N. 2 FEBBRAIO 2022

ALIS magazine

GRAZIE PRESIDENTE

ALIS

ITALIA
IN MOVIMENTO

ITALIA ED EUROPA: UNA NUOVA STAGIONE NEL SEGNO DELLA CONTINUITÀ

di Guido Grimaldi

Con il 2022 si inaugura una nuova fase politico-sociale molto importante non solo per l'Italia ma anche al livello di Unione Europea. Sul piano istituzionale, nel mese di gennaio, allo scadere del settennato di Sergio Mattarella, la politica nazionale si è occupata dell'elezione del nuovo Presidente della Repubblica Italiana mentre i parlamentari europei hanno colmato il vuoto lasciato dalla prematura scomparsa di David Sassoli con la nomina alla presidenza del Parlamento Europeo della maltese Roberta Metsola. A entrambi, ALIS Magazine augura buon lavoro confermando il proprio impegno a dedicare, durante il loro mandato, spazio ed approfondimenti per divulgare il loro messaggio positivo e incoraggiante per tutti coloro che, come noi, credono nelle potenzialità e nelle opportunità che Istituzioni forti e coese possano offrire ai Paesi, alle imprese e alle società che continuano ad investire non solo per crescere ma soprattutto per garantire un futuro più certo alle nuove generazioni. In particolare, vorrei porgere un sincero ringraziamento a Sergio Mattarella che ritengo abbia svolto il suo mandato con grande autorevolezza e concretezza. Ha sapientemente posto particolare attenzione alla coesione istituzionale in un periodo storico per il nostro Paese in cui la spinta divisiva, alimentata dalla crisi economica e dalla pandemia, ha messo in discussione non solo gli equilibri politici nazionali, con il concreto rischio di ingovernabilità, ma ugualmente cruciale per il futuro delle istituzioni europee. Il suo grande lavoro ci ha accompagnato nel più grande processo di riforma che lo Stato abbia mai affrontato dal dopoguerra. Inoltre, ci riempiono di fiducia le parole chiare ed incisive pronunciate dalla neo-Presidente Metsola nel suo di scorso di insediamento, con cui ha dichiarato che agirà in continuità e che onorerà l'operato di David Sassoli battendosi per l'Europa e per far recuperare ai cittadini dei singoli Stati un senso di fede ed entusiasmo nei confronti del progetto comunitario. È proprio a David Sassoli ed al grande vuoto che ha lasciato sia in Italia che in Europa che mi permetto di rivolgere ancora un pensiero. Lo rivolgo al Presidente, al politico e all'uomo, forte sostenitore delle Istituzioni e dell'Europa, ma anche al marito e al padre che, come abbiamo ascoltato dall'ultimo saluto della moglie e dei figli, ha saputo trasmettere valori ed insegnamenti profondi. La nostra associazione lo ricorda e lo ringrazia anche per aver mostrato vicinanza e supporto nei confronti delle imprese e dei lavoratori del trasporto e della logistica, e per aver riconosciuto l'importanza della sostenibilità come opportunità concreta per affrontare le sfide attuali e future. Queste sfide animeranno nel 2022 l'attività istituzionale di ALIS, che svolgerà la sua azione al fianco ed al servizio delle imprese del trasporto e della logistica, già impegnate a fronteggiare uno scenario economico-finanziario straordinariamente complesso che si è conclamato con la fine dell'anno scorso, caratterizzato dal vertiginoso aumento dell'inflazione e dall'impressionante aumento del prezzo delle materie prime e dei prodotti energetici.

In tale contesto assume un'importanza cruciale la reale collaborazione che si dovrà consolidare tra Istituzioni, cittadini e imprese per incentivare le iniziative veramente efficienti e così consentire al tessuto produttivo di mettere in campo e valorizzare tutte le potenzialità, ormai collaudate durante i periodi più bui della crisi pandemica, in termini di visione, concretezza, innovazione, oltre che per recuperare le perdite della fase pandemica e raggiungere obiettivi e target di sostenibilità ambientale, sociale ed economica. È con grande orgoglio che annuncio che dal 16 al 19 marzo si terrà all'interno del polo fieristico di Verona la più grande fiera del settore del trasporto e della logistica organizzata dalla nostra Associazione con lo scopo di stimolare il confronto e mettere a sistema tutti gli operatori, pubblici e privati, della catena logistica nazionale ed internazionale. Vogliamo porre l'intero settore al centro di un dibattito costruttivo attraverso le numerose conferenze istituzionali, work-shops e seminari che ci auguriamo possano non solo evidenziare le best practices degli operatori che ci hanno consentito di non subire blocchi commerciali durante i lock-down ma soprattutto che possa stimolare proposte di attuazione di una politica economica veramente efficiente e lungimirante, in grado di valorizzare i campioni nazionali e renderli competitivi in un mercato globale caratterizzato da variabili economico sociali sempre più complesse. Anche in questo numero ALIS Magazine racconterà questi passaggi decisivi, attraverso le voci, le professionalità e le esperienze delle Istituzioni chiamate a prendere decisioni fondamentali per la vita di cittadini, famiglie ed imprese in un momento storico che, come sappiamo, continua ad essere condizionato dalla pandemia, ma anche di chi fa della formazione e dell'accesso al mondo del lavoro una missione prioritaria ed infine di chi lavora in prima linea nella filiera logistica, di chi opera quotidianamente per portare avanti un processo di ripresa economica ed occupazionale finalmente avviato. Approfondiremo poi le principali novità in tema di intermodalità, ma anche di digitalizzazione, economia circolare, fonti rinnovabili, semplificazione, internazionalizzazione, diritto e finanza. Continueremo inoltre ad occuparci di un'importante questione già anticipata nel precedente numero, che riguarda l'inaccettabile operazione di spostamento dei depositi chimici e petrolchimici all'interno del Porto di Genova, in pieno centro città: un vero rischio per la salute e la sicurezza, così come per l'impatto sul traffico merci e sull'intero indotto di uno degli hub portuali più strategici in Italia e in tutta Europa. Gli spunti e i temi sono tanti, ALIS Magazine continua a lavorare con l'obiettivo di dare a tutti voi lettori un ampio punto di vista sul nostro straordinario Paese, sulla sua competitività, sulle sue eccellenze, sulle sue prospettive.

Buona lettura

Guido Grimaldi

Guido Grimaldi

Presidente dell'Alis, autore di questo editoriale

ALIS Magazine

Il periodico
dell'Associazione
logistica
per l'intermodalità
sostenibile

Editore

Alis Service S.r.l.
Via Rasella, 157 – 00187 Roma

Stampa

Arti Grafiche Boccia
Via Tiberio C. Felice, 7
84131 Salerno

Direttore responsabile
Sergio Luciano

Progetto Grafico:
Luca Beretta

In redazione:
Franco Oppedisano

Hanno collaborato a questo numero:

Giulio Agnusdei
Nicolò Berghinz
Gianfranco Brambati
Francesco Casilli
Laura Castellani
Francesco Condoluci
Roberto D'Antonio
Antonio Errigo
Diana Fabrizi
Francesca Fiorini
Sergio Martone
Alessandro Milone
Enrico Maria Mosconi
Susy Rizzi
Anna Tedesco
Valeria Zucconi

REG. TRIBUNALE DI NAPOLI
N.55 26/10/2021

INDICE

EDITORIALE
Italia ed Europa: una nuova stagione nel segno della continuità 3

PRIMO PIANO
Un Presidente saggio per gli anni più difficili della Repubblica 8/13

INTERVISTA
L'Italia deve essere protagonista . 16/21

ATTUALITÀ/Genova 1
Così il Sindaco si scontra con un muro di no 22/25

ATTUALITÀ/Genova 2
Storia infinita di un "rischio rilevante" 26/29

ATTUALITÀ/Genova 3
Doria: "I depositi fuori dalla città e dentro il porto" 31/32

MONDO ALIS
I costi dell'energia strozzano la supply chain 33

MONDO ALIS
Let Expo ai nastri di partenza in totale sicurezza 34/37

IN MOVIMENTO
Green Truck a temperatura controllata 60/61

ALIS CHANNEL
I TALK DELLA LOGISTICA
Semplicazione non vuol dire corruzione 38/44

IN MOVIMENTO
Il contratto di trasporto vale anche per i servizi 52/53

FOCUS EUROPA
Tassonomia, la lista green che divide l'Europa 62/64

IN MOVIMENTO
Lo ship recycling tra dumping e circular economy 46/49

IN MOVIMENTO
Ferrovie: online il documento strategico 54

FOCUS EUROPA
Tre donne alla guida dell'Europa 66/67

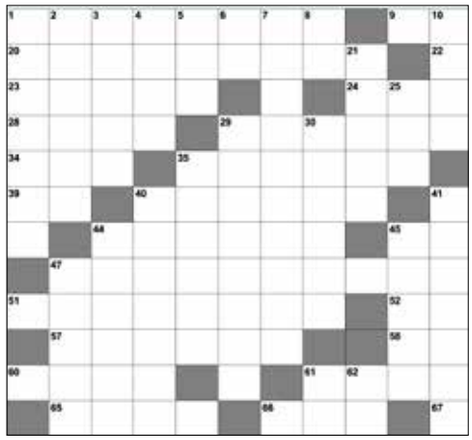
IN MOVIMENTO
Pioggia di premi su Trans Italia ... 50/51

IN MOVIMENTO
Marebonus e Ferrobonus sono strategici per la logistica 56/59

FORMAZIONE E LAVORO
La sfida delle nuove professioni ... 68/69

FORMAZIONE E LAVORO
Agroalimentare, logistica e università 70/71

FINANZA E RISPARMI
La volatilità spinge in alto le performance dei più coraggiosi .. 81/84



ENIGMISTICA
Pausa caffé 96/97

INNOTECH
Digital Twin: il vantaggio di avere un gemello digitale 72/73

FINANZA E RISPARMI
Il mattone ritorna a ballare 86/89

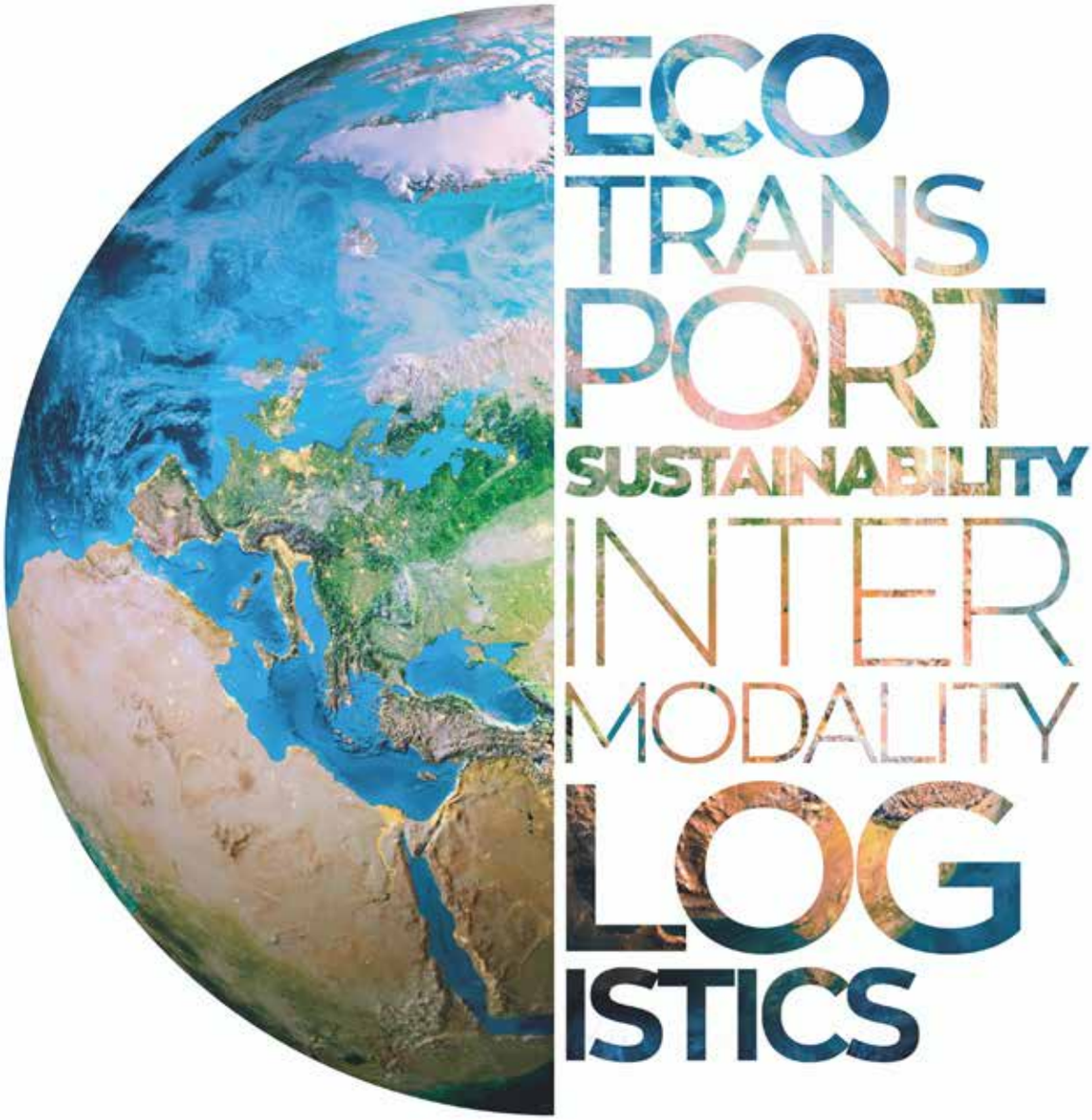
INNOTECH
L'auto elettrica ora si ricarica anche senza doversi fermare ... 75/76

LIFESTYLE
Il vino buono fa bene anche al portafoglio 90/92

OROSCOPO 98

OSSERVATORIO ECONOMICO
L'inflazione e il debito pubblico ... 78/79

LIFESTYLE
I suv all'ennesima potenza 94/95



LET EXPO

Logistics Eco Transport Trade Show

Let's be sustainable.

Il **mondo** del trasporto si incontra a Verona per la fiera più **sostenibile** dell'anno.

16-19 MARCH 2022 | VERONA

LETEXPO.IT | info@letexpo.it | 06.8715371- 081.18404660

Promoted by ALIS ITALIA IN MOVIMENTO *Organised by* ALIS SERVICE *In cooperation with* veronafiere Trade shows & events since 1898

UN PRESIDENTE SAGGIO PER GLI ANNI PIÙ DIFFICILI DELLA REPUBBLICA

Tre crisi politiche, un rinnovo del Parlamento e, soprattutto, la pandemia hanno segnato il settennato di Sergio Mattarella

di Francesco Condoluci

"Amegghiu parola? È chidda ca 'un si dici". La parola migliore? Quella che non si dice. Così recita un antico e mai dimenticato proverbio siciliano. E Sergio Mattarella, da siculo doc nato e cresciuto a Palermo, non poteva non essere allineato a quel motto tipico della sua terra. Di poche parole (e molti sguardi e pause e silenzi, pesati e mai casuali), il dodicesimo Presidente della Repubblica Italiana - che non sappiamo, al momento in cui viene chiuso questo numero di Alis Magazine, da chi sarà sostituito - è uomo schivo, bonario, che non ha mai amato troppo i riflettori e le apparenze. Dopotutto, è stato proprio questo low profile – fatto di mitezza, cursus honorum immacolato, messe alla domenica e grisaglie d'ordinanza (tagliate, di solito, su misura dal suo sarto palermitano che, anni fa, al Foglio, disse che «il Presidente è tutto torto, come quelli che stanno troppo a lungo sui libri») – a convincere quel diavolo d'un Renzi, nel febbraio di 7 lunghi anni fa, a tirare fuori il suo nome dal cilindro per farlo eleggere al Colle al quarto scrutinio con i voti del Pd e dell'area di centrosinistra.
Forse l'ex enfant prodige della politica italiana, che all'epoca stava seduto a Palazzo Chigi (e probabilmente immaginava di poterci stare chissà per quanto), aveva pensato a lui, all'ex parlamentare e ministro e al tempo giudice costituzionale, come alla figura grigia perfetta per fare il "notaio" d'una Repubblica di cui lui – Renzi, il (fu) rottamatore – voleva revisionare le fondamenta mandando in pensione il Senato per far posto a un monocameralismo con ampliamento dei poteri dell'esecutivo. E così Sergio Mattarella s'è ritrovato a entrare al Quirinale in una fredda giornata di febbraio del 2015, arrivando sul Colle a bordo di una Fiat Panda – manco a dirlo! – di colore grigia, quintessenza di quella so-

Alla Scala
Il Capo dello Stato alla Prima del teatro milanese è stato accolto da un applauso durato cinque minuti

brietà da vecchio signore della Palermo elegante e perbene, che è il suo tratto distintivo e che tanto piaceva ai grillini, a quel tempo ancora invasati di pauperismo peloso.
A riprova dell'assioma tanto in voga nei Palazzi romani secondo il quale "la strada certa verso il Colle è quella dell'invisibilità", del Mattarella pre-Quirinale pochi si ricordano. Figlio di Bernardo, maggiorente della Democrazia Cristiana siciliana e pluriministro e fratello di Piersanti, Presidente "eretico" della Regione Sicilia ammazzato sotto casa da Cosa Nostra per le sue smanie moralizzatrici nell'amministrazione della cosa pubblica – fu proprio lui, Sergio, a raccoglierne il rantolo in quel tragico giorno della Befana del 1980 a Palermo – il futuro Presidente della Repubblica ha passato metà della sua vita a fare il professore di diritto parlamentare all'Università di Palermo, tra studi, lezioni e pubblicazioni di diritto costituzionale.
Passato alla politica attiva a metà degli anni '80 nella sinistra DC, della sua carriera da parlamentare e figura istituzionale sono rimaste nella storia giusto le polemiche dimissioni (assieme ad altri quattro esponenti democristiani) da Ministro della Pubblica Istruzione del VI Governo Andreotti per protesta nei confronti di quella famigerata "Legge Mammì" che nel 1990 legittimò il ruolo delle tv private Fininvest nel sistema radiotelevisivo nazionale. Lo schieramento nel filone cattolico-sociale della vecchia Dc, da cui, nella cosiddetta Seconda Repubblica, prese poi forma (varia) quello che sarebbe diventato il centrosinistra avverso a Silvio Berlusconi, per lui è sempre stata una certezza granitica. Una militanza ligia e fedele che, per l'appunto, agli occhi di Matteo Renzi, ne ha fatto il campione ideale da proporre all'ultimo minuto al Parlamento alle quirinalizie 2015. Il diavolo, però, come si dice, fa le pentole, non i coperchi. E così, il suo kingmaker, a meno di due anni da quel voto, s'è ritrovato nei pasticci proprio per via delle riforme istituzionali con le quali sognava di cambiare il Paese e, una volta sconfitto al referendum-boomerang, l'hanno portato invece a lasciare mestamente la Presidenza del Consiglio. Con Mattarella, che aveva passato la prima parte del mandato da Capo dello Stato a inaugurare grandi eventi tra Expo Milano e dintorni, che si ritrova, suo malgrado, a dover gestire la prima grana vera: la crisi politica del dopo-Renzi e il pressing di chi vuole il ritorno alle urne. E qui il PdR tira fuori per la prima volta le unghie e,

> **"Il Presidente è figlio di Bernardo, maggiorente della DC siciliana, pluriministro e fratello di Piersanti, Presidente della Regione Sicilia ammazzato sotto casa da Cosa Nostra"**

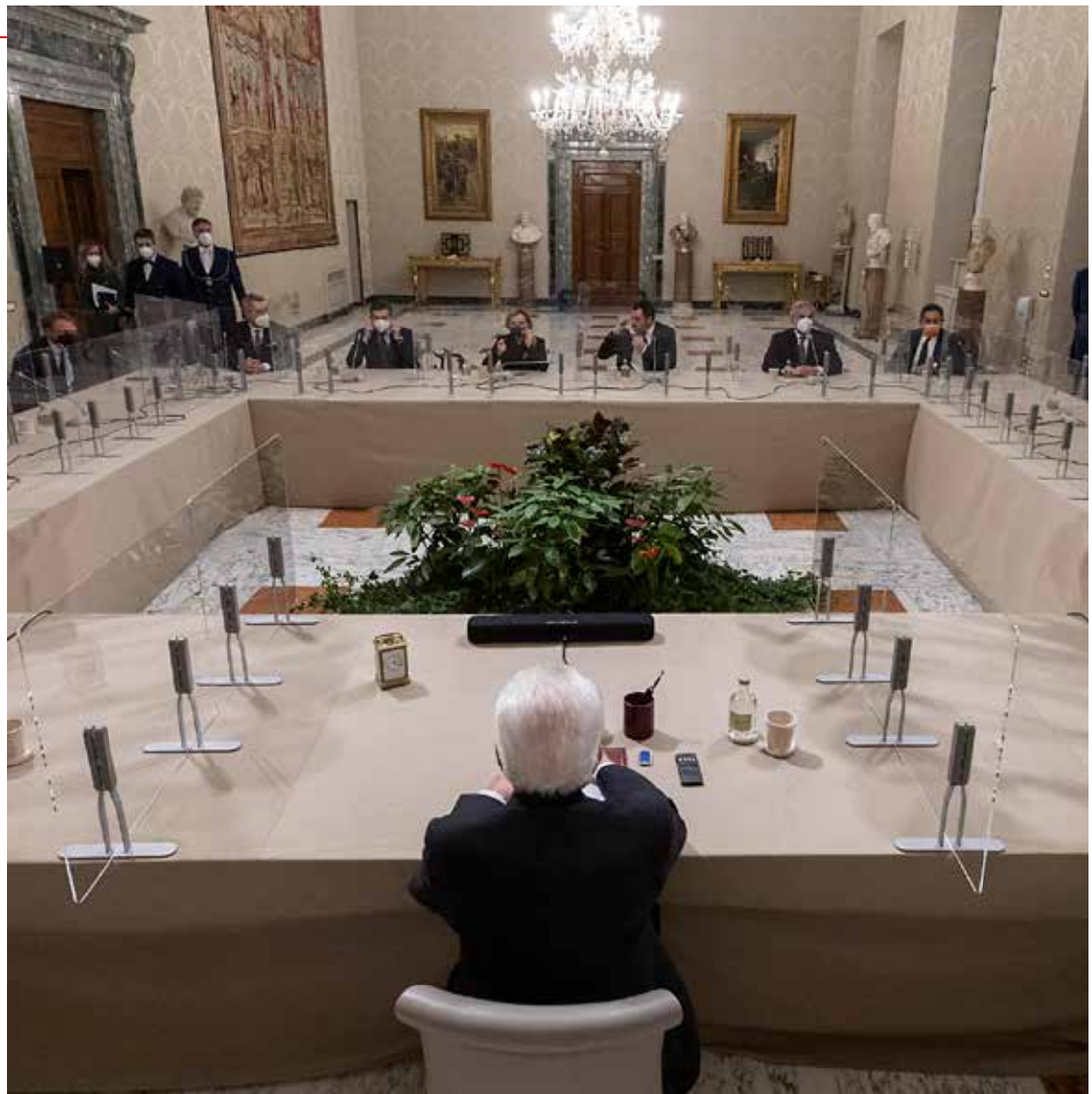
proprio lui, padre del vecchio "Mattarellum" simbolo del bipolarismo, dice niet al voto anticipato senza una riforma della legge elettorale, agevolando la nascita di un governo "delle buone maniere" a lui molto affine, presieduto dal "conte" Paolo Gentiloni. Da allora, di crisi politico-istituzionali sarà chiamato a gestirne altre tre che, soprattutto nella legislatura successiva, la XVIII, la più disgraziata o la più pazza (a seconda se vi viene da piangere o da riderci istericamente su) della storia repubblicana, lo costringeranno, ovviamente suo malgrado, a scrollarsi di dosso la naftalina per vestire i panni del Presidente-decisionista, ruolo del quale, per inclinazione d'animo, avrebbe certamente fatto volentieri a meno.

La prima vera dorsale, per lui – quella che ha fatto da spartiacque tra un bigio settennato notarile fatto di commemorazioni antifasciste e messaggi soporiferi di fine anno e un mandato (obtorto collo) interventista e molto "pop" – è stata il travagliatissimo parto del Governo Conte I all'alba di questa legislatura. Ricordate? Era la tarda primavera del 2018, le elezioni politiche si erano tenute in marzo e avevano decretato i 5Stelle partito di maggioranza relativa, e, dopo tre mesi di ammuina e dibattiti social (governo sì/ governo no), la strana e improbabile coppia Di Maio-Salvini, freschi di matrimonio d'interesse, aveva tirato fuori il nome del carneade Conte Giuseppe da Volturara Appula quale presidente del Consiglio designato di un governo a forti tinte populiste. Mattarella, in quella, si sarà fatto il segno della croce e, seguendo il dettato costituzionale, ha conferito l'incarico, salvo poi però irrigidirsi, fino al punto da bloccare la formazione del nuovo governo, una volta letto il nome dell'antieuropeista Paolo Savona accanto alla casella del Ministro dell'Economia. Eccolo: l'uomo sempre parco di parole e allergico ai gesti ad effetto, il nonno bonario che, nel momento topico, come un koala mette via la bonomia e mostra i denti, arrivando addirittura a bran-

> **"Sergio Mattarella suo malgrado, ha dovuto vestire i panni del Presidente-decisionista, ruolo del quale, per inclinazione d'animo, avrebbe certamente fatto volentieri a meno"**

Le consultazioni

Il settennato di Mattarella è stato caratterizzata da quattro consultazioni per formare un Governo



dire come uno spauracchio la chiamata di Carlo Cottarelli per un governo tecnico alternativo. Per quello stop – poi divenuto semaforo verde con il dietrofront di Lega e M5S e la nascita del Conte I – Mattarella da un lato si è guadagnato l'accusa di impeachment (sì, sì, avete letto bene…sic!) da parte di Luigi Di Maio e una pioggia di insulti e persino minacce di morte via social da parte del solito popolo di babbei della Rete. Ma dall'altro, con questo piglio da pugnace e volitivo garante della Costituzione e dei valori europei, ha cominciato la scalata verso un'inaspettata popolarità, incrementata assai probabilmente, nell'immaginario collettivo, dal confronto impietoso con il resto degli astanti di questa travagliata stagione politica.

“Ha incoraggiato gli sforzi di medici e infermieri «e di tutti coloro che combattono ogni giorno contro questo nemico invisibile» mentre gli italiani spaventati si aggrappano tutti a lui”

Fino allo scoppio della pandemia, al Capo dello Stato sul piano politico tocca gestire poca roba: solo la crisi agostana del governo giallo-verde Conte I nel 2019. Iniziata con il diktat in spiaggia di Salvini al Papeete e finita con il segretario della Lega a sua volta spiaggiato dal solito Gianburrasca Renzi che con la “mossa del cavallo” riesce in un'operazione mai riuscita a nessun altro nella storia della Repubblica: stesso Presidente del Consiglio (sempre Conte Giuseppe da Volturara Appula) ma governo e maggioranza diversi e, stavolta, a trazione di centrosinistra, con quei cattivoni sovranisti della Lega ricacciati all'opposizione. Il Presidente, dall'alto del Colle, osserva «attento e non indifferente», questa inversione a “U” e l'avvento dell'era giallorossa (che non è quella romanista, ma del secondo matrimonio d'interessi dei grillini, contratto in questo caso con quei governisti incalliti del Pd).

I sondaggi, sempre influenzati dalla comparazione con il resto della improponibile compagnia cantante, per lui cre-

L'insediamento

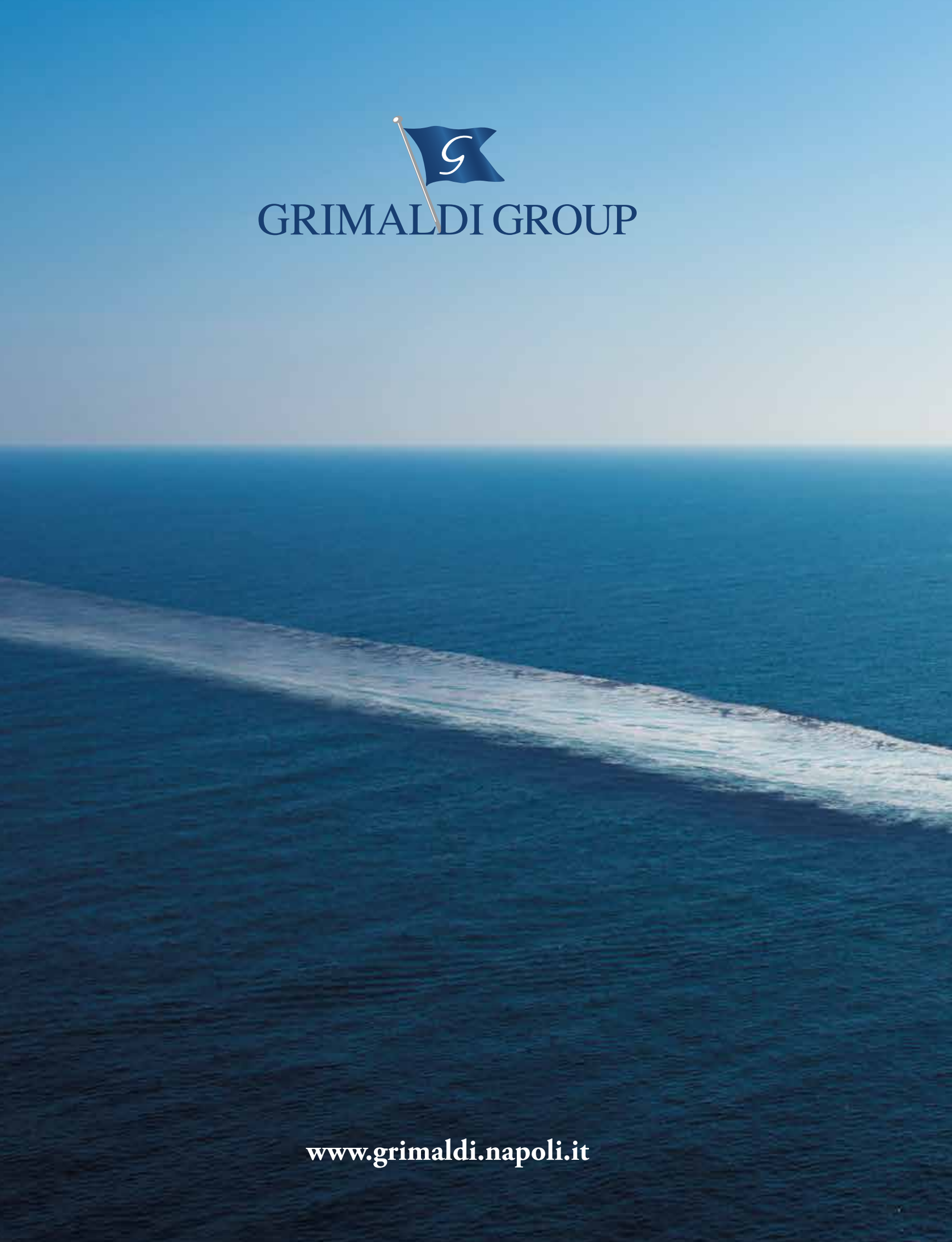
Mattarella passa in rassegna la banda dei Carabinieri il 3 febbraio 2015 quando entra al Quirinale

Il Quirinale
La sede della Presidenza della Repubblica che ha in tutto 1200 stanze

scono e aumentano i decibel degli applausi nei teatri e nelle scuole visitate. E quando, allo scoppio del caso Palamara, la "cacca nel ventilatore" sommerge gran parte dei giudici italiani, a lui, al Capo dello Stato nonché presidente del Consiglio Superiore della Magistratura, basta qualche parola indignata per guadagnarsi la "ola" dei tifosi tra i quali adesso – grazie ai buoni uffici del suo "Richelieu", quell'Ugo Zampetti chiamato non a caso a fargli da segretario generale e gran ciambellano al Quirinale – è rientrato lo stesso Di Maio, lo stesso giusto fino a un anno prima voleva appunto fargli "l'impeachment" .

Il resto è noto: nel 2020 scoppia la pandemia e il mondo, così come l'avevamo conosciuto, finisce. Agli inizi, sul "virus cinese" Mattarella va ad abbracciare il bimbetto con gli occhi a mandorla della scuola di Prato, e dà il buon esempio antidiscriminatorio (a posteriori, i dati diranno che in quello stesso periodo, i ministri del governo Conte II, forse in segreto o forse no, sapevano già dell'inusitata aggressività del Sars-Cov-2). Poi il Presidente percepisce la gravità del problema e coglie la necessità di incoraggiare gli sforzi di medici e infermieri «e di tutti coloro che combattono ogni giorno contro questo nemico invisibile». È il suo picco più alto. Quando – in pieno lockdown e con l'Italia chiusa in casa terrorizzata a sgranare il rosario dei morti e dei contagiati quotidiani – un fuori onda divulgato per errore (?) dall'ufficio stampa del Quirinale, mostra il suo ciuffo fuori posto e lui che commenta «nemmeno io vado dal barbiere», la simpatia del popolo è alle stelle.

Gli italiani adesso si aggrappano tutti a lui, unico faro a illuminare il mare tempestoso e assassino della pandemia che morde e della politica che annaspa. Mattarella fa quel che può: incita, incoraggia, ogni tanto striglia ma fino all'ultimo prova a salvare dalla crisi il Governo Conte II, pur così discusso. Ma alla fine si arrende alle ragioni della politica, allarga le braccia e chiama al capezzale del Paese l'italiano più skillato e autorevole di tutti. Quel Mario Draghi che oggi, un anno dopo e qualche disastro in meno, vorrebbe tanto che prendesse il suo posto , le sue responsabilità e le molte grane da gestire. Ma i politici, leader e liderini vari, sono sempre gli stessi, per cui non è così facile che alla fine riescano facilmente a nominare un successore degno di questo nome, senza far finire tutto a carte quarantotto. Per cui, checché ne abbia detto e ne dica in messaggi pubblici e privati, il Presidente Mattarella potrebbe anche dover rinunciare al suo meritato e agognato riposo e non cambiare residenza almeno per un altro po'. Ce lo vedete voi che, se "tirato per la giacchetta" dall'insipienza dei capi di partito e implorato a evitare al Paese la tragedia di una crisi al buio, lui, il buon Sergio, dopo questi 7 anni vorrà passare alla storia come un novello Celestino V che "per viltade fece il gran rifiuto"?


GRIMALDI GROUP
www.grimaldi.napoli.it

Le prime navi nel Mediterraneo con tecnologia
Zero Emission in Port®

Il trasporto ecosostenibile è già realtà.

Luigi Di Maio

Ministro degli Esteri
e della Cooperazione
Internazionale
dal settembre del 2019.
È nato ad Avellino
nel 1986 ed è cresciuto
a Pomigliano D'Arco

L'ITALIA DEVE ESSERE PROTAGONISTA

Il ministro degli Esteri Luigi Di Maio parla del Mediterraneo della dipendenza energetica e dei rapporti con Parigi e Berlino

di Alessandro Milone

"Serve una Europa forte per affrontare insieme i cambiamenti climatici, la pandemia e l'instabilità geopolitica"

Ministro, l'azione del Governo Draghi e del ministero che guida ha riportato l'Italia al centro dello scenario diplomatico internazionale, anche attraverso un intenso lavoro di cooperazione bilaterale con Francia e Germania. Oggi gli analisti descrivono un triangolo Parigi-Berlino-Roma alla guida dell'Europa invece dell'asse franco-tedesco. Quale sarà il ruolo dell'Italia in questo scenario e quali priorità in cima all'agenda italiana per il 2022?
Oggi più che mai serve un'Europa forte. In un contesto come quello della pandemia, non era scontato che l'Europa riuscisse ad agire insieme. Se l'ha fatto, è anche grazie all'azione congiunta di Roma, Parigi e Berlino, che hanno saputo superare gli egoismi nazionali. La firma del Trattato del Quirinale con la Francia è stato un passo importante, non solo nell'ottica dei rapporti bilaterali italo-francesi, che diventano più strutturati, ma anche e soprattutto nel quadro dell'Unione Europea. Con il Trattato intendiamo sia rafforzare i nostri legami bilaterali sia l'Europa nel suo complesso. In tale contesto, abbiamo avviato quindi un'interlocuzione approfondita anche con la Germania, per definire un "Piano d'azione" bilaterale, un ambizioso meccanismo di cooperazione, che permetta ai nostri Paesi di dialogare e di avviare nuove iniziative sulle questioni più rilevanti di politica estera e di sicurezza; sulla collaborazione economica e nell'innovazione; sulle dimensioni culturale e della società civile. Vogliamo creare una piattaforma di cooperazione rafforzata tra i nostri Paesi per promuovere l'Agenda europea e affrontare insieme le sfide che ci attendono: cambiamenti climatici, pandemia, instabilità geopolitica e transizione digitale ed energetica. Tutto ciò attraverso l'attivo coinvolgimento degli attori del sistema economico, del mondo accademico e culturale e della società civile, con particolare riguardo alle giovani generazioni. Entrambi gli accordi partono dalla premessa che Italia, Francia e Germania sono partner irreversibili e sono in grado di svolgere insieme il ruolo di motori dello sviluppo europeo, con l'obiettivo comune di un futuro di benessere e di sicurezza condiviso e sostenibile. Nella stessa prospettiva, stiamo lavorando anche per rafforzare la nostra cooperazione con la Spagna, che consideriamo un partner strategico, indispensabile specialmente in Europa, dove possiamo contare su posizioni ampiamente convergenti sui principali temi dell'agenda europea, e nel Mediterraneo, dove condividiamo l'interesse prioritario per la stabilità e per una prosperità condivisa.

La vera sfida dell'Europa è la transizione ecologica ed energetica. Il Green Deal non è soltanto un fattore ambientale e di contrasto ai cambiamenti climatici, ma una priorità strategica per la sicurezza economica dei Paesi dell'Unione. In che modo sta lavorando l'Italia per garantire la propria sicurezza energetica?
La sicurezza degli approvvigionamenti, la transizione energetica verso fonti pulite e la lotta ai cambiamenti climatici sono al primo posto dell'Agenda di Governo. Nel corso degli ultimi due anni, in partnership con il Regno Unito per la Cop26 e attraverso la Presidenza italiana del G20 abbiamo promosso attivamente una diplomazia climatica ed energetica che ha contribuito a creare le condizioni necessarie all'adozione della dichiarazione di Roma in ambito G20 e del Gla-

sgow Climate Pact. È ora fondamentale dare attuazione agli impegni delineati nel 2021, mantenendo un ruolo di leadership. In ambito G20, la Presidenza italiana si è contraddistinta per l'accento posto sul nesso tra Clima ed Energia, poiché il settore energetico è al cuore della soluzione ai cambiamenti climatici. Abbiamo inoltre affermato l'impegno dei Paesi G20 a interrompere i finanziamenti pubblici al carbone e riaffermato la centralità della finanza per il clima. In un contesto come quello attuale caratterizzato da una forte ripresa della domanda e da un'offerta globale più debole del previsto, il nostro Paese può inserirsi come attore protagonista nel nuovo scenario energetico, sviluppando fonti proprie, riducendo l'esposizione esterna e la dipendenza dalle importazioni. Migliorerebbe così la bilancia dei pagamenti energetici, strutturalmente per noi in difetto nel modello tradizionale che ci vede acquirenti. Dobbiamo conciliare il fatto di essere un Paese privo di risorse naturali, fortemente minacciato dal cambiamento climatico, ma allo stesso tempo la seconda manifattura Ue e tra i principali Paesi esportatori al mondo. Occorre dunque puntare sulla nostra posizione geografica, sulle interconnessioni (elettriche ma anche basate su gas, idrogeno e rinnovabili) verso Sud e verso i Balcani, e sui primati delle nostre imprese e sull'innovazione tecnologica.

> **“Il nostro Paese deve sviluppare fonti proprie, riducendo l'esposizione esterna e la dipendenza dalle importazioni”**

Una delle priorità strategiche dell'Italia - anche in virtù della propria posizione geografica - riguarda la stabilità dell'area Euromed e dei Paesi del Nord Africa con i quali esiste anche una storica relazione economica. Libia, Sahel e flussi migratori, il rapporto di competizione con la Francia nel Mediterraneo allargato, il contrasto al terrorismo, la crescente presenza di Turchia, Russia e Cina in molti Paesi del continente africano, sono tutti dossier importanti per la sicurezza e l'economia italiana. Possono questi essere terreni su cui sperimentare quest'anno una politica estera e di difesa realmente europea oppure prevarranno gli interessi nazionali?

Il Mediterraneo resta un'area esposta all'instabilità e al rischio di grandi polarizzazioni. Guardiamo all'attualità e osserviamo l'approfondimento di squilibri generali, demografici, di istruzione, sviluppo, accesso a risorse naturali e ambientali, welfare sanitario. Queste circostanze alimentano l'instabilità e la competizione nell'area mediterranea del Vicino e Medio Oriente, che si manifesta spesso in guerre

La diplomazia a Villa Madama
Il ministro degli Affari Esteri, Luigi Di Maio, e l'omologa tedesca Annalena Baerbock

civili o in forme ibride e transnazionali: consolidamento della presenza di attori non statuali, terrorismo, criminalità organizzata, traffici illeciti, tratta di esseri umani e flussi migratori incontrollati. Le ripercussioni dirette e indirette sulla stabilità europea e dell'Italia sono evidentemente molteplici. L'effettiva stabilizzazione della Libia è un primario obiettivo di politica estera e di sicurezza nazionale per l'Italia. Essa non può che avvenire attraverso il completamento del processo di transizione istituzionale, che vede nelle elezioni un suo snodo fondamentale e che per noi resta una priorità. Ugualmente prioritario resta il ritiro di tutti i combattenti e mercenari stranieri dal Paese. Anche la stabilità del Sahel e la risposta alle esigenze dei Paesi che ne fanno parte, cosi come la lotta al terrorismo e all'espansione di Daesh che costituiscono una grave minaccia alla stabilità dell'Africa e dell'Europa, restano per noi centrali. Anche per questo, in seno alla Coalizione Globale Anti Daesh abbiamo promosso il lancio di un Gruppo ad hoc dedicato al continente africano. E per tale ragione appare oggi ancor più evidente la necessità di potenziare e mettere a frutto gli strumenti della Politica di Sicurezza e Difesa Comune dell'Unione Europea, a partire dalla "Bussola Strategica", in sinergia e complementarietà con l'Alleanza Atlantica, così come l'ampia gamma di strumenti a disposizione dell'Unione nella definizione e gestione delle sue relazioni esterne con Paesi terzi, a partire dalla Nuova Agenda per il Mediterraneo, adottata dalle Istituzioni Ue lo scorso anno e a cui l'Italia ha dato un fondamentale contributo. Sono convinto che, come europei, dobbiamo poter disporre di capacità operative per fronteggiare le situazioni critiche che minacciano i nostri interessi e la nostra stabilità.

"Francia e Germania sono partner irreversibili e possiamo svolgere insieme il ruolo di motori dello sviluppo"

Il 2021 si è confermato anno record per l'export italiano. Alla base di questi numeri c'è stata la sua intuizione con il patto per l'export. Il Made in Italy è davvero un brand vincente? Continuerete a puntante su export con altre politiche dedicate?

Il Made in Italy ha tra i suoi più grandi vantaggi quello di riuscire a coniugare innovazione e creatività con il rispetto per la tradizione e il territorio. E questi tratti restano elementi cardine per il successo dell'Italia negli anni a venire. Come ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione internazionale abbiamo promosso oltre un anno fa il Patto per l'Export, il documento programmatico che delinea la strategia del Sistema Italia per il rilancio

delle esportazioni in chiave post-pandemica. Con il Patto, abbiamo ripensato in chiave innovativa gli strumenti di accompagnamento delle Pmi nei mercati esteri e ridisegnato le finalità del sostegno pubblico all'export: ben 5,7 miliardi di euro sono stati stanziati per rilanciare la competitività internazionale delle imprese, ponendo al centro transizione digitale, rafforzamento del capitale umano e crescita tecnologica a servizio del Made in Italy e, in particolare, del Mezzogiorno. I dati relativi alle nostre esportazioni ci confermano che abbiamo intrapreso la strada giusta. Con circa 423 miliardi di Euro nei primi dieci mesi del 2021 abbiamo battuto il record di 402 miliardi registrato nello stesso periodo del 2019, anno del boom pre-pandemia. Nel confronto con i partner europei, secondo Eurostat, l'aumento delle esportazioni dell'Italia nei primi dieci mesi del 2021 rispetto al 2020, pari a +18,6%, è stato superiore a quello di Germania (+14,1%) e Francia (+15,6%). Anche forti di questi dati incoraggianti, abbiamo voluto rendere strutturali le misure introdotte con il Patto per l'Export, prevedendo nella legge di bilancio, per i prossimi 5 anni, fino al 2026, uno stanziamento di 1,5 miliardi l'anno a titolo rotativo e di 150 milioni di euro a fondo perduto. Al fine di sostenere e rafforzare ulteriormente la crescita delle nostre esportazioni, a novembre 2021 il Maeci, insieme a Ice-Agenzia, ha lanciato una campagna straordinaria di comunicazione a favore del Made in Italy denominata "Italy is simply extraordinary: beIT". La campagna si pone l'obiettivo di promuovere le eccellenze italiane nel mondo attraverso i mezzi di comunicazione più innovativi. Si tratta di uno sforzo concettuale, prima ancora che comunicativo, di definizione di cosa siamo come Paese e dei valori che ci contraddistinguono come comunità e come popolo.

"L' obiettivo è che le aziende italiane della logistica crescano ancora ed acquistino sempre più un profilo internazionale"

Il lavoro svolto da Alis in questi anni, ed in particolare durante la pandemia, ha testimoniato come logistica e trasporti siano un pilastro fondamentale per l'economia globale ed in particolare per l'Italia che resta uno snodo cruciale per le merci in Europa. La politica ha finalmente la piena consapevolezza del ruolo

Il patto francese
Di Maio presenzia alla firma del trattato del Quirinale

Protagonisti nel Mediterraneo

Il ministro degli Esteri Di Maio alla conferenza per la stabilizzazione della Libia

> **L'effettiva stabilizzazione della Libia è un primario obiettivo di politica estera e di sicurezza nazionale per l'Italia**

decisivo del settore? Alis realizza con i suoi associati - grazie all'intermodalità - un trasporto green, competitivo e tecnologicamente innovativo. In che modo il sistema Paese può accompagnare la crescita di queste imprese?

Trasporto e logistica sono due settori cruciali per la competitività del Paese, ai quali nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza è riconosciuto un ruolo centrale per la ripartenza: 61 miliardi di euro sono destinati a investimenti in infrastrutture, mobilità sostenibile, trasporti, logistica, pari a oltre il 25% dell'intera dotazione economica ricevuta dall'Italia nell'ambito del Next Generation Ue. Il nostro obiettivo è che le aziende italiane del settore crescano ulteriormente e acquistino sempre più un profilo internazionale, capace di competere all'estero con altri grandi player del trasporto e della logistica. È prioritario volgere a nostro vantaggio tutte le sfide che la crisi pandemica, superata la drammatica fase emergenziale, ci offre. Questo significa, primariamente, guidare i processi di trasformazione in atto, e in particolare le transizioni gemelle, digitale e di sostenibilità ambientale. Si tratta di due processi che hanno implicazioni forti per il settore dei trasporti ed il settore della logistica. Dal completamento e dal successo di queste transizioni dipende la competitività delle nostre aziende e del nostro sistema economico anche sui mercati internazionali. In tale contesto, lo sviluppo economico e logistico del Mediterraneo e la stabilizzazione di questa regione sono priorità consolidate della politica estera italiana. Il "Mare Nostrum" è una vera e propria piattaforma di connettività economica, infrastrutturale ed energetica tra tre Continenti (Europa, Asia e Africa) e in essa si concentra quasi il 30% del traffico commerciale marittimo internazionale. Anche avendo a mente questa prospettiva, l'Italia guarda al trasporto marittimo mediterraneo in un'ottica di sistema, volta in particolare ad adeguare e decarbonizzare le infrastrutture portuali. Per sostenere questo sforzo in maniera efficace occorre un'agenda positiva, di cooperazione, e una governance integrata del mare a livello internazionale. Con questi obiettivi, abbiamo istituito in Italia una Cabina di Regia sul Mare, che possa offrire al Sistema Paese una piattaforma di coordinamento e interazione tra tutti gli attori.

COSÌ IL SINDACO SI SCONTRA CON UN MURO DI NO

Il Consiglio comunale vota un ordine del giorno per cercare destinazioni alternative per i depositi chimici e la stessa maggioranza tentenna

Il porto di Genova
Case e palazzi sono a pochi metri dal sedime portuale del capoluogo ligure

La controversa scelta del sindaco di Genova Marco Bucci di trasferire da Multedo a Ponte Somalia, nel porto di Genova, il deposito di materiali chimici pericolosi si sta incagliando come una nave alla deriva nei fondali bassi del dissenso sociale e politico e, soprattutto, dei ricorsi che, da più parti, sono in arrivo contro l'iniziativa. Che sgradita praticamente a tutti è stata accolta da una fucileria di proteste con rari precedenti, a Genova.

Qualcosa nella granitica assertività del sindaco è scricchiolato quando, il 18 gennaio scorso, il Consiglio comunale ha approvato un pesante ordine del giorno presentato dal Pd – principale forza dell'opposizione in Consiglio comunale. Nell'ordine del giorno si impegnano Giunta e sindaco a una serie di adempimenti: "Attivarsi presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e presso il Commissario del Programma Straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto ex art. 9 bis Legge 130/2018, affinché subordinino ogni decisione circa il trasferimento dei depositi costieri ad un confronto con i cittadini genovesi, i Municipi interessati, gli operatori economici portuali, le organizzazioni sindacali e le Istituzioni competenti"; "a prendere in considerazione, alla luce dell'opportunità di utilizzare il contributo pubblico di 30.000.000 inserito nel citato Programma Straordinario, destinazioni alternative a Ponte Somalia, che per maggiore distanza dalle abitazioni e minore interferenza con le attività portuali esistenti garantiscano maggior tutela della sicurezza e lo sviluppo dello scalo genovese"; "a riferire in apposita commissione consiliare da tenersi entro il 31 gennaio 2022, con l'audizione dei Municipi interessati, dei rappresentanti degli operatori economici e delle organizzazioni sindacali, e delle Istituzioni competenti (Autorità di Sistema Portuale, Regione Liguria, Arpal, Asl3, Vigili del Fuoco, Enac, ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile".

"Un ordine del giorno non si nega a nessuno, ma la verità è che il sindaco commissario ben conosce il dissenso all'interno della sua stessa maggioranza"

Marco Bucci
Sindaco di Genova e Commissario straordinario per la ricostruzione del viadotto Polcevera dell'autostrada A10

Alberto Pandolfo

Consigliere comunale
di Genova

> **L'autorità portuale aveva individuato ben sei diverse opportunità mentre ora sentiamo dire dal sindaco che ponte Somalia è la miglior soluzione tecnica**

Un documento politico che rinvia di molti mesi qualunque passo in avanti del progetto. «Però un ordine del giorno non si nega a nessuno», commenta con autoironia Alberto Pandolfo, consigliere comunale del Pd a Palazzo Tursi ed ex segretario particolare del ministro della Difesa Pinotti, «ma la verità è che il sindaco commissario ben conosce il dissenso all'interno della sua stessa maggioranza".

Mentre a Tursi si svolgeva il Consiglio comunale dedicato al caso Ponte Somalia, e richiesto dalle opposizioni (salvo ritrovarsi a celebrarlo a porte chiuse per un'imprevista cautela anti-Covid mai messa in atto prima da Bucci) davanti al Municipio andava in atto una nuova, durissima protesta dei residenti di Sampierdarena, che il consigliere Cinquestelle Stefano Giordano a sua volta respingeva senza riserve: «Questo spostamento non si può fare, oggi si prendono in giro per l'ennesima volta i cittadini di Multedo».

Appunto: le norme. Un ginepraio. Che il primo cittadino genovese - col piglio commissariale che ormai adotta sistematicamente - non accetta di riconoscere come tale e affrontare con il tatto la prudenza e il gradualismo che la complessità del tema suggerirebbe. Dunque entro la fine di febbraio, è poco ma sicuro, una fucileria di ricorsi impallinerà la delibera della giunta: dai cittadini di Sampierdarena, sicuramente, ma anche di numerosi operatori economici. Sono contrari i camalli, sono contrari i sindacati confederali.

«Questa vicenda è sempre stata oggetto di impegni politici che anche il mio partito – lo ricordo da quando ero segretario - si era assunto per delocalizzare i depositi da Multedo in porto» racconta Pandolfo «impegno consacrato dal Piano urbanistico comunale del 2015. Che però non prevedeva quale dovesse essere la nuova ubicazione della struttura. L'autorità portuale aveva individuato ben sei diverse opportunità. Con la precedente amministrazione, il Comune aveva optato per l'area circostante l'ex centrale dell'Enel, o in seconda istanza sulla aree Ronzo, alla Foce del Polcevera. Ora invece sentiamo dire dal sindaco Bucci che ponte Somalia è la miglior soluzione tecnica. Ammesso che lo sia, non possiamo lasciare la scelta ad una mera considerazione tecnica, va cercato e trovato un equilibrio tra la scelta tecnica e quella socialmente sostenibile».

In realtà, dal 2017 ad oggi sono state vagliate tutte le ipotesi praticabili, senza alcun esito convincente: «Avevo proposto a Bucci di disegnare una matrice che incrociasse le varie possibili ubicazioni dei depositi con le proteste che li avevano accolti e i risultati sarebbero emersi visivamente», racconta Pandolfo, «ma il sindaco mi ha risposto picche, dice che non usa le matrici».

Forse perché serpeggia, persino all'interno del centrodestra genovese, la perplessità sul blitz del primo cittadino. «All'assemblea pubblica che lui stesso aveva promosso sul tema» conclude Pandolfo «non ha preso la parola nessun esponente del centrodestra: erano tutti in imbarazzo. Bucci è rimasto solo, questa è la verità. Mi ha detto che un sindaco deve saper andare anche là dove sa che magari nessuno lo seguirà, se crede nelle sue scelte. Ma non è facile per nessuno risolvere un problema così complesso, men che mai con un atto di imperio».

Il terminal di Porto Somalia
L'area del porto di Genova che dovrebbe cambiare destinazione con centinaia di mezzi pesanti pronti a imbarcarsi

STORIA INFINITA DI UN "RISCHIO RILEVANTE"

L'ex ministro Burlando ricorda che si è cominciato a parlare di un trasferimento negli Anni Ottanta

"Io sono per l'opzione zero", dice Claudio Burlando, e si capisce subito che la sua è un'opinione di quelle che pesano. «Opzione zero per i depositi di materiali pericolosi nell'area cittadina: la cosa più sensata è non farne più. Non lì». L'ex governatore ed ex ministro dei trasporti, politicamente è tutt'altro che un ex. È tra i leader progressisti più apprezzati e consultati non solo nella sua regione. Figlio di un "camallo" e poi laureato in ingegneria elettronica, è stato sindaco di Genova, deputato per due legislature, ministro dei Trasporti e della navigazione, dirigente di partito del Pci, Pds, Ds, Pd e infine presidente della Regione Liguria per due mandati, dal 14 aprile 2005 all'11 giugno 2015. «Ed è alla luce di tanta esperienza che credo che abbiano fatto il loro tempo, in un contesto portuale come il nostro, i depositi di materiali pericolosi», riprende in questa conversazione con Alis Magazine.

«Questa faccenda del Ponte Somalia… Ricordo che tanti anni fa, quando lavoravo in Elsag (già: perché Burlando un mestiere l'ha sempre avuto, a parte la politica, ndr) ci fu un gravissimo incidente alla Carmagnani e morirono quattro lavoratori. La cosa diede l'inizio a un dibattito aspro, e a un percorso travagliato sulla ricollocazione di quel deposito».

Una storia infinita, siamo negli anni Ottanta. Si arrivò a un passo dal decidere di ricollocare il capannone alla Calata Oli Minerali, «ma poi» prosegue Burlando nel racconto «non se ne fece nulla. Il progetto ottenne una Valutazione di impatto ambientale positiva, ma fu del tutto inutile. La cosa è rimasta sempre lì, ingestita. E nelle mie varie funzioni, da sindaco, da ministro, da parlamentare e da presidente della Regione Liguria non mi sono mai visto porre il problema né dall'Autorità portuale, né dai vari sindaci. Periodicamente arrivavano le lamentele degli abitanti di Multedo, ma neanche più di tante».

A tutto ci si abitua, certo. Anche se al pericolo è…pericoloso abituarsi. «Infatti il deposito di per sé non è particolarmente inquinante, è però pericoloso, il che è diverso. È soggetto a quel che i tecnici definiscono "rischio rilevante". Lo dicono tutti, ed è vero, perché c'è un rischio significativo per chi ci lavora, mentre non è altrettanto certo che, in caso di esplosione, l'onda d'urto possa essere tale da minacciare anche il tessuto cittadino che lo circonda. Sta di fatto che Multedo ha sempre chiesto che venisse delocalizzato o chiuso».

"Il deposito non è molto inquinante, è però pericoloso perché soggetto a quello che viene definito un rischio rilevante"

Dal '90 in poi, fino al 2020, il dossier è rimasto dormiente, quindi. «Sì, e non si deve dire che la politica non abbia fatto scelte anche coraggiose, in Liguria, in fatto di sicurezza ambientale. In nome della preven-

Porto Petroli

Il terminale del porto di Genova per i prodotti petroliferi e petrolchimici

Claudio Burlando

Ex governatore
della Liguria
per due mandati
ed ex ministro
dei Trasporti
e della Navigazione

“L’Enac e la Capitaneria non sono convinte, i confederali e i camalli sono contrari e anche gli alleati politici del sindaco in cuor loro sono perplessi. Sono a favore solo i chimici”

zione dei rischi o dell’estinzione di fattori gravemente inquinanti sono stati chiusi aziende come l’Acna di Cengio, l’altiforno di Cornigliano, la centrale a carbone dell’Enel a Genova, la Tirreno Power a Vado Ligure. La politica ha sciolto questi nodi trovando compensazione sociali, e ha dimostrato che questa Liguria così complicata e senza territorio a volte riesce a fare progressi attraverso scelte coraggiose».

Ma allora come mai adesso rinasce il tema Multedo e con queste modalità, cioè con l’idea di un trasloco che nessuno capisce, salvo chi l’ha proposto? «Il dossier è stato riaperto per una ragione molto semplice» dice Burlando. «Con il decreto Genova sono arrivati molti soldi da spendere e ci si è sentiti in diritto ed anche in dovere di riparlare di tutto. Mi va benissimo. Il problema è un altro, però: cioè la modalità con cui si affronta “sta roba”. In cinque anni sono state date 5 ipotesi diverse di delocalizzazione e ogni volta che è scoppiata la protesta hanno cambiato idea. Voltri, e poi no; Cormigliano e poi no; l’ex centrale Enel in porto, e poi no; poi ancora il Terminal Messina, e ancora no, Ed ora siamo al Terminal di Ponte Somalia, che appartiene a Gavio. Che peraltro non credo abbia chissà quale voglia di ritrovarsi in queste polemiche. Il problema è che - come gli dico ironicamente ma seriamente - che il sindaco commissario pensa di essere Napoleone o Garibaldi, e fa delle cose in spregio a ogni pianificazione. In un Paese in cui si va troppo lenti pretende di andare troppo veloce».

Già, perché sul fronte del porto il sindaco Marco Bucci ha varato un progetto ambizioso ma affascinante, quello della nuova diga: «Un miliardo di investimenti, sarà la diga più profonda del mondo, 50 metri sott’acqua – osserva Burlando – e per questo costa tanto. Ora, in nome di quale aspirazione è stata fatta questa diga a Sanpierdarena? Per far entrare in porto navi più grandi; per riempire i pettini, come si dice in gergo: ormai gli attracchi si fanno in linea, il carico e scarico è veloce, c’è bisogno di spazio a terra, in più si avanza la linea di costa e si aumenta il pescaggio. Bene. Ma allora come puoi pensare, mentre fai tutto questo, di mettere in ballo una bomba chimica? Non con una variante di piano ma con un adeguamento tecnico funzionale che qualunque Tar boccerà? E con che motivazione, poi? E ancora: mandi via il miglior armatore italiano per dar spazio ad un’azienda che ha 27 dipendenti»?

È caustico, l’ex ministro, come chi conosce i problemi dall’interno e da vicino. E poi rileva l’estremo paradosso: l’ordinanza della capitaneria che andrebbe aggirata o archiviata. «Sì. Da 21 anni le navi cisterna, per ordinanza della capitaneria, non possono entrare in quel bacino dove ci sono navi di altre categorie. Ed è in nome di questa regola che, nel comitato portuale, l’ammiraglio capo della capitaneria si è astenuto. Avrei molti dubbi sul fatto che lui sia disposto a modificare l’ordinanza. Anche l’Enac è molto perplesso perché la nuova ubicazione del deposito potrebbe creare interferenze geo-aerodinamiche con le rotte dei voli. I confederali sono contrari, i camalli contrari e anche gli alleati politici del sindaco in cuor loro sono perplessi. Sono a favore solo i chimici».

“In 5 anni sono state date 5 ipotesi diverse di delocalizzazione e, ogni volta che è scoppiata la protesta, hanno cambiato idea”

E dunque, cos’accadrà? «Direi che con l’approvazione da parte del consiglio comunale dell’ordine del giorno presentato dal Pd con cui si impegnano sindaco e giunta a cercare alternative qualcosa si è mosso. E in ogni caso questa vicenda mi sembra tutt’altro che prossima ad una conclusione! Soprattutto non alla conclusione che desiderano chi l’ha avviata».

LO SAI CHE

2/3 dei veicoli pesanti in Europa sono fuori allineamento?*

** Studio effettuato da Volvo Truck*

IL CORRETTO ALLINEAMENTO TI FA RISPARMIARE

€2.500 risparmio annuale medio di carburante per un veicolo correttamente allineato**

€700 risparmiati per la mancata sostituzione anticipata di due pneumatici all'anno**

*** Dati estrapolati in media su veicoli con percorrenza di circa 200.000 km/anno.*

Low Emission Green Truck
ALL·LINEA
www.all-linea.it

ALLINEA I TUOI VEICOLI!

Il network All-Linea è partner ALIS ITALIA IN MOVIMENTO

Rivolgiti ai professionisti dell'allineamento, scegli l'officina più vicina a te!

www.all-linea.it

fb.com/AllLinea

ALL·LINEA

All-Linea *è un progetto di* PESCI ATTREZZATURE

L'ex sindaco di Genova ricorda come nel 2015 fosse già stata individuata l'area del terminal rinfuse

DORIA: "I DEPOSITI FUORI DALLA CITTÀ E DENTRO IL PORTO"

"A chi propone di guardare ad altre aree, alternative a ponte Somalia, chiedo di dirci esattamente dove", è la replica che Marco Bucci, sindaco-commissario di Genova, oppone a tutti quelli (e sono tanti) che deprecano la scelta fatta per il trasferimento dei depositi chimici costieri a Sampierdarena: «Noi siamo disponibili a cambiare decisione» aggiunge Bucci, che invece notoriamente tende a non cambiarle mai «ma soluzioni alternative quali Calata Anzio non vanno bene, trattandosi del punto dove passeranno navi da crociera e traghetti, quindi un posto pericoloso a detta di tutti i tecnici. Condivido con voi un'ulteriore riflessione. Al di sopra di tutto ci deve essere l'esigenza dei cittadini di Sampierdarena. Ho partecipato all'assemblea pubblica e non è stata un'esperienza piacevole, ma è dovere del sindaco parlare con le persone».

Fin qui la linea del sindaco più decisionista della storia recente del capoluogo ligure. Ma cosa ne pensa il suo predecessore, Marco Doria, un cittadino prestato alla politica sotto un'appartenenza di segno opposto, centrosinistra, nonché un economista di vaglia, docente all'università statale? «Sono anni che non mi occupo più di queste cose e il mio livello di riflessione è necessariamente generale» premette con modestia «ma ci sono per me alcuni punti chiave da sottolineare. Ritengo che un porto importante e significativo come Genova non debba movimentare solo container, ci sono altre merci che vanno movimentate, e quindi i prodotti chimici rappresentano uno dei traffici che secondo me un porto importante deve considerare. Non credo che l'Italia possa rinunciare alle

"Un porto importante e significativo come Genova non deve trattare solo container, ci sono altre merci che vanno movimentate"

Marco Doria

Sindaco di Genova fino al 2017 e professore ordinario presso il Dipartimento di Economia dell'università di Genova

linee di movimentazione di questi prodotti. Depositi ubicati nell'area urbana genovese, com'è attualmente, hanno una collocazione impropria: quindi è assolutamente giusto delocalizzarli, farli uscire dall'area urbana. E che siano in un'area portuale mi sembra logico».
È firmato, infatti, dall'allora sindaco Doria il Piano urbanistico comunale del 2015 con cui si affrontava il problema di eliminare i depositi dall'abitato urbano e trasferirli in ambito portuale. Ma le soluzioni individuate erano diverse rispetto a Ponte Somalia: «Si collocavano nella parte del terminal rinfuse, là dove dovrebbe svolgersi un tipo di traffico non containerizzato. Ed era una zona più lontana di Ponte Somalia rispetto al cono aereo. Per riepilogare la mia posizione» sottolinea l'ex sindaco «ritengo che sia opportuno delocalizzare quei depositi, ma sono contrario all'opzione zero, all'idea di rinunciare ad un'attività economica significativa. D'altronde comprendo le difficoltà del decisore. Anche alcuni anni fa, quando si discusse di ricollocare i depositi in prossimità dell'area dell'ex centrale elettrica a carbone dell'Enel ci furono proteste. Voglio aggiungere qualcosa sul tema dei rischi, che ovviamente andranno valutati dagli organi competenti. Ora, a Multedo, quei depositi sono a due passi dal campo di allenamento del Genoa, a pochi metri dalle abitazioni e accanto ad un casello autostradale. Dal punto di vista urbanistico non è certo la loro collocazione ottimale. Ripeto: la loro sistemazione in ambito portuale è la più corretta anche se questa vicenda evidenzia come il rapporto città-porto sia difficile. Ormai gli esperti non parlano più di città portuali ma di "città con un porto" per marcare la distinzione tra i due elementi che spesso non sono percepiti come integrabili o integrati. Un problema non da poco che viene studiato a livello internazionale. Uno degli effetti di questo processo è che spesso il porto è vissuto dalle città come una servitù piuttosto che come un elemento di ricchezza, ed è un problema arduo da risolvere: cavalcare spinte parziali rende impossibile trovare le risposte corrette».

Prima e dopo
L'area di Ponte Somalia come è attualmente e come sarà dopo, nell'ipotesi che vengano trasferiti i depositi chimici

> **"Il porto è vissuto dalle città come una servitù piuttosto che come un elemento di ricchezza e si tratta di un problema difficile da risolvere"**

Anche la carenza endemica di personale specializzato porterà nel settore pressioni salariali al rialzo

di Sergio Martone

I COSTI DELL'ENERGIA STROZZANO LA SUPPLY CHAIN

Per circa due settimane, ad ottobre dello scorso anno, i noli marittimi delle portacontainer e quelli delle navi Dry-bulk che trasportano merci come il minerale di ferro e il carbone avevano subito una flessione dopo la vertiginosa impennata di 20 mesi che avrebbe potuto indurre i più ottimisti a trovare segnali di un ritorno dell'economia mondiale alla normalità entro la metà di febbraio del 2022. In verità, l'appiattimento della curva lasciato ad ottobre è stato ampiamente recuperato nei mesi successivi (a fine gennaio il World Container Index sfiora i 10.000 dollari mentre il Baltic Dry Index quota 1.415 dollari) ed i segnali che si possono cogliere dall'attuale scenario non sono così ottimistici.

Il primo segnale è l'aumento dei prodotti energetici. Le ripide accelerazioni del prezzo del Brent e del Wti tra il mese di dicembre e quello di gennaio 2022 sono impressionanti, con l'effetto di generare una forte spinta inflazionistica (che in Usa ha raggiunto il 7%) e di strozzare una supply chain, già in difficoltà con la gestione delle mutate esigenze della domanda a causa della pandemia.

Il brent passa da un prezzo medio di circa 75 dollari a barile a quello registrato nei giorni scorsi di oltre 87 dollari. Analogamente il Wti passa da un prezzo medio di dicembre di 72 dollari a quello registrato nei giorni scorsi di oltre 85 dollari e si gli analisti prevedono che il prezzo del greggio salirà nel 2022 fino a toccare la quotazione massima di 100 dollari al barile.

Di conseguenza tutti i carburanti, derivati della raffinazione del petrolio, utilizzati dagli armatori e dagli autotrasportatori sono aumentati esponenzialmente dall'inizio della pandemia: i prezzi medi dell'HSFO e del VLSFO sono pressoché triplicati, così come il gasolio e la benzina hanno registrato rialzi di oltre il 20%. Anche il mercato del gas ha subito uno shock che ha determinato forti aumenti con l'effetto di determinare back shift energetici a favore di fonti energetiche più tradizionali e meno green. Infatti, il prezzo del Gas al TTF ha registrato nel mese di dicembre una quotazione media di euro 115,76 / KWora che ha evidentemente falsato i conti operativi di chi ha investito in automezzi meno impattanti sull'ambiente -alimentati a gas- in periodi prepandemia in cui il TTF quotava circa 7 /KWora.

Il secondo segnale è l'ormai endemica carenza di figure professionali specializzate nel settore marittimo, dei trasporti e della logistica, che sta creando molte pressioni sul fronte delle organizzazioni aziendali e annuncia pressioni salariali al rialzo con evidente erosione dei margini di profitto da parte delle imprese.

La sintesi dello scenario che ho delineato può essere ritratta nel grafico accanto che misura il livello di pressione della catena di approvvigionamento (Global Supply Chain Pressure Index "Gscpi", indicatore sviluppato recentemente da alcuni membri della Fed), attraverso l'incrocio dei costi di trasporto con i dati manifatturieri. Tra la fine 2019 e inizio 2020, il periodo dei grandi lockdown in Cina, il Gscpi è schizzato a quattro punti sopra il valore medio. Tornato alla normalità in estate l'indice ha poi ripreso la sua corsa a fine 2020, per toccare i livelli record del 2021: una deviazione di oltre 4,5 volte sopra la media. Riportare tale indice nei valori medi sarà l'obiettivo globale dei governi già nei primi mesi di quest'anno. Soltanto con politiche monetarie e fiscali lungimiranti si potranno accelerare i tempi di reazione delle imprese al scenario economico in continuo mutamento.

Sergio Martone
Segretario Generale Alis

ITALIA
IN MOVI

LET EXPO AI NASTRI DI PARTENZA IN TOTALE SICUREZZA

A Verona non ci saranno code o assembramenti, e un protocollo sanitario che prevede il super green pass e la vendita di biglietti solo online garantirà tutti

"People need to meet people", la gente ha bisogno di incontrare altra gente, rispose Bill Gates nel 2000 all'allora neopresidente di FieraMilano Michele Perini che, inquieto per le prospettive del suo incarico in un settore che vent'anni va molti davano per declinante, gli chiese la sua autorevolissima opinione. E Gates aveva ragione: la rivoluzione digitale non ha minimamente intaccato la forza delle fiere fisiche, purché specializzate, qualificate e… intelligenti.

Come Let Expo, la fiera promossa dall'Alis, attraverso Alis Service, la società di servizi dell'Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile, in collaborazione con VeronaFiere. La data è stata fissata per i giorni dal 16 al 19 marzo prossimi, e ad oggi non solo è confermata, ma gli organizzatori possono già vantare alcune adesioni chiave, molto importanti per qualificare l'evento: si può già citare colossi come Scania, Mercedes, Iveco, Wurth, Hupac, Koegel ma anche importanti università, qualificati Its, porti nazionali e stranieri e tante società di servizi.

Sarebbe sbagliato però negare che qualche timore, qualche perplessità, l'andamento della pandemia l'ha generato nel sistema fieristico nazionale: l'imperversare dei contagi della variante Omicron del Covid-19, per quanto contraddistinta per fortuna da minor virulenza e pericolosità, impensierisce.

Ma su questo fronte proprio Veronafiere ha già all'attivo un'esperienza molto significativa che le permette di affermare sulla base di dati di fatto e non di ideologie come le fiere fisiche, applicando protocolli di sicurezza intelligenti e rigorosi, siano fattibili, e con successo. Si tratta dell'edizione 2022 di Motor Bike Expo 2022, svoltasi dal 13 al 16 gennaio con 600 espositori e 8 padiglioni occupati, oltre alle aree esterne, per un totale di 120mila metri quadrati. Ebbene, l'evento ha registrato un risultato migliore delle aspettative e dunque soddisfacente sia per gli espositori che per Veronafiere, tanto in termini di afflusso di pubblico quanto di business.

Per il Presidente di Veronafiere, Maurizio Danese, «si è trattato di un'altra sfida vinta per il sistema fieristico, sia dal punto di vista organizzativo che commerciale. Motor Bike Expo ha confermato una volta di più che le fiere possono e devono restare aperte grazie ai più severi protocolli di prevenzione che anche in questa occasione hanno dimostrato tutta la loro efficacia».

«Fare fiere in presenza e sicurezza, si può e si deve» dice Giovanni Mantovani, direttore generale di Veronafiere. «Oggi anche con nuove regole, quando le circostanze lo richiedano per tutelare al massimo la salute di visitatori ed espositori.

Le giornate di rassegna si sono svolte nel pieno rispetto delle norme di sicurezza anti-Covid19: all'interno del quartiere fieristico è stato attivato un rigido protocollo sanitario, implementato secondo gli ultimi regolamenti nazionali in vigore dal 10 gennaio».

In fiera, al Motor Bike Expo 2022 si poteva entrare soltanto con Green pass rafforzato (Super Green pass) e con mascherina ffp2. Per evitare assembramenti alle biglietterie, i titoli di accesso si potevano acquistare soltanto online ed erano stati attivati tre ingressi con 60 tornelli, con una capacità oraria di 7mila persone, per evitare code di ogni tipo.

Ma il protocollo – ormai collaudato con successo e dunque destinato ad essere applicato nuovamente, a parità di livello d'emergenza sanitaria - prevede tre regole fondamentali da rispettare a livello individuale:

1. mantenere il distanziamento sociale di almeno un metro dalle altre persone.
2. utilizzare sempre la mascherina FFP2, anche all'aperto.
3. igienizzarsi le mani frequentemente.

Giovanni Mantovani

Direttore generale di VeronaFiere

"Le procedure di pulizia e disinfezione hanno la certificazione Gbac Startm del Global Biorisk Asvisory Council"

Assolti questi obblighi, a tutto il resto pensa l'organizzazione di Veronafiere. L'intero quartiere fieristico e le attività che si svolgono al suo interno, infatti, sono stati riprogettati alla luce delle misure di sicurezza più aggiornate. A partire dalle modalità di accesso: biglietti digitali sullo smartphone acquistati online per una data specifica e misurazione della temperatura corporea con termoscanner ai tornelli.
La capienza giornaliera della fiera è stata contingentata sui parametri previsti dall'Organizzazione Mondiale della Sanità: una persona ogni 4 metri quadrati. Con una superficie di oltre 300mila metri quadrati a disposizione, pari a 42 campi da calcio, a Veronafiere è facile incontrarsi e fare affari, rispettando in ogni momento il distanziamento interpersonale. Su questo punto, a ulteriore garanzia, è attiva una rete intelligente di 400 telecamere, in grado di individuare in tempo reale eventuali assembramenti e monitorare il corretto utilizzo delle mascherine, grazie ad un software evoluto di computer vision. Una volta entrati in fiera, è un'app di geolocalizzazione a guidare il visitatore tra gli stand, indirizzandolo verso percorsi differenziati di ingresso e uscita dai padiglioni, evidenziati anche da apposita segnaletica colorata a terra.
In tutti gli spazi comuni la parola d'ordine è igiene: oltre ai dispenser di gel idro-alcolici per disinfettare le mani, sono state rafforzate le attività di sanificazione degli ambienti e degli impianti di climatizzazione, con squadre di pulizia specializzate.
Tali procedure hanno ricevuto la certificazione Gbac Startm del Global Biorisk Asvisory Council che oggi rappresenta lo standard internazionale più avanzato in fatto di pulizia, disinfezione e prevenzione delle malattie infettive. Regole precise anche per le sale congressi, con capienza ridotta e sedute distanziate, e per la ristorazione, con nuovi criteri per la somministrazione di cibi e bevande e il lancio dell'app di food delivery per la prenotazione dei servizi di catering agli stand.
Durante ogni manifestazione, poi, è attivo un presidio medico gestito dalla Croce Blu con punto tamponi rapidi dove operatori, espositori e allestitori possono effettuare il test antigenico ad un prezzo convenzionato. Un'equipe di medici e infermieri è pronta ad intervenire in caso di emergenza, con un protocollo specifico e una isolation-room per gestire sospetti casi di Covid19, grazie al supporto dell'Ospedale Sacro Cuore Don Calabria, struttura all'avanguardia nel campo delle malattie rare e infettive.

I TALK DELLA LOGISTICA

Alis Channel
dal 2 /8/2021
fino al 31 /1/2021
ha realizzato:

68 puntate
750.000
visualizzazioni

Hanno
partecipato:
5 ministri,
2 viceministri,
2 sottosegretari,
41 parlamentari,
4 europarlamentari,
60 imprenditori,
26 giornalisti
67 stakeholder

SEMPLICAZIONE NON VUOL DIRE CORRUZIONE

La puntata di Alis Channel Talk è stata dedicata principalmente ai tempi della burocrazia italiana, alle nuove professionalità e all'azione del Governo per l'applicazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza. In studio, moderati dal direttore dei servizi giornalistici di Alis Channel Roberto D'Antonio, c'erano il senatore Vincenzo D'Arienzo, esponente del Pd e componente della Commissione lavori pubblici, il senatore William De Vecchis, esponente della Lega e vicepresidente della Commissione lavoro, e la fondatrice dell'Associazione Scuole di Roma Luisa Arezzo ed il capo delle pagine economiche del Corriere della Sera Nicola Saldutti

ROBERTO D'ANTONIO: Lavoro, Pnrr, semplificazione sono temi fondamentali per la ripartenza del Paese. In particolare quando si parla di Pnrr, è intrinseco l'invio a progetti e opere che con molta probabilità faranno gola al mondo della malavita. Come si riesce a coniugare il tema della semplificazione con la sicurezza sotto questo punto di vista?

VINCENZO D'ARIENZO: Intanto partirei da un presupposto, ovvero evitare l'equazione che se ci sono degli investimenti rilevanti, allora significa che ci sarà corruzione o criminalità organizzata. È bene tenere attenzionato il tema, ma è giusto riconoscere al sistema del nostro Paese la capacità di respingere nelle sue varie articolazioni le infiltrazioni della criminalità organizzata. Quando si parla di denaro investito è ovvio il riferimento ad appetiti illeciti, ma questo non deve impedire di proseguire. L'antidoto all'illecito è bidirezionale: da un lato è importante che gli enti locali riescano a respingere ogni tipo di cultura tollerante nei confronti della criminalità organizzata; dall'altro è altrettanto necessario che il professionismo locale non inserisca nel tessuto produttivo soggetti o capitali non tracciabili né tantomeno conosciuti dal territorio.

ROBERTO D'ANTONIO: Questo è un problema che attanaglia il Mezzogiorno ma anche tutta l'Italia. Nicola Saldutti, qual è la tua opinione in merito.

NICOLA SALDUTTI: Prendendo in prestito le parole del premier Mario Draghi, gli investimenti vanno realizzati ed anche in fretta, seguendo il principio dell'onestà. Ecco il punto è che 200 miliardi di euro da investire possono sicuramente alimentare un tipo di appetito illecito. La soluzione è sicuramente culturale, ma allo stesso tempo gli enti locali che si troveranno a gestire questa enorme quantità di flussi hanno la necessità di essere sostenuti. Molti di questi enti soffrono, tra le altre cose, di una fragilità progettuale. Di conseguenza un altro punto focale risulta essere quello di irrobustire queste strutture. Si potrebbe, ad esempio, utilizzare tutta la competenza della Cassa Depositi e Prestiti come misura di sostegno, perché altrimenti oltre al rischio delle infiltrazioni, ci si potrebbe trovare in una situazione di difficoltà sul fronte della operatività delle infrastrutture previste proprio dal Pnrr.

ROBERTO D'ANTONIO: Questo che hai evidenziato è un tema centrale. Tutti i progetti del Pnrr visti e studiati dalla cabina di regia di Draghi, vanno ovviamente a convergere poi sul territorio. Senatore De Vecchis,

c'è un problema nei rapporti tra Stato centrale e Stato periferico? Si potrebbe correre il rischio di un "infarto del sistema" sotto questo punto di vista?

WILLIAM DE VECCHIS: A mio avviso, potrebbe. Proprio per questo motivo bisogna insistere sul famoso turnover per le nuove assunzioni che rispecchino le competenze digitali, attualmente essenziali. Condivido anche il ragionamento in merito agli investimenti che necessariamente devono essere realizzati senza timore, affinché la nostra non rimanga una nazione ingessata. Bisogna avere coraggio, investire e porre fiducia negli organi competenti, ossia magistratura e forze dell'ordine.

ROBERTO D'ANTONIO: Mi aggancio al tema introdotto dal senatore De Vecchis, ovvero il mondo del lavoro e come questo sarà rivoluzionato anche dalla transizione ambientale che stiamo vivendo per chiedere a Luisa Arezzo se tutti quanti gli investimenti, con la profonda digitalizzazione che ci sarà con i progetti del Recovery, riusciranno a trovare un mondo del lavoro preparato in tal senso. Ecco, il mondo della scuola sarà capace di fornire le professionalità necessarie, e in tempi brevi?

LUISA AREZZO: Il mondo della scuola si sta attrezzando, ma sicuramente non è ancora preparato, così come non lo è parzialmente anche il mondo universitario. Il primo problema riguarda l'immaginazione delle professioni. I ragazzi oggi sembrano non essere in grado di recepire quanto sia mutato lo spettro delle professioni: tra le tante cito il data analyst, il team manager, il project manager o il cloud architect; sono professioni, queste, che i ragazzi non immaginano.

ROBERTO D'ANTONIO: Effettivamente c'è un dato di fatto. Molti laureati contribuiscono ad ingigantire una flotta di disoccupati, mentre ci sono profonde richieste nel mercato in specifici settori, come ad esempio quello del trasporto e della logistica che sta soffrendo una marcata carenza di personale. C'è bisogno di maggiore comunicazione a riguardo e come interviene il mondo della politica in tal senso?

VINCENZO D'ARIENZO: Qui esprimo una grande preoccupazione. Se guardo alle risorse del Pnrr e vedo che la maggior parte sono tra digitalizzazione e transizione ecologica, ci si rende conto che viene a mancare la corrispondenza con il nostro sistema formativo, per cui si corre il rischio di non investire quei quasi 100 miliardi di euro in progetti che devono essere realizzati in tempi brevi,

Talk in diretta e via Web
I partecipanti alla discussione negli studi di Alis Channel

ovvero entro il 2026, proprio perché non ci sono al momento le capacità tecniche necessarie. In sintesi, il nostro sistema formativo non riesce a produrre, ad esempio, tanti ingegneri quanti ne serviranno.

ROBERTO D'ANTONIO: Nicola Saldutti, voi del Corriere avete fatto qualche indagine più approfondita su questo tema? C'è il pericolo che i fondi del Recovery possano essere bloccati dalla mancanza di professionalità?

NICOLA SALDUTTI: Noi rischiamo il paradosso del "giuntista". Oggi quando si parla di digitalizzazione, una delle figure fondamentali è proprio quella del giuntista, che si occupa di connettere le cose. Il punto è riuscire ad avere un sistema formativo in grado sia di creare le competenze che servono, anche in un tempo più ridotto, e contemporaneamente su più livelli. In realtà, la situazione non è così negativa, perché molte imprese sono nella stessa condizione delle università, ovvero si stanno interrogando su quali saranno le necessità del prossimo futuro. Dunque, se noi pensassimo ad investire sulle persone, considerandole come delle vere infrastrutture, allora probabilmente le risorse verrebbero veicolate maggiormente.

ROBERTO D'ANTONIO: Senatore De Vecchis, a prescindere dal Piano del Pnrr, c'è stato un errore di valutazione nella programmazione inerente alle necessità del mondo del lavoro nel nostro Paese?

WILLIAM DE VECCHIS: Credo che la discussione postuli su un piano di ripresa dei valori legati al mondo del lavoro, ma aldilà di questo aspetto è mancato, a mio avviso, un vero piano industriale nazionale ed è mancato il coraggio di una classe dirigente che ha fallito nei confronti dei lavoratori.

Roberto D'Antonio
Direttore dei servizi giornalistici di Alis Channel

ROBERTO D'ANTONIO: Nicola Saldutti ha parlato prima di come sia importante avere anche la giusta motivazione nel lavoro che si svolge. A questo punto chiederei a Luisa Arezzo, quanto i giovani di oggi sono spinti dalla passione, o se piuttosto puntano esclusivamente ad una posizione purché sia remunerativa? E in che modo il corpo docenti sta cercando di trasmettere anche dei messaggi che inquadrino meglio dal punto di vista sociale la situazione?

LUISA AREZZO: Io ritengo che questa nuova generazione sia composta da ragazzi molto appassionati; certo, sono anche più pragmatici, ma non rappresenta questo un problema. La difficoltà si percepisce piuttosto in un mancato riscontro alle passioni dei giovani, sia all'interno della formazione scolastica, sia nel mondo del lavoro. Inoltre, è soprattutto tra queste due realtà che viene meno un legame fondamentale. Capita molto spesso, infatti, che le aziende private, pur avendo bisogno di neodiplomati provenienti perlopiù da istituti tecnici e professionali, non assumano perché la scuola non li segnala. Questo è un deficit sicuramente da recuperare, affinché sia favorito l'incontro tra la domanda e l'offerta.

ROBERTO D'ANTONIO: C'è da migliorare anche il concetto della comunicazione?

VINCENZO D'ARIENZO: Più che di comunicazione, la questione riguarda l'efficacia dei sistemi imprenditoriale e formativo del nostro Paese per riuscire a sostenere la sfida della ripresa e della rinascita dopo la crisi pandemica. Perché se è vero che mancano le capacità tecniche per poter supportare un volume così denso di investimenti, è altrettanto indubbio che nel mercato del lavoro non ci sono imprese in grado di affrontare alcuni tipi di appalti, che rappresentano poi la vera sfida delle prossime infrastrutture, così come della transizione ecologica già in atto e della digitalizzazione. È chiaro quindi che la difficoltà rispetto alla mole di investimenti del Pnrr, si presenta a più livelli: sicuramente sul fronte della formazione, ma dall'altro anche delle imprese. In questo modo si rischia inoltre

Nicola Saldutti
Giornalista a capo delle pagine economiche del Corriere della Sera

di sopprimere la concorrenza nell'ambito del Mercato, perché agli appalti partecipano sempre le stesse imprese, in quanto la moltitudine delle presenti non ha le capacità apposite. Capita dunque che alcuni tipi di appalti, come quelli dell'alta velocità o ancora di infrastrutture a elevato contenuto tecnologico, vadano deserti perché non abbiamo aziende che riescono ad andare nella stessa direzione. Questa difficoltà da parte delle imprese provocherà certamente un ritardo negli investimenti. Facciamo fatica a rispondere, nei tempi previsti, alle sfide del Pnrr. Il tema, dunque, è il sistema Paese.

ROBERTO D'ANTONIO: Nicola, che cosa succederà quindi? È probabile che questa occasione anche per il mondo delle imprese italiane possa tradursi in realtà in un'opportunità per imprese e lavoratori di altri Paesi?

NICOLA SALDUTTI: Vorrei collegarmi alle parole del senatore D'Arienzo sul tema degli appalti. Se questi vanno deserti perché le imprese italiane non hanno le giuste competenze, allora il problema è ampio, ma anche risolvibile. Le fragilità del nostro sistema imprenditoriale e del nostro sistema formativo sono note da sempre. Dal mio canto si avverte un'esigenza di realizzare una cabina di regia che rifletta rapidamente su queste tematiche, affinché non si cada in un paradosso incredibile. Ci sono le risorse del Pnrr, è forte la voglia di ripartenza delle imprese e c'è un elevato livello di disoccupazione da recuperare. C'è bisogno di un allineamento tra le parti.

Vincenzo D'Arienzo
Senatore del Pd e componente della Commissione lavori pubblici

ROBERTO D'ANTONIO: Questo governo ricorre spesso in Parlamento all'istituto della fiducia e sempre più spesso Pd e Lega aumentano la loro conflittualità. Questo governo durerà?"

VINCENZO D'ARIENZO: "Non abbiamo altra scelta". Per ottenere i 200 miliardi di euro del Pnrr, bisogna mantenere ben 482 vincoli; bisogna rispettare dei parametri, come abbiamo già provveduto a fare in parte con il decreto semplificazione e quello per la pubblica amministrazione. Solo attrezzandoci possiamo fare in modo che le risorse ci vengano affidate e che gli stessi interventi possano essere poi realizzati, perché gli stessi parametri dal 2023-2024 non saranno più normativi, ma fattuali.

ROBERTO D'ANTONIO: Luisa Arezzo, lei può offrirci un punto di vista diverso, perché estraneo al mondo della politica. Quali sono le sue sensazioni in merito?

LUISA AREZZO: Che Draghi stia rassicurando fortemente i Paesi e i Mercati è una cosa assolutamente positiva; penso che un cambio di rotta potrebbe andare a discapito di una politica che riesca nei suoi compiti ad essere compatta e proficua, sempre. Ci tengo a sottolineare però un aspetto fondamentale, ovvero bisognerebbe considerare anche le scuole, in particolare i 43 mila istituti distribuiti sul nostro territorio nazionale, come infrastrutture, anzi come la più grande infrastruttura sociale del Paese, e non soltanto come un semplice sistema di formazione.

ROBERTO D'ANTONIO: non a caso il premier Mario Draghi incentrò il suo discorso di Rimini proprio sul mondo della scuola. Insomma, la visione diffusa non solo nel mondo della politica, ma

anche tra la maggior parte degli italiani, è quella di uomo in grado di portare avanti il Paese verso un processo di transizione, che manifesta la sua autorevolezza non solo in Italia e nel resto d'Europa.

VINCENZO D'ARIENZO: Mi sento perfettamente aderente a molte delle prospettive portate avanti dal presidente Draghi, ma andrei anche oltre il territorio nazionale. Noi avremo a breve un altro confronto politico importante e mi riferisco alle elezioni europee. In merito, la centralità dell'Italia, grazie a Mario Draghi, sullo scenario europeo potrebbe fare davvero la differenza. Ormai il sistema europeista fa affidamento proprio su di lui.

ROBERTO D'ANTONIO: in conclusione vorrei riportare l'attenzione sul mondo del trasporto e della logistica. In un periodo storico dove il mondo dell'impresa è chiamato a enormi sforzi nell'ottica della transizione ambientale, siete certi sul fatto che sia supportato con efficacia dalla politica?

VINCENZO D'ARIENZO: il supporto alle imprese deve andare anche di pari passo allo sviluppo delle infrastrutture. Nel nostro Paese ci si rende conto di avere dei corridoi strategici, e mi riferisco alla parte adriatica e tirrenica, nei quali è possibile attrarre il traffico delle merci che va nel Mediterraneo; ebbene ciononostante non siamo in grado di recepire tutte le merci che transitano in quella Regione, per cui diventa necessario preoccuparsi delle infrastrutture affinché arrivino ai porti e retroporti, così com'è altrettanto ragionevole trasformare alcune aree in poli logistici capaci di portare le merci all'estero. Questa è la ragione in base alla quale noi non possiamo favorire solo le imprese se poi mancano le infrastrutture, e viceversa. Tuttavia, per le politiche che si stanno portando avanti negli ultimi anni, è tangibile un equilibrio tra la realizzazione delle infrastrutture e la capacità data alle imprese di strutturarsi sempre di più, come unica via perseguibile nel processo della transizione.

William De Vecchis
Senatore della Lega e vice presidente della Commissione lavoro e previdenza

WILLIAM DE VECCHIS: io mi trovo assolutamente d'accordo con questa chiave di lettura, ovvero bisogna supportare le imprese e allo stesso tempo puntare sulle infrastrutture. A tale riguardo mi sto occupando per l'appunto do portare avanti due progetti, ovvero il terzo aeroporto di Lazio - Frosinone e il porto commerciale a Fiumicino.

ROBERTO D'ANTONIO: Nicola, per concludere, come guardi a questa equazione incentivi per le imprese e investimenti sulle infrastrutture?

NICOLA SALDUTTI: Vorrei partire con un esempio, per poi concludere. Si parla tantissimo di auto elettriche, che senza ombra di dubbio rappresentano un'evoluzione necessaria nelle aree urbane, mentre ci si sofferma ancora poco sulla logistica, intesa come tutto ciò che consente ad un'economia di esserci. Ho la sensazione che l'incremento dei prezzi del gas siano campanelli d'allarme di un ragionamento che va fatto, non tanto e non solo in termini di incentivi, quanto piuttosto di una consapevolezza, ovvero riuscire a riconoscere e a puntare sulle fondamenta della nostra economia, al fine di renderla più competitiva possibile. Altrimenti, e concludo, le merci vanno da un'altra parte. Un esempio su tutti? Non è concepibile che il porto di Rotterdam valga la somma di tutti i porti italiani.

Luisa Arezzo
Fondatrice dell'Associazione Scuole di Roma

SIGILLI DI SICUREZZA ON LINE
un mondo di sigilli per ogni applicazione

SECURITY SEALS AND MORE
a world of seals for any applications

Vi aspettiamo al LET EXPO a Verona
dal 16 al 19 marzo 2022
We look forward to seeing you at LET EXPO in Verona
from 16 to 22 March 2022

RFID SEALS AND LABELS BY ETTI SICUREZZA SRL - VIA PER ROSIGNANO SNC
57016 ROSIGNANO MARITTIMO - LIVORNO - ITALY
TEL. +39 0586 767691
mail: info@sigillidisicurezzaonline.it; info@securitysealsandmore.com
ISO 9001:2015 - ISO 17712:2013 - ISO 14001

LO SHIP RECYCLING TRA DUMPING E CIRCULAR ECONOMY

I componenti delle navi dovranno essere pensati per essere riutilizzati, ma occorre investire negli impianti

di Enrico Maria Mosconi

Guardando al tempo che arriva, c'è una crescita di aspettativa politica a dimensione globale, sulla necessità di puntare, non soltanto su strumenti che applichino il principio di "chi inquina paga", ma anche su meccanismi economici che aiutino a colmare il divario di competitività che si prospetta della imprescindibile futura gestione green delle attività produttive. La persistente difficoltà del management di fine vita delle navi, nonché del riciclaggio dei relativi materiali, ha una dimensione che, secondo l'ultimo report della Ong Shipbreaking Platform 2020, ha visto le demolizioni di 630 navi commerciali oceaniche e unità offshore presso i cantieri di riciclaggio situati in tutto il mondo. Di queste 446 tra cui, grandi navi, petroliere, bulker, piattaforme galleggianti, navi da carico e da passeggeri sono finite, come noto, in Paesi a basso costo di manodopera e attraverso il metodo dell'arenamento, sono state depositate sulla costa e smembrate. Leggendo il rapporto, questo avviene principalmente su tre spiagge dell'Asia meridionale, dove quasi il 90% delle tonnellate di navi a livello globale, viene effettuato in impianti che non raggiungono le minime condizioni di salute, sicurezza ed ambientali. Questa evidenza, conferma che ragionando "con gli occhi di oggi", cioè a breve termine, è il metodo di demolizione della nave a determinare l'inquadramento dei costi associati nonché gli effetti sulla sicurezza sul lavoro e sull'ambiente. Il principale mercato che invia navi in disarmo alla demolizione è l'Unione Europea e tra l'altro una buona parte in potenziale condizione di "Dumping". La Cina, uno dei maggiori attori emergenti del settore, oltre ad aver ratificato la convenzione di Hong Kong un paio di anni fa, ha introdotto il divieto estero sui rifiuti, che ha escluso la possibilità ad altri Stati di utilizzare gli impianti di smantellamento cinesi.

Avendo una così grande comunità di armatori, l'Ue ha una responsabilità particolare per quanto riguarda la regolamentazione relativa al riciclaggio delle navi. Questi hanno il controllo del 35% della flotta mercantile mondiale e sono responsabili di circa un terzo, in termini di tonnellate, delle navi inviate ai centri di smantellamento e riciclaggio. Lo smantellamento e riciclaggio in Europa è organizzato prevalentemente per mezzo di bacini di carenaggio, scalo di alaggio e rottura a lato molo. L'Unione europea ha preso una posizione attiva sulla questione dello smantellamento delle navi sin dall'introduzione dello Ship Recycling Regulation, che è in gran parte ispirato dalla Convenzione di Hong Kong di qualche anno prima. Un elenco di cantieri navali certificati (Lista Europea) che segue i dettami dell'articolo 16 del regolamento 1257/2013, in cui la flotta che batte bandiera UE può essere riciclata. Nello stesso anno, al fine di mettere in piedi una strategia per aumentare la capacità di riciclaggio, il Parlamento europeo dichiarò che le dimensioni e la capacità di riciclaggio delle navi sono insufficienti per la flotta dell'Ue e che strutture adeguate con capacità sufficiente erano invece disponibili al di fuori dell'Ocse. L'ultima edizione dell'Elenco, pubblicata nel 2021, si compone di 44 cantieri navali situati sia all'interno che all'esterno

del Ue. In questa dinamica i quadri legislativi vincolanti Europei per la demolizione sostenibile e riciclaggio delle navi in impianti "autorizzati", e della strategia per la "licenza di riciclaggio delle navi", si pone la questione della sostenibilità industriale dei processi ma soprattutto dell'internalizzazione del costo sociale. Un aspetto, quello legato alle certificazioni di idoneità al riciclaggio, che oggi unisce forma e sostanza nell'evoluzione dei criteri di autorizzazione per gli impianti. Ciò al fine di garantire anche un regime di ispezione efficace in termini di compliance ai regolamenti relativi alla demolizione delle navi. Nelle loro attività, le organizzazioni impegnate nella ricerca di soluzioni sostenibili su scala globale dal Segretariato della Convenzione di Basilea l'Ilo e l'Imo, stimolano ad inquadrare la questione in un ragionamento unico di valorizzazione del costo sociale in termini di opportunità imprenditoriale oltre i "piani Nazionali di ship-recycling".

In una prospettiva di eco-neutralità una nave green ha sotto controllo tutti i suoi aspetti ambientali. Essa sarebbe frutto di una progettazione circolare, cioè fatta con metodi avanzati di impiego dei materiali e dell'energia, in cui tutti i componenti sono pensati per essere continuamente riutilizzati nei progetti futuri, riducendo gli sprechi. Un incessante sistema di smontaggio, recupero e riassemblaggio, fatto di sviluppo dei mercati verdi intersettoriali e di filiere di prossimità, danno vita ad un'industria fatta di flussi circolari delle risorse. Materie prime seconde e materie prime critiche scambiate in un network di mercati green grazie a passaporti digitali, possono rendere fluido e gestionale un sistema di economia circolare. Dimostrare che è possibile costruire un sistema circolare per il settore navale non deve essere teoria. Per orientare tutti gli attori verso la strada di una strategia di sistema, non soltanto è necessario un ampio esercizio di consultazione delle parti coinvolte sul terreno comune del valore delle risorse, come anche richiesto dall'ultima Comunicazione della Commissione Europea, ma bisogna inquadrarla a livello temporale.

Il mercato mondiale delle demolizioni delle navi non soltanto è stabile ma si prospetta in crescita. Come sfruttare il potenziale tra-

> **“Il mercato mondiale delle demolizioni delle navi non soltanto è stabile ma si prospetta in crescita ed è necessario sfruttare il potenziale trade off tra domanda e offerta a livello Ue e globale”**

Enrico Maria Mosconi

Professore di tecnologia e gestione della produzione e presidente del Master in Economia circolare dell’università della Tuscia

de-off che si va aprendo con l’incremento della futura domanda di demolizione navale sia a livello Ue che a livello globale? Anche se nuovi modelli di business devono svilupparsi per rispondere alle esigenze create dagli altrettanti nuovi mercati che ne verranno, la portata innovativa di questo concetto non sfugge alle tradizionali regole della catena del valore. Nell’impresa che crea il proprio mercato con il finanziamento dei suoi investimenti, il concetto di circolarità delle risorse e quello di consumo hanno in comune che entrambi sono elementi per il benessere e per la crescita economica. “Nel breve”, l’integrazione del costo di riciclaggio di una nave avviene, in linea di principio, con un ribaltamento nei costi di funzionamento durante il suo ciclo di vita. Argomento questo fortemente correlato al tema della responsabilità degli armatori in applicazione del principio chi inquina paga. In questa dimensione, come la letteratura e la reportistica industriale ci confermano, la gestione del fine vita e della rottamazione della nave dipende oltre che dalle sue caratteristiche anche da condizioni di mercato come, ad esempio, il ciclo di spedizione, i prezzi dei rottami metallici nonché dall’ambiente operativo. Visioni a breve spingono necessariamente a considerare trasferimenti di proprietà nonché transazioni e fiscalità internazionale. Ci vuole tempo ed investimenti per far crescere la lista di nuovi impianti nei registri europei dei demolitori navali. È necessario considerare che tutti gli impianti sono, in prospettiva, su una unica scala dimensionale, quella globale. Un’unica capacità complessiva di riciclaggio a cui mirare e su cui stabilire gli obiettivi di investimento. Così, fuori Europa, ci vogliono investimenti in infrastrutture tecniche dei cantieri di demolizione nei Paesi dove già oggi, in altro modo, finiscono le navi, come già alcuni operatori e istituzioni provano a fare per mezzo di accordi bilaterali. Flussi di investimento produttivi che se, da una parte avviano un percorso di crescita verso la realizzazione di impianti moderni, dall’altra sono uno strumento strategico di cooperazione e di presenza internazionale per lo sviluppo di infrastrutture a sostegno di un obiettivo ambientale a lungo termine e l’avvio di mercati green su scala mondiale sviluppando un driver economico industriale moderno per quei paesi. Non solo i tempi e le abilità politiche, ma anche un cambio di prospettiva, una visione ambientale nel fare industria, permettono l’allocazione ottimale degli investimenti che diano una ricaduta di sistema nella strategia verde di riciclaggio delle navi all’altezza delle aspettative politiche per l’ambiente. Investire contemporaneamente, nei tempi giusti, sia in impianti extra Ue per un’idoneità effettiva degli impianti e della sicurezza sociale e ambientale e, in un’ottica di più a lungo termine nell’adattamento degli impianti Ue può essere un moltiplicatore di forza non soltanto in termini di capacità complessiva ma anche di competitività industriale che spinge in alto gli standard nel campo dello “smontaggio” delle navi e permette di attivare le filiere dei mercati green. Un percorso di coesione operativa della Diplomazia Industriale Green per fare vivere nuove dinamiche di mercato. Quali che siano le partnership internazionali necessarie per finanziare una strategia globale di tale portata apre filoni di ricerca multidisciplinare e non potrà fare a meno di nuovi modelli di gestione del fine vita delle navi.

PIOGGIA DI PREMI SU TRANS ITALIA

Lo scorso anno la società salernitana ha raccolto una serie di riconoscimenti che confermano i suoi risultati economici e di sostenibilità

Si è appena concluso un anno particolarmente prolifico per la società Trans Italia che ha raccolto una serie di premi comprovanti le performance in ambito economico, ambientale e sociale.

Dare valore alle eccellenze della Campania che competono sui mercati nazionali e internazionali. È questo il senso di "Top 500", il convegno promosso dal quotidiano Il Mattino insieme a PricewaterhouseCoopers durante il quale l'azienda è stata premiata come una delle più virtuose e in crescita del panorama regionale. Trans Italia si è inoltre classificata tra le 1000 imprese "Champions 2021" evidenziate dalla ricerca svolta dal Centro Studi di ItalyPost in collaborazione con il Corriere della Sera e tra le 160 società italiane al top performanti a livello gestionale, affidabili finanziariamente e sostenibili. È stata difatti insignita dell'"Alta Onorificenza di Bilancio" del "Premio Industria Felix - L'Italia che compete 2021". Non di meno rilevanza è stato il simbolico riconoscimento "100 Eccellenze Italiane" nella cornice istituzionale del Campidoglio consegnato all'azienda campana, quale protagonista della migliore Italia, in virtù del prezioso contributo recato alla crescita del nostro Paese.

È grazie alla perseveranza nella politica blue e green economy che Luigi D'Auria, ceo di Trans Italia, ha altresì ricevuto il prestigioso "Grimaldi Excellence Award": un premio di grande valore,

Tra le eccellenze

Guido Grimaldi consegna a Luigi Lauria il Grimaldi Excellence Award. A sinistra la premiazione del Premio Industrial Felix , l'Italia che compete. Sotto quelle del premio Innovazione Smau (sinistra) e di Champions 2021

che, visto nell'ottica del commercio e del trasporto all'interno del bacino del Mediterraneo, può fare davvero la differenza. La vocazione green del gruppo salernitano - antesignano della politica sostenibile nell'intermodale - è stata parimenti avvalorata dal "Sofidel Suppliers Sustainability Award": tale riconoscimento, in ambito di responsabilità sociale e ambientale, è stato conferito dal Gruppo Sofidel leader mondiale nel mercato della produzione di carta tissue. Per concludere, il coinvolgimento di Trans Italia come caso di successo del "Premio Innovazione Smau" con il progetto TruckY, in collaborazione con MinervaS, spin-off universitario e startup innovativa, ha aggiunto un'ulteriore nota di prestigio all'azienda campana e ne ha suggellato l'impegno nell'ottica della decarbonizzazione dei trasporti. La sfida di Trans Italia per la mobilità sostenibile assume infatti una duplice "veste", ovvero, non si limita all'individuazione di soluzioni innovative per ridurre gli impatti ambientali in termini di emissioni e rumore (ad esempio, con il ricorso all'intermodalità ed il rinnovamento dell'autoparco), ma è anche orientata al contenimento del consumo stesso dei carburanti.

> **"La sfida per la mobilità sostenibile è ridurre gli impatti ambientali e contenere il consumo dei carburanti"**

IL CONTRATTO DI TRASPORTO VALE ANCHE PER I SERVIZI

La legge di bilancio ha sgombrato il campo da tutte le incertezze interpretative chiarendo anche la questione del risarcimento dei danni

di Francesca Fiorini

Il 2022 inizia come atteso, con importanti novità per gli istituti contrattuali impiegati nel settore della logistica, del trasporto e della spedizione, con interventi legislativi in ottica di innovazione, semplificazione e razionalizzazione delle attività logistiche ma anche di una maggiore e più concreta certezza del diritto.

Nell'ultimo numero di Alis Magazine abbiamo affrontato infatti il tema del contratto di logistica, argomento di grande attualità ed interesse e che, la legge di bilancio (art. 1, comma 819, L. 30 dicembre 2021, n. 234), ha finalmente colto ed interpretato con l'introduzione, a decorrere dal 1° gennaio 2022, all'interno della sezione del codice civile dedicata all'appalto, dell'art. 1677 bis dedicato proprio alla disciplina della "Prestazione di più servizi riguardanti il trasferimento di cose".

L'art. 1677 bis del c.c. dispone infatti che: "Se l'appalto ha per oggetto, congiuntamente, la prestazione di più servizi relativi alle attività di ricezione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione di beni di un altro soggetto, alle attività di trasferimento di cose da un luogo a un altro si applicano le norme relative al contratto di trasporto, in quanto compatibili."

Con l'introduzione di questa norma nel codice civile il Legislatore sgombra il campo da quelle incertezze interpretative, su cui spesso si era pronunciata la giurisprudenza, in ordine alla disciplina applicabile a tutte quelle fattispecie di appalto di servizi in cui, alla prestazione principale del trasporto si aggiungono altre prestazioni di servizi relativi alle attività di ricezione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione altrettanto qualificanti il rapporto negoziale in quanto non meramente accessorie ad esso.

Inoltre con l'art. 30-bis del D.L 6 novembre 2021, n. 152 convertito con modificazioni dalla L. 29 dicembre 2021, n. 233 recante disposizioni urgenti in attuazione della Missione 3 - componente 2 - "Intermodalità e logistica integrata", nell'ambito della riforma 2.3, del Pnrr è stata modificata la disciplina del contratto

Francesca Fiorini

Avvocato
e consulente
legale di Alis

“È stato confermato per il trasporto nazionale terrestre il limite di risarcimento del danno di un euro al chilo di peso lordo della merce perduta o avariata, anche se sono stati utilizzati vettori di diversa natura”

di spedizione contenuta agli artt.1737, 1739, 1741 e 2761 del codice civile.
In particolare, è stato valorizzato l’istituto del mandato alla base del contratto di spedizione e l’autonomia negoziale delle parti quale fonte regolativa del rapporto, prevedendo anzitutto, all’art. 1737 c.c., che lo spedizioniere, se munito dei relativi poteri, può concludere il contratto, anche in nome e per conto del mandante e che un unico contratto di spedizione può avere ad oggetto anche più contratti di trasporto con diversi vettori; ribadendo all’art. 1739 c.c. che nell’esecuzione del mandato lo spedizioniere è tenuto ad osservare le istruzioni del mandante; integrando inoltre l’art. 1741 in materia di “spedizioniere vettore” quanto all’applicazione a quest’ultimo, nell’ipotesi di perdita o avaria delle cose spedite, della disciplina sulla limitazione di responsabilità del vettore di cui all’articolo 1696 c.c.

Sempre in materia di spedizione è stato modificato l’art. 2761 c.c. sulla disciplina dei crediti privilegiati estendendo il privilegio anche allo spedizioniere oltre che al vettore, al mandatario, al depositario ed al sequestratario già precedentemente previsti.
Con le recenti modifiche in commento il legislatore è intervenuto inoltre sui limiti del risarcimento del danno posti dall’art. 1696 c.c. nell’ipotesi di perdita o avaria delle cose trasportate, confermando per il trasporto nazionale terrestre, il limite di risarcimento del danno di un euro al chilo di peso lordo di merce perduta o avariata e per i trasporti internazionali terrestri, quello dell’importo di cui all’articolo 23, paragrafo 3, della Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada, con Protocollo, firmata a Ginevra il 19 maggio 1956, ratificata ai sensi della legge 6 dicembre 1960, n. 1621, e rinviando per i trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari, ai limiti posti dalle convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili, sempre che ricorrano i presupposti previsti per il sorgere della responsabilità del vettore.
Una notazione particolare merita l’introduzione di una disciplina specifica per limitare il risarcimento del danno dovuto dal vettore determinatosi nel corso di un trasporto intermodale. Infatti proprio l’art. 1696 c.c prevede che “Nel caso in cui il trasporto sia effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa e non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno, il risarcimento dovuto dal vettore non può in ogni caso essere superiore a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a 3 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali”.

FERROVIE: ONLINE IL DOCUMENTO STRATEGICO

Sono stati pianificati gli interventi e gli obiettivi strategici per i prossimi cinque anni

di Diana Fabrizi

Ulteriore passo in avanti per la realizzazione di un sistema ferroviario innovativo, sicuro e più sostenibile, nella direzione di quanto dichiarato più volte dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini e contenuto nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Proprio in linea con le riforme del Pnrr e con l'obiettivo di portare la modalità ferroviaria a rispettare concretamente gli impegni previsti a livello comunitario, infatti, lo scorso 30 dicembre il ministero ha trasmesso al Parlamento il Documento strategico della Mobilità ferroviaria di passeggeri e merci (Dsmf), che necessita poi del parere entro trenta giorni da parte delle Commissioni parlamentari competenti e della Conferenza Unificata per poter consentire la rapida definizione ed approvazione del nuovo Contratto di Programma tra Mims e Rfi (2022-2026).
Infatti, i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da uno o più Contratti di Programma (CdP), i quali sono stipulati per minimo cinque anni per la realizzazione, all'interno delle strategie di sviluppo del Paese, dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e per definire la programmazione degli investimenti (in taluni casi previsti da specifiche disposizioni di legge) relativi alla manutenzione, al rinnovo e alla sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria.
Tali interventi devono appunto essere individuati, come previsto dall'articolo 5 del decreto-legge n. 152 del 6 novembre 2021 (Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose) nel Documento strategico della Mobilità ferroviaria di passeggeri e merci, con validità di norma quinquennale.
Il Documento strategico, composto da 118 pagine, è articolato in tre parti: nella prima si introducono gli obiettivi strategici della politica delle infrastrutture e della mobilità alla luce delle esigenze di mobilità di persone e merci; la seconda è dedicata ai CdP 2022-2026 - risorse disponibili ed indirizzi strategici - dopo un quadro generale di riferimento finanziario dell'attuale CdP 2017-2021 e l'aggiornamento 2020-2021; infine, nella terza parte è descritta la metodologia di valutazione ex-ante, in itinere ed ex-post degli investimenti in campo ferroviario e della performance del gestore dell'infrastruttura ferroviaria in relazione al CdP 2022-2026.
Grande attenzione quindi da parte di tutto il comparto trasportistico, ed in particolare delle imprese ferroviarie, nei confronti di questo Documento strategico che rappresenta uno dei pilastri nel processo integrato di pianificazione e programmazione degli investimenti per le infrastrutture e la mobilità anche considerando che, nelle more della redazione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e come specificato nel Documento stesso, proprio il Dsmf integra l'Allegato al Documento di Economia e Finanza 2021 "Dieci anni per trasformare l'Italia - Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti", il quale in riferimento alla modalità ferroviaria prevede lo sviluppo di sistemi integrati di trasporto a lunga percorrenza e locale per una mobilità sostenibile, anche per conseguire gli obiettivi generali di ridurre le disuguaglianze territoriali in termini di dotazione infrastrutturale e di servizi di mobilità nonché ridurre le emissioni di gas climalteranti e l'inquinamento, procedendo nel percorso di decarbonizzazione e transizione ecologica che vede anche il trasporto su ferro svolgere un ruolo centrale.

Diana Fabrizi
Responsabile relazioni istituzionali di Alis

ASCOSERVICE

MAREBONUS E FERROBONUS SONO STRATEGICI PER LA LOGISTICA

Francesco Benevolo, direttore operativo di Ram, spiega ad Alis Magazine le nuove misure incentivanti che sono sul tavolo del ministero

Direttore è di cosa si occupa precisamente RAM Spa?
RAM è una società pubblica che opera per conto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Oltre a sviluppare il programma delle Autostrade del Mare, la società supporta, da un punto di vista tecnico ed operativo, il MIMS su una serie di attività che vanno dal monitoraggio delle iniziative che coinvolgono i corridoi TEN-T ai progetti europei, dalla gestione operativa degli incentivi dedicati all'autotrasporto e all'intermodalità fino alla gestione di progetti specifici come "Guidiamo sicuro", la campagna che mira a formare numerosi autisti su una guida sicura ed ecosostenibile. A RAM è quindi richiesto un supporto specialistico affinché parte dei processi che coinvolgono il settore possa essere attuata nel minor tempo possibile e con la massima efficacia delle azioni.

Parliamo di digitalizzazione. La Piattaforma Logistica Digitale in Italia sarà lo strumento di settore adeguato alle sfide future? Quali sono le ultime novità?
Il D.L. n. 152 del 6.11.2021, convertito dalla Legge n. 233 del 29 dicembre 2021, ha introdotto l'importante riforma della Piattaforma Logistica Digitale Nazionale, riportandone le funzioni all'interno del Ministero. Si tratta di un progetto che da diversi anni Porta Pia è impegnata ad implementare al servizio degli operatori della logistica, e che vuole e dovrà essere sempre più un sistema di interscambio di dati per rendere interoperabili ed efficienti i vari sistemi logistici nazionali. Purtroppo, attualmente la merce che viene trasportata di più in Italia è "l'aria", troppo spesso i nostri camion viaggiano vuoti. È così che ciò che il Ministero cerca di fare attraverso la Piattaforma logistica è anche efficientare il trasporto per evitare carichi vuoti e far sì che i camion possano viaggiare sempre pieni e più sicuri. Anche l'E-Cmr, ovvero la lettera di vettura digitale, è una componente essenziale di tale processo, al pari della digitalizzazione interoperabile dei sistemi portuali ed interportuali del Paese. In altri termini, grazie all'impegno dell'attuale Ministro Enrico Giovannini, si sta accelerando il processo di digitalizzazione della logistica italiana, utilizzando al meglio gli strumenti offerti dal Pnrr, prevedendosi anche bandi per 175 milioni di Euro a favore dell'upgrade digitale delle imprese di logistica; un'iniziativa, questa, fortemente innovativa per il Paese, che potrà consentire di conseguire nei prossimi anni livelli di efficienza logistica maggiormente in linea con le esigenze del sistema produttivo nazionale.

Il Ferrobonus ed il Marebonus sono strumenti concreti che hanno favorito la sostenibilità. È vero che Mims e Ram stanno lavorando per rinnovare o a ripensare queste misure incentivanti?
Vi è un'azione storica di Ram che è quella di sostenere gli incentivi all'intermodalità; pensiamo all'Ecobonus, al più recente Marebonus, al Ferrobonus, ma anche agli incentivi per rinnovare il parco veicolare dell'autotrasporto fino a giungere al recentissimo "Idrobonus". La Ram ha acquisito sul campo una grande esperienza in questo settore, e a livello istituzionale l'Italia si è posta da anni come pioniere in ambito europeo nel promuovere una cultura dell'incentivazione dell'intermodalità basata sulla leva della domanda di trasporto più che su quella dell'offerta. Ricordo con un certo orgoglio che la Corte dei Conti Europea, nel 2013, riportò in annotazione che, in questo ambito, l'Europa aveva molto da imparare dall'esperienza italiana. Sicuramente, come sufficientemente noto tra gli addetti ai lavori, la base normativa per poter

"Purtroppo, attualmente la merce che viene trasportata di più in Italia è "l'aria", troppo spesso i nostri camion viaggiano vuoti. Lo scopo della piattaforma logistica è anche efficientare il trasporto"

Francesco Benevolo
Direttore operativo di Ram Logistica, Infrastrutture e Trasporti spa

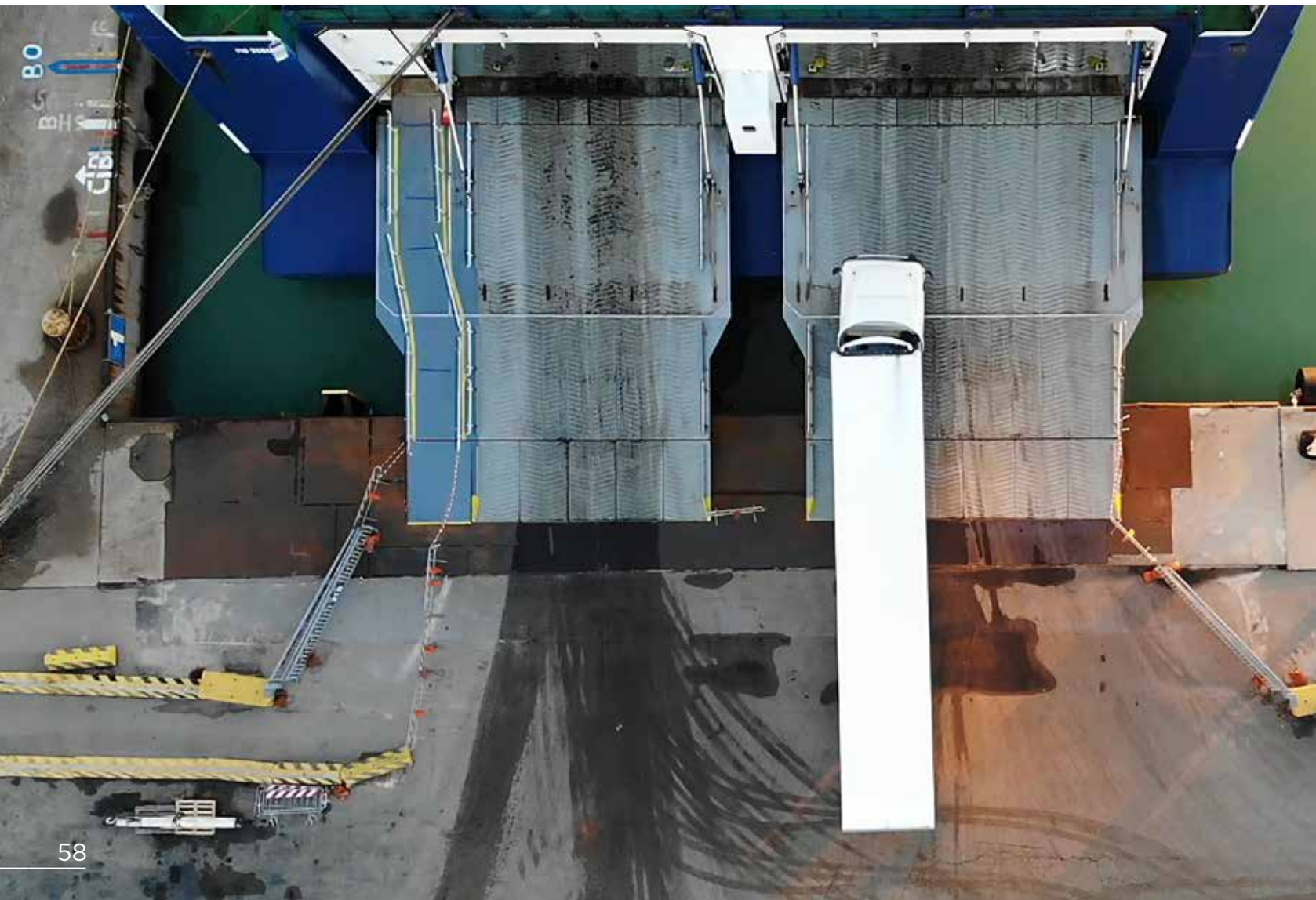
erogare incentivi all'intermodalità ferroviaria è una Comunicazione del 2008 che consente per un periodo di 5 anni di concedere incentivi a favore dello shift modale, mentre per il trasporto marittimo l'analoga Comunicazione, del 2004, consente solamente di erogare per 3 anni incentivi all'apertura di nuovi servizi di linea o al loro upgrade, andando così nei fatti a limitare la possibilità di Stati membri di incentivare lo shift modale dalla strada al mare. Sottolineo questo perché appare davvero ostativo doversi procedere in linea con disposizioni europee emanate ormai quasi venti anni addietro, periodo in cui si era di fatto ai primordi della nascita delle stesse reti Ten-T e del progetto delle Autostrade del Mare. Detto questo, siamo consapevoli che questi incentivi nel tempo hanno contribuito significativamente ad invertire i trend dovuti ai cicli economici, a sostenere l'intermodalità durante il periodo di pandemia, oltre che ad introdurre le innovazioni necessarie per il rispetto delle sempre più stringenti normative ambientali.

Quindi cosa avete fatto?

Il ministero insieme agli stakeholders sta collaborando per individuare limiti e punti di forza delle passate edizioni, così da poter accentuare gli effetti moltiplicatori innescati dalle misure di prossima adozione. In questa direzione, noi abbiamo elaborato analisi di impatto che hanno consentito di verificare i differenziali di crescita intermodale e di risparmio di costi per esternalità collegati all'applicazione dei differenti incentivi, nonché il loro effetto combinato, anche al fine di evitare che un incentivo "cannibalizzi" gli effetti dell'altro. Grazie a queste analisi, peraltro, abbiamo potuto verificare che ad esempio Marebonus e Ferrobonus insieme aumentano il livello di resilienza del sistema intermodale nazionale, a conferma della loro rilevanza strategica per promuovere il sistema logistico nazionale. Su questa linea, insieme a Spagna, Francia e Portogallo, abbiamo portato avanti all'interno di un progetto comunitario (Med Atlantic Ecobonus)

> **"Il ministero sta studiando limiti e punti di forza delle passate edizioni per accentuare gli effetti delle misure che sta per adottare"**

la formulazione di un innovativo schema di incentivo europeo al trasporto combinato strada-mare, sulla scia del vecchio Ecobonus, condividendo anche con Bruxelles idee e punti di forza degli incentivi all'intermodalità. Per le imprese che scelgono di investire nel potenziamento dell'intermodalità sostenibile ci possono essere favorevoli ritorni; l'offerta di servizi logistici orientati alla sostenibilità, infatti, potrebbe essere sempre più in pro-



> **“Le imprese andranno incontro a scenari sempre più incentivanti e favorevoli che premieranno le loro scelte di sostenibilità”**

spettiva un elemento premiante negli schemi di incentivo, in linea con il programma comunitario Fit for 55 ed al fine di migliorare ancora di più le performance ambientali delle Autostrade del Mare, riducendo così il costo sociale per le esternalità derivanti dall’attuale sistema intermodale e logistico.

E cosa farete nell’immediato futuro?
Proprio in questi giorni, sulla base del rifinanziamento delle misure Marebonus e Ferrobonus, il Ministero sta lavorando ai nuovi schemi incentivanti per i prossimi anni; per il Marebonus, in particolare, stante l’impossibilità di prorogare/replicare lo schema attuale (a causa della menzionata Comunicazione europea del 2004) si sta lavorando a una forma di incentivo che restituisca direttamente all’autotrasporto la competenza a ricevere i contributi previsti qualora venga scelta l’intermodalità strada-mare al posto del percorso tutto strada. È aperto il confronto con gli stakeholders su questo e siamo fiduciosi che in poche settimane si prefigurino i relativi documenti normativi e procedurali. La Spagna, al riguardo, ha già avviato le procedure per la notifica del suo nuovo sistema incentivante per il periodo 2022-2024, previsto dal suo PNRR, offrendo 60 milioni di Euro per Ferrobonus e 60 milioni di Euro per un Marebonus sostenibile in linea con il citato progetto elaborato congiuntamente.

Direttore, quando si parla di misure incentivanti si parla spesso di Marebonus e Ferrobonus ma ci sono anche altre misure, non è così?
Sì, vale la pena porre un accento sugli incentivi diretti agli investimenti per il ricambio veicolare, volti a favorire l’acquisto di veicoli per il trasporto merci dotati di trazione alternativa (gas naturale, biometano, etc.). RAM sta collaborando con il MIMS per la stesura del nuovo bando biennale (2021-2022) che prevede 50 milioni di Euro per questo incentivo oltre ad altri 50 milioni per una nuova misura di incentivi ad elevata sostenibilità ambientale per il periodo 2021-2026, fortemente voluti dal Ministro Giovannini per accelerare la transizione sostenibile del sistema logistico. Obiettivo è favorire gli investimenti per l’acquisizione di nuovi veicoli a partire da quelli ad emissioni “0” (elettrici), passando per quelli alimentati a LNG, GPL, ibridi, fino a quelli Diesel di minor impatto ambientale perché rispondenti alle più recenti norme (6 e 6D-TEMP) modulando il contributo secondo le dimensioni e la fascia di appartenenza del veicolo acquistato. L’incentivo, quindi, contribuirà alla riduzione delle emissioni inquinanti, allo svecchiamento del parco veicoli circolante, a favorire l’intermodalità attraverso l’acquisto di rimorchi dotati di dispositivi per il trasporto su nave o ferro e nel complesso la sicurezza stradale. Solo nell’ultima edizione di questa misura incentivante, sono state presentate istanze per circa 14.000 nuovi veicoli.

Siamo in conclusione. A quali scenari vanno incontro le imprese che hanno orientato i propri business verso l’intermodalità per il 2022 e per i prossimi anni?
Non si può che affermare che le imprese andranno incontro a scenari sempre più incentivanti e favorevoli che premieranno sia dal punto di vista finanziario che del mercato le loro scelte di sostenibilità, contribuendo al contempo a quello sforzo che l’intera comunità internazionale ha ormai messo in atto di sempre maggiore contributo alla salvaguardia dell’ambiente in linea con un Green New Deal che possa anche fornire nuovo impulso economico ed occupazionale alle comunità.

GREEN TRUCK A TEMPERATURA CONTROLLATA

È un trattore stradale a Gnl con un alternatore che sviluppa energia, ricavandola dalla trasmissione e da un inverter, per trasferirla al gruppo frigo

di Francesco Casilli

Casilli Enterprise è una realtà italiana che opera con abilità e ambizione da oltre 100 anni in ambito Trasporti & Logistica. Alla base dell'impegno del suo impegno vi è la forte volontà di assicurare il successo e la continuità all'impresa nel tempo con la continua riduzione della sua impronta ambientale e il concreto contributo alla qualità della vita nella comunità in cui opera. La forza della società trova le sue fondamenta nella capacità del Team di lavorare in squadra e di favorire, al proprio interno, rapporti e relazioni improntate a principi di onestà, fiducia, rispetto, senso del dovere e dedizione al lavoro. Nell'ambito del proprio raggio d'azione, l'organizzazione ritiene che sia fondamentale assolvere alle proprie responsabilità nei confronti di stakeholders, collaboratori, fornitori e clienti attuali e potenziali, delineando, difendendo e diffondendo principi e valori di integrità, rispetto, legalità, responsabilità, trasparenza e correttezza.

A fronte di tale premessa, l'azienda ha adottato ed attuato il proprio Modello di organizzazione e gestione ai sensi del D.Lgs 231/2001 con il connesso Codice etico ed ha ottenuto il Rating di Legalità e l'iscrizione alla White List che delineano l'attenzione dell'organizzazione al pieno rispetto della legalità. Per garantire qualità e consensi positivi, Casilli Enterprise annovera differenti e svariate certificazioni a seconda delle macroaree di riferimento (a destra l'elenco).

- **SGQ** | **SISTEMA DI GESTIONE QUALITÀ**
- **SGA** | **SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE**
- **SGE** | **SISTEMA DI GESTIONE ENERGIA**
- **SCR** | **SISTEMA DI GESTIONE PER LA SALUTE E LA SICUREZZA SUL LAVORO**
- **ETICA** | **SISTEMA DI GESTIONE ANTICORRUZIONE**

La Casilli Enterprise, nel corso della sua attività, si è sempre contraddistinta per aver perseguito la ricerca dell'eccellenza nelle prestazioni offerte alla sua Clientela con il quale sono in essere consolidati rapporti di collaborazione in diversi settori. Con il preciso intento di distinguerci nel settore e continuare a crescere in maniera proficua e positiva, anticipiamo le aspettative rispondendo ai cambiamenti in modo rapido, efficace ed innovativo. Tra le maggiori sfide da fronteggiare, la Sostenibilità Ambientale rappresenta uno dei principali obiettivi della nostra gestione imprenditoriale. Le nostre sedi sono dotate di sistemi eco-sostenibili di ultima generazione come impianti full led, impianti fotovoltaici, impianti di trattamento e recupero delle acque per il lavaggio e la sanificazione dei veicoli e stazioni di rifornimento di azoto liquido.
Abbiamo puntato da sempre sulla migliore qualità e ciò ci ha spinti ad avere un occhio di riguardo verso la sostenibilità, attività intensificata dal 2014 attraverso l'utilizzo di veicoli a combustibile alternativo Lng. Tali mezzi hanno garantito un miglioramento nelle emissioni inquinanti e in quelle acustiche, basti pensare al notevole abbattimento della Co2 ed all'abbattimento del 99,9% delle polveri sottili.
Il nostro core business è da sempre il settore della temperatura controllata e pertanto, sulla scia del progetto Lng, abbiamo puntato a rendere anche questa tipologia di servizio più ecologico che mai, sposando sin da subito anche il progetto Green Truck, la soluzione pensata per ridurre l'impatto ambientale del trasporto pesante a temperatura controllata. Questa tecnologia ha ottenuto sin da subito grande interesse da parte della nostra committenza, sempre più attenta all'impatto del trasporto su clima ed ambiente. Il Green Truck è composto da un particolare semirimorchio agganciato ad un trattore stradale alimentato a Gas Naturale Liquefatto e dotato di un alternatore che ha il compito di sviluppare energia ricavandola dalla trasmissione del trattore e da un inverter che attinge energia dall'alternatore e la trasforma in corrente elettrica trasferendola al gruppo frigo "Hybrid Solution". Crediamo fortemente nella salvaguardia dell'ambiente attraverso l'economia circolare e, a tal proposito, siamo la prima azienda del Sud-Italia ad avere richiesto una produzione dedicata di Bio-Lng. Nel corso del 2021 infatti è arrivato a Nola il primo carico da 18.000 chili di Bio-Lng destinati al Sud Italia. Questo ulteriore upgrade ci ha consentito di abbattere notevolmente le emissioni di Co2 passando a un -95%. Grazie all'utilizzo di Bio-Lng prodotto da scarti di produzione, il nostro gruppo si configura come una realtà virtuosa nel settore dell'economia circolare ma non si tratta dell'ultimo step all'interno dell'attività sostenibile. La nostra realtà, infatti, è sempre più proiettata verso un futuro che darà più spazio all'elettrico e all'idrogeno.
Nel corso del 2022 potenzieremo la nostra flotta green ritirando diversi veicoli di ultima generazione, tra cui anche veicoli full-electric adibiti al trasporto a temperatura controllata e porteremo avanti test significativi di veicoli ad idrogeno. Stiamo inoltre sperimentando da anni l'utilizzo di azoto liquido per il trasporto frozen ed a breve ritireremo da un noto produttore Olandese con il quale è in corso una partnership, il trailer aggiornato con le modifiche proposte dalla nostra organizzazione.
Siamo convinti che non bisogna mai fermarsi o aspettare, ma bisogna sempre agire e sfruttare al massimo la tecnologia che si ha a disposizione oggi. Il nostro percorso di sostenibilità ci ha consentito di ottenere il conferimento della medaglia d'oro da parte di Ecovadis come riconoscimento del rating di Corporate Social Responsability. Ecovadis è l'unico Provider universale di valutazione di sostenibilità, si tratta dunque delle valutazioni più affidabili a livello globale. L'obiettivo raggiunto dalla Casilli Enterprise è stato raggiunto soltanto dal 2% delle aziende valutate da Ecovadis in questo settore, non possiamo nascondere quanto ci renda orgogliosi un risultato del genere. Continueremo a percorrere la strada dell'innovazione e della sostenibilità con rinnovato entusiasmo e vigore, sempre diretti al prossimo obiettivo!

"Quest'anno la flotta di Casilli Enterprise verrà potenziata anche con veicoli full electric e saranno portati avanti i test sui veicoli a idrogeno"

Francesco Casilli
Amministratore delegato di Casilli Enterprise

Ancora una volta i Paesi della Ue si scontrano su un tema caldo

di Antonio Errigo

TASSONOMIA, LA LISTA GREEN CHE DIVIDE L'EUROPA

Che l'Unione Europea con il Green Deal si sia dotata di una precisa strategia per arrivare entro il 2050 ad un impatto climatico zero, è cosa nota. Quel che è meno noto è che l'UE da circa quattro anni sta lavorando intensamente per dotarsi di una vera e propria lista di tutte quelle attività economiche, e dei relativi investimenti, che possano definirsi sostenibili dal punto di vista ambientale. Tale classificazione è stata denominata "Tassonomia europea" e mira a raggiungere l'obiettivo di indicare in maniera univoca cosa sia green e cosa non lo sia. È bene ammettere sin d'ora che l'argomento è tecnico per sua stessa natura e sta minando, come troppo spesso accade,

Antonio Errigo

Vice direttore generale di Alis, è anche il Coordinatore del Dipartimento Alis Europe nonché responsabile delle Relazioni Internazionali

“La Tassonomia europea indica cosa sia green e cosa non lo sia, definendo le attività economiche sostenibili”

gli equilibri tra gli Stati Membri. Proverò quindi a renderlo più digeribile partendo da una sintetica analisi temporale ed un breve approfondimento della terminologia giuridica utile a comprendere meglio la questione. Nell’ormai lontano 2018 fu costituito il T.E.G (Technical Group of Expert), un gruppo di tecnici incaricato dalla Commissione Europea di stilare il Regolamento sulla Tassonomia corredato dai c.d. atti delegati, ossia quegli atti giuridicamente vincolanti con i quali alla Commissione viene concesso (dal Parlamento Europeo e dal Consiglio dell’UE) di poter integrare o modificare nel tempo determinati elementi del Regolamento stesso. Sul tema della Tassonomia europea l’importanza di tali atti delegati è cruciale perché è proprio attraverso questi atti che la Commissione potrebbe allargare o restringere le maglie della classificazione e quindi includere o escludere talune attività dall’elenco delle attività e/o investimenti sostenibili. Sui manuali di diritto dell’Unione Europea si potrà leggere che l’obiettivo degli atti delegati è di garantire che la legislazione unionale possa restare semplice, essere completata e aggiornata senza dover ricorrere a ripetute procedure legislative, esageratamente macchinose o che richiederebbero un’eccessiva quantità di tempo. Eppure, è proprio sugli atti delegati che spesso a Bruxelles naufragano i negoziati interistituzionali tra Commissione, Consiglio e Parlamento su importanti dossier. Infatti, se è vero che l’obiettivo di tali atti è snellire le procedure affidando all’Esecutivo comunitario (la Commissione appunto) un ruolo più incisivo ad autonomo, è vero anche che il rischio che si invada eccessivamente il campo del legislatore (Parlamento Ue e Consiglio dell’Ue) è tutt’altro che remoto. Insomma, nel diritto applicato, sugli atti delegati previsti dal Trattato sul Funzionamento dell’UE vi sono da sempre opposte tendenze della Commissione e del Consiglio a dare interpretazione differenti. Un classico braccio di ferro per la tutela delle prerogative nazionali versus prerogative dell’Ue. Per esperienza personale posso affermare che gli Stati membri in sede di Consiglio dell’Ue sono spesso riluttanti ad affidare troppi poteri alla Commissione Europea per i motivi più vari: capita che emerga una certa sfiducia nell’Esecutivo, spesso tacciato di deficit democratico. Ma torniamo alle tappe che hanno scandito, sino a oggi, la procedura. La normativa sulla Tassonomia è entrata in vigore a luglio 2020 ed ha individuato sei obiettivi ambientali e climatici: mitigazione del cambiamento climatico; adattamento al cambiamento climatico; uso sostenibile e protezione delle risorse idriche e marine; transizione verso l’economia circolare; prevenzione e controllo dell’inquinamento; protezione della biodiversità e della salute degli eco-sistemi. Per essere eco-compatibile, un’attività dovrà contribuire positivamente ad almeno uno di questi sei obiettivi ambientali, non produrre impatti negativi su nessun altro obiettivo, dovrà essere svolta nel rispetto di garanzie sociali minime

natura politica che certamente non troverà terreno fertile nel prosieguo della procedura legislativa in sede interistituzionale. A considerare infatti come fonte energetica di transizione pro-clima il nucleare ed il gas vi sarebbe una opposizione di paesi come Austria, Germania (favorevole all'inclusione del gas ma non del nucleare) Belgio, Spagna, Lussemburgo, Portogallo e Danimarca. Favorevoli, invece, la Francia (che notoriamente mediante energia nucleare soddisfa la gran parte del proprio fabbisogno energetico), Bulgaria, Croazia, Finlandia, Ungheria, Polonia, Romania, Slovacchia e Slovenia. L'Italia a oggi non ha espresso posizioni ufficiali. Ma perché è così complicata la ricerca di un accordo per selezionare le attività economiche sostenibili e per avere una sorta di vocabolario comune? È molto semplice: perché la finanza sostenibile muove e muoverà enormi capitali, cifre a nove zeri sempre in crescita, i singoli Governi dovranno erogare incentivi ad aziende green e queste ultime dovranno essere in grado di dimostrare quale impatto avranno sull'ambiente le loro attività. Vedremo come andrà avanti il negoziato ma se la ragione fondante della Tassonomia europea era quella di rimpiazzare a livello unionale le diverse liste green già esistenti e redatte con opinabili metodi scientifici da enti finanziari privati, si può affermare che l'eventuale inclusione mediante adozione di questo atto delegato del gas e del nucleare farebbe certamente perdere alla Tassonomia europea il proprio valore aggiunto, rendendo questa lista equiparabile a tutte le altre. Nulla di illegittimo, sia chiaro! Ma il mio auspicio è che su questo tema cruciale per gli anni a venire prevalga la tutela delle future generazioni piuttosto che l'interesse dei singoli governi (e dei sempre attivi gruppi di pressione!). Più che etichettare le fonti di energia, c'è per l'ennesima volta il serio rischio che venga etichettata negativamente l'Europa e la politica.

e, attenzione, dovrà rispettare i criteri tecnici identificati proprio dagli atti delegati adottati dalla stessa Commissione Europea. In tale contesto il T.E.G ha redatto il primo atto delegato della Tassonomia, un testo in cui furono descritte in dettaglio le caratteristiche tecniche di ciascuna delle attività considerate: trasporti, agricoltura, edilizia, omettendo di citare in quella sede tutte quelle attività basate sul gas e sul nucleare. Nel settembre 2020 il lavoro del T.E.G. si è concluso. Al suo posto è stata creata la Piattaforma per la finanza sostenibile composta da circa settanta membri scelti per le loro specifiche competenze su temi ambientali, di finanza sostenibile o diritti umani e sociali. Lo scorso dicembre 2021 tale Piattaforma ha scritto una seconda bozza di atti delegati che a partire dai primi giorni del 2022 e per i primi mesi del nuovo anno, il Parlamento ed il Consiglio dell'UE saranno chiamati ad esaminare. Il tema "scottante" delle ultime settimane è che la Commissione europea ha lavorato per fare includere in questo secondo atto delegato proprio il gas e il nucleare tra le attività sostenibili. Tale inclusione è certamente una questione scivolosa perché l'articolo 19 del testo sulla Tassonomia è molto chiaro nell'indicare che i criteri tecnici stabiliti dagli atti delegati devono essere basati su prove scientifiche. Invece, per la stesura di questo secondo atto delegato la Commissione non solo non ha svolto le consuete consultazioni pubbliche con gli stakeholder, il mondo accademico, la società civile ma pare che abbia solo interloquito con alcuni dei governi degli Stati membri. Insomma, un accordo di

> **"I Governi daranno incentivi alle aziende green, ma queste ultime dovranno dimostrare l'impatto che hanno le loro attività sull'ambiente"**

lugo terminal

La salvaguardia dell'ambiente viaggia su rotaia

Lugo Terminal, con partenze giornaliere da Verona QE, Parma e Lugo per Giovinazzo, contribuisce, insieme ai suoi clienti, alla riduzione delle emissioni nocive di CO_2 e dell'inquinamento ambientale, attraverso lo sviluppo del trasporto intermodale ferroviario delle merci.

www.lugoterminal.com

TRE DONNE ALLA GUIDA DELL'EUROPA

Roberta Metsola eletta presidente del Parlamento ricorda, in italiano, il predecessore scomparso David Sassoli

di Antonio Errigo

Le sedi del Parlamento Europeo di Strasburgo e di Bruxelles sono luoghi enormi. Così come sono enormi le responsabilità di chi siede sullo scranno più alto dei due emicicli che rappresentano, di fatto, il cuore vibrante della democrazia europea. In pochi sanno che il Parlamento Europeo non solo è l'unica assemblea parlamentare multinazionale al mondo e la seconda assemblea legislativa più grande del pianeta (dopo quella indiana) ma è, di fatto, l'unica istituzione dell'UE direttamente eletta dai cittadini. Dovete sapere che a Bruxelles in particolare, tra l'insieme degli edifici dell'Espace Leopold, emerge il Parlamentarium, il più grande centro visitatori parlamentare d'Europa. Si tratta di un luogo all'interno del quale mediante un percorso prestabilito e molto affascinante ci si può immergere in un viaggio unico attraverso la storia dell'integrazione europea. Ecco, mi piace l'idea di sapere che milioni di persone che ogni anno lo visitano, d'ora in poi, si troveranno ad approfondire la meravigliosa storia di un grande italiano venuto a mancare la notte del 10 gennaio scorso, David Sassoli che, dal luglio del 2019, ricopriva proprio il prestigioso incarico di presidente del Parlamento europeo. Sì, perché David Sassoli era uno di quegli uomini che hanno una storia che va oltre l'istituzione che rappresentano. Un uomo, un fiorentino, che ha costruito solide basi con una famiglia che lo ha sostenuto fino all'ultimo. Un professionista che nasce come giornalista, che con tenacia diventa volto riconoscibile del telegiornale della rete ammiraglia della Rai e che, nel tempo, ha avuto la capacità di divenire figura di riferimento della politica europea. David Sassoli, in ogni suo intervento pubblico, ha saputo raccontare ai cittadini di tutta Europa le più importanti vicende del nostro tempo. E lo ha fatto con una chiarezza cristallina e senza compromessi.

Al Parlamentarium di Bruxelles Sassoli meriterà uno spazio d'onore, quello che si riserva alle persone speciali, quello che si riserva agli uomini che hanno saputo incidere con carisma nel difficile processo di tenuta dell'Unione. Alcide De Gasperi, padre nobile fondatore dell'Europa unita, diceva: «Ma qual è lo sforzo che oggi si chiama democrazia? Non rappresenta solamente la forma in cui la rappresentanza politica deve manifestarsi ed inverarsi, ma anche il tentativo di creare una legge fondamentale di convivenza civile, in cui tutti quelli che credono possono lavorare assieme per la ricostruzione del mondo. Questo è il nostro sforzo». Ebbene, David Sassoli ha saputo interpretare il suo ruolo di Presidente del Parlamento al meglio, ha saputo orientare il suo sforzo per promuovere la democrazia, ed ha saputo farlo servendo le istituzioni non solo attraverso una instancabile analisi di importanti dossier ma anche e soprattutto attraverso una meritoria e costante opera di educazione alla solidarietà.

Roberta Metsola

È un avvocato maltese specializzato in diritto e politica europea eletta nel 2014 e nel 2019 nel Parlamento di Strasburgo

> **"David era un combattente Credeva nel potere dell'Europa e di poter forgiare un nuovo percorso in questo mondo"**

In un suo recente intervento pubblico mi avevano colpito le sue affermazioni: «Pensiamo ai problemi che abbiamo, ai problemi che ha l'Italia... La sfida ambientale, la sicurezza, le questioni finanziarie, gli investimenti, la lotta alla povertà, l'immigrazione, il commercio internazionale, la politica agricola, industriale, la sfida tecnologica. Quali di queste grandi questioni possono essere affrontate dai nostri Paesi da soli? Nessuna!»
Ecco, in queste lucide e semplici parole c'è un europeista convinto, un politico che sa bene in che direzione andare. L'Europa, e l'Italia in particolare, perde un uomo di grande cultura unita a una passione straordinaria. David Sassoli è stato uno di quegli uomini che ha saputo volare alto, uno di quegli uomini di cui bisogna sapere seguire l'esempio, facendo tesoro delle loro parole, dei loro insegnamenti per contribuire nei fatti, con determinazione e tenacia a rendere migliore questa Europa.
Ricordo con grande senso di orgoglio le parole che indirizzò ad Alis, al presidente Guido Grimaldi e a tutto il nostro cluster durante la tre giorni di Sorrento dello scorso luglio. Parole che oggi riecheggiano con forza.
A raccogliere questa importante eredità, lo scorso 18 gennaio, gli europarlamentari riuniti alla plenaria di Strasburgo hanno indicato come nuovo Presidente del Parlamento Europeo una donna (dopo circa venti anni di presidenze al maschile), la più giovane presidente in assoluto: Roberta Metsola Tedesco Triccas, maltese, che ha festeggiato i suoi 43 anni proprio il giorno dell'elezione. L'eurodeputata - eletta con 458 voti al primo scrutinio con il sostegno della c.d. maggioranza Ursula, la coalizione politica formata dai popolari, dai socialisti-democratici e liberali – ha esordito davanti all'Assemblea in lingua italiana ricordando proprio il suo predecessore. «David» ha detto «era un combattente per l'Europa, per noi, per questo Parlamento. Credeva nel potere dell'Europa e di poter forgiare un nuovo percorso in questo mondo. Grazie David». Ahimè si è troppo lontani dall'uguaglianza di genere ma dopo l'elezione della presidente della Commissione Ursula Von Der Leyen e dopo la designazione di Christine Lagarde come presidente della Bce, un'altra donna rafforzerà i vertici istituzionali dell'Ue.

“Abbiamo l'occasione per reinventarci. La lotta al cambiamento climatico è un destino comune, non è possibile separare ambiente ed economia”

La neo-presidente dell'Eurocamera nel suo discorso di insediamento ha toccato forse quello che oggi a buon titolo è il vero comune denominatore di tutti i dossier (legislativi e non) dell'Unione: la lotta ai cambiamenti climatici. «Il Green Deal» ha sottolineato «è l'occasione per l'Europa per reinventarsi. La lotta al cambiamento climatico è un destino comune, non è possibile separare ambiente ed economia. Il Fondo per ripresa e resilienza sarà occasione per finanziare la transizione».
Sappiamo bene che sulle giovani generazioni (più che sugli altri), ricadranno le conseguenze delle scelte politiche che si realizzano nel nostro tempo. Partendo dalla certezza che Cina, Stati Uniti e Unione Europea emettono oggi più della metà della CO2 mondiale e che senza il loro contributo l'obiettivo della neutralità climatica non potrà essere raggiunto, ci auguriamo che Roberta Metsola sappia interpretare il proprio mandato in favore di quel destino comune menzionato nelle sue parole di insediamento. È vero, l'Europa ha una straordinaria occasione per reinventarsi. A lei l'onore e l'onere di essere attrice principale di questo processo. Il rischio è di rimanere una comparsa. Buon lavoro Presidente!

LA SFIDA DELLE NUOVE PROFESSIONI

Gli Its devono affiancare il cambiamento in atto, accompagnando le imprese nella definizione di queste nuove competenze

di Laura Castellani

Trasformazione digitale, sostenibilità, riduzione dell'impatto ecologico e ottimizzazione delle risorse, evoluzione delle capacità di organizzazione, sistemi di monitoraggio, analisi dei dati e delle informazioni, intermodalità, capacità di gestione di sistemi complessi e individuazione di soluzioni integrate, gestione dei clienti, sperimentazione, risorse alternative… Sono solo alcune delle sfide che stanno affrontando le imprese in questa fase storica, trascinate dall'impulso dei cambiamenti accelerati dalla fase di pandemia.

Se tutti i settori produttivi sono coinvolti e stanno facendo i conti con un nuovo mercato e con la necessità di evolversi velocemente, la Logistica e la mobilità delle merci è indubbiamente il settore che più di ogni altro ha affrontato tempestivamente queste sfide. Stiamo, dunque, vivendo un momento epocale in grado di segnare una svolta culturale e tecnologica destinata a riverberarsi sulle abitudini sociali e sull'organizzazione lavorativa in maniera diffusa.

L'adozione di nuovi processi di progettazione e di organizzazione, nonché degli strumenti per poter acquisire i dati e le informazioni o espletare le attività sono i campi su cui si misurano le imprese, sapendo che tutto ciò impone una grande capacità di navigare "a vista" e di sperimentare, perché, se i temi sono piuttosto delineati e ben definiti, non esistono soluzioni univoche o itinerari già tracciati. Le sfide sono le medesime sia per le grandi che per le piccole imprese.

Questi temi e situazioni di evoluzione rappresentano il campo di sfida anche per il mondo della scuola e della formazione, che si trovano dunque ad affrontare gli stessi problemi per potersi sviluppare nelle modalità di erogazione del servizio e nella definizione di nuovi obiettivi formativi.

Il cambiamento di processi e strumenti impone nuove figure professionali e, soprattutto, l'adeguamento o l'evoluzione di quelle esistenti.

Sfide straordinarie per chi si occupa di formare i giovani tecnici specializzati.

E questa è l'opportunità affidata agli Its (i percorsi biennali post Diploma di Alta specializzazione tecnica e tecnologica), che riporta al centro dell'attenzione e del palcoscenico del mercato del lavoro una vera preparazione tecnica e giovani in possesso di un progetto professionale consapevole e perfezionato.

La grande opportunità e la chiave del successo che gli Its italiani stanno incontrando è determinata dalla possibilità di focalizzare la proposta formativa sull'obiettivo delle competenze, sganciandosi dai tradizionali paradigmi della pianificazione dei programmi.

Nuove professioni, nuovi modi di svolgere il lavoro, nuovi ambiti determinano la necessità di arricchire il contenuto del percorso formativo di attività esperienziali e in cui applicarsi in maniera diretta.

La possibilità di orientarsi verso strade non conosciute rappresenta l'opportunità di sperimentare attitudini e di colti-

> **"La chiave del successo degl Its è la possibilità di focalizzare la proposta formativa sulle nuove competenze"**

Laura Castellani
Direttore Its Servizi alle imprese di Viterbo

In azienda
Il direttore dell'Its Servizi alle imprese visita un'azienda.

Tecnologia
Gli studenti dell'Its Servizi alle imprese durate un evento

vare interessi, ricercando nuove sinergie e contaminazioni.
Gli ITS hanno la possibilità, e l'obbligo, di affiancare il cambiamento in atto, accompagnando le imprese nella definizione di queste nuove competenze e provando a declinare i contenuti e le proposte per poter far sì che l'attuale trasformazione sia una opportunità di evoluzione positiva e capace di dare vita ad una nuova economia consapevole e basata sui valori della sostenibilità.
Non dobbiamo però fare l'errore di limitare il concetto di Sostenibilità alla riduzione di impatto sul consumo di risorse, bensì estenderlo alla possibilità di realizzare dei sistemi che si muovano su binari orientati a produrre benefici e valori di lunga prospettiva per le persone, l'ambiente e la società.
Ecco perché l'esperienza e la proposta di Alis rappresentano una realtà di eccellenza per realizzare uno spazio di scambio, di confronto e di collaborazione tra sistemi, in cui le diverse realtà e sensibilità si incontrano e mediano per individuare traiettorie e opportunità di sviluppo.
Non soltanto dunque le competenze di logistica, ma competenze e professioni legate all'innovazione, all'organizzazione aziendale, al marketing, alla digitalizzazione dei processi e alla Sostenibilità: tutto questo trova ispirazione e mandato nei luoghi in cui la riflessione e la progettualità delle imprese e dei comparti scopre la necessità della contaminazione e il coraggio di ricercare soluzioni innovative.
Questo spazio fisico e mentale nutre la prospettiva dei futuri tecnici e alimenta la rinascita di figure tecniche specializzate in cui i ragazzi possono ricercare il proprio progetto professionale.
Alis e le sue iniziative forniscono la possibilità di far vivere agli studenti i momenti in cui manager, politica e imprenditori si confrontano e delineano le prospettive, favorendo la crescita consapevole e la sensazione di partecipare alla nascita del futuro del settore (e spesso del settore del futuro).
Organizzazione aziendale, management, internazionalizzazione dedicati a tutti i settori ed in particolare al mondo agroalimentare, promossi dagli Its di Viterbo, trovano nella partecipazione ad Alis e alle sue iniziative l'occasione per progettare percorsi, per realizzare laboratori e per stringere relazioni con le imprese e con le altre realtà, perché l'economia post-Pandemia sia sostenibile e condivisa e soprattutto sia alla portata di una nuova generazione di tecnici specializzati nei settori strategici per il rilancio del Paese.
Per questo Its SI e Its Agro parteciperanno all'evento Alis Expo di Verona, per incontrare e ascoltare aziende e realtà e proporre progetti e innovazioni direttamente con la voce degli studenti.
Attraverso la voce perché le iniziative saranno accompagnate e raccontate dalla web radio di VoiceBookRadio, la prima radio gestita dai ragazzi delle scuole secondarie.
È il momento di raccontare il mondo che cambia e di farlo anche grazie alla partecipazione di tutti, esperti e di giovani, perché la contaminazione può dare vita a proposte veramente innovative.

> **“Alis e le sue iniziative danno la possibilità di far vivere agli studenti i momenti in cui manager, politica e imprenditori si confrontano”**

Alis e Coldiretti hanno stretto un accordo che coinvolgerà anche gli atenei italiani e garantirà ricadute positive sull'intero sistema Paese

di Giulio Agnusdei

AGROALIMENTARE, LOGISTICA E UNIVERSITÀ

È di qualche settimana fa l'intesa che Alis ha siglato con Coldiretti per lo sviluppo del trasporto e della logistica, nella filiera agro-alimentare e sulla promozione del Made in Italy.
L'accordo rappresenta il primo passo verso una svolta storica nell'ambito della logistica a supporto dell'agro-alimentare, sottolineando il legame imprescindibile che c'è tra i due settori anche nell'ottica di modelli distributivo-produttivi efficienti e sostenibili. L'accordo è stato percepito con grande entusiasmo da tutti gli stakeholders evidenziando un grande fermento intorno alle opportunità che potranno nascere da azioni sinergiche tra gli attori della filiera agroalimentare e quelli coinvolti nelle infrastrutture, nei trasporti e nella logistica.
Gli ultimi due anni sono stati caratterizzati dalla pandemia da Covid-19, che ha modificato radicalmente le abitudini dei consumatori ed ha imposto nuovi scenari a tutto il mondo dell'agroalimentare e della logistica. La pandemia ha lanciato nuove sfide al settore agroalimentare ed alla logistica, che hanno dovuto garantire gli approvvigionamenti per soddisfare la domanda di mercato ed allo stesso tempo far fronte alla necessità di proteggere i lavoratori e mantenere elevati il livello di sicurezza alimentare e la fiducia dei consumatori. La perce-

Giulio Agnusdei

Ricercatore
dell'Università
del Salento

zione del rischio derivante dal contatto con superfici e imballaggi alimentari contaminati e dall'essere esposti a persone infette durante gli acquisti di cibo è diventata elevata, ma anche i modelli di consumo sono cambiati: la preparazione e il consumo dei pasti in casa ha sostituito quelli fuori casa.

La circolazione di merci tra diversi Paesi si è rallentata, complicando, ed a volte stoppando, l'importazione di materie prime e l'esportazione di prodotti alimentari. In questo contesto, la logistica, le infrastrutture ed i trasporti hanno giocato un ruolo chiave per garantire continuità negli approvvigionamenti facendo in modo che fosse garantito sempre il cibo sulla tavola dei consumatori. In Italia, anche durante la fase più acuta della pandemia, le società di trasporto e logistica hanno continuato a garantire la piena operatività anche a fronte di perdite consistenti per circa 20 miliardi di euro, resi vuoti e capacità per volumi di merci da movimentare dimezzate. All'inizio del 2020, infatti, le società di logistica italiane versavano in uno stato di salute particolarmente solido con pochi licenziamenti di dipendenti. Anche durante il periodo dei full lockdown, le società di logistica non hanno fatto un uso massiccio degli ammortizzatori sociali, puntando a preservare il proprio capitale umano e la propria forza lavoro.

> **"L'intesa sottolinea il legame tra i due settori anche nell'ottica di modelli distributivo-produttivi sostenibili"**

Al contrario, le difficoltà maggiori si sono incontrate nelle fasi agricola o di allevamento e nella fase di trasformazione e packaging.

Queste considerazioni evidenziano la grande resilienza agli shock del settore della logistica e del trasporto a supporto dell'agroalimentare, mettendo allo stesso tempo in luce la maggiore fragilità delle fasi agricola e di allevamento. La sfida lanciata dall'accordo tra Coldiretti ed Alis, coinvolgerà anche le Università, garantendo così ricadute positive sull'intero sistema Paese. Le Università, in questo panorama, hanno la grande responsabilità di catalizzare e trasferire l'innovazione tecnologica e sociale al mondo delle imprese attraverso le associazioni di categoria, le quali stanno dimostrando di aver recepito la propria funzione di collettore tra esperienze di ambiti diversi a supporto di obiettivi comuni. Alis, attraverso la visione del presidente Grimaldi, sta già mettendo a sistema le diverse competenze dei soci garantendo una forte centralità al mondo accademico, quale testimonianza concreta dell'impegno verso modelli logistici e di trasporto resilienti che, come nel caso dell'agroalimentare e dell'accordo con Coldiretti, prevedono il coinvolgimento diretto dei principali stakeholders delle supply chains.

DIGITAL TWIN: IL VANTAGGIO DI AVERE UN GEMELLO DIGITALE

Le applicazioni sperimentali sono numerose anche nel settore del trasporto e della logistica

di Anna Tedesco

I digital twins non sono avatar che prendono vita in un ambiente virtuale, così come accade in Matrix. Sono copie digitali perfettamente corrispondenti di un oggetto fisico o di un processo del mondo reale; delle rappresentazioni esatte di prodotti o processi. Il padre del gemello digitale è Michael Grieves, il primo ad introdurre il concetto di digital twin, definendolo come l'equivalente virtuale e digitale del prodotto fisico e affinché possa realizzarsi ha bisogno di tre elementi: uno fisico nello spazio reale, uno virtuale nello spazio digitale e uno informativo che connette i primi due. Il gemello digitale è, quindi, in grado di replicare e prevedere con assoluta precisione il comportamento del gemello reale, che potrebbe essere anche una persona, ma più usualmente si tratta di un prodotto, un processo, un luogo – comunemente una smart city -, una singola infrastruttura, un sistema, un dispositivo o un mezzo di trasporto. Il digital twin non è un'entità dotata di autonomia, al contrario, simula la struttura ed il comportamento del corrispondente reale ed è principalmente usato per attività di sperimentazione di prototipi di prodotti e per l'attività predittiva in relazione ai processi. E' di grande ausilio in una vastità di settori e dotato di molteplici possibilità applicative proprio per la sua capacità di prevedere, monitorarne ed ottimizzarne.

VEDIAMO QUALI SONO LE DECLINAZIONI PRATICHE

L'utilizzo di un gemello digitale consente di ridurre i costi per la produzione di onerosi prototipi fisici e di ottenere informazioni puntuali e dettagliate in tempo reale, eliminando i margini di errori ed i rischi connessi alla sperimentazione, che in questo caso può essere simulata, riproducendo esattamente - oltre alle caratteristiche fisiche - il contesto e le condizioni d'utilizzo, permettendo di prevedere in anticipo comportamenti anomali, rischi ed errori. Se applicato ad un processo, invece, rileva eventuali inefficienze ed i fattori improduttivi, di conseguenza ridurrà i costi economici, massimizzando la produttività.

Tutto questo è possibile grazie alle informazioni acquisite in tempo reale, alle simulazioni che avvengono in ambiente sicuro e alla possibilità di formulare accurate previsioni future basate sull'utilizzo dei dati storici. Con l'ausilio di un digital twin è possibile ottimizzare le operazioni, efficientare i processi, migliorare le prestazioni, ridurre i costi connessi alla manutenzione, che diventa

Anna Tedesco
Centro studi Alis

preventiva ed è perfino possibile perfezionare la gestione del post-vendita, anticipare e prevenire problemi oppure risolverli tempestivamente, effettuando nel mondo virtuale tutte le modifiche necessarie per garantire che il corrispondente fisico funzioni esattamente come previsto.
L'implementazione del gemello digitale è stata, negli ultimi anni, protagonista di una significativa accelerata grazie alla diffusione di altre tecnologie che sono alla base del suo funzionamento e ci riferiamo all'intelligenza artificiale (AI), al machine learning (ML), all'Internet of Things (IoT) ed alla robotica. Questi ultimi sono diventati, a loro volta, fondamentali nella piena realizzazione dell'Industria 4.0. Come abbiamo già accennato, è necessario che ci sia un flusso di scambio di informazioni in tempo reale tra il gemello reale e quello digitale e proprio questo flusso costante ed ininterrotto di dati rappresenta la base delle analisi e del monitoraggio perpetuo. Ed è grazie alla sensoristica di ultima generazione in dotazione al corrispondente fisico che le informazioni possono essere prodotte, trasmesse, raccolte, elaborate ed analizzate dall'entità virtuale. Infatti, nel digital twin convergono differenti tipologie di informazioni, provenienti da diverse fonti e questo rappresenta un ulteriore elemento di assoluto rilievo e caratterizzante.

I GEMELLI DIGITALI DELLE FLOTTE O DELLE LINEE INDUSTRIALI

Gli ambiti di applicazione sperimentati sono numerosi, dalla manifattura, al settore energetico, dalla sanità all'entertainment, dallo sport alle smart cities, così il digital twin si è dimostrato particolarmente performante anche nel settore del trasporto e della logistica.
Possono essere prodotti gemelli digitali di singoli mezzi di trasporto o di intere flotte, delle linee industriali - dalla progettazione alla distribuzione – di supply chain semplici o complesse e delle procedure operative.
I vantaggi sono innumerevoli. Tra questi annoveriamo l'ottimizzazione delle operazioni e delle procedure, il monitoraggio dei flussi, l'implementazione della manutenzione predittiva, l'individuazione delle anomalie rispetto agli standard di riferimento, l'isolamento dei guasti. E tutto questo confluisce nell'aumento esponenziale dell'efficienza e della produttività.

Immaginiamo una realtà imprenditoriale del settore dei trasporti che ha finalmente la possibilità di ridurre i costi energetici, l'usura dei mezzi e dei macchinari ed i tempi di percorrenza ottimizzando l'impiego delle risorse disponibili. Nello shipping è possibile prevedere l'orario di attracco delle navi, utilizzando la posizione in tempo reale, la localizzazione dei mezzi nel porto di destinazione e le condizioni meteo. Così come un hub logistico può ridefinire i modelli di gestione degli ordini e determinare quello più efficiente e redditizio che consente anche di raggiungere le destinazioni finali, nel modo più rapido economico ed ecologico possibile. Anche i colli movimentati, attraverso il proprio gemello digitale, potranno essere tracciati in tempo reale e fornire informazioni complete sulla merce e sul processo di trasporto e conservazione, così come la documentazione relativa alle merci, potendo garantire l'efficienza e l'affidabilità del servizio. Contribuendo anche al miglioramento dell'esperienza del cliente, che può usufruire di un servizio di ottimo livello ed in linea con le proprie esigenze. È il twinning process che rende tutto questo concreto, attraverso la costruzione di modelli che evidenziano come le diverse variabili in gioco influiscono sull'utilizzo delle risorse e consente la riduzione netta dell'incertezza.

> **"La versione digitale è in grado di replicare e prevedere con precisione il comportamento del prodotto, del dispositivo o del luogo reale"**

TUTTO ROSE E FIORI?

Beh come sempre, quando si tratta di innovazioni, se da un lato abbiamo chi le accoglie con pieno entusiasmo, dall'altro ci sono i cosiddetti "apocalittici" che temono che l'implementazione della nuova tecnologia non possa far altro che rompere un equilibrio che, seppur precario, è ormai consolidato, generando chissà quali effetti devastanti.
Ma i latini ci insegnano che in media stat virtus, così tralasciando le argomentazioni prodotte dalle posizioni estreme, risulta importante sottolineare che agli occhi degli esperti il digital twin potrebbe essere vulnerabile agli attacchi di hacker. Si tratta di una vulnerabilità comune e condivisa da tutte le tecnologie digitali, a cui è possibile porre rimedio attraverso un'accurata valutazione e gestione del rischio, tutelandosi con l'ausilio di strumentazioni hardware e software adeguate, nonché con un il supporto di un'adeguata previsione normativa.

Pronti ad un futuro sostenibile con un partner affidabile e competente

Fonti di finanziamento Green, Finanza Agevolata, Industria 4.0, Servizi di Supporto alla Quotazione, Fondi PNRR e Sostenibilità?

RSM è al tuo fianco quando progetti un percorso di crescita sostenibile per la tua azienda.

Qualunque sia il tuo obiettivo in ambito Assurance e Consulting, è anche il nostro.

Condividiamo il tuo impegno e mettiamo a disposizione le nostre competenze e la nostra passione per portarti lì dove vuoi arrivare.

Experience The Power of Being Understood

Experience RSM

www.rsm.global/italy

THE POWER OF BEING UNDERSTOOD
AUDIT | TAX | CONSULTING

RSM

RSM Società di Revisione e Organizzazione Contabile S.p.A. with its subsidiary RSM Italy Corporate Finance S.r.l. is a member of the RSM network and trades as RSM. RSM is the trading name used by the members of the RSM network. Each member of the RSM network is an independent accounting and consulting firm each of which practices in its own right. The RSM network is not itself a separate legal entity of any description in any jurisdiction. The RSM network is administered by RSM International Limited, a company registered in England and Wales (company number 4040598) whose registered office is at 50 Cannon Street, London, EC4N 6JJ, United Kingdom. The brand and trademark RSM and other intellectual property rights used by members of the network are owned by RSM International Association, an association governed by article 60 et seq of the Civil Code of Switzerland whose seat is in Zug. © RSM International Association, 2021

Chilometri in elettrico
La sperimentazione sulla Brebemi prevede la collaborazione di Stellantis, università e istituzioni pubbliche

L'AUTO ELETTRICA ORA SI RICARICA ANCHE SENZA DOVERSI FERMARE

È partita una nuova sperimentazione in un circuito speciale sull'autostrada tra Milano e Brescia con un bus Iveco e una 500 Fiat

Dopo intensi ed approfonditi studi, diventa realtà L'Arena Del Futuro, il circuito che ha l'obiettivo di testare sul campo la rivoluzionaria ricarica elettrica ad induzione dinamica. L'impianto è stato costruito da A35 Brebemi, il collegamento autostradale direttissimo tra Brescia e Milano, in collaborazione con Stellantis e altri partner internazionali, istituzioni pubbliche e università, .

Dopo l'individuazione delle migliori tecnologie legate all'elettrificazione stradale e la messa a punto del circuito, è iniziata il mese scorso la terza fase del progetto che è focalizzata sulla sperimentazione delle tecnologie adottate. È stato, infatti, inaugurato con successo il circuito della lunghezza di 1.050 metri, situato in un'area privata dell'autostrada A35 in prossimità dell'uscita Chiari Ovest e alimentato con una potenza elettrica di 1 MW. L'Arena del Futuro è quindi pronta per sperimentare sul campo l'innovativa tecnologia impiegata per ricaricare in modalità wireless le vetture elettriche in transito sul circuito.

A tal fine, i primi veicoli (una Nuova 500 e Bus Iveco E-Way) sono stati equipaggiati per testare il sistema e hanno già macinato diversi chilometri con risultati più che incoraggianti. L'obiettivo è dimostrare che il sistema Dwpt (Dynamic Wireless Power Transfer), protagonista dell'Arena del Futuro, sia una delle principali tecnologie candidate a rispondere in modo immediato e concreto alle necessità di decarbonizzazione e sostenibilità ambientale nel settore della mobilità.

> **"Il sistema Dwpt potrebbe essere una delle tecnologie per rispondere alle necessità sostenibilità ambientale della mobilità"**

La partecipazione di Stellantis in questo progetto si inquadra nella strategia di elettrificazione che il Gruppo ha illustrato in occasione dell'EV Day l'8 luglio 2021. L'obiettivo principale è quello di offrire ai clienti non solo vetture all'avanguardia, capaci di grandi autonomie e velocità di ricarica ultrarapide, ma anche un ecosistema di servizi in grado di soddisfare ogni bisogno di una clientela sempre più esigente. Stellantis prevede, infatti, di investire oltre 30 miliardi di euro entro il 2025 nell'elettrificazione e nello sviluppo software, puntando così a sostenere i piani di decarbonizzazione

L'arena del futuro

L'ovale di poco più di un chilometro dove si sta sperimentando la ricarica a induzione

e garantendo, al contempo, un livello di soddisfazione "best in class" dei clienti, a livello globale.
Per Anne-Lise Richard, responsabile per Stellantis della e-Mobility Business Unit a livello globale, «Si tratta di una soluzione d'avanguardia per dare una risposta concreta ad entrambi i temi di autonomia e ricarica che preoccupano i clienti». In continuità con quanto annunciato all'EV Day, Anne-Lise Richard ha affermato: «Stiamo accelerando il nostro ruolo nel definire la mobilità del futuro e, in questo senso, la tecnologia Dwpt ci sembra in linea con la nostra volontà di rispondere concretamente ai bisogni del cliente. La ricarica delle vetture in movimento permette infatti vantaggi evidenti in termini di tempi di ricarica e relativo dimensionamento delle batterie!.
La potenziale offerta di servizi innovativi come il sistema Dwpt aiuterà Stellantis a centrare gli sfidanti target di elettrificazione annunciati all'EV Day: oltre il 70% dei suoi veicoli venduti in Europa e più del 40% di quelli venduti negli Stati Uniti saranno veicoli a basse emissioni (Lev) entro il 2030.
Con il Dwpt, i veicoli elettrici possono ricaricarsi in modalità wireless viaggiando su corsie cablate grazie ad un innovativo sistema di spire posizionate sotto l'asfalto. Questa tecnologia è adattabile a tutti i veicoli dotati di un apposito "ricevente" che trasferisce l'energia in arrivo dall'infrastruttura stradale alla batteria con l'obiettivo di generare un sistema di mobilità a zero emissioni. La connettività avanzata mediante tecnologie Iot (Internet of Things) garantirà al contempo la massima sicurezza stradale consentendo un dialogo costante tra le autostrade e i veicoli che le percorrono. La pavimentazione stradale sarà inoltre ottimizzata per renderla più durevole senza alterare l'efficienza e l'efficacia della carica induttiva.
Questa realizzazione è il primo esempio di innovazione collaborativa per la mobilità a zero emissioni di persone e merci, che vede A35 Brebemi – Aleatica con Stellantis insieme ad Abb, Electreon, Fiamm Energy Technology, Iveco, Iveco Bus, Mapei, Pizzarotti, Politecnico di Milano, Prysmian, Stellantis, Tim, Università Roma Tre e Università di Parma, Vigili del Fuoco e Polizia Stradale, compiere oggi un passo estremamente concreto e importante con "Arena del Futuro", recentemente definita dalla prestigiosa rivista Time una delle 100 invenzioni più importanti del 2021.

> **"I veicoli possono ricaricarsi viaggiando su corsie cablate grazie a un sistema di spire poste sotto l'asfalto"**

carbonsink

Carbonsink e ALIS: insieme per una logistica sostenibile

www.carbonsink.it

L'INFLAZIONE E IL DEBITO PUBBLICO

L'aumento dei prezzi esercita una pressione al ribasso sul rapporto di indebitamento, ma rischia di far salire i tassi di interesse

di Sergio Martone

In un Paese come l'Italia in cui i risparmi privati, custoditi e non remunerati, hanno raggiunto la cifra record di 1.826 miliardi di euro e il debito accumulato dallo Stato ha raggiunto il 140% del Pil, l'aumento tendenziale dell'inflazione rappresenta un fattore di rischio che le Istituzioni politiche, con le banche centrali, devono saper affrontare.

L'inflazione stimata nei prossimi dieci anni è potenzialmente idonea ad erodere 500 miliardi di euro di valore dei risparmi privati non investiti, equivalente ad una "tassa" aggiuntiva annuale di circa il 27%. In questo senso il premio Nobel e fondatore del pensiero monetarista Milton Friedman ha correttamente definito l'inflazione come una forma di tassazione che può essere imposta senza bisogno di una legge. In effetti, l'inflazione, come la tassazione, dal punto di vista sociale, è un meccanismo che genera l'effetto di redistribuire la ricchezza mentre dal punto di vista economico rappresenta l'effetto delle combinazioni nel mercato tra domanda e offerta. L'inflazione è tuttavia "governata", sulla carta, dal libero scambio mentre la tassazione è "regolamentata" dalle politiche nazionali.

> **"L'aumento dei tassi è certo oltreoceano dove l'inflazione a dicembre dello scorso anno ha registrato un rialzo record del 7%"**

L'attuale scenario inflazionistico è del tutto peculiare in quanto si è generato in esito alle misure restrittive che sono state imposte dagli Stati dopo lo scoppio della pandemia nell'aprile del 2020 che hanno generato la limitazione degli spostamenti, gli stop & go di alcune produzioni, l'aumento del prezzo delle materie prime e la ripresa "troppo" repentina della domanda. In questo contesto non è certo ipotizzabile una soluzione omnibus di politica monetaria ma appare più concreto adottare un sistema di misure che agisca sul fronte della domanda, sostenendo le fasce di popolazione più deboli, ma anche necessariamente favorendo le imprese che creano occupazione ed offerta.

In situazioni di shock dei prezzi delle materie prime con ripercussioni sociali come quella degli ultimi mesi, si ipotizzano quindi soluzioni straordinarie in cui lo Stato agisce temporaneamente con la leva fiscale aumentando il prelievo sugli extra-redditi generati dalle multinazionali beneficiarie dei rincari (le società energetiche) per generare risorse da destinare a favore dei soggetti maggiormente svantaggiati. Tali soluzioni possono avere impatti sociali "lenitivi", tuttavia, non consentono di regolare l'inflazione in termini tendenziali pur essendo in grado immediatamente di normalizzare i prezzi dell'energia, depurando così il dato inflazionistico della rilevante componente energetica, che pesa per oltre l'1%.

Oltre a questo, sono due i fattori che permetteranno di superare questa fase. Il primo riguarda un aggiustamento a livello industriale, che nei prossimi mesi favorirà il riequilibrio tra l'offerta delle imprese e i consumi. Bisognerà quindi fare ripartire le catene globali del valore, allentando i colli di bottiglia nelle forniture e negli approvvigionamenti delle materie prime e favorendo il credito delle imprese che durante la piena emergenza hanno attinto dal magazzino e ora hanno bisogno di ricostituirlo con l'acquisto di materie prime e componenti.

Soltanto quando la ripresa economica potrà considerarsi conclamata gli Stati potranno esaurire la spinta economica innescata con le misure di sussidio a favore delle imprese danneggiate dai lock-down.

Il secondo fattore invece è rappresentato dalle Banche centrali perché esse hanno gli strumenti per influenzare le aspettative di inflazione. Attraverso annunci puntuali sarà possibile per loro gestire il livello dei prezzi e accompagnare la ripresa economica fuori dalle politiche ultra-espansive in corso.

L'innalzamento dei tassi di interesse a lungo è ormai certo oltreoceano dove l'inflazione a dicembre dello scorso anno ha registrato un rialzo record del 7% rispetto allo stesso mese dell'anno 2020, attestandosi su una soglia mai così alta dal 1982.

Per quanto le istituzioni finanziarie si stiano spostando verso l'idea che l'aumento dell'inflazione possa essere di tipo strutturale, quindi con un impatto di lungo periodo, sono ancora incerte nel dare per assodato che non sia invece un effetto di breve termine, dovuto sostanzialmente all'aggiustamento post Covid e alla ripartenza della domanda, anche se l'aumento dei tassi a lungo già annunciati dalla Fed a partire dal mese di marzo 2022 vengono corretti al rialzo mese dopo mese.

> **"Soltanto la crescita garantisce l'aumento del Prodotto interno lordo e una diminuzione strutturale del debito"**

In Europa la Bce si muove con grande prudenza forse in considerazione del fatto che la media inflazionistica si è attestata invece ad un livello più basso di quello americano, a dicembre pari al 5% e forse confidando sulla natura accidentale dell'inflazione. L'Italia resiste registrando nello stesso periodo un aumento tendenziale più contenuto pari 3,9% rispetto allo stesso mese dell'anno 2020.

Ogni scenario per il 2022 deve tuttavia tenere conto della sostenibilità del debito accumulato che ha raggiunto nel mondo il 350% del Pil. Gli effetti delle manovre delle banche centrali per calmierare l'inflazione hanno infatti effetti di lungo periodo che inevitabilmente modificano gli indici di sostenibilità degli indebitamenti degli Stati che vanno quindi letti in modo attento.

L'inflazione può paradossalmente modificare in termini positivi il livello e la dinamica del debito pubblico se la crescita del Pil supera quella dei tassi d'interesse sui titoli di Stato.

La crescita della ricchezza interna infatti incide sul rapporto debito-Pil e, quindi, questo effetto esercita una pressione al ribasso sul rapporto di indebitamento. Al contrario, l'effetto dell'inflazione sui tassi d'interesse esercita una pressione al rialzo sul rapporto debito-Pil in virtù dei maggiori rendimenti dovuti ai tassi che, conseguentemente, aumenterebbero incrementando la spesa per interessi che lo Stato deve pagare.

Per tale ragione appare cruciale il timing con cui i tassi di interesse saranno rialzati al fine di accertare non solo la ripresa dell'economia ma anche di capitalizzare, se si concretizzerà, la crescita sui livelli prepandemia. Solo la crescita infatti garantirebbe l'aumento sostanziale del Pil ed una diminuzione strutturale dell'indebitamento.

L'effetto positivo sul debito pubblico esercitato dal tasso di crescita nominale del Pil per via dell'aumento dei soli prezzi non sarebbe infatti sufficiente nel lungo periodo in quanto il beneficio (lordo) deve essere letto al netto del maggior costo delle nuove emissioni dei Titoli di Stato quando l'inflazione sarà già cresciuta precedentemente e quindi il rialzo dei tassi di interesse sarà già stato acquisito dal mercato.

La sostenibilità del debito è quindi un concetto finanziario che tuttavia dipende dal comportamento e dalla psicologia degli investitori tanto è vero che un debito si definisce sostenibile se ci sono investitori disposti a comprarlo e tenerlo in portafoglio. La sostenibilità sociale dell'inflazione quindi costituisce in questo momento il rischio principale per il mercato del debito ed in tal senso, gli sforzi dell'Unione Europea si stanno incentrando nell'adottare misure in grado di non far venire meno il convincimento che la crescita dei prezzi ritornerà ai livelli degli ultimi venti in quanto, in questo scenario, aumenterebbero le probabilità di una crisi del debito.

Fedi Gomme

SPECIALISTI NELLA GESTIONE DEGLI PNEUMATICI

1. ANALISI E CONSULENZA

2. MANUTENZIONE PROGRAMMATA

3. REPORTISTICA PERSONALIZZATA

4. ASSISTENZA H24 / 365

GESTIONE FULL-SERVICE PNEUMATICI MULTIMARCA PER FLOTTE

ASSISTENZA SU STRADA H24
COPERTURA NAZIONALE
(ISOLE COMPRESE)

PIÙ DI 30 FLOTTE A COSTO KM

OLTRE 30 OPERATORI SPECIALIZZATI

OLTRE 280.000.000 KM/ANNO

ASSISTENZA 24H/365GG

PIÙ DI 6.300 TARGHE GESTITE

PIÙ DI 30 OFFICINE MOBILI

Tel. 055 8070310 | info@fedigomme.it | www.fedigomme.it

I migliori gestori riescono a ottenere risultati migliori quando i prezzi salgono sull'ottovolante. Ma, a volte, conviene mantenere le proprie azioni anche quando le Borse crollano

LA VOLATILITÀ SPINGE IN ALTO LE PERFORMANCE DEI PIÙ CORAGGIOSI

In Borsa lo sanno tutti: quando i prezzi si spostano di poco nessun professionista guadagna ma quando salgono sull'ottovolante, non importa in che direzione cominci la corsa, si possono fare i veri quattrini. Lo conferma Roy Niedenhoffer, il gestore americano che guida la classifica dei rendimenti 2020, con una performance del 40% abbondante dall'inizio di un anno disgraziato per i più, ma non per lui, genio matematico abile a sfruttare i picchi di volatilità misurati dall'indice Vix, più noto come indice della paura. Non è un mestiere facile quello del signor Niedenhoffer che ha messo a punto una strategia ribassista che si su basa sul principio che la gente ha più paura di perdere che non voglia di guadagnare. Anche perché, per fortuna, la navigazione sui listini non è sempre tempestosa. E conferma arriva dai recenti insuccessi dello stesso gestore che, ad ottobre 2019, registrava una perdita su base annua del 22%, per colpa della "bonaccia" che regnava sul mare delle Borse, confermata da un tasso di volatilità attorno ai 20 punti o anche meno.

La lezione però, suona a monito della necessità di tenere nella debita considerazione l'indice Vix, preziosa spia per misurare lo stato di salute dei mercati ma anche, per i più abili, occasione per sfruttare i ribassi, meglio se inattesi, dei listini. L'indicatore si basa sull'andamento delle opzioni sull'indice S&P 500 quotate alla piazza di Chicago (Cboe).

Nel 1993, anno di nascita dell'indice Vix, il paniere di opzioni di riferimento era composto solamente da otto call e otto

“Un gestore americano ha messo a punto una strategia ribassista basata sul principio che la gente ha più paura di perdere che non voglia di guadagnare. Nel 2020 i suoi fondi hanno reso il 40% sfruttando i picchi di volatilità misurati dall’indice Vix, noto come indice della paura”

put sullo S&P 100. Dal 2003 ha preso come riferimento l'indice maggiore e un maggior numero di opzioni (sia call che put), così da descrivere con più efficacia le aspettative degli investitori sulla volatilità futura del mercato azionario Usa. L'andamento del premio al rischio prezzato all'interno delle opzioni fornirà in questo modo un segnale sulle dinamiche che si stanno muovendo sul mercato: quando gli operatori temeranno un crollo dei prezzi del mercato azionario saranno disposti a pagare un sovrappremio per il rischio, proporzionale al tempo della copertura medesima. Per questo motivo più questa variabile sarà alta maggiore sarà il premio dell'opzione, in quanto più grandi saranno le possibilità di guadagno. Ma anche di perdita.

La linea di frontiera corre tra i 25 ed i 30 punti, la soglia critica che separa l'ottimismo da uno scenario a rischio. Durante i periodi di grande incertezza, la paura di un forte calo nel livello dei prezzi stimola la domanda di opzioni put, utili al fine di coprirsi da eventuali ribassi bloccando il prezzo di vendita. Da qui consegue un aumento della loro volatilità implicita e dunque del valore dell'indice Vix. Negli ultimi anni (in particolare nel 2013/14 e nel 2017) non sono mancati peraltro i falsi allarmi: il rientro improvviso della volatilità entro ambiti più controllati ha provocato grosse perdite alla speculazione al ribasso. E il copione potrebbe ripetersi dopo il massiccio intervento delle banche centrali per rifornire liquidità i mercati.

> **“La linea di frontiera dell'indice Vix corre tra i 25 ed i 30 punti, la soglia critica che separa l'ottimismo da uno scenario a rischio”**

Lo scoppio dell'epidemia e i due anni trascorsi da allora possono offrire interessanti spunti di riflessione per comprendere come gestire al meglio le fasi di volatilità, anche quelle meno estreme che periodicamente ogni investitore si trova ad affrontare.

Quando l'incertezza cresce sui mercati, di norma l'investitore adotta uno di questi tre comportamenti: resta investito, rimanendo fedele al proprio piano di investimento e magari continuando ad investire nuova liquidità anche attraverso versamenti ricorrenti (per esempio attraverso un Pac, Piano di Accumulo di Capitale), oppure prova a “battere il mercato”, cercando di vendere per anticipare la presunta fase negativa e poi rientrare nel momento che ritiene più favorevole, oppure ancora esce definitivamente dal mercato, cercando di capitalizzare su eventuali profitti maturati in passato.

> **“Ci sono tre modi per affrontare i grandi ribassi: tenere, vendere e ricomprare oppure uscire definitivamente dal mercato”**

Quest'ultima scelta, al netto dei rari casi in cui il capitale investito si renda necessario per spese improvvise, è condizionata da fortissime pressioni psicologiche, specialmente quando la volatilità è più estrema. A nessuno piace vedere il valore dei propri investimenti diminuire o andare in negativo e la tentazione di disinvestire o di entrare e uscire dal mercato è molto forte, come abbiamo notato durante la fase incerta di marzo/aprile 2020. Per dimostrare gli ef-

fetti concreti di questi tre comportamenti, il consulente finanziario indipendente Moneyfarm ha paragonato la performance mediana di portafogli di 11.565 clienti, in una finestra temporale che va da gennaio 2019 a novembre 2021 e ha individuato, in particolare, tre tipologie di investitori:

1. investitori che sono rimasti fedeli al proprio piano senza mai disinvestire
2. investitori che hanno provato a "battere il mercato" disinvestendo almeno 1/3 del proprio portafoglio a marzo, aprile, maggio o giugno 2020 per poi effettuare almeno un investimento successivo
3. investitori che hanno deciso di disinvestire integralmente il proprio portafoglio, ossia di uscire definitivamente dal mercato, tra il 1° gennaio 2020 e il 1° luglio 2020 e non hanno più investito

A novembre 2021 gli investitori lungimiranti della tipologia 1 – che costituiscono il 91% del totale, come logico aspettarsi da un campione Moneyfarm – avevano ottenuto un rendimento mediano del 14,8%. Gli investitori della tipologia 2 (2,5% del totale) che hanno disinvestito temporaneamente per poi reinvestire, invece, avevano conseguito un rendimento mediano del 9,3%, mentre gli investitori della tipologia 3 (6,5% del totale), che sono usciti del tutto dal mercato, un rendimento mediano in uscita del 3,2%.

Se non stupisce che la scelta di uscire dal mercato, durante o subito dopo lo scoppio della pandemia, sia risultata quella peggiore perché non ha consentito a questi investitori di beneficiare del recupero dei mesi successivi, è interessante il paragone tra gli investitori lungimiranti e coloro che, più o meno consapevolmente, hanno provato a "battere il mercato" disinvestendo temporaneamente, per poi provare a reinvestire in un momento che hanno giudicato più favorevole. Ma individuare questo momento, quello davvero giusto per capitalizzare sui profitti e approfittare della ripresa, è estremamente complesso e infatti i rendimenti di questi investitori sono stati decisamente inferiori a quelli degli investitori lungimiranti.
Negli investimenti naturalmente non si possono prendere come riferimento gli scenari passati per prevedere con esattezza il futuro. Questi dati servono semplicemente a rendersi conto che nelle fasi di volatilità sui mercati, anche quelle più estreme e difficilmente replicabili come quelle dello scorso anno, agire sulla scia delle emozioni o provare a "battere il mercato" può rivelarsi una scelta molto rischiosa. Una strategia d'investimento lungimirante, che neutralizza la volatilità nel tempo, e il supporto di una consulenza professionale che aiuta a gestire la pressione emotiva rappresentano l'antidoto migliore anche alle situazioni più complesse e imprevedibili.

TIP Trailer Services Italy S.p.a.
Tel. 02/67735642
www.tipeurope.com

IL MATTONE RITORNA A BALLARE

Nel 2022 proseguirà la crescita delle compravendite e dei prezzi iniziata lo scorso anno soprattutto nelle grandi città e sulle nuove costruzioni

Sul mercato immobiliare alla fine del 2021, la domanda è tornata ai livelli di vivacità di fine 2019 smentendo le drammatiche previsioni fatte nel primo trimestre. Il percorso di crescita dovrebbe rafforzarsi nel 2022, soprattutto durante il secondo semestre, e proseguire lungo tutto il 2023. I prezzi delle abitazioni torneranno a crescere nel 2022 in maniera stabile, mentre quest'anno si stanno registrando fasi di stabilizzazione e ancora di leggere flessioni nel comparto dell'usato. Sta continuando la crescita dei prezzi del nuovo, che durante il 2022 registreranno un aumento almeno di altri tre - quattro punti percentuali. Durante il 2021 è tornata la domanda degli immobili da porre a reddito e nel 2022 si confermerà questa tendenza, soprattutto nelle grandi città del nord come Milano e Bologna, e del centro sud come Roma e Napoli. Previsioni più negative per città come Palermo dove la percentuale degli investitori rimane ancora inferiore ai numeri del 2019 di circa il 6%. Le motivazioni per un ritorno all'investimento immobiliare diretto sono sostanzialmente tre: l'esigenza di una casa diversa rispetto a quella che si possiede, l'aumento dei risparmi delle

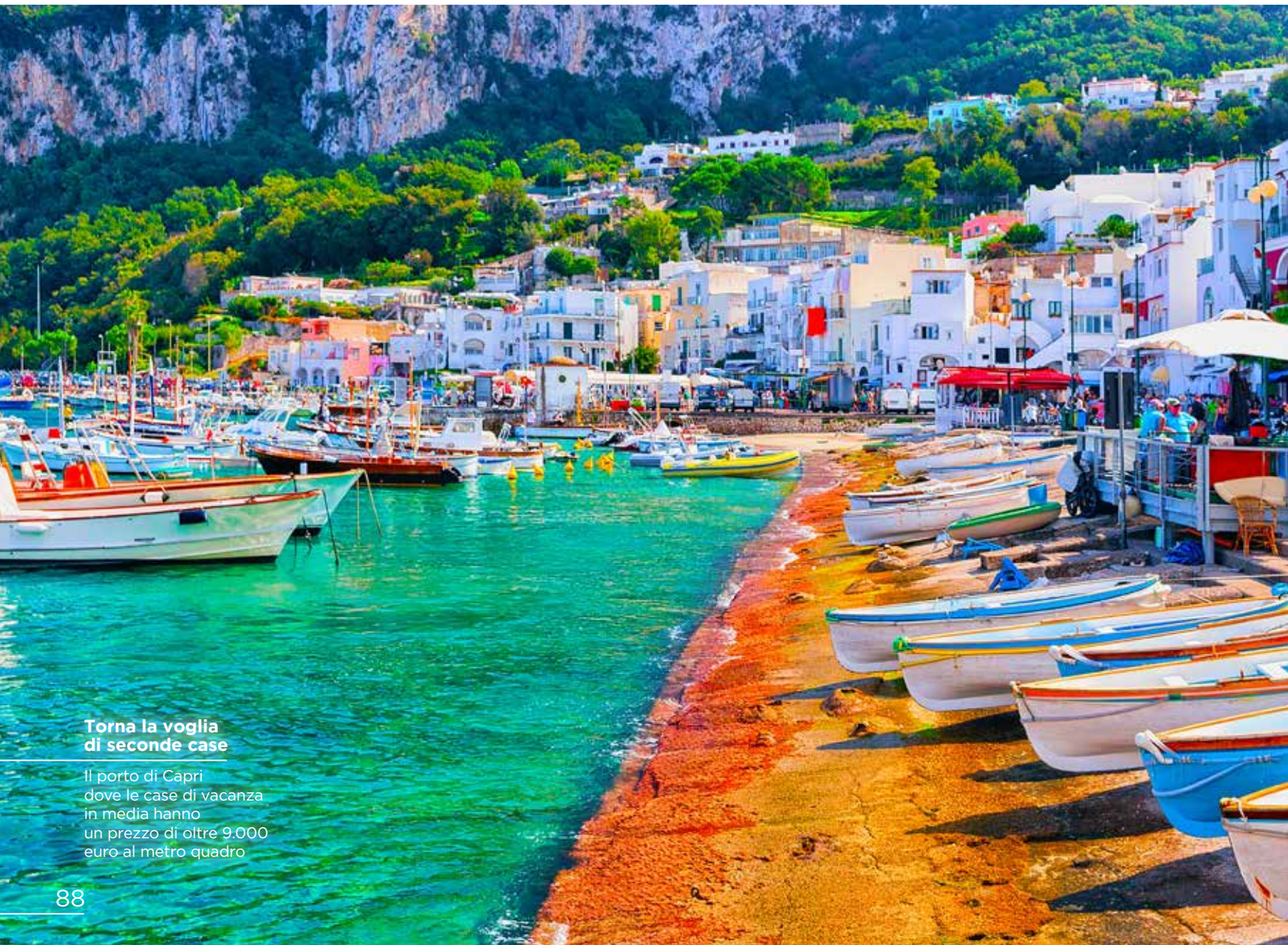
famiglie e la sostanziale mancanza di alternative finanziarie di investimento, a eccezione del comparto azionario, tutte scarse o poco interessanti. Dai dati dell'Agenzia delle Entrate emerge che mentre nei piccoli centri le compravendite hanno tenuto o sono addirittura aumentate, nelle principali otto città d'Italia le transazioni immobiliari hanno sofferto di più. Sarà interessante vedere se questa ripresa nei piccoli centri confermerà la sua tendenza, come parrebbe dai dati consuntivi del 2021, e andrà a unirsi alla ripresa delle grandi città. Il problema dell'Italia, ad eccezione di Milano che si distingue per l'offerta residenziale di nuove costruzioni, è che l'offerta immobiliare è ferma. Chi vuole comprare quindi deve attingere al mercato dell'usato, che raramente corrisponde alle esigenze e ai gusti di chi vuol comprare, ed è per questo che il mercato fa fatica a ripartire a livello nazionale. Ad esempio, nelle città della provincia si costruisce pochissimo, quindi le famiglie si devono rivolgere al mercato dell'usato e passare attraverso interventi di ristrutturazione. Per il prossimo anno, nelle otto principali città metropolitane, si prevede una crescita media delle compravendite almeno del 14%, un dato che sarebbe superiore ai livelli precrisi. Gli effetti della pandemia sulla domanda si erano fatti sentire sui tempi di vendita che, tuttavia, si stanno già riducendo e che nel 2022 dovrebbero assestarsi intorno ai quattro mesi di media. Solo a Milano le tempistiche rimangono contenute, con meno di tre mesi di tempo occorrenti per vendere, a patto che si tratti di una casa di nuova costruzione; per l'usato si rimane nella media dei quattro mesi. Le Previsioni sono positive anche per il comparto delle case vacanza o seconde case. Si cercano case più vicine alla residenza primaria per viverci per più tempo. I segnali di una ripresa

> **"Il problema dell'Italia, tranne Milano che si distingue per le nuove costruzioni, è che l'offerta immobiliare è ferma"**

Le gru nello skyline di Milano
Il capoluogo lombardo si distingue per l'offerta di nuove costruzioni residenziali

della domanda anche per gli affitti ci fanno capire che il mercato immobiliare delle case vacanza, fortemente penalizzato dalle zone rosse del 2020 e 2021, nel 2022 vedrà consolidare la sua tendenza positiva indipendentemente dalla localizzazione degli immobili (mare o montagne su tutte). Il 2022, dovrebbe dunque consolidare la ripresa e prendere nuovo slancio, grazie anche all'economia in generale che, secondo le ultime previsioni, dovrebbe segnare una crescita del Pil di oltre il 4,4%.
Nel comparto degli immobili terziari la domanda di nuovi spazi da poter integrare con le differenti tipologie di lavoro ibrido sta tornando a crescere. Infatti, le previsioni per il 2022 sono positive soprattutto per Milano e Roma dove si prevede un aumento degli scambi dell'8%, rispetto alla fine del 2021. È probabile che le superfici medie si ridurranno e i conduttori cercheranno di limitare il loro spazio o di riconfigurarlo. Cosa significherà questo per tutti gli immobili a destinazione terziaria obsoleti e troppo costosi da riqualificare? La risposta più semplice è il cambiamento di destinazione d'uso; infatti, in tutta Europa stiamo assistendo alla trasformazione di vecchie sedi di aziende in moderni edifici ad uso residenziale. Anche a Milano questa tendenza ha preso piede grazie alla forte pressione della do-

"Gli immobili a destinazione terziaria obsoleti e troppo costosi da riqualificare subiranno un cambiamento di destinazione d'uso"

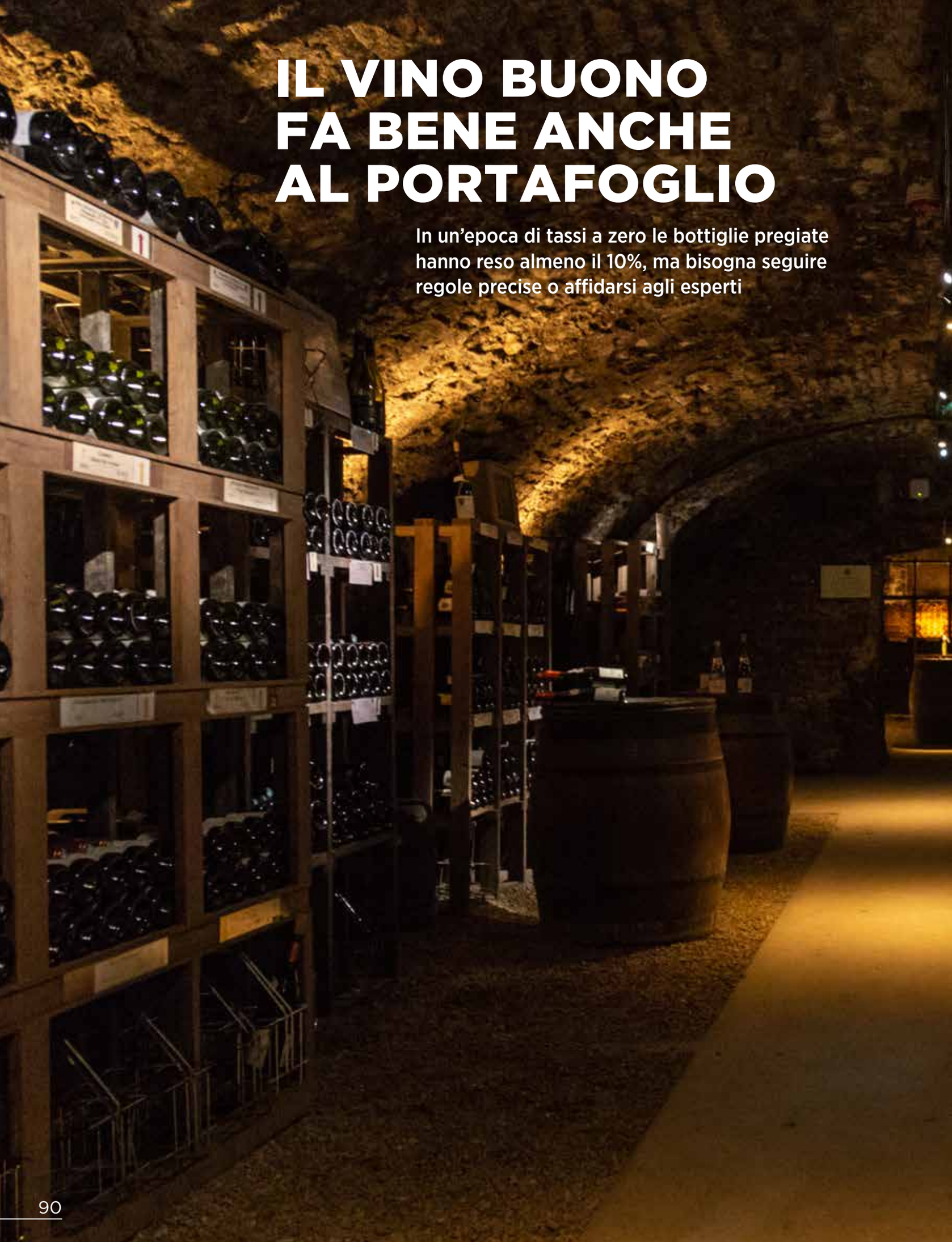


Torna la voglia di seconde case

Il porto di Capri dove le case di vacanza in media hanno un prezzo di oltre 9.000 euro al metro quadro

manda abitativa che si rivolge al mercato delle nuove costruzioni.
Il comparto retail è stato quello che ha sofferto di più, insieme al segmento dell'hotellerie, dall'avvento della pandemia ma, nonostante le drammatiche sfide affrontate da tutto il comparto della vendita al dettaglio, ci sono valide ragioni per essere cautamente ottimisti. Dal punto di vista dei valori commerciali, il 2021 si chiuderà nuovamente con il segno meno come già accaduto nel 2020. I prezzi di vendita e i canoni di locazione dei negozi subiranno nei principali Paesi europei, Italia compresa, un calo medio del 2,3% che nel 2022 dovrebbe limitarsi a un -1,3 per cento. Anche il segmento delle high street, ovvero dei negozi delle vie del lusso, ha risentito ovviamente della crisi scatenata dal virus, ma in maniera meno drammatica. Le previsioni parlano comunque di un calo degli affitti top che dovrebbe proseguire sino al 2023 ad un tasso annuo di circa l'1,7%, per poi riprendere a crescere a partire dal 2024 con una variazione media annua del 2,2 per cento. Anche i centri commerciali continueranno a segnare dei cali sia per quanto riguarda i prezzi che gli affitti dei negozi posizionati all'interno degli stessi. Solo a partire dalla fine del 2022 si dovrebbe finalmente registrare un rimbalzo che sarà comunque di minore entità rispetto a quello che avremo per i negozi prime localizzati nelle vie del lusso.
Per quanto riguarda, infine, il comparto della logistica, le previsioni sono tutte molto positive. La domanda di chi vuole affittare un immobile dedicato alla logistica in Europa sta crescendo a doppia cifra e per il 2022, rispetto al 2020, la variazione percentuale dovrebbe essere del +30%. Ma oltre alla domanda dei conduttori è l'attività degli investitori che fa capire quanto questo asset sia considerato ancora più importante per il mercato, dopo la pandemia. Infatti, l'attività degli investitori a fine 2021 risulterà superiore almeno del 55% rispetto all'anno scorso. Nonostante un mercato così vivace, il comparto logistico europeo si trova nel bel mezzo di un processo di ristrutturazione. La pandemia ha evidenziato e, in alcuni casi, rafforzato i punti di forza e le debolezze esistenti del mercato. Il blocco del canale di Suez e le numerose chiusure delle frontiere hanno messo in evidenza le criticità del settore soprattutto su scala globale, così assistiamo a un di domanda localizzata in Europa.

> **"La domanda di chi vuole affittare un immobile dedicato alla logistica nel 2022, rispetto al 2020, è cresciuta del 30%"**



IL VINO BUONO FA BENE ANCHE AL PORTAFOGLIO

In un'epoca di tassi a zero le bottiglie pregiate hanno reso almeno il 10%, ma bisogna seguire regole precise o affidarsi agli esperti

C'è chi va in Toscana per cercare un podere da comprare e chi va in banca o sul web. Investire nel vino comprando vigneti è una moda per le star internazionali come Brad Pitt, Cameron Diaz e Sting o per i vip italiani del calibro di Bruno Vespa, Zucchero Fornaciari, Roberto Cavalli e Andrea Bocelli, ma si può fare denaro con le bottiglie pregiate, anche e comodamente, da casa e sborsando molto meno. Certo non si sente il profumo del mosto, ma rimane quello dei soldi visto che i prezzi dei vini più prestigiosi continuano a salire. Secondo Liv-ex, il mercato globale dei vini di Londra che fornisce dati storici e in tempo reale aggiornando 35mila prezzi al giorno, i valori dei suoi cinque panieri composti da bottiglie per intenditori sono cresciuti da un minimo del 9,37% a un massimo del 17,41% in un anno e dal 20,56% al 38,58%. in cinque anni. Ci sono fondamentalmente tre modi per investire nel vino e cercare di raggranellare un po' di interessi in una epoca di tassi zero. Comprare e conservare bottiglie che poi verranno messe in asta o vendute, acquistare azioni di vignaioli o scegliere un fondo che ha come sottostante vini pregiati. Giovanni Agnelli, il capostipite della famiglia e fondatore della Fiat, sembra abbia detto che investendo in vino, alla fine, se non si fosse guadagnato si sarebbe potuto sempre berlo, ma comprare bottiglie pregiate per poi rivenderle non è semplice. Il primo è quello della conservazione. Per mantenere il valore il vino non deve essere esposto alla luce diretta del sole, a fonti di calore, a odori forti e bisogna fare molta attenzione a mantenere una temperatura costante e intatta l'etichetta. Insomma, non è affatto facile e se mal conservato il prezzo della bottiglia scende. L'altro problema è che quello del vino è un mercato in cui districarsi è quasi impossibile senza l'aiuto di un esperto. La scelta delle bottiglie e il prezzo di acquisto, considerando che in giro circolano anche bottiglie false, sono già degli affari da professionista. Il canale e il momento di vendere lo sono altrettanto. Certo, ci sono decine di esperti che si offrono di guidare le scelte di investimento enologiche e quasi tutte le case d'asta hanno un settore che si occupa di bottiglie pregiate, ma l'unico grande vantaggio dell'acquisto fisico del vino, oltre alla possibilità di berlo, è che l'eventuale margine di guadagno non è tassato in alcun modo.

LA GEOPOLITICA MANDA I RENDIMENTI IN ACETO

Una ventina di anni fa ci sono stati diversi tentativi in Italia di collegare il vino alla finanza. Future legati a particolari annate, la "cartolarizzazione fisica" dei debiti delle aziende, o emissioni obbligazionarie con "warrant" per acquistare vino a prezzo bloccato. Castello Banfi lanciò attraverso le enoteche un certificato a cinque anni che rappresentavano un lotto di sei bottiglie di Brunello di Montalcino, in quel momento

UN CLUB ESCLUSIVO IN INGHILTERRA

Diecimila sterline è anche l'investimento minimo per entrare in Cult Wines che vanta 200 milioni di sterline under management, 1,25 milioni di bottiglie nel proprio magazzino vicino a Londra e clienti di 83 Paesi del mondo. Il loro indice principale ha fatto segnare un +4,76% nel terzo trimestre del 2021 e un aumento del 14,74% in un anno, ma, dopo aver consultato una lista dei vini con i prezzi, si può scegliere un portafoglio di vini personalizzato in base alla propria propensione al rischio e alla durata prevista dell'investimento. Le bottiglie diventano di proprietà dell'investitore, sono conservate e assicurate, vengono acquistate e vendute senza commissioni, ma c'è un fee di gestione che va dal 2,95% annuo per gli investimenti minimi ai 2,25% per chi mette oltre mezzo milione di sterline. Si possono, persino, trasferire a Londra le proprie bottiglie dopo averle valutate, ma la particolarità di Cult Wines sono i servizi offerti che aumentano con l'aumentare della cifra investita: si va dall'accesso a degustazioni di vino, eventi, educational e viaggi, all'invito giornata annuale di apertura del magazzino, dai consigli di acquisto e vendita all'adesione al Cult Connoisseur's Club, certamente un club esclusivo visto che è riservato a chi ha deciso di trasformare più di 500 mila sterline in vino.

ancora nelle botti, la Marne et Champagne offri agli investitori 60.000 bottiglie come garanzia dei titoli di debito emessi, mentre Frescobaldi con Mediobanca scelse la strada dell'emissione obbligazionaria al 2% con un warrant alla scadenza che dava diritto all'acquisto di casse di vino a un prezzo predefinito. Questi tentativi però non ebbero molta fortuna perché negli anni interessati la domanda mondiale di vino calò e i prezzi scesero. Ora ci sono le azioni, ma in Italia, come nel resto del mondo il panorama è in chiaroscuro. Nel nostro Paese ci sono solo due produttori di vino quotati alla Borsa di Milano, sull'Aim, il listino dedicato alle Pmi: Masi Agricola e Italian Wine Brands, entrambe hanno vissuto un anno negativo durante la pandemia del 2020. Masi Agricola, però, non ha ancora recuperato valore passando dai 3,2 euro del 2 gennaio 2020 ai 2,99 euro del 25 ottobre 2021, mentre Italian Wine Brands è esplosa quadruplicando, quasi il suo valore, da 12,95 euro ad azione a inizio 2020 a 44,5 euro ad azione del 25 ottobre di quest'anno.

Una situazione è molto simile a quella che si vede sui mercati internazionali. Constellation Brands Group, che comprende due giganti come Mondavi e Ruffino, ha chiuso in positivo il 2020, guadagnando da inizio anno più del 10%, e nel 2021, dopo aver toccato il suo massimo valore a quota 240, ora naviga attorno 220 dollari per azione. Una nota negativa, invece, arriva dalla australiana Treasury Wine Estates, il più grande produttore di vino quotato nelle Borse mondiali, con proprietà in mezzo mondo, dall'Australia alla Nuova Zelanda, dalla California all'Asia, dal sud America all'Europa, compresa l'Italia, con due marchi, Cavaliere d'Oro e Stellina di Notte. La crisi politica tra Australia e Cina, e i dazi del 175% imposti da quest'ultima sulle produzioni enoiche australiane, hanno pesato sulle quotazioni: che sono scese da 16,62 dollari australiani dell'inizio del 2020 fino a un minimo di 8,75 per poi risalire a quota 11,82 il 25 ottobre 2021.

> **"Il bordeaux viene prodotto su appezzamenti di terreno limitati e non espandibili e i suoi prezzi vengono registrati ufficialmente da decenni"**

SOLO BORDEAUX

Non ci sono Etf legati solo al vino perché sarebbe molto difficile strutturarli, esistono, invece, fondi d'investimento, ma quest'ultimi hanno in portafoglio anche in azioni di società di super alcolici e produttori di bottiglie. Il vino c'è ma è solo una piccola parte. Per puntare sulle basse gradazioni ci sono altre due strade. Un fondo chiuso come il Wine Investment Fund e l'ibrido Cult Wines. Puntare su uno di questi significa affidare tutta la responsabilità di selezione a un gestore di fondi manager. Si risparmiare tempo, ma non è economico. Wine Investment Fund, pur avendo la sede a Londra, è costituito alle Bermuda e lavora con istituzioni, intermediari finanziari e investitori privati in tutto il mondo. I dati evidenziano un rendimento nell'ultimo mese del 1,23% e del 5,26% anno su anno. Ma la commissione di sottoscrizione è al 5%, quella di gestione dell'1,5% all'anno e c'è una commissione di performance del 20% dei rendimenti netti sopra l'high watermark. Inoltre, i riscatti non sono immediati e sono regolati entro 90 giorni. Gli investimenti per i privati devono essere superiori alle 10 mila sterline, mentre l'asticella per gli istituzionali è posta a un milione di sterline. Con questi soldi Wine Investment Fund acquista solo vini di Bordeaux perché i loro esperti li considerano gli unici gli unici a basso rischio di investimento perché sono prodotti su appezzamenti di terreno non espandibili, hanno un mercato secondario liquido e hanno una storia dei prezzi registrata che va indietro di decenni su cui basare le decisioni di acquisto e vendita. Tutto il vino posseduto è conservato in un magazzino vincolato dal governo britannico, senza dazi e iva da pagare. La filosofia di investimento è semplice: «La domanda» spiegano «tende ad aumentare man mano che la ricchezza globale aumenta. Una volta che un vino viene imbottigliato, l'offerta di quel particolare vino tende a diminuire nel tempo, poiché il vino viene consumato. Nel frattempo, il vino matura e migliora in bottiglia».

FITALOG
SERVIZI PER L'AUTOTRASPORTO

- Autostrade Italia
- Autostrade Europa
- Trafori
- Traghetti Italia ed Europa
- Eurotunnel
- Carte carburanti
- Carburanti extrarete
- Ricorsi ai verbali in Italia
- Assistenza legale all'estero
- Assicurazioni
- Recupero IVA e accise all'estero
- Pratiche presso l'Albo Autotrasporto
- Pratiche presso il Ministero
- Licenze Comunitarie
- Autorizzazioni paesi dell'Est
- Sistemi di geolocalizzazione satellitare

Al **tuo fianco** in ogni strada d'**Europa**

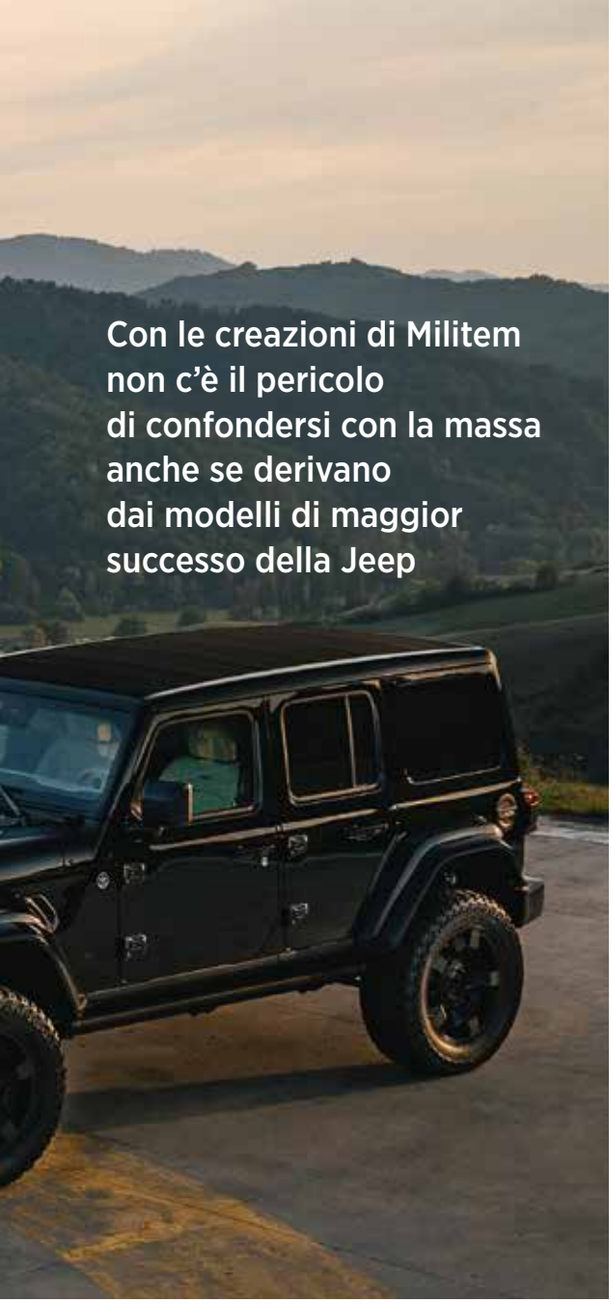
Via Giovanni Severano, 28 - 00161 ROMA
Tel. **06.84242596 / 06.84242609** - fax 06.84242612
info@fitalog.it - www.fitalog.it

I SUV ALL'ENNESIMA POTENZA

Vanno controcorrente come i salmoni. La anime belle contestano i Suv perché occupano spazio e loro importano l'auto più grande che c'è negli Usa. I costruttori pensano a motori sempre più piccoli e loro vendono anche i cinque litri a benzina. Le auto nei concessionari sono sempre più spartane per ridurre i costi e loro inondano la propria con metri di pelle pregiata, accessori unici e un mare di optional di serie. Quelli di Militem non hanno mezze misure e pensano solo in grande anche se sono piccolissimi. E soprattutto sono appassionati: «Fin da giovane non mi piaceva confondermi con la massa e ho sempre avuto auto diverse da quella che avevano gli altri» confessa Hermes Cavarzan, ceo della società nata a Monza. E questa idea è rimasta. Militem importa Jeep Wrangler e pick-up Ram

LA METAMORFOSI DELLA SERIE 5 BMW

La sorellina più piccola della ammiraglia della Casa a una coupé a cinque porte. Da grande berlina ad auto sportiva. Da veicolo d'elezione per attempati dirigenti d'azienda ad auto per manager rampanti. La metamorfosi della Bmw Serie 5 è completa. E lo è sia dal punto di vista estetico sia da quello tecnico perché nella sua versione ibrida plug in finisce anche con l'essere totalmente in linea con lo Zeitgeist, lo spirito del tempo. Le batterie e il piccolo motore a benzina al posto del grosso diesel sono il segno di una pagina voltata per sempre per il gruppo bavarese che su questo modello, nato nel 1972 e venduto in percentuali bulgare nella versione a gasolio, ha costruito decine di anni di margini positivi a bilancio. Una scommessa che vale una vera rivoluzione. La nuova Bmw Serie 5e non ha le ali e non può saltare da ferma, per il resto ha tutto, molto di serie e moltissimo in optional, la maggior parte a pacchetto. Trasmissione Steptronic a otto velocità, un due litri a benzina con 184 cavalli e un motore elettrico da 109, da zero a cento km all'ora in 5,9 secondi e una velocità massima di 235 chilometri all'ora (140 solo in elettrico).



Con le creazioni di Militem non c'è il pericolo di confondersi con la massa anche se derivano dai modelli di maggior successo della Jeep

Spazio al lusso
Militem importa Jeep Wrangler e pick-up Ram dagli Usa, compra Renegade prodotti in Italia da Fca e su ogni veicolo ci lavora per 200 ore. I parafanghi sono sostituti con pezzi in carbonio che sono creati optional ad hoc come la copertura elettrica del cassone del pick-up. Poi, vengono stesi 25 metri quadrati di pellame naturale in 14 colori diversi e si ricopre quasi ogni centimetri quadrato degli interni cucendo con mille metri di filo

dagli Usa, compra Renegade prodotti in Italia da Stellantis e su ogni veicolo ci lavora per 200 ore fino a quando riescono a tirarci fuori un'auto diversa, unica. Non è solo tuning, ovvero una modifica solo superficiale, poco più che estetica. Tutte le auto sono omologate, vengono riviste sospensioni e telai per adattarle alle strade europee, alcune parti come i parafanghi sono sostituti con pezzi in carbonio, sono creati optional ad hoc come la copertura elettrica del cassone del pick-up. Poi vengono stesi 25 metri quadrati di pellame naturale in 14 colori diversi e si ricopre quasi ogni centimetri quadrato degli interni cucendo con mille metri di filo. Ogni vettura è modificata con atteggiamento che è un misto di artigianalità e tecnologia. Sono artigiani gli specialisti che lavorano nelle isole che modificano l'auto, sono all'avanguardia i tecnici che, forti dell'esperienza maturata con altri costruttori premium, si sono occupati dello stile o dell'ingegneria dell'auto o producono nelle proprie aziende i materiali speciali per modificarla. Finora sono usciti tre modelli: Hero, Ferox e Magnum. I nomi latini identificano in tutto sei versioni, una sola a gasolio e una sola benzina-gpl, che hanno motori dagli 1,3 ai 5,7 litri con potenze che vanno dai 170 ai 401 cavalli. Tutte hanno un cambio automatico a otto o nove rapporti. Mentre i consumi vanno da un modesto 6,6 litri per cento chilometri di Hero diesel ai 14,6 litri di benzina per Magnum che porta in giro 3,5 tonnellate di peso. I prezzi di listino partono dai 52 mila per la Hero e arrivano ai 98 mila per la Magnum, ma queste auto non sono facili da acquistare. «Stiamo costruendo una rete di concessionari, sia in Italia che in Europa, e richieste in questi mesi sono aumentate tanto che abbiamo venduto anche i modelli che tenevamo nel nostro garage» conclude Cavarzan. «Distinguersi dagli altri è ancora una questione importante».

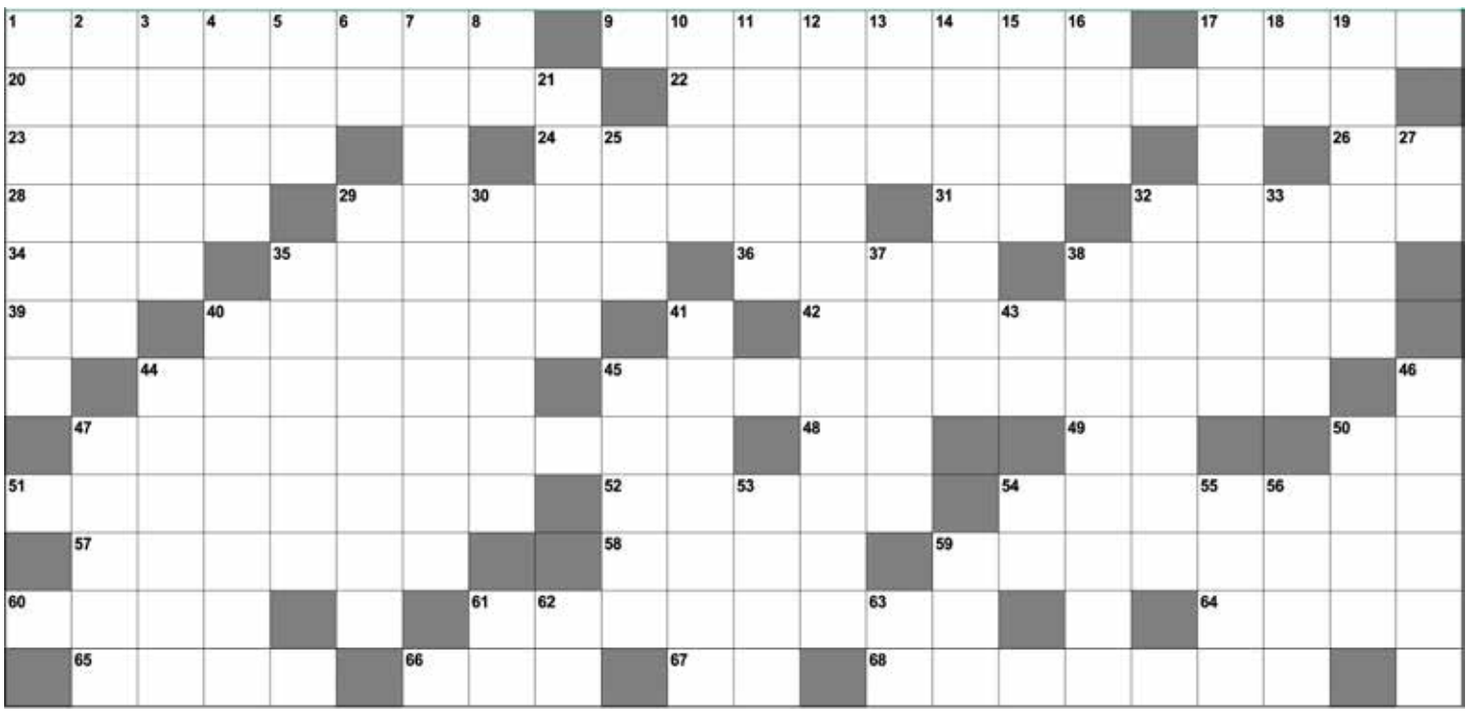
"Ogni vettura che passa dalle mani dei tecnici e degli ingegneri di Militem è modificata con un atteggiamento che è un misto di artigianalità e tecnologia"

nuovi fari a led con contorni più sottili, nuovi cerchi e nuovi sistemi di assistenza alla guida con funzioni ampliate. Chiunque sia salito su una Bmw si ritrova come a casa propria senza fatica. Ci sono state modifiche ma non sono sostanziali, un po' di software, un po' di hardware, qualche piccolo passo in avanti, ma nulla di destabilizzante.

PAUSA CAFFÈ

a cura di Brambo

CRUCIVERBONE SCHEMA LIBERO



ORIZZONTALI

1) Serve per produrre l'olio
9) Le tipiche olive ripiene di carne
17) Accomuna la seta e... l'informatica!
20) Il servitore di Don Giovanni
22) Smussare gli spigoli
23) Una dea egiziana
24) Lo stilista nativo di Voghera
26) Il fattore che caratterizza il sangue
28) Scarso, insufficiente per tutti
29) Le zone in cui sono divise Roma e Milano
31) Pubblica Amministrazione
32) Nel 2007 sostituì la Fiat Stilo
34) Un famosa via di Genova
35) Una Rosanna cantante
36) Non credono in Dio
38) Città in cui parte e arriva una classica del ciclismo
39) Ripeteva sempre: "Telefono... casa..."
40) Le navi romane li usavano per speronare
42) Quella Italiana è diretta da Renzo Arbore
44) Possono essere elettrici o a scoppio
45) Il sistema sociale in cui comandano gli uomini
47) L'altro nome del papavero comune
48) Trasformano il metro in micro
49) Il premio Nobel Rubbia (iniziali)
50) In mezzo agli imprevisti
51) I cattolici libanesi
52) La dea greca della sapienza
54) Massi enormi
57) L'arma della vipera e del cobra.
58) Il topo socio di Gas nella Cenerentola disneyana
59) Fucili ad aria compressa
60) Guido pittore seicentesco
61) Bullo vanitoso che le spara grosse....
64) Il percorso di una pratica
65) Ha per capitale Vienetiane (e per moneta il Kip)
66) Furgone o veicolo commerciale
67) La farina migliore
68) Si ottiene centrifugando lo zucchero

VERTICALI

1) Un gioco in elettromeccanico degli anni '60
2 Un lussuosa struttura ricettiva
3 Il punto massimo del successo
4) C'è quello Savoia e quello del Pescatore
5) Tante sono le Virtù Teologali
6) Il dittongo del poeta
7) Lo è un periodico ricco di immagini
8 In mezzo ai cioccolatini
10) Quelli da bagno sono profumati
11) Una pericolosa apertura sul muro
12) Piccolo mammifero australiano dal becco d'anatra
13) La sua biblica moglie rimase di sale
14) Non convenzionale, inconsueta
15) La sinfonia con l'Inno alla Gioia
16) Il prefisso vinicolo
17) Il Syd fondatore dei Pink Floyd
18) Era la voce dei Matia Bazar (iniziali)
19) Città famosa per il suo sale
21) I rifugi delle greggi
25) Un servizio vincente
27) Una scala del modellismo ferroviario
29) Il pittore di Panicale maestro di Masaccio
30) Le aperture nasali
32) Mezzo usato per trasportare le auto
33) C'è quello di limone e c'è quello... Pontino!
35) Lo raccoglievano gli schiavi in America
37) Un arbusto sempreverde
38) La vaschetta per raccogliere il grasso di cottura
40) Un liquore d'altri tempi...
41) Lo è spesso il traffico cittadino
43) La Croazia sulle targhe
44) Una sierra spagnola
45) Una ferita purulenta
46) Un militare dell'areonautica
47) Compose un celebre Bolero
50) La dodicesima lettera del nostro alfabeto
53) Il figlio di Zeus e della ninfa Egina
54) Lo dice chi obbietta
55) Trampoliere sacro del Nilo
56) Si fa in compagnia di amici
59) Nasce col Trattato di Roma nel 1957
61) Un po' di saggezza
62) Il Nurmi olimpionico (iniziali)
63) Scrisse il Principe (iniziali)

DIFFERENZE

Il nostro amico pittore Jean Penel è andato al Museo d'Orsay per fare una copia di un famoso quadro di Jules Breton ma nel farlo purtroppo ha commesso 13 piccoli errori. Siete in grado di trovarli?

BAU! SI GIRA...

Spesso di parla di attori cani, qui invece abbiamo dei cani attori che hanno incantato il pubblico di tutto il mondo con la loro bravura. Siete in grado di abbinare a ogni titolo il suo interprete?

La Carica dei 101	Belle & Sebastien
Torna a casa Lassie	Turner e il casinaro
The Artist	Beethoven
Il Commissario Rex	Hachikō Monogatari

SOLUZIONI

DIFFERENZE

CRUCIVERBONE SCHEMA LIBERO

REBUS (83925)

Capi tanichеC onOS conoLE mareE

BAU! SI GIRA...

- Belle & Sebastien 8
- Turner e il casinaro 4
- Beethoven 7
- Hachikō Monogatari 3
- La Carica dei 101 6
- Torna a casa Lassie 1
- The Artist 5
- Il Commissario Rex 2

OROSCOPO

a cura di Cassandra

ARIETE

Inizio mese di febbraio un po' nervoso e insoddisfatto a causa di Marte che disattende desideri e progetti.
A metà mese mercurio migliora la situazione con nuovi contratti e buona comunicazione.
Anche nelle relazioni una venere algida porterà tensioni che si scioglieranno dopo la metà del mese.
Buona energia e voglia di fare.

TORO

Questo mese venere e Marte propizi favoriscono buoni rapporti, buona disposizione verso gli altri.
Buona capacità progettuale in campo professionale.
La presenza di Giove propizio suggerisce nuovi investimenti pur con dovuta prudenza.
Stanchezza e scarsa energia suggeriscono di mantenere la congeniale tranquillità.

GEMELLI

L'aspetto sfavorevole di Giove indica rallentamenti e piccole difficoltà.
Agitazione e ansia, compagni quasi abituali, non saranno d'aiuto
Dopo la metà del mese il vostro pianeta guida Mercurio tornerà a sorreggervi e sarete più lucidi nelle decisioni e nella comunicazione che tornerà brillante.
Evitate polemiche con il partner.

CANCRO

Giove favorevole regala successo sul lavoro che darà grandi soddisfazioni pur con qualche responsabilità in più.
Grandi idee e capacità di imporre il proprio pensiero.
Ancora qualche tensione nelle relazioni per una Venere poco empatica.
Umore variabile in miglioramento dopo il 15.

PESCI

Anche febbraio sarà positivo, anche se un po' caotico e confuso grazie alla presenza di Nettuno.
Stanchezza e tensione : favorite il riposo e una dieta sana per bilanciare gli stravizi recenti.
L'entrata di Giove nei Pesci ha portato una ventata di positività e fiducia ma può amplificare a tratti la proverbiale confusione e fantasia sfrenata dei Pesci

LEONE

Mese di introversione. Inizio sottotono e un po' di stanchezza.
Saturno impone ancora ponderazione e razionalità prima di iniziare qualsiasi nuovo percorso lavorativo.
Marte darà autocontrollo e capacità organizzative che soddisfaranno il bisogno di visibilità
Venere raffredda un po' le relazioni con tutti.

ACQUARIO

A febbraio voglia di passare del tempo con gli amici e con il partner con cui condividere progetti e che gratificherete con una insolita affettuosità dono di una Venere benevola.
Sul piano sociale risentirà più di altri le limitazione alle libertà personali. Saturno infatti chiederà ancora di farne a meno.
Buona energia ma discontinua.

VERGINE

Febbraio farà dei nati della vergine persone amichevoli, disponibili e comprensive, pur celando le proprie opinioni e loro abilità intellettuali vivaci caratteristiche di Mercurio.
Affabilità nelle relazioni, ma senza ecessive smancerie.
Nella professione la spinta di Marte su progetti e desideri renderà ancora più precisi e organizzati.

CAPRICORNO

Periodo di popolarità dovuta ad insolita empatia e buona disposizione unita a capacità progettuale importante regalati dal binomio Venere/Marte nel segno.
Vi chiederanno consigli ed aiuto: non affaticatevi a dar retta a tutti.
Prendetevi una pausa magari in montagna, luogo congeniale a Saturno, vostro pianeta guida.
Possibili viaggi all'estero.

SAGITTARIO

A febbraio accento sul rapporto con i colleghi che potranno essere invidiosi dei vostri successi
Qualcuno a voi vicino vi deluderà ma come sempre dimostrerete la vostra comprensione
Giove porterà rallentamenti e piccole noie quotidiane.
La buona energia e la voglia di stare con gli amici renderanno tutto migliore nella vostra vita.

SCORPIONE

Abilità e comunicazione brillante saranno grazie a Mercurio il tuo punto di forza sul lavoro dove non mancheranno i successi.
Realizzazione di progetti. Proficua comunicazione anche con i colleghi.
Attenzione a non montarsi la testa.
Pur con la prudenza che porta Saturno possono esserci importanti progetti anche in campo affettivo.
Calo di energia a inizio mese.

BILANCIA

Periodo impegnativo in ambito lavorativo: difficoltà di comunicazione, evitare commenti caustici.
Riscoprire le doti diplomatiche anche se non sarà facile
Anche nelle relazione personali è consigliabile tenere a freno la lingua che l'aspetto dissonante di Venere libera un po' troppo.
Prendersi cura di se aiuterà a rilassarsi e a stare meglio.

Partner Olimpico Mondiale

Partner Paralimpico Mondiale

INNOVATIVO.

RESA CHILOMETRICA ECCEZIONALE
ADERENZA SUL BAGNATO STRAORDINARIA

DURAVIS
R002

RESA CHILOMETRICA ECCEZIONALE

RIDUZIONE DEL COSTO PER CHILOMETRO

MIGLIORE NELLA SUA CATEGORIA PER ADERENZA SUL BAGNATO

CONSUMO DI CARBURANTE OTTIMIZZATO

Bridgestone Europe NV/SA Italian Branch

Per trovare il rivenditore Bridgestone autorizzato più vicino, visita il nostro sito **www.bridgestone.it**

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

GENERALI
IL ROSSO SOSTIENE IL FUTURO
Ogni giorno ci impegniamo concretamente per il futuro delle giovani generazioni. Per questo investiamo risorse in progetti per uno sviluppo green e sostenibile, favoriamo la crescita delle piccole e medie imprese, pensiamo a nuove offerte responsabili e aiutiamo chi è più in difficoltà.
Scopri di più su generali.com
PARTNER DI VITA