questo perché la logistica del farmaco nelle strutture sanitarie è un aspetto cruciale per migliorare l'efficienza, abbattere il rischio di errore e ottimizzare i costi. E' una materia ben conosciuta dalla Lui&Associati, società di Verona, specializzata in applicazioni informatiche per il settore logistico-sanitario da oltre venti anni. Come accennato, la Lonato e Nova Systems Industria utilizzeranno applicazioni informatiche messe a punto da questa società.

armadi e dei carrelli di reparto, destinato a tutte le strutture sanitarie e socio-sanitarie che utilizzano farmaci e materiale sanitario in genere". Magazzini, mezzi di movimentazione, dispositivi di identificazione dei codici articolo, automezzi, personale operativo, gestione della etichette sui prodotti e della documentazione in formato elettronico, trasmissione dei dati ed elaborazione delle informazioni senza soluzione di continuità, utilizzo di sistemi di back up sempre in liea, ... un mondo complesso che amalgama il gestore della logistica fisica con la struttura tecnologica per la trasmissione/elaborazione delle informazioni e gli applicativi (il software).



“Durante tutti questi anni abbiamo analizzato ogni possibile problematica nella gestione del farmaco nelle strutture socio-sanitarie e oggi possiamo offrire soluzioni mature e altamente performanti”, spiega Stefano Lui, presidente della software house veronese: “Sisifo, la nostra soluzione, è un software esperto per la gestione della farmacia, degli

IN CHE MODO QUESTO SISTEMA INTEGRATO AUMENTA L'EFFICIENZA DELLA LOGISTICA?

Permette l'equilibrio tra disponibilità di materiali, quando, quanto e dove serve, ottimizzando quantità ordinate, stoccaggio nel magazzino, automatizzando la richiesta ai fornitori quando si scende sotto la scorta minima, che viene rielaborata continuamente in funzione degli andamenti dei consumi. Anche il risparmio di tempo concorre al miglioramento e alla crescita di efficienza del sistema: grazie a Sisifo - un software specialistico sviluppato recentemente - si semplificano le operazioni di controllo e le attività di movimentazione dei prodotti vengono velocizzate automatizzando e pianificando le attività di distribuzione, riducendo

quindi al minimo le attività manuali dell'utente, pur garantendo il massimo controllo sulle attività.

COME È POSSIBILE ABBATTERE IL RISCHIO DI ERRORE?

Viene sempre eseguita automaticamente una quadratura fra le quantità in giacenza, quelle richieste - non più disponibili per altre richieste salvo una codifica di priorità - e quelle consegnate. Alla consegna viene confermato il codice prodotto/quantità con trasmissione delle informazioni in tempo reale. Questo approccio previene situazioni di crisi assicurando la disponibilità di quantità minime tali da garantire la capacità di riordino in tempo utile adattandosi rapidamente alle mutate condizioni di consumo del magazzino.

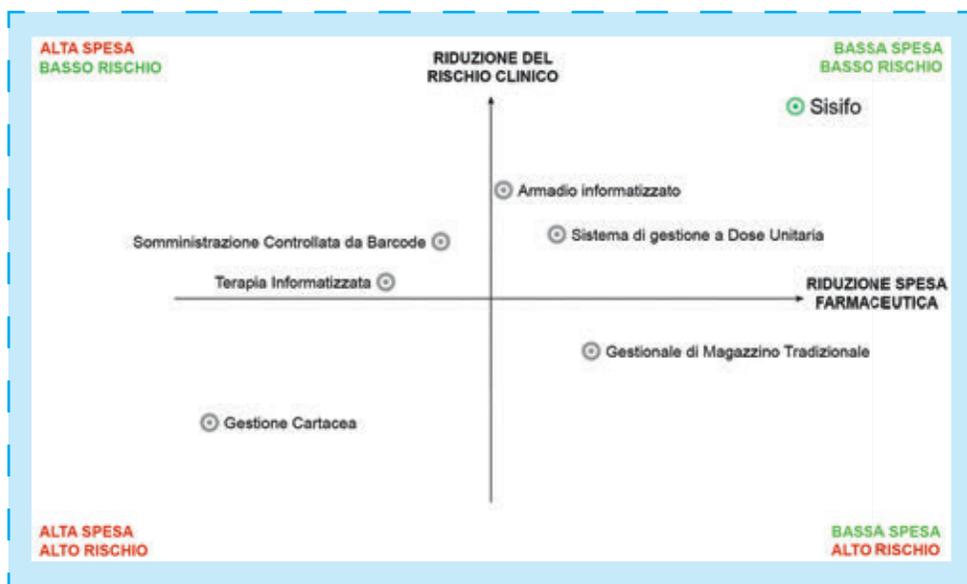


Veduta aerea del polo logistico Lonato a Lonato del Garda, Brescia

dotti obsoleti/scaduti, ottimizzando il percorso di raccolta e consigliando il consumo dei prodotti con codice articolo in esaurimento o soggetti a scadenza ravvicinata. Inoltre, viene assicurata

L'emergenza Covid-19 è sotto l'occhio di tutti: mancanza di materiali, di dispositivi medici, ecc. La logistica, o detto semplicemente, magazzini efficienti, magazzinieri che sanno utilizzare strumenti

informatici moderni, un sistema di gestione ed elaborazione delle informazioni possono dare un grande aiuto alla "tempestività" e alla "resilienza" del sistema sanitario, parole, queste, usate nei recenti documenti ufficiali dell'Unione europea e dello Stato italiano. Sempre nell'ambito della logistica sanitaria, questo sistema logistico integrato permette di estrarre e di compila-



Viene, inoltre, garantita la completa tracciatura del prodotto dal suo inserimento nel sistema, riconoscendo ogni singolo collo, lotto e partita all'interno del percorso di raccolta e distribuzione.

COME VENGONO OTTIMIZZATI I COSTI?

Sisifo riduce gli sprechi dovuti ai pro-

l'integrazione con moduli autonomi completamente integrati permettendo di utilizzare solo le parti di proprio interesse e integrare moduli specializzati e personalizzabili.

PERCHÉ LO SVILUPPO DI SOLUZIONI LOGISTICHE INTEGRATE PER LA SANITÀ?

re flussi dati di rendicontazione, siano essi richiesti da enti pubblici, ministeri, protezione civile, Regioni, Asl. Può, inoltre, essere considerato un importante strumento di programmazione economica, utile sia per redigere un bilancio sia per avere un efficiente controllo di gestione.

Nuove abitudini di consumo e impatti sulla logistica urbana

Oggi è necessario affrontare con nuove visioni fenomeni dirompenti, come eCommerce, sharing economy, servizi on demand sempre più personalizzati, sistemi di mobilità interconnessi e digitalizzazione, che stanno radicalmente modificando il panorama della logistica, specialmente all'interno delle città.

di **Massimo Marciari***

La movimentazione delle merci nelle aree urbane sta seguendo uno sviluppo che viene in larga parte determinato dalla domanda indotta dai cambiamenti degli stili di vita e dalla continua evoluzione della domanda. La mobilità delle persone e delle merci diventa sempre più un servizio con una fluidità di scelta da parte dei cittadini/clienti in base a numerosi parametri che spesso sono posti a confronto fra di loro al

fine di ricercare la soluzione migliore - individuale e customizzata - per ognuno. La semplice somma di numerose soluzioni perfette per ogni individuo/cittadino non può da sola costituire l'ottimo per la città nel suo insieme ed è proprio per questo che gli enti locali e le amministrazioni delle città devono individuare misure e politiche in grado di contemperare da un lato le esigenze di cittadini/clienti e di aziende di fruire nel modo migliore del servizio richiesto e dall'altro, contenere le esternalità negative che una tale dinamica lasciata a sé stessa, inevitabilmente scaricherebbe sul territorio in termini di inquinamento, congestione, qualità della vita. I fenomeni legati alla cre-



È inderogabile, visti anche gli impegni comunitari, "traghetare" la logistica urbana da un utilizzo massivo di fonti fossili a un altro a ridotte emissioni

scita dell'eCommerce, primi fra tutti shared economy e disruptive logistics, hanno garantito al consumatore condizioni di acquisto più vantaggiose, ma hanno generato una proliferazione di microconsegne con la parcellizzazione delle spedizioni aumentando le disconomie presenti nel ciclo distributivo.

Sostenibilità ambientale, ma anche economica. È dunque inderogabile, visti gli impegni comunitari per la riduzione a zero delle emissioni entro il 2050, trovare una risorsa in grado di traghettare anche la logistica urbana da un utilizzo massivo di fonti fossili a un altro a ridotte emissioni. Questo passaggio non deve essere solo ambientalmente

sostenibile, ma anche economicamente. Nel contesto di alimentazioni fossili alternative al petrolio, l'Italia presenta un primato per l'alimentazione a metano, con quasi un milione di veicoli in circolazione e una diffusa rete di rifornimento. Pertanto, per i trasporti di lunga percorrenza, possiamo ragionevolmente guardare al metano come soluzione intermedia su cui puntare per affrontare la transizione energetica anche se non possiamo non ricordare che la questione climatica e le implicazioni economiche sono strettamente vincolate l'una all'altra. Infatti, scelte politiche e investimenti economici della portata richiesta e dalle profonde e durature conseguenze necessitano di



Un'immagine che spesso viviamo di persona nelle nostre città. Bisogna cambiare, questo "passaggio", però, non deve essere solo ambientalmente sostenibile, ma anche economicamente

certezze. Queste devono riguardare sia l'evoluzione dello scenario energetico mondiale sia quella del quadro economico globale in un arco temporale di medio periodo. Bisogna tuttavia tenere in considerazione altri fattori. Il primo è il susseguirsi delle innovazioni tecniche e delle conoscenze e competenze che stanno alla base delle stesse, cambiamento che in questi ultimi decenni procede a ritmi vertiginosi. Le nuove tecnologie e i rinnovati modelli di consumo e di sviluppo - dalla sharing economy fino a una produzione più personalizzata - e una conseguente centralità dei servizi logistici potranno avere un ruolo nel rinnovamento delle società. Un secondo e grande fattore è marcatamente sociale e chiama in causa elementi come la concentrazione demografica, la crescita delle grandi conurbazioni e delle istanze di sostenibilità ambientale, economico e sociale.

La mobilità delle merci come opportunità di crescita. In tale contesto la mobilità delle merci gioca senza dubbio un ruolo di primo piano per lo sviluppo locale se percepita come opportunità di crescita e non solo come

problema legato all'ambiente ed energia. All'interno di questo scenario, le dinamiche proprie dell'eCommerce debbono essere comprese, gestite e inserite in uno sviluppo sostenibile della città imponendo quindi ai pianificatori locali una conoscenza puntuale e una crescita culturale sui temi legati alla logistica urbana e agli impatti che questo tumultuoso settore dell'economia può causare (in positivo e in negativo) ai territori. E' per questa ragione che non è più possibile lasciare che questo settore sia regolato dal semplice rapporto domanda/offerta ma è necessario intervenire in modo responsabile, organico ed efficiente. Con l'eCommerce B2C l'intera esperienza d'acquisto viene rivoluzionata, dal momento in cui il consumatore ricerca informazioni sul prodotto alla decisione d'acquisto e alla ricezione dell'ordine. L'offerta di un servizio di consegna a domicilio sempre più efficace da parte degli e-Merchant diventa un fattore critico di successo, soprattutto nei mercati più maturi. Nasce quindi la necessità di differenziare il portafoglio di opzioni di consegna, non solo come risposta al contesto competitivo che è in continuo

e naturale mutamento, ma anche come opportunità di soddisfare nicchie di consumatori più evoluti e che cercano una qualità di servizio superiore. La puntualità, la tracciabilità e la qualità dei servizi di consegna a valore aggiunto messi a disposizione dell'utente incidono pesantemente sulla scelta dei consumatori e rappresentano proprio i driver sui quali fare leva per migliorare il livello di soddisfazione complessivo. La consegna è un momento cruciale per i web shopper, pertanto è

fondamentale offrire una serie di servizi di valore per soddisfare tanto le esigenze di clienti business quanto quelle di mercati consumer. Per questo, la logistica di ultimo miglio risulta estremamente sfidante e costosa, in quanto è governata da trade-off tra obiettivi spesso contrapposti: i meccanismi di gestione degli ordini e i sistemi di consegna devono essere in grado di fornire il giusto prodotto nel momento giusto per soddisfare le esigenze dei clienti, evitando però di trascurare obiettivi di efficienza, senza la quale viene a mancare la sostenibilità economica del servizio.

La logistica come servizio. L'affermarsi del concetto logistica come servizio (LaaS) richiede la creazione di veri e propri ecosistemi logistici locali in grado di ottimizzare le risorse esistenti con la condivisione delle infrastrutture mobili e puntuali così come il consolidamento dei carichi. Gli elementi chiave di un sistema urbano basato sul concetto di logistica come servizio sono la corretta pianificazione del percorso efficiente, la digitalizzazione dei carichi e della rete, un modello di con-



Non è più possibile lasciare che la logistica all'interno delle città sia regolata dal semplice rapporto domanda/offerta, ma è necessario che le amministrazioni locali intervengano in modo responsabile, organico ed efficiente

solidamento aperto che preveda l'utilizzo di medesime infrastrutture (fisse e mobili) da parte di più operatori, la sempre più consistente diffusione di veicoli a basse emissioni e di infrastrutture intelligenti. Come possiamo "governare" questa crescente domanda di microservizi? Un aspetto fondamentale per lo sviluppo di forme di mobilità più sostenibile nei centri urbani italiani riguarda l'armonizzazione dei piani regolatori a livello regionale e comunale che, ancora oggi, presentano forti differenze in termini di politiche di accesso ai centri urbani, Ztl, etc. A questo punto si collega, inoltre, anche la promozione di incentivi non finanziari per la diffusione su larga scala di forme di mobilità sostenibile nelle città. Strategie specifiche per accrescere l'utilizzo di veicoli a più basse emissioni rispettando i principi di neutralità tecnologica, da includere nei Piani regionali per la mobilità sostenibile, possono riguardare i veicoli commerciali che presentano emissioni inferiori a una soglia indicata come virtuosa:

- accesso libero alle zone a traffico limitato e alle corsie preferenziali;

- zone di carico e scarico riservate nei centri storici;
- circolazione durante le giornate di blocco del traffico.

In parallelo a queste misure possono essere introdotti meccanismi disincentivanti per i veicoli commerciali a più alte emissioni con meccanismi di prezzo differenziati per l'accesso ai centri urbani. L'aspetto da sottolineare in queste misure riguarda la necessità di avere una coerenza tra i diversi Comuni/Regioni così da ridurre l'effetto "spiazzamento" per le aziende logistiche che, a fronte di un quadro regolatorio incerto, possono decidere di posticipare ulteriormente le loro scelte di investimento sul rinnovo del parco circolante rallentando ulteriormente il tasso di ricambio dei mezzi in circolazione.

In questo scenario assai dinamico e incerto, un argomento meritevole di osservazione e approfondimento è senza dubbio il concetto di sharing. Per comprendere l'importanza di questo tema per il periodo di transizione che stiamo vivendo è possibile fare un paragone tra logistica, energia e telecomunica-

zioni, dalla parabola molto simile. Agli albori delle telecomunicazioni, la capacità di calcolo era centralizzata grazie ai mainframe, poi progressivamente sono stati introdotti i personal computer, assimilabili in ambito energetico alla generazione distribuita. Oggi le risorse sono accessibili dal cloud con il concetto di Software as a Service

(SaaS); un meccanismo analogo si deve poter implementare anche in ambito logistico ed energetico. Il combinato disposto di fenomeni trasversali quali eCommerce, sharing economy e servizi on demand sempre più personalizzati insieme allo sviluppo dirompente di sistemi di mobilità interconnessi, logistica cooperativa e digitalizzazione stanno radicalmente modificando il panorama del settore e i suoi equilibri raggiunti con difficoltà nei decenni precedenti. Tutti questi sviluppi portano a cambiamenti strutturali formidabili e non solo influenzeranno le abitudini di consumo, ma avranno un impatto anche in molti altri ambiti, come competitività, investimenti, tecnologia e regolamentazione. Principalmente sono due i driver in grado di delineare uno scenario completamente nuovo per i processi di consegna: l'adozione progressiva di veicoli elettrici e autonomi e la contestuale digitalizzazione in corso dovuta (ma non solo) al successo dell'eCommerce. ■

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

Fercam sulla strada a impatto zero

L'azienda altoatesina in un accordo di partnership per la produzione di gas naturale liquido da biomassa destinato all'autotrazione.

L'azienda di trasporti e logistica altoatesina Fercam, la società di trasporti Transbozen e la concessionaria Iveco per l'Alto Adige Gasser hanno siglato un accordo di partecipazione societaria alla Biogas Wipptal che dopo opportuni lavori di adattamento e riconversione avvierà presso il proprio impianto in Val di Vizze la produzione di Gnl per autotrazione. I lavori per la riconversione dell'attuale impianto in Val di Vizze prevedono un investimento di 11 milioni di euro e saranno avviati a metà ottobre, mentre l'inizio della produzione di BioGnl per autotrazione (gas naturale liquido prodotto da biomassa) è previsto per aprile 2021. Si tratta di un investimento globale di 24 milioni di euro all'insegna della sostenibilità e nel rispetto dei principi dell'economia circolare che predilige processi di produzione poco impattanti, equi e ad alto valore sociale.

“La nostra azienda da anni con successo opera con automezzi con tecnologia Lng, che hanno il vantaggio di azzerare le emissioni di particolato e di abbassare notevolmente le emissioni di CO² rispetto ai motori a gasolio. Con l'impiego di BioGnl, prodotto in futuro dalla Biogas Wipptal, il nostro obiettivo è di riuscire a trasportare le merci a un impatto sul clima quasi pari a zero. In questo modo la nostra azienda intende contribuire attivamente al raggiungimento degli ambiziosi obiettivi di tutela ambientale stabiliti dall'Accordo di Parigi nel 2015, in base al quale il settore dei trasporti dovrà ridurre



le emissioni di gas a effetto serra di almeno il 40% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Questo progetto di cooperazione con la Wipptal sottolinea il nostro impegno per un'efficiente tutela del clima e apprezziamo molto il lavoro svolto finora da tutti i soci, la cui esperienza ci garantirà un competente avvio dell'attività in un settore che per noi è assolutamente nuovo”, ha commentato Hannes Baumgartner, amministratore delegato di Fercam.

La Biogas Wipptal con sede in Val di Vizze è stata costituita nel 2008 da 62 soci con l'obiettivo di riutilizzare gli effluenti zootecnici degli allevamenti di bovini da latte per la produzione di fertilizzante e biogas per l'energia elettrica. Con il decreto interministeriale del 2 marzo 2018, l'Italia, nel rispetto delle direttive comunitarie sull'impiego di risorse energetiche rinnovabili nel settore dei trasporti, ha stabilito nuovi obiettivi e condizioni quadro in materia, che hanno indotto la Biogas

Wipptal a una riconversione del proprio impianto. Con la produzione di BioGnl per autotrazione aumenterà anche l'ambito di attività della società, che a lavori ultimati oltre alla produzione provvederà anche al rifornimento degli automezzi. “Aziende come Fercam e Transbozen anche recentemente hanno ampliato il proprio parco mezzi con camion Gnl dell'ultima generazione. L'innovazione tecnologica di questi automezzi nel recente passato si è concentrato soprattutto sui carburanti alternativi e la nostra partecipazione al progetto Biogas Wipptal conferma il nostro interesse a garantire trasporti sostenibili. Infatti, proprio in questi ultimi mesi abbiamo visto che i trasporti sono assolutamente necessari per il funzionamento di tutta l'economia e pertanto è importante che siano il meno impattanti possibile e rispettosi delle esigenze ambientali”, ha affermato Alex Gasser, amministratore delegato della Gasser Iveco. ■

RISPONDONO A 2 4 MANAGER LOGISTICI DOMANDE

Una logistica "verde": obiettivo vero o chimera?

Alessandro Bursese, amministratore delegato del Gruppo Laziale Distribuzione, azienda che opera sul territorio nazionale, con sede centrale a Pomezia, a due passi da Roma, con un forte interesse verso l'eCommerce, e Laura Sabbadini, general manager Italia di Ifco, azienda che rappresenta il maggior fornitore mondiale (serve clienti in 50 paesi) di contenitori in plastica riutilizzabili, rispondono alle nostre domande. Quindi, sulla sostenibilità e sull'economia circolare abbiamo raccolto pareri sia di un'azienda che fa distribuzione sia di una direttamente impegnata sulla sostenibilità a livello mondiale, in quanto realizza prodotti "verdi".

1 IL TEMA "SOSTENIBILITÀ" È DA TEMPO ALL'ORDINE DEL GIORNO, ALMENO NEI DIBATTITI, NEI CONVEGNI E NELLE "DICHIARAZIONI DI INTENTI", ANCHE NEL SETTORE LOGISTICO. PERÒ, PER MOLTI, NELLA REALTÀ, LE AZIONI SI LIMITANO A QUALCHE PANNELLO SOLARE, A QUALCHE LAMPADINA A LED O A QUALCHE CAMION A LNG IN PIÙ. SECONDO LA SUA OPINIONE, OGGI SI STA ANDANDO OLTRE? ESISTE UNA MAGGIORE, REALE CONSAPEVOLEZZA SUL TEMA?



Bursese. Sono convinto che il futuro sarà delle aziende green e innovative. Di quelle realtà che fanno convivere sostenibilità, efficienza e competitività, lo chiede l'ambiente, ma sempre di più anche i clienti. A momento ritengo che sia più una questione di marketing che non di vera sostanza. La sostanza la si costruisce in anni non in qualche settimana e con qualche iniziativa spot. D'altro canto, nella logistica è in atto una profonda e velocissima trasformazione, è una sfida su cui noi stessi ci impegniamo in

ogni area aziendale, per essere un moderno logistics provider che affronta la sostenibilità e il contenimento dei costi con un approccio di lungo periodo e investimenti rilevanti che incidano sulle dinamiche interne dell'azienda.

Sabbadini. Che la consapevolezza in tema sostenibili-



Laziale Distribuzione ha progettato lo "Smart Packaging System 4.0", un sistema che, dedicato all'eCommerce, modula l'imballaggio sulla dimensione dell'oggetto da imballare

tà sia in crescita è innegabile ma ciò che va ancora ribadito è che con tale termine non si intende solo il rispetto e la tutela dell'ambiente, bensì azioni ad hoc che garantiscano la sicurezza dei processi, l'aumento della shelf life, la riduzione degli sprechi con particolare riferimento a quello alimentare,

ecc. Inoltre, è necessario chiarire alcuni aspetti come, ad esempio, nel caso dell'utilizzo della plastica, una demonizzazione che non tiene conto del fatto che da un punto di vista ambientale è stato dimostrato come i contenitori di plastica riutilizzabili-RPC offrano un'alternativa più sostenibile per la catena

di fornitura dei prodotti freschi rispetto alle soluzioni di imballaggio monouso. L'impiego di RPC comporta una sostanziale diminuzione dei rifiuti solidi e degli inquinanti ambientali, generando nel contempo quantità di gas serra significativamente inferiori e riducendo il consumo di acqua ed energia.

2 ENTRANDO NEL MERITO, DIVENTARE PIÙ SOSTENIBILI COMPORTA, SPESSO, MUTAMENTI DEI PROCESSI PRODUTTIVI E ANCHE, PROBABILMENTE, AUMENTO DEI COSTI, NELL'IMMEDIATO. LA SUA AZIENDA COME HA VISTO, O VEDE, QUESTO PERCORSO E LE SUE PRINCIPALI PROBLEMATICHE? CI SONO PROBLEMI DI COSTI E DI COMPETENZE DA TROVARE?



Sabbadini. Quando parliamo di costi, va effettuata un'analisi che tenga conto dei risparmi che possono

essere ottenuti grazie all'implementazione di soluzioni sostenibili. Questo è un lavoro che in Ifco facciamo regolarmente al fianco dei nostri clienti, individuando tutte le aree di miglioramento derivanti dalla scelta dei nostri imballaggi in plastica riutilizzabili: dalla movimentazione, resa più efficiente da un miglior utilizzo dello spazio, alla sicurezza ottimizzata per i prodotti grazie ad una riduzione dei danni ai prodotti di oltre il 96%, fino ai risparmi di risorse come acqua e carburante e della quantità di rifiuti in discarica, con conseguente diminuzione dell'impatto ambientale. Un dato particolarmente rilevante nell'ambito di questa valutazione riguarda la riduzione costi su tut-



Ifco pone sul mercato mondiale milioni di cassette in plastica riutilizzabili, dirette al prodotto fresco, che sono riusabili dalle 30 alle 120 volte durante il loro ciclo vita

ta la supply chain, che con Ifco arriva fino al 27%.

Bursese. La sostenibilità per noi non è un costo aggiuntivo, è una visione che porta ad abbattere i costi dei nostri servizi e migliorarne la qualità, in altre

parole essere più competitivi. Oggi essere green è un requisito base, anche agli occhi del consumatore finale, che sempre più vuole ricevere i prodotti con una logistica green. L'economia circolare è un importante volano di sviluppo economico, che dà luogo a investimenti,

innovazione, lavoro, valore. All'interno della nostra azienda ha avuto ricadute positive, portando un nuovo modello di business, focalizzato sull'innovazione, non solo tecnologie ma specialmente processi e una sensibilità che abbraccia a tutti i livelli il nostro personale.

3 LA CRISI CORONAVIRUS CHE STIAMO ATTRAVERSANDO HA CONNESSIONI CON TALE ARGOMENTO? SPESSO, IN PERIODI COMPLICATI (ESEMPIO: LA CRISI FINANZIARIA 2008/2009), SI DICE "NULLA SARÀ COME PRIMA". POI SI RIENTRA NELLA NORMALITÀ. OGGI, SARÀ DIVERSO? IL COVID-19 COSA MODIFICHERÀ, SE MODIFICHERÀ QUALCOSA NEI PROCESSI PRODUTTIVI E NEGLI ATTEGGIAMENTI AZIENDALI?

Bursese. L'emergenza sanitaria ha dato un ruolo ancora più importante alla logistica, le parole d'ordine sono oggi "sostenibilità", "innovazione" e "flessibilità". I processi produttivi e la logistica nello specifico hanno subito e subiranno un'inevitabile accelerazione verso una direzione già tracciata. L'aumento delle transazioni eCommerce crea evidenti problematiche logistiche nonché ambientali. Su questo fronte, in questi mesi abbiamo lanciato un progetto 4.0, che si è rivelato perfettamente in linea con lo sviluppo dell'eCommerce post pandemia, si chiama "Smart Packaging System 4.0". Con l'aumento degli acquisti online dovuto alla pandemia, i consumatori valutano attentamente le politiche sulla sostenibilità e sono critici quando il prodotto arriva in una confezione semi-vuota. E' una pratica negativa che spinge i consumatori a non fare un nuovo acquisto dalle aziende che spediscono imballaggi più grandi del necessario. Lo Smart Packaging è un

sistema logistico 4.0 composto da una macchina confezionatrice, un insieme di processi, spazi, tecnologia e personale specializzato unici al mondo. Il tutto è ingegnerizzato attraverso una logica di circular economy. E' un magazzino dedicato all'eCommerce con un fine linea automatizzato che realizza un "packaging su misura dell'oggetto da spedire". Puntiamo molto su questo nuovo hub, è una piattaforma eCommerce unica in Italia. Il progetto ha avuto la collaborazione del Centro di ricerca per i trasporti e la logistica dell'Università La Sapienza. Partecipiamo naturalmente all'edizione 2020 del premio "Il Logistico dell'anno" di Assologistica, è un riconoscimento al quale teniamo molto, spero di poterne parlare ai lettori di Euromerci nelle prossime settimane.

Sabbadini. Inutile negare che questa emergenza sanitaria avrà ripercussioni sulla vita di ognuno di noi e sull'attività di business, ancora per molto tempo.

Acquisirà sempre maggior importanza, oltre al rispetto delle normative all'interno dell'azienda, anche la scelta di partner e fornitori che condividano lo stesso impegno e gli stessi valori, al fine di perseguire la massima tutela degli individui in primo luogo e dello svolgimento dei processi in assoluta sicurezza. Data la presenza operativa globale, Ifco ha affrontato la crisi da Covid-19 già dal suo inizio. Grazie a questa prima esperienza, abbiamo potuto preparare e attuare immediatamente misure complete in tutte le nostre filiali mondiali proteggendo ciò che, più che mai, ci sta a cuore: il nostro personale, i nostri clienti, la catena di approvvigionamento alimentare. Gli standard già estremamente elevati in termini di igienizzazione e sanificazione degli RPC sono stati ulteriormente rafforzati, implementando nuovi rigidi protocolli per garantire una fornitura ininterrotta e grazie alla nostra ampia fornitura di RPC siamo stati in grado soddisfare le esigenze dei nostri clienti senza interruzioni.

4 IL TARGET DELLA SOSTENIBILITÀ, IN TUTTE LE SUE ARTICOLAZIONI, AMBIENTALI, SOCIALI ED ECONOMICHE, È L'AFFERMAZIONE DELL'ECONOMIA CIRCOLARE. UN PROCESSO COMPLESSO, COME COMPLESSO È IL SISTEMA DELLA LOGISTICA, CHE FUNZIONA PER FILIERE. OCCORRE, QUINDI, UNA PROPENSIONE ALLA SOSTENIBILITÀ ANCHE ALL'ESTERNO DELL'AZIENDA, DELLE PARTNERSHIP, DEI COMMITTENTI E DEI CLIENTI FINALI. L'ECONOMIA CIRCOLARE È UN CONCETTO, PIÙ COMPLESSO DELLA SOSTENIBILITÀ: STA ENTRANDO NEI "MECCANISMI LOGISTICI"?

Sabbadini. L'economia circolare è ormai un elemento imprescindibile in ogni ambito, logistica inclusa, un settore che a mio avviso è stato tra i primi a comprendere l'importanza di implementare processi basati su concetti come il riciclo, il riuso e la rigenerazione. In particolare, parlando dei sistemi di pooling, questi prolungano il più possibile l'utilizzo delle risorse, sfruttandone al massimo il potenziale per poi recuperare e rigenerare prodotti e materiali al termine della loro vita utile, riducendo dunque la necessità di ricorrere a materiale vergine.

Bursese. Assolutamente sì. Più passa il tempo e maggiore è la consapevolezza di questo nuovo approccio, nella sua interpretazione più completa, quella circolare, coinvolgendo l'interno della nostra azienda e gli attori esterni con cui entriamo in contatto. Direi anche che lo sviluppo dei concetti di economia circolare e di filiera è ormai una necessità non solo da un punto di vista ambientale ma anche strategico. Occorre però pensare in grande, in maniera allargata e organica al tessuto produttivo e logistico di ogni specifico distretto. Per risponder-

le con esempi concreti, il nostro gruppo è un logistics service provider, con aree di specializzazione nella logistica integrata per diversi settori e comparti. Il nostro lavoro quindi ci vede coinvolti non solo nella fase del trasporto, ma anche nell'approvvigionamento, gestione dell'inventario, stoccaggio, evasione degli ordini e tanti altri servizi ad alto valore aggiunto. Il cliente può delegare e spostare nelle nostre strutture l'intero ciclo della sua supply chain attingendo alla nostra esperienza e a quella delle aziende nostre partner. ■

organizzano

IL PERCORSO AEO per RESPONSABILE delle QUESTIONI DOGANALI

207 ore in modalità webinar

Dal 21 ottobre 2020

DESCRIZIONE DEL CORSO

Il corso ha una durata complessiva di 207 ore, 43 lezioni in modalità webinar e mezza giornata di esame. Dal punto di vista didattico, il percorso si articola in 5 moduli. Il primo modulo, di carattere introduttivo, affronta il tema della normativa doganale generale e il relativo impatto sui soggetti che intervengono nelle operazioni doganali. I successivi 4 moduli sviluppano temi specifici quali classifica, origine e valore delle merci; regimi e procedure doganali; accertamento doganale e contenzioso; Iva negli scambi internazionali e intracomunitari; sistemi informatici doganali, ecc.

Si affronteranno i contenuti stabiliti dalla Determinazione Direttoriale emanata dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli in data 29 aprile 2020, prot. 123923/RU.

Per coloro non interessati ad ottenere la "Certificazione delle competenze", che, tuttavia, desiderassero approfondire determinate tematiche oggetto di trattazione di una o più giornate, viene prevista la possibilità di partecipare ad alcuni moduli. Per le quotazioni contattare i singoli Enti formativi.

PER INFORMAZIONI E ISCRIZIONI

ASSOLOGISTICA

Mariella Marelli
Tel. 02 6691567
milano@assologistica.it
www.assologistica.it

ASSOLOMBARDA

Davide Inclimona
Tel. 02 58370.604
davide.inclimona@assolombarda.it
Miriam Barcella
Tel. 02 58370.823
miriam.barcella@assolombarda.it
www.assolombardaservizi.it

PUNTO CONFINDUSTRIA

Elisabetta Pizzardo
Tel. 0425.202208
e.pizzardo@
puntoconfindustria.it
www.puntoconfindustria.it

UNIS&F

Marco Bianchi
Tel.: 0422 916458
Fax: 0422 916411
impresa@unisef.it
www.unisef.it

Venezia: Mose, laguna e porto

La chiusura delle barriere deve essere gestita da una “cabina di regia”.

Venezia ha registrato nei mesi di novembre e dicembre del 2019 sette casi di alta marea superiore ai 130 centimetri. Il governo ha deciso di mettere in funzione le barriere del Mose già da questo inverno per maree superiori a tale altezza. Una decisione, però, che non ha preso in considerazione, in particolare, l'operatività del porto. “È quindi prioritario - ha sottolineato un comunicato di Venezia Port Community - formulare alcune precise considerazioni sull'opera a partire dai suoi principi fondanti, al fine di garantire un'efficace ed equilibrata messa in servizio dell'infrastruttura. Questo anche alla luce dell'art. 95 del decreto Agosto che dà vita all'Autorità della laguna, un soggetto che teoricamente concentrerà in sé stesso una serie di funzioni strategiche oltre a quella della gestione e manutenzione del Mose”.

È necessario innanzitutto ricordare, ha affermato ancora il comunicato, che la salvaguardia della laguna, obiettivo primario del Mose, riguarda tutti gli aspetti della laguna stessa. È una salvaguardia unitaria della città dalle acque alte, ambientale, sociale ma anche economica a partire dalle attività portuali e dalla pesca; altrimenti si sarebbe potuto optare per soluzioni tecniche diverse, più semplici e decisamente meno costose. La nuova Autorità sarà quindi chiamata a salvaguardare le attività portuali e garantire il cosiddetto “accesso permanente” nonché garantire in maniera unitaria l'attività di pianificazione morfologica e di manutenzione di tutti i canali della laguna, evitando gli inaccettabili stalli dovuti alla frammentazione e sovrapposizione di competenze. La naturale conseguenza di tutto ciò è che la ge-

stione delle chiusure del Mose dovrà avvenire attraverso una cabina di regia che includa tutti i livelli di governo e che tenga, appunto, conto delle esigenze legate alle attività economiche. “E”, quindi, da escludere che la chiusura del Mose e la intrinseca garanzia di accesso permanente al porto e alla laguna sia di competenza solo statale o guidata da sole necessità di protezione fisica dalle alte maree”.

no parte integrante come da previsione contenuta negli atti amministrativi di approvazione del Mose. “Su tutto questo gli enti locali e l'Autorità di sistema portuale avranno un ruolo fondamentale: solo un'azione congiunta e coordinata permetterà un funzionamento a regime che deve dare la possibilità alle attività economiche, da sempre linfa vitale della laguna (portualità e pesca in primis) di continua-



Il futuro di Venezia non è solo legato alle modalità di utilizzo del Mose: per garantire il principio di accesso permanente al porto, si devono portare a compimento le opere cosiddette “complementari” quali le conche di navigazione (di Marghera e Chioggia) come pure dare l'avvio nella realizzazione di un terminal container ad alto fondale; l'infrastruttura che verrà consegnata, a seguito del collaudo, si deve comporre, quindi, anche delle opere che devono garantire l'accesso permanente delle navi al porto anche a barriere alzate e di cui queste ne so-

re a svilupparsi negli anni. Parimenti, solo questa azione congiunta potrà tornare a rendere ‘programmata’ (come per altro avvenuto sempre nella storia di Venezia) la manutenzione dei canali marittimi e dei bacini di evoluzione, evitando periodi di black out amministrativo, come quello che abbiamo subito in questi ultimi anni; black out che solo in questi giorni, grazie all'azione del Commissario, è stato finalmente sbloccato, sul filo del rasoio del rischio fallimento per tante aziende del porto”, ha concluso il comunicato. ■

ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE

L'ACADEMY DI ASSOLOGISTICA

CON NOI LA FORMAZIONE È

PRATICA
SMART
ECONOMICA



LA NOSTRA OFFERTA FORMATIVA SI COMPONE DI

CORSI
SEMINARI
WORKSHOP
CONVEGNI

VENITE A SCOPRIRLA SU:

<http://culturaeformazione.assologistica.it>
Segreteria organizzativa: tel. 026691567

Le imprese e l'export italiano durante la pandemia coronavirus

La sospensione delle attività ha coinvolto in misura estesa sia le imprese che operavano unicamente all'interno dei nostri confini sia, in misura più ampia, quelle esportatrici, con limitate differenze tra le diverse tipologie di esportatori.

A seguito del diffondersi dell'epidemia Covid-19, tra marzo e aprile 2020, i flussi commerciali dell'Italia con l'estero hanno registrato una brusca contrazione rispetto a febbraio: l'export è caduto del 45,8%, l'import del 32,3%. A maggio, con la progressiva ripresa delle attività internazionali, si è osservato un miglioramento, sebbene di entità molto diversa per export (più 35,0%) e import (più 5,6%). Tale recupero, peraltro, ha solo attenuato la generale flessione del trimestre marzo-maggio 2020, che ha visto le esportazioni diminuire del 29,0% e le importazioni ridursi del 27,7% rispetto al trimestre precedente. Tali dinamiche hanno registrato andamenti differenziati della domanda nazionale ed estera: la ripresa osservata a maggio nelle esportazioni è stata determinata in misura più o meno analoga dall'andamento delle vendite verso i mercati comunitari (più 33,7%) ed extra-Ue (più 36,5%), mentre nel caso delle importazioni, a fronte di un recupero contenuto della domanda di prodotti dai paesi Ue (più 12,4%), si è registrata una riduzione (meno 2,7%) di quella diretta verso i paesi terzi. Per questi ultimi mercati, infine, sono disponibili i dati di giugno, che confermano la ripresa dell'export verso le destinazioni extra-Ue (più 14,9% rispetto a maggio), cui si accompagna un primo incremento significativo anche nelle importazioni (più 20%), che ha un aspetto incoraggiante nel fatto che esso è guidato da maggiori acquisti di beni

strumentali (per 6 punti percentuali), energia e beni di consumo non durevoli (entrambi intorno ai 5 punti). La diversa dinamica della domanda interna ed estera è ormai una caratteristica dell'ultimo decennio: successivamente alla crisi del 2008, la domanda estera ha, infatti, avuto un peso crescente nel fatturato delle imprese industriali, che hanno progressivamente orientato le proprie vendite verso i mercati internazionali per compensare i bassi livelli di domanda interna. Quindi, il Coronavirus ha inciso notevolmente sulla nostra economia e sulle imprese nazionali. L'Istat ha raccolto in maggio le valutazioni rispetto all'emergenza sanitaria di un campione di circa 90 mila imprese con almeno tre addetti, rappresentative di quasi il 90% del valore aggiunto e di circa tre quarti dell'occupazione dell'intero sistema

produttivo. In particolare, è stata rivolta attenzione alle nostre imprese maggiormente rivolte verso i mercati esteri. Pubblichiamo di seguito alcuni dati emersi dall'indagine.

Nel 2018, le imprese manifatturiere con almeno tre addetti erano oltre 184 mila, impiegavano 3,4 milioni di addetti e generavano oltre 214 miliardi di valore aggiunto e 349 miliardi di export. Un terzo di esse (circa 60 mila unità), che rappresentavano il 70,3% dell'occupazione e l'81,2% del valore aggiunto, vendevano i propri beni anche all'estero. La capacità di esportare si associava anche a una maggiore dimensione aziendale (40,6 addetti in media a fronte di 8,2) e a una produttività del lavoro più elevata (81 mila euro a fronte di 44 mila). Complessivamente, l'em-

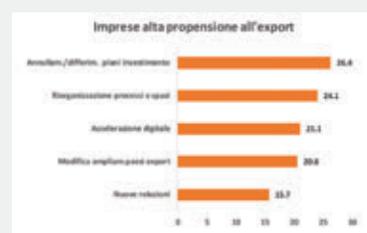
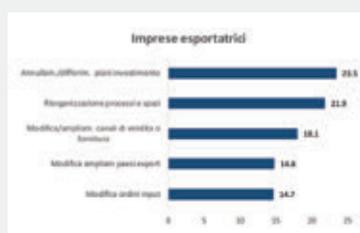
La risposta alla crisi

Fonte: ISTAT

(principali strategie adottate dalle imprese a seguito del Covid-19)

Imprese esportatrici

Imprese con alta propensione all'export



genza sanitaria ha fortemente condizionato questo rilevante segmento del sistema produttivo italiano: quasi tre quarti delle unità manifatturiere con tre addetti e oltre ha dichiarato di aver sospeso almeno temporaneamente l'attività produttiva, a seguito dell'introduzione dei provvedimenti governativi o per decisione stessa dell'impresa (per il 37% la sospensione si è protratta almeno fino al 4 maggio 2020). La sospensione delle attività ha coinvolto in misura estesa sia le imprese che operavano unicamente all'interno

dei confini nazionali (73,8%) sia, in misura più ampia, quelle esportatrici (76,6%), con limitate differenze tra le diverse tipologie di esportatori, ma è risultata meno diffusa tra le imprese esportatrici a controllo estero, dove pure ha coinvolto oltre la metà delle unità produttive (il 57% circa). Rispetto al 2019, nel bimestre marzo-aprile più dell'80% delle imprese manifatturiere ha dichiarato di avere subito una contrazione dei ricavi e una su due ha segnalato una riduzione di fatturato superiore al 50%. I ricavi si sono dimezzati per il 48,1% delle esportatrici, una percentuale inferiore a quella osservata per le domestiche (54,2%).

Tra le imprese esportatrici, tuttavia, sono quelle di minore dimensione ad aver sentito maggiormente gli effetti della crisi sanitaria: la quota di imprese che ha dimezzato il fatturato è risultata pari a più del 60% per le microimprese (con 3-9 addetti) e il 45% per le piccole (10-49 addetti), contro meno del 33,4% e il 31,5% delle unità rispettivamente medie (50-249 addetti) e grandi (oltre 250 addetti). Gli esportatori che vendono in più paesi, inoltre, unità di dimensioni di



In marzo e aprile, rispetto al 2019, i ricavi si sono dimezzati per il 48,1% delle imprese esportatrici, una percentuale inferiore a quella osservata, 54,2%, per chi opera solo sul mercato domestico

gran lunga superiori alla media, mostrano complessivamente una migliore tenuta, così come le imprese a controllo estero, per le quali "solo" il 29,8% ha subito una diminuzione del fatturato superiore alla metà. Il 20% di questo insieme di imprese, del resto, ha dichiarato di aver mantenuto stabile o aumentato il fatturato. Circa un'impresa manifatturiera su tre ha segnalato che la crisi potrebbe comportare seri rischi operativi e di sostenibilità dell'attività nel corso dell'anno. Anche in questo caso, la presenza sui mercati internazionali si associa a una maggiore solidità, soprattutto per le imprese di maggiore dimensione: a fronte del 35,6% di imprese domestiche, il 28,5% di esportatori prevede gravi rischi per l'attività nel breve periodo; una quota che scende al 27% nel caso di unità a elevata propensione all'export o che vendono su più mercati, al 21% nel caso di chi esporta nell'Ue e nell'extra-Ue, fino al 15,5% nel caso delle imprese appartenenti a un gruppo multinazionale estero. Sul piano settoriale, sono le imprese esportatrici di alcuni comparti tradizionali del Made in Italy, in particolare l'abbigliamento e le calzature, i mobili

e le altre industrie manifatturiere, a percepire in misura maggiore rischi di insostenibilità dell'attività entro la fine dell'anno.

Tra gli effetti della crisi, che incideranno maggiormente sull'attività nel corso del 2020, oltre la metà delle imprese manifatturiere (il 54,4%) ha sottolineato una carenza di liquidità, più frequente tra i non esportatori (56,0%) ma segnalati anche da un'impresa esportatrice su due, in particolare quelle più piccole che vendono i loro prodotti in un unico mercato. La quota di esportatori potenzialmente senza liquidità diminuisce inoltre a poco più del 41% delle imprese a elevata propensione all'export o che esportano sia all'interno che al di fuori dell'Unione, e a circa un quarto delle unità a controllo estero. Anche a causa dell'estensione mondiale raggiunta dalla crisi sanitaria, chi opera sui mercati internazionali avverte in maggiore misura il rischio di una riduzione della domanda (nazionale e estera); una previsione formulata da oltre il 75% di esportatori, a fronte del 56% di chi vende unicamente sul mercato nazionale. ■

Ue-Vietnam: addio ai dazi

Entrato in vigore l'accordo di libero scambio firmato a giugno 2019.

di **Marco Sella***

L'accordo di libero scambio doganale tra l'Unione europea e la Repubblica del Vietnam, firmato a Hanoi il 30 giugno 2019, è entrato in vigore. Un'opportunità per il rilancio dell'export europeo. Infatti, a seguito della pubblicazione dell'accordo nella gazzetta ufficiale della Ue, L 186 del 12 giugno 2020, la commissione europea ne ha annunciato formalmente l'entrata in vigore il 1° agosto 2020. Numerosi sono i prodotti in esportazione dall'Unione verso il Vietnam, come farmaceutici, chimici o macchinari, che godono di condizioni di importazione esenti da dazi doganali già dall'entrata in vigore.

Si tratta di un importante traguardo nella politica commerciale dell'Unione europea, considerato che l'accordo con il paese del sud-est asiatico prevede complessivamente l'eliminazione del 99% dei dazi doganali tra i due paesi. Per le esportazioni della Ue in Vietnam è stato immediatamente rimosso il 65% dei dazi già a partire dall'entrata in vigore, mentre il resto verrà gradualmente eliminato entro un periodo massimo di 10 anni. Viceversa, per quanto riguarda le importazioni dal Vietnam, il 71% dei dazi è stato eliminato subito, il resto invece verrà gradualmente rimosso nell'arco di un periodo massimo di 7 anni. Un aspetto fondamentale per i nostri esportatori previsto dall'accordo è l'abbattimento di molte delle attuali barriere non tariffarie e dei controlli doganali con il Vietnam, e l'apertura del mercato degli appalti pubblici e dei



servizi alle società europee.

A livello doganale, come chiarito dalla circolare n. 27 del 20 agosto 2020 dell'agenzia delle dogane, i prodotti originari dell'Unione europea beneficeranno, all'importazione in Vietnam, del trattamento tariffario preferenziale alla presentazione di una apposita attestazione di origine che, secondo quanto scelto dalla Ue, tuttavia potrà essere compilata esclusivamente dagli esportatori comunitari che abbiano ottenuto la qualifica di Esportatore registrato nel sistema REX (Registered Exporter System). I certificati di origine EUR.1, come stabilito nella comunicazione Ue 2020/C 196/06, non saranno di conseguenza rilasciati o compilati nell'Unione europea e non si potranno utilizzare per beneficiare del trattamento tariffario preferenziale in Vietnam, in aggiunta non si potrà neppure utilizzare lo status di esportatore autorizzato. Si conferma quindi la strada oramai tracciata dalla Ue, orientata all'autocertificazione da parte degli esportatori registrati REX. Unica eccezione prevista alla registrazione REX è riservata alle

sole transazioni di valore ridotto, in quanto sarà in ogni caso possibile avvalersi della dichiarazione su fattura per qualsiasi esportatore, ma solo per le spedizioni il cui valore totale non superi i 6.000 euro. Il sistema di esportatore registrato REX, in sintesi, consiste in un sistema di certificazione di origine delle merci basa-

to su un principio di autocertificazione. L'origine delle merci è dichiarata dagli stessi operatori economici mediante le cosiddette dichiarazioni di origine e per essere abilitati a compilare una dichiarazione sull'origine, gli esportatori Ue devono essere registrati in una apposita banca dati dalle proprie autorità competenti. Va ricordato che il Vietnam è il secondo partner commerciale dell'Ue nell'Associazione delle nazioni del sud-est asiatico (Asean) e che le principali esportazioni comunitarie verso il Vietnam sono legate a prodotti ad alta tecnologia, inclusi macchinari e attrezzature elettriche, aeromobili, veicoli e prodotti farmaceutici, a cui saranno rimossi dazi sino al 50%, ad esempio per il vino, e al 78% per l'automotive. Questo accordo potrebbe essere quello più completo che l'Ue abbia mai concluso con un paese in via di sviluppo e il secondo con una nazione del sud-est asiatico, dopo l'accordo con Singapore entrato in vigore a novembre dello scorso anno. ■

*Customs & Global Trade Advisor

La Spezia a un punto di svolta?

“Servono investimenti pubblici e privati da troppo tempo fermi e occorre finalmente potenziare la ferrovia Pontremolese, infrastruttura strategica per lo scalo”, sottolinea Alessandro Laghezza, presidente Confetra Liguria.

Il porto di La Spezia, nel 2019, ha segnato un calo nel traffico container del 5%. Una modalità fondamentale per lo scalo in quanto rappresenta l'84% della movimentazione totale. Il porto, causa il coronavirus, ha continuato a perdere teu nei primi sei mesi di quest'anno: ad aprile, quelli movimentati sono stati il 25,8% in meno su base annua, corrispondenti a un milione e 82 mila tonnellate di merci, e tra gennaio e aprile la flessione è stata del 15,8%, con 4 milioni e 546 mila tonnellate (meno 16,5%), a causa soprattutto della chiusura dei traffici con il Far East. Maggio è andato ancora peggio. Dati che, ovviamente, come detto, trovano una spiegazione nel lockdown, ma che destano preoccupazione. Infatti, Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria, ha lanciato un allarme, sottolineando “la storia” del porto: “A metà degli anni 90 il porto di La Spezia era il primo porto del Mediterraneo per movimentazione container e rappresentava, grazie all'efficiente collaborazione fra pubblico e privato, il modello di sviluppo della portualità Italiana. Da allora numerosi primati si sono succeduti, dai record di efficienza per metro quadro a quelli relativi alla percentuale di traffico intermodale, ma il piano regolatore portuale, che doveva prevedere lo sviluppo in banchine e infrastrutture non è stato mai completato così come si sono interrotti gli investimenti sul fondamentale asse ferroviario Tirreno/Brennero, che connette il porto con il proprio



Veduta aerea del porto di La Spezia

hinterland naturale. Nell'attuale scenario di importante rilancio di scali storici quali Genova/Savona, Livorno e Trieste, il porto di La Spezia rischia di perdere la propria centralità nel sistema logistico nazionale, a favore di porti che godono di investimenti molto importanti e di una ben maggiore visibilità e attenzione politica”.

Rivolgendosi direttamente al governo, ma anche al neo-confermato governatore della Liguria, Giovanni Toti, Laghezza ha poi aggiunto: “Il porto di La Spezia si trova oggi a un vero e proprio punto di svolta. Da un lato, la necessità di un immediato sblocco degli investimenti sulle banchine e dei dragaggi, nonché del potenziamento di un'infrastruttura strategica, quale la ferrovia Pontremolese, dall'altro la necessità di disporre al più presto di una guida salda e autorevole ai vertici dell'Autorità di sistema por-

tuale, nel segno della continuità e del necessario sviluppo. Questa esigenza si inserisce in una fase politica ed economica fondamentale, che vedrà nel corretto impiego delle risorse del recovery fund l'elemento centrale per il rilancio del sistema Italia e in particolare del sistema infrastrutturale e logistico, che può diventare elemento trainante per la crescita del paese”. Laghezza ha così concluso: “Non possiamo neppure pensare che sia sufficiente in questo momento gestire l'ordinaria amministrazione; oggi il porto di La Spezia deve ritrovare la spinta, unica ed eccezionale, degli anni Novanta e riconfigurarsi come centrale nel sistema portuale e logistico del paese, avviando immediatamente quegli investimenti pubblici e privati da troppo tempo fermi al palo e indispensabili per garantirne la competitività nel medio lungo termine”. ■

L'Italia, costantemente in ritardo

“Il settore del cargo ferroviario, purtroppo, non ricopre nel nostro paese un ruolo di primo piano perché il sistema logistico in Italia non è mai stato regolamentato e disciplinato in un’ottica di sistema”, sottolinea PIERALBERTO VECCHI della DB Schenker Italia.



PIERALBERTO VECCHI



La DB Schenker, nei mesi del lockdown, ha perso tra il 30 e il 40% dei traffici, specialmente nei settori ad alta vocazione ferroviaria

DB Schenker è l'azienda ferroviaria tedesca leader nella logistica a livello globale. Opera, infatti, attraverso tutte le modalità, con il trasporto terrestre, aereo e marittimo. Ha posizioni primarie nei settori automotive, high tech e dei beni di consumo. In Italia, dove è presente con una filiale, è molto attiva, anche nel settore del trasporto su ferro di carri singoli. Anche l'azienda tedesca ha subito duri colpi per la pandemia. Ne parliamo con Pieralberto Vecchi, DB Cargo Head of International Sales Italia.

GLI EFFETTI NEGATIVI DEL CORONAVIRUS SUI SISTEMI DI TRASPORTO MERCI SONO STATI MOLTO FORTI, CON UNA PERDITA DI TRAFFICI DI CIRCA IL 40%. COME HANNO INCISO, IN PARTICOLARE, SULL'ATTIVITÀ DELLA DB?

L'emergenza sanitaria provocata dal Covid-19 ha dato un duro colpo a tutto il settore del cargo ferroviario. Il calo complessivo del traffico merci su ferro registrato nei mesi di marzo e aprile è stato di circa il 35%. Le previsioni dei prossimi mesi, fino a fine anno, sono preoccupanti e nonostante la riapertura delle industrie, il traffico perso difficilmente sarà recuperato nel corso del 2020. La DB Cargo ha registrato sensibili cali nei settori a forte vocazione ferroviaria quali il siderurgico e l'automotive, causando un calo stimabile tra il 30-40% nel periodo di lockdown. Ha fatto però da contraltare la crescita di volumi nel settore food & beverage e consumer goods quali per esempio la carta domestica. Durante l'emergenza sanitaria, che ha causato anche un fermo nell'attività camionistica, il settore

ferroviario si è però confermato asset strategico per l'economia nazionale, garantendo al comparto produttivo la sicurezza e i servizi. Il treno ha permesso di garantire l'approvvigionamento alimentare verso paesi esteri, dando continuità alla logistica dei nostri clienti.

LA SVIZZERA È INTERVENUTA SU TALE CRISI STANZIANDO 70 MILIONI DI FRANCHI SIA PER COMPENSARE IN PARTE LE PERDITE DELLE IMPRESE SIA PER UN SOSTEGNO ALLA POLITICA FEDERALE DA SEMPRE PERSEGUITA PER FAVORIRE IL TRASFERIMENTO DEL TRASPORTO MERCI DALLA STRADA ALLA ROTAIA. E' UN PROVVEDIMENTO CHE DOVREBBE ESSERE PRESO ANCHE IN ITALIA. NEL NOSTRO PAESE, CONTINUA UNA POLITICA DI SOTTOVALUTAZIONE



Un treno DB Schenker mentre scorre lungo la costa ligure

NEL SETTORE MERCI DELLA FERROVIA E DELL'INTERMODALITÀ?

Il nostro settore presenta una serie di criticità che meritano attenzione, soprattutto perché, in molti casi, la loro risoluzione è a costo zero oppure molto contenuto, rispetto al beneficio per tutto il sistema logistico nazionale. Mi riferisco per esempio alla possibilità di effettuare treni con peso oltre le 2.000 tonnellate sull'intera rete ferroviaria attrezzata coerentemente con gli standard europei. L'attuazione di questa misura permetterebbe di trasportare un volume maggiore di merce producendo efficienza nel sistema e maggiore competitività del trasporto ferroviario merci. Andrebbero accelerati gli interventi sull'infrastruttura ferroviaria, già finanziati nei contratti di programma vigenti, che permetterebbero un maggiore adeguamento agli standard di trasporto europei: binari per moduli di trasporto di treni lunghi 750 metri con massa trainata oltre le 2.000 tonnellate e profilo P/C 80/410. Non da ultimo, vorrei sottolineare anche tutto il riordino delle tematiche relative all'attività di ultimo miglio ferroviario, fondamentali per abbattere le barriere di entrata che spesso impediscono di essere competitivi sul mercato. Come sottolineato da Fercargo andrebbe rifi-

nanziata la norma presente nella legge 96/2017 che ha permesso al gestore dell'infrastruttura di intervenire su alcune parti della rete ferroviaria relative all'ultimo miglio. Questi interventi hanno un'elevata redditività perché favoriscono il traffico aumentando l'efficienza dell'infrastruttura.

QUALI SONO LE RAGIONI DI FONDO PER CUI NEL NOSTRO PAESE ESISTONO FORTE ANOMALIE RISPETTO ALL'EUROPA: CONTINUANO A ESSERE IMPIEGATI DUE MACCHINISTI INVECE DI UNO E I TRENI MERCI SONO PIÙ CORTI E PIÙ "LEGGERI" DEGLI STANDARD EUROPEI?

In tutti i paesi dell'Unione europea, la condotta del treno è svolta da un solo macchinista. In Italia i macchinisti sono due. Questo modulo non è previsto da una legge, ma da una consuetudine organizzativa. Nel periodo dell'emergenza sanitaria, al fine di praticare il distanziamento degli agenti, gli stessi hanno viaggiato nelle due cabine disponibili nella locomotiva, praticando di fatto la guida con un solo macchinista. Vista questa recente esperienza, la nostra associazione Fercargo ha chiesto un approfondimento del ministero dei Trasporti per capire se e come possano essere implementate nuove forme di condotta treno.

IL TRASPORTO INTERMODALE RAPPRESENTEREBBE UNA CHANCE IMPORTANTE PER DARE UNA NUOVA DIMENSIONE AI NOSTRI PRINCIPALI SCALI MARITTIMI, COME AI PORTI LIGURI, SPECIE SUL FRONTE DEI CONTAINER. DAREBBE LA POSSIBILITÀ DI USCIRE DALLA DIMENSIONE "REGIONALE" CHE OGGI LI CONTRADDISTINGUE. QUALI SONO I PRINCIPALI LIMITI? PERCHÉ NON SI SEQUE LA LINEA TRACCIATA DAL PORTO DI TRIESTE?

I porti italiani rimangono il fanalino di coda del Mediterraneo: mentre gli altri guadagnano il 7% in termini di quote di mercato, i porti italiani perdono il 2%. Le mancate riforme bloccano la competitività. Burocrazia e ritardo digitale inceppano il sistema. La scarsa accessibilità infrastrutturale (vedi tema ultimo miglio), inoltre, impedisce alle merci di raggiungere rapidamente i luoghi di destinazione e frena quel processo di intermodalità che consentirebbe, con quella dei trasporti, la ripresa economica. Su alcuni porti si può parlare più che altro di "disconnessione" dalla rete logistica nazionale. L'esempio di Trieste però ci fornisce spunti di riflessione interessanti: il porto è il nono d'Europa per tonnellaggio totale, ma il dato ancora più significativo è il primato europeo relativo alla percentuale dei container trasportati su ferro, che sono il 56% del totale. Per questo motivo lì dove sono stati trovati accordi di programma con il gestore dell'infrastruttura, si è puntato sulla logistica ferroviaria anche con accordi commerciali con i clienti, è stato possibile notare un incremento importante della quota di traffico in ingresso/uscita via treno. RFI ha avviato un importante piano di investimenti del valore di 4 miliardi di euro, di cui 1,4 destinati al potenziamento delle connessioni tra linee ferroviarie, porti e interporti per sviluppare servizi,

intermodali funzionali e affidabili, in grado di generare un beneficio strutturale per il sistema logistico nazionale. Questa è la strada giusta, perché gli investimenti devono inserirsi in una logica in linea con gli obiettivi inseriti nel Libro bianco dei trasporti dell'Unione europea che prevedono di trasferire entro il 2030 il 30% del traffico merci su ferrovia e il 50% nel 2050.

IL 3 SETTEMBRE È STATA INAUGURATA LA GALLERIA I BASE DEL MONTE CENERI. TALE OPERA HA COMPLETATO IL PROGETTO ALPTRANSIT, VARATO NEL 1992. UN PROGETTO CHE MIGLIORA IN MANIERA ECCEZIONALE LE PRESTAZIONI FERROVIARIE ATTRAVERSO LE ALPI NEL TRAFFICO INTERNAZIONALE. L'ITALIA È PRONTA A SFRUTTARE TALE IMPORTANTE VANTAGGIO? COSA MANCA, AD ESEMPIO, A LIVELLO INFRASTRUTTURALE E DI TERMINAL?

Per permettere lo sfruttamento dei vantaggi derivanti da tale infrastruttura, l'Italia dovrà fare il possibile per procedere in maniera spedita ai lavori di completamento del Terzo Valico per i treni da/per Genova sul corridoio Reno-Alpi (il cui completamento è previsto nel 2023) e della linea Milano-Chiasso il cui adeguamento è in forte ritardo. La Lombardia e il suo capoluogo sono interessati dall'opera che, a Milano, intercetta il Corridoio 5, l'altro grande asse ferroviario europeo Lisbona-Kiev. Il Corridoio 5 tocca i porti di Venezia e Trieste i quali, con quello di Genova, sono i più importanti terminali mediterranei della Nuova Via della Seta. Per quanto riguarda la Lombardia, il nuovo traforo ha acceso i riflettori sui collegamenti italiani alla ferrovia alpina, a partire dalla linea Chiasso-Milano per la quale si parla di raddoppio dei binari, da due a quattro. I costi di progettazione e di realizzazione non sono ancora



"La scarsa accessibilità infrastrutturale, specie sull'ultimo miglio, impedisce alle merci di raggiungere rapidamente i luoghi di destinazione e frena il processo di crescita dell'intermodalità", afferma Vecchi

finanziati anche se sono in corso lavori di adeguamento tecnologico. C'è già chi parla di effetto imbuto per i treni che dal nord Europa arriveranno in Italia una volta attraversate le grandi gallerie svizzere del Gottardo e del Ceneri, percorrendo una linea che costituisce una delle principali tratte di accesso ai tunnel ferroviari svizzeri. La domanda e la capacità di trasporto aggiuntive potranno essere soddisfatte solamente dall'adeguamento tecnologico dell'intera linea? Per l'Osservatorio delle infrastrutture del nord-ovest, nel 2025, ogni giorno passeranno il confine in direzione Milano 98 treni pendolari (nel 2015 erano 37) e 170 treni merci (nel 2015 erano 44). Tra i progetti in corsa per le risorse del Recovery Fund un posto in prima linea dovrebbe quindi essere riservato alla Monza-Chiasso.

IN CONCLUSIONE, LA FERROVIA NEL SISTEMA DI TRASPORTO MERCI NAZIONALE SVOLGE UN RUOLO DI SECONDO PIANO. CIÒ È ANCHE FRUTTO, OLTRE DI UNA POLITICA LOGISTICA MIOPE, DI SCELTE POCO LUNGIMIRANTI DI TANTI OPERATORI INDUSTRIALI E LOGISTICI, FERMI AL "FRANCO FABBRICA" E ALL'USO ESCLUSIVO DELL'AUTOTRASPORTO?

Il settore ferroviario purtroppo non ricopre un ruolo primario perché il sistema logistico in Italia non è mai stato regolamentato e disciplinato in un'ottica di sistema. Per far venire fuori i punti di forza del settore ferroviario è stata necessaria una pandemia. Il franco fabbrica poi non aiuta il settore logistico in generale, perché si disperdono efficienze lungo tutta la catena logistica. L'associazionismo di categoria sta facendo molto per sviluppare il sistema, così come il gestore dell'infrastruttura RFI sta continuando a mettere in campo importanti investimenti. DB Cargo in Italia continua a investire e la casa madre dal canto suo continua con il suo supporto per permetterci di soddisfare il mercato italiano, soprattutto in periodi difficili come quelli che stiamo passando. Durante il lockdown siamo riusciti a far fronte alle maggiori richieste di settori vitali per la vita quotidiana, attivando nuovi servizi e ricevendo da DB Cargo gli assets per sviluppare i traffici. Come sempre i presupposti ci sono, giocherà un ruolo fondamentale la propensione della politica a sostenere economicamente e normativamente lo sviluppo del sistema logistico e di quello ferroviario. ■

Come rispondere alla crisi: l'esempio di Lotras

L'azienda ha investito per rinnovare la sua flotta di vagoni cisterna.

In occasione dell'inizio della vendemmia 2020, sul reticolo ferroviario nazionale e internazionale è possibile vedere la nuova livrea dei vagoni cisterna Lotras. E' quindi partito il processo di rinnovamento della flotta carri, quale testimonianza concreta del costante e rigoroso impegno di Lotras per soddisfare le attese di eccellenza nella qualità dei servizi alla clientela. I vagoni cisterna, rinnovati presso le officine Zelos della Repubblica Slovacca, hanno una capienza unitaria di 600 ettolitri e sono in grado di assicurare sicurezza e rispetto dei requisiti previsti dalle vigenti normative comunitarie e nazionali per il trasporto di liquidi alimentari. Costituiscono, inoltre, una prova evidente dell'impegno Lotras per rispondere, con nuovi investimenti, alla difficile congiuntura economica del paese che nel corso del 2020 ha segnato profondamente anche il comparto della logistica intermodale.

Nel settore della logistica i terminal ferroviari hanno maggiormente risentito degli effetti negativi causati sul mercato dalla pandemia di Covid-19, rispetto ad altre tipologie di piattaforme logistiche, anche con situazioni paradossali che hanno riguardato proprio il segmento dei liquidi alimentari. Mentre, infatti, vi è stato l'andamento in controtendenza e anticiclico del settore agroalimentare nel suo complesso, nel contempo i mesi di



lockdown hanno determinato la prolungata chiusura di strutture recettive di ristorazione che ha fortemente depresso il mercato del vino e quindi il trasporto di tutti i prodotti enologici. Ciò nonostante Lotras è voluta ripartire proprio dai carri destinati ai liquidi alimentari: la ragione sta essenzialmente nel senso di responsabilità e nella precisa volontà di dare continuità e certezza alle esigenze della clientela e dell'intera collettività, in forza del ruolo strategico e sociale dei terminal ferroviari merci e delle piattaforme logistiche a essi collegate. Anche la scelta dei colori non è stata casuale. Una nuova livrea, dicevamo, sobria e nitida: il colore di fondo è una nuova tonalità di grigio, scelta per facilitare e mantenere nel tempo la pulizia; sui vagoni cisterna, poi, spicca il logo color magenta della Lotras, un colore con nota carica di vitalità e simbolo quindi di dinamicità ed intraprendenza. La scelta del magenta fu

a suo tempo dettata anche dal fatto che questo colore presenta una caratteristica molto particolare, ossia non appartiene allo spettro ottico, ma tecnicamente, forse non molti lo sanno, è complementare al verde: un richiamo indiretto, quindi, all'attenzione di Lotras per l'ambiente e l'ecosostenibilità.

Ambiente ed ecosostenibilità sono valori ed elementi portanti della mission di Lotras, che anche attraverso i suoi vagoni, l'azienda comunica nei territori attraversati dalle tracce ferroviarie. Un'ulteriore dimostrazione,

in tal senso, è venuta dalla riuscita rassegna iconografica tenutasi il 25 luglio scorso presso il Terminal di Foggia-Incoronata. Evento frutto della collaborazione decennale tra Globcom/Whole Train Press e Lotras, che, anche attraverso la fotografia, ha inteso valorizzare e documentare il writing su una parte del parco vagoni. In definitiva i terminal ferroviari Lotras di Foggia-Incoronata e di Forlì-Villa Selva, quali infrastrutture ferroviarie per l'integrazione e lo sviluppo dell'intermodalità, in virtù dei livelli di automazione e dotazione tecnologica presenti, si confermano poli di attrazione anche per nuove iniziative e nuovi investimenti produttivi e di crescita e consolidamento delle realtà industriali servite, con evidenti benefici in termini di sviluppo occupazionale diretto e indotto, come pure sul versante della sicurezza. ■

Allo studio nuovi sistemi tecnici

Il target è quello di utilizzare metodi per il trasporto su ferro di semirimorchi non gruabili che rappresentano una parte preponderante del mercato. La ricerca portata avanti dallo studio Intermodale24-rail di Torino.

di **Eugenio Muzio***

Lo studio professionale Intermodale24-rail specializzato nella progettazione e studio delle tecniche di attivazione del trasporto intermodale strada-rotaria ha recentemente dato vita a un approfondito esame sulle possibilità di utilizzare sistemi per il trasporto ferroviario di semirimorchi non dotati delle speciali tasche presa per pinze necessarie per il carico verticale negli appositi carri ferroviari. Il tutto nasce dalla constatazione dell'interesse a mettere in esercizio nuove configurazioni che consentano all'area di Torino e zone limitrofe di amplia-

re significativamente il potenziale di utilizzo dell'intermodalità sia nel traffico nazionale che in quello internazionale. Occorre sottolineare che attualmente in ambito europeo esistono alcune collaudate realtà che già operano positivamente con questi sistemi su diverse relazioni di traffico. In particolare, esistono collaudate realtà in Germania e in connessioni fra la Germania e il nord est italiano, con treni attestati al Quadrante Europa di Verona e a Trieste.

I primi esempi di strutture idonee allo scopo furono realizzati da una società ungherese per conto delle ferrovie



Il sistema francese Modalhor, che si è dimostrato molto oneroso, tanto che i francesi lo stanno sovvenzionando per usarlo su alcune tratte, come la Aiton-Torino Orbassano

belghe denominate "courbeilles" che consistevano in una piattaforma sulla quale posizionare orizzontalmente il semirimorchio, piattaforma che veniva sollevata dalla gru a pinze e appoggiata all'interno di un carro tasca appositamente predisposto. Dopo un paio di anni questa attività fu abbandonata poiché l'extra tara della piattaforma riduceva sensibilmente la portata utile e la dimensione riduceva anche l'altezza massima sfruttabile. Più o meno nello stesso decennio la Francia propose al mercato il sistema Modalhor consistente in uno speciale carro, peraltro molto costoso, che consentiva e tutto-

ra consente il carico in orizzontale del solo semirimorchio mentre la motrice, nel caso di traffico accompagnato, deve essere alloggiata in un altro carro. Il sistema, seppur ingegneristicamente interessante, presenta costi notevoli nell'investimento degli speciali carri e nell'approntamento di un particolare terminal peraltro non utilizzabile per il carico/scarico di altre tipologie di unità di carico con altre metodologie. Il sistema Modalhor altamente sovvenzionato è rimasto una prerogativa francese ed è tuttora in esercizio con connessioni fra Aiton e Torino Orbassano e Bettenburg - Perpignano. Recentemente

è stata attivata anche la relazione Torino Orbassano-Calais, sospesa durante l'emergenza Covid-19, che sarà riattivata dal 14 settembre. Qualche anno dopo in Germania fu creato il sistema Cargo Beamer con una logica simile al Modalhor per il carico orizzontale di semirimorchi ma meno complesso specie per quanto attiene l'operatività del terminal. L'handicap del Cargo Beamer è dato principalmente dall'eccessiva tara che lo caratterizza e, di fatto, dopo alcuni esperimenti, non ha trovato un vero interesse nel mercato. Circola

comunque un treno fra Kaldenkirchen (al confine tedesco-olandese) e Domoossola e altri in Europa, ma solo utilizzando la piattaforma sollevabile e non le altre particolarità del sistema per il carico e scarico. Negli ultimi dieci anni, sono stati creati nuovi esemplari basati concettualmente sul sistema "coubelilles", ma tecnicamente molto più validi e con prestazioni concorrenziali nel contesto del mercato. Essi sono:

Sistema Nikrasa. E' un prodotto di matrice tedesca, creato originariamente da Bayern HafenGruppe e LKZ GmbH per conto della TX Logistics, compagnia ferroviaria filiale di Mercitalia, che da diversi anni è utilizzato in Germania e in connessione con altri Stati europei fra cui l'Italia. Originariamente il sistema Nikrasa era ad appannaggio esclusivo di TX Logistics. Attualmente questo vincolo è stato abrogato e può essere utilizzato anche da altri soggetti. Il sistema di funzionamento è basato su piattaforme che alloggiavano i semiri-



Nella foto, il sistema tedesco Nikrasa, attualmente utilizzato su diverse relazioni in Germania. E' meno oneroso del sistema francese, ma richiede uno spazio terminal dedicato

morchi a carico orizzontale e sollevabili con gru per il posizionamento nel carro. I terminal per essere idonei al sistema devono disporre di semplici rampe di accesso necessarie per il caricamento del semirimorchio che permettono al trattore di posizionare il veicolo sulla piattaforma che tramite gru sarà sistemata nel carro ferroviario. L'operazione è semplice e la rampa poco costosa. Rimane però la necessità di uno spazio terminal dedicato in esclusiva al traffico Nikrasa. Da notare che la tecnica non obbliga a realizzare treni completi ma può essere utilizzata solo per alcuni carri nel contesto di un treno, perché utilizza vagoni normali del tipo T3000. Attualmente il sistema è regolarmente utilizzato sulle relazioni di traffico: Verona-Herne; Verona-Padborg; Herne-Budapest; Trieste-Bettenburg via Novara.

Sistema Road Rail Link, realizzato da Vega International e Kassbohrer. E' un prodotto di matrice tedesca, che coin-

volge un grande produttore di veicoli. E' molto simile al Nikrasa e idoneo al carico di semirimorchi. Anch'esso tramite l'utilizzo di una piattaforma sollevabile con gru. Rispetto al Nikrasa offre il vantaggio di essere più funzionale per il carico di veicoli speciali quali cisterne e veicoli corti. Come detto, questa tipologia presenta dettagli tecnici abbastanza simili a quelli del Nikrasa, ma ha l'handicap di avere due tonnellate di maggior tara, pur essendo più elastica nel rapporto con i veicoli caricabili. Infatti, può trasportare agevolmente semirimorchi cisterna e veicoli più corti dello standard di 13,60 metri. Infine, il terminal non necessita di speciali rampe di accesso per il posizionamento dei veicoli sulla piattaforma. E' compatibile con carri tasca normali dei tipi T3000 e T5. Attualmente il sistema è utilizzato a treno completo in Italia sulle seguenti relazioni di traffico: Suzzara-Reine e Trieste-Woerth am Rhein.

Vantaggi e peculiarità dei sistemi per >

il carico di semirimorchi non gruabili. La descrizione tecnica sopra sintetizzata illustra chiaramente le peculiarità dei due sistemi di matrice tedesca già operanti nel mercato. La loro principale caratteristica è di consentire il trasporto di semirimorchi non gruabili che, peraltro, rappresentano la parte preponderante del mercato. La commissione europea spinge fortemente per una più incisiva conversione dei trasporti dal tutto strada al combinato strada-rotaia. Per arrivare a risultati consoni occorre, fra l'altro, che i trasportatori siano dotati di parchi veicoli gruabili. Questa non è cosa molto semplice poiché si dovrebbero alienare i veicoli non idonei ed effettuare investimenti in quelli presa per pinze. Un utilizzo adeguato delle tecniche prima descritte permetterebbe di aprire a tutto il mercato dei semirimorchi peraltro non obbligando a realizzare treni completi dedicati ma i carri con le piattaforme di carico potrebbero essere inseriti in composizione con quelli trasportanti semirimorchi presa per pinze, casse mobili, container. Peraltro i carri utilizzati sarebbero quelli già in esercizio per il trasporto dei gruabili tipo il T3000. Gli esperimenti già in essere dimostrano la congruità dei concetti prima esposti e suggeriscono un attento esame per verificare le dimensioni possibili con questi sistemi.



La ricerca condotta dallo studio professionale Intermodale24-rail sta avendo un notevole rilievo anche tra le associazioni di categoria interessate al trasporto ferroviario e all'intermodalità

Intermodale 24-rail ha attivato uno studio di fattibilità incentrato sul mercato di Torino che a seguito della pandemia ha riscontrato flessioni di traffico nei treni intermodali tradizionali ivi attestati. Lo studio ha lo scopo di ampliare l'offerta portando sul treno semirimorchi non gruabili, in particolare semirimorchi cisterna. Lo studio, denominato Torino Intermodale, è molto circostanziato e presenta soluzioni di indubbio interesse. Nella fase originale il progetto contempla l'utilizzo nell'area di Torino ma, se il sistema avrà un adeguato ritorno sul mercato, sembra logico estendere il progetto a tutto il trasporto combinato italiano di semiri-

morchi, ovviamente sulle relazioni con sagoma ferroviaria P80-410. Questa potrebbe essere un'evoluzione con risvolti molto positivi per modificare gli schemi operativi di una parte degli autotrasportatori. Alcune associazioni di categoria, quali ad esempio Confindustria Piemonte, Assologistica, FerCargo, Assoferr, hanno già manifestato il loro interesse. Altre di grande risonanza nazionale stanno valutando a loro volta un coinvolgimento.

**Presidente della commissione Intermodalità di Assologistica*

INTERMODALE24-RAIL

Intermodale24-rail.net è una piattaforma web informativa nata nel giugno 2009 da una pluriennale ricerca privata, con l'ambizione di promuovere la cultura del trasporto di merci su ferrovia principalmente attraverso l'intermodalità strada-rotaia. Il deciso orientamento in favore della ferrovia nella politica dei trasporti europea insieme ai cambiamenti che sta attraversando l'assetto economico mondiale, in particolare dell'Europa, offrono opportunità importanti per ripensare le concezioni abituali della catena logistica e trasferire quote di traffico merci dall'autotrasporto al treno, soprattutto in un'ottica di integrazione e di convergenza verso comuni obiettivi di efficienza, affidabilità ed economia. Tuttavia le particolarità operative del sistema ferroviario, legate alle procedure che ne fanno un vettore estremamente sicuro, richiedono l'acquisizione da parte dei trasportatori di alcune nozioni in più rispetto al trasporto stradale. Di conseguenza intermodale24-rail.net si è evoluta ed è considerata oggi un portale di riferimento per gli operatori che si vogliono avvicinare all'intermodalità strada-rotaia. Inoltre, sin dal 2011, ha avviato un'attività professionale complementare di consulenza, studi e ricerche, pianificazione e valutazioni tecniche.

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 Euomercì - promuove il **Logistico dell'Anno**, premio destinato a chi effettua innovazione in ambito logistico.



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

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

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

Consorzio ZAI



Interporto
Quadrante
Europa

Più spazio per la logistica



Verona Quadrante Europa

UFFICI DIREZIONALI

Disponibilità immediata

Ubicazione:

Incroccio 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 mq.



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:

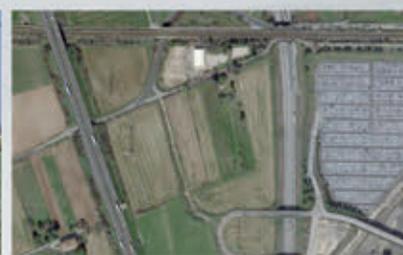
6.700 mq frazionabili

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:

Incroccio 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 mq

Superficie coperta:

da 16.000 a 35.000 mq

Altezza:

da 20 m

