N. 0 DICEMBRE 2021

ALIS magazine

MOBILITÀ SOSTENIBILE

UN'ESCLUSIVA ALIS

L'ITALIA IN MOVIMENTO

ALIS

ITALIA
IN MOVIMENTO

La copertina
del primo numero di Alis Magazine con le tre modalità di trasporto

IL RACCONTO DI UN CLUSTER IN MOVIMENTO VERSO IL FUTURO DELL'ITALIA E DELL'EUROPA

di Guido Grimaldi

Ogni **nuovo progetto** parte come un percorso da tracciare e vivere, una sfida da affrontare e vincere, un'avventura da arricchire continuamente con stimoli, idee, passione.

Lo è stato cinque anni fa con **ALIS, la nostra Associazione** che ha colto un'esigenza importante e ha saputo mettere a sistema l'intero mondo del trasporto e della logistica, crescendo giorno dopo giorno, ponendosi numerosi obiettivi e raggiungendo altrettanto numerosi traguardi, rinforzando sempre più la propria squadra, fatta oggi di 203.000 persone, uomini e donne, imprenditori, collaboratori, lavoratori.

Lo è ancor più oggi con **ALIS MAGAZINE**: un progetto editoriale ambizioso ed affascinante, un diario di bordo mensile che intende **raccontare il viaggio di un *cluster*** - il "*mondo ALIS*" - dinamico, moderno, sostenibile, internazionale, proiettato sempre più verso il futuro dell'Italia e dell'Europa.

Non solo. ALIS MAGAZINE è e sarà molto altro: attualità e politica, interviste e "punti di vista" di noti giornalisti, dossier e pubblicazioni, ultime notizie su trasporti e logistica ma anche sostenibilità ed innovazione, interventi e contributi tecnico-scientifici dal mondo della formazione, aggiornamenti su economia e finanza, approfondimenti giuridici, focus su eventi, curiosità su viaggi, sport, cultura e tempo libero!

ALIS MAGAZINE è la **rivista mensile di tutti e per tutti**, nata consapevolmente in una fase socio-economica molto delicata, nella quale lo stato di emergenza non è superato e gli effetti finanziari, psicologici ed occupazionali della pandemia gravano ancora oggi pesantemente su **imprese, famiglie, giovani**.

Una fase che, fin dall'inizio, è stata caratterizzata dall'**eroico impegno del personale medico e sanitario e delle forze dell'ordine**, accompagnato dal **coraggioso ed instancabile lavoro di tutto il popolo del trasporto e della logistica** che, senza mai fermarsi, ha garantito la stabilità dei cicli produttivi e la regolare consegna di merci e beni di prima necessità in tutto il territorio nazionale.

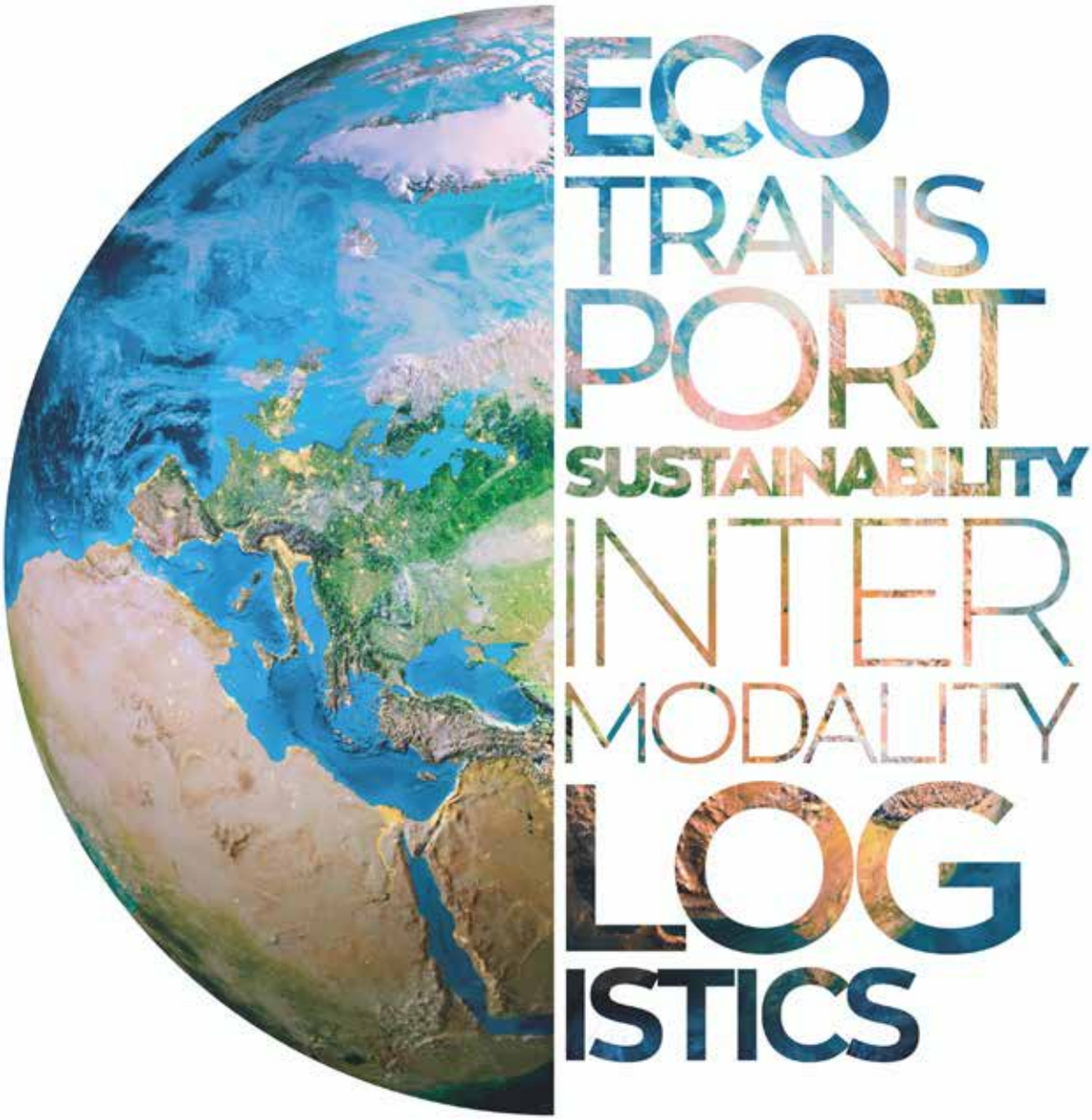
Una fase, quella attuale, che può e deve però anche e soprattutto **rappresentare un'opportunità unica di crescita e sviluppo**, grazie al *Next Generation EU* e ai piani nazionali, *in primis* ovviamente il nostro Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) che è caratterizzato dalla **transizione ecologica** e dalla **transizione digitale** come **pilastri principali attorno ai quali ruotano investimenti, interventi, riforme e progetti**.

Questo è l'obiettivo principale del nostro "***numero zero***": il racconto di un viaggio fatto di fiducia, entusiasmo, ottimismo e, allo stesso tempo, di concretezza, iniziative, esempi virtuosi, istanze da presentare e soluzioni da proporre. E' il racconto delle aziende, dei porti, degli interporti, di tutti i protagonisti del trasporto e della logistica e di tutte quelle eccellenze che rendono unico il nostro *Made in Italy*. E' il racconto delle Scuole, degli ITS, delle Università, dei centri di ricerca, del mondo della cultura e delle professioni. E' il racconto dei campioni nazionali, che intendono contribuire fattivamente a ridurre quel *gap* infrastrutturale, sociale, economico ed occupazionale esistente tra Nord e Sud. **E' il racconto di un *cluster* sempre più in movimento**, capace di farsi ascoltare come interlocutore serio e credibile e di favorire il confronto diretto tra pubblico e privato.

E proprio da questo "*numero zero*" di ALIS MAGAZINE vogliamo partire con le nostre radici, le nostre tradizioni, i nostri valori. Partiamo da qui, da una copertina che mostra proprio le tre modalità di trasporto da cui tutto ha avuto inizio: la strada, il mare, il ferro, i nostri elementi, quelli nei quali ciascuno di noi può e vuole fare la differenza oggi per un domani certo, solido e sostenibile.

Buona lettura
Guido Grimaldi

Guido Grimaldi
Presidente dell'Alis, autore di questo editoriale



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

Alis è proiettata verso una valorizzazione dell'ambiente pulito che ha pochi confronti

di Bruno Vespa

FINALMENTE SI COSTRUISCE LO SVILUPPO

Guido Grimaldi era un *baby born with silver spoon in mouth*, un bambino nato con la camicia, come diciamo noi. Rampollo di una celebre famiglia di armatori, poteva accucciarsi in un rispettabile ruolo cadetto, un West Point (o una Nunziatella, per rispettare le tradizioni di casa) in attesa di assumere il comando della corazzata. E invece no. S'intenda: il ruolo cadetto in azienda Guido l'ha assunto, ma nel tempo libero si è inventato Alis, una Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile che oggi riunisce 1700 imprese del trasporto con più di duecentomila addetti e 34 miliardi di fatturato. Ci sono il mare, la strada, la ferrovia. E c'è il futuro, finalmente, dopo un passato che s'era ostinato a ignorare che l'Italia galleggia nel mare e dopo essere stata grande con quattro Repubbliche marinare s'era messa all'asciutto seduta su un patrimonio inutilizzato.

Avendo avuto il privilegio di tenere a battesimo Alis non più di cinque anni fa, sono rimasto sbalordito dal ritmo di crescita dell'associazione e dalla crescente proiezione verso il futuro. Oggi Sostenibile è una parola presente in ogni gesto che facciamo. Spesso è usata più per la moda e la forma che per la sostanza. Ebbene Alis, a cominciare dal trasporto marittimo, è davvero proiettata verso una valorizzazione dell'ambiente pulito che ha pochi elementi di confronto.

Essendomi battuto fin dagli anni Ottanta per un uso intelligente e remunerativo delle Autostrade del Mare che il Signore ci ha generosamente messo a disposizione, sono felice di veder realizzata con grande ritardo, ma altrettanta efficienza questa vecchia e perfino banale aspirazione.

Concludo dicendo che l'aspetto che più mi ha impressionato di questa associazione è lo spirito di squadra. A ogni riunione, a ogni assemblea avverto nell'aria la voglia di costruire insieme un grande futuro. E' bello, in un Paese che all'assenza del gioco di squadra deve molti dei suoi mancati successi.

"Sono rimasto sbalordito dal ritmo di crescita dell'associazione e dalla sua proiezione verso il futuro. Mi sono battuto fin dagli Anni Ottanta per un uso intelligente delle Autostrade del Mare"

Bruno Vespa
Giornalista e scrittore, già direttore del Tg1 e autore e conduttore del format Porta a Porta su Rai1

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:

Nicolò Berghinz, Franco Brambati, Anna Breda, Roberto D'Antonio, Antonio Errigo, Diana Fabrizi, Francesca Fiorini, Maurizio Maresca, Alessandro Milone, Eduard Rodès, Anna Tedesco, Bruno Vespa

INDICE

EDITORIALE
Il racconto di un cluster in movimento verso il futuro dell'Italia e dell'Europa 3

IL PUNTO DI BRUNO VESPA
Finalmente si costruisce lo sviluppo ... 5

INTERVISTA
Il trasporto che verrà. Parla Giovannini 10

ATTUALITÀ
Il compromesso di Glasgow è utile a tutto il pianeta 16

MONDO ALIS
Chi siamo 20

MONDO ALIS
Il settore del trasporto marittimo alle prese con la pandemia e la voglia di ripartire 22

MONDO ALIS
Le consegne dell'ultimo miglio fra sostenibilità e innovazione 24

MONDO ALIS
Connettività come parte integrante dell'evoluzione nei trasporti 29

MONDO ALIS
Tre lettere sono la chiave del successo 30

IL MEGLIO DI ALIS CHANNEL
I talk della logistica 32

IN MOVIMENTO
L'evoluzione della responsabilità oggettiva dell'impresa di trasporto 41

IN MOVIMENTO
Zero emissioni nei porti e meno consumi in mare 44

IN MOVIMENTO
Il rinascimento dei porti può cambiare il paese 48

IN MOVIMENTO
Green e blu economy sempre più intrecciate 52

IN MOVIMENTO
Sostenibilità, interporti già al lavoro 54

IN MOVIMENTO
Intermodalità e logistica protagoniste nel PNRR 56

FOCUS EUROPA
Il momento giusto per puntare sul Mediterraneo 60

FOCUS EUROPA
La geopolitica trasforma la logistica 62

FOCUS EUROPA
Farsi sentire da Bruxelles non è difficile 64

INNOTECH
La ferrovia del futuro galleggia in aria dentro un tubo 66

INNOTECH
Infrastrutture per la mobilità, la blockchain elimina l'errore 70

FORMAZIONE LAVORO
Un intesa che continua a fare scuola da sei anni 72

FORMAZIONE LAVORO
"L'obiettivo è una buona occupazione" 74

FORMAZIONE LAVORO
In Puglia ci si prepara per il futuro 76

FINANZA E RISPARMI
Dove investire quando i prezzi iniziano a salire 79

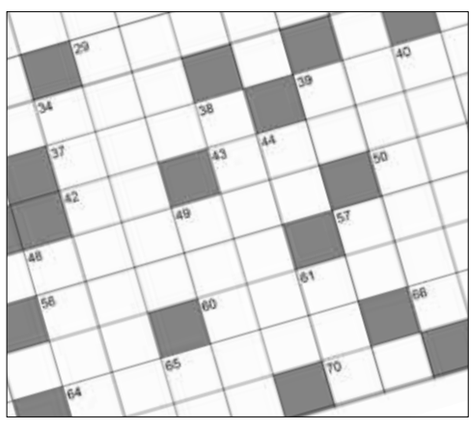
FINANZA E RISPARMI
Le gioie e i dolori, le due facce di un bitcoin 82

LIFESTYLE
L'auto esiste già, ma l'idrogeno ancora non c'è 86

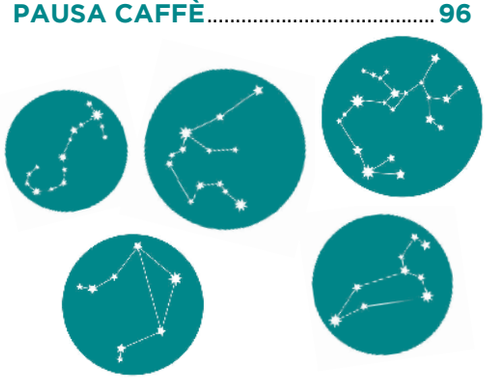
LIFESTYLE
Una festa di colori made in Bahamas 88

LIFESTYLE
Tutti i segreti di un orologio senza tempo 90

LIFESTYLE
La vita di Valentino ricomincia a 42 anni 95



PAUSA CAFFÈ 96



WÜRTH

È NEL NOSTRO MOTORE

Tanti punti di contatto, una sola essenza.

Acquista Online
www.wuerth.it

Acquista ovunque tu sia
www.wuerth.it/app

Consulenza professionale
2.500 venditori

Ordina direttamente con
Würth Scanner

Ordina al telefono
Contact Center

Acquista personalmente nei
170 Negozi dell'Artigiano

IL TRASPORTO CHE VERRÀ, PARLA GIOVANNINI

Per il ministro delle Infrastrutture, l'Italia sta affrontando una grande sfida e lo sforzo per trasformare il Paese va oltre il Pnrr. L'intermodalità resta strategica e c'è l'impegno del Governo sulla formazione dei giovani e sul porre attenzione alle politiche urbane

di Alessandro Milone

Ministro, è trascorso quasi un anno dall'insediamento del Governo Draghi e dall'inizio del suo mandato al ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Può trarre un primo bilancio del lavoro che è stato realizzato?

Il primo passo è stato quello di adottare una visione nuova del ruolo del ministero, fondata sulla sostenibilità economica, sociale e ambientale, in linea con le indicazioni delle organizzazioni internazionali e degli impegni assunti in sede europea dal nostro Paese. Da tale scelta è scaturito il cambio del nome del dicastero, la riorganizzazione della sua struttura, la modifica dei parametri su cui si assumono le decisioni. Ovviamente, il primo banco di prova della nuova impostazione è stata la definizione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) e del Piano Complementare, alla cui attuazione è stato dedicato un fortissimo impegno nella seconda parte dell'anno. Parallelamente, abbiamo operato per sbloccare investimenti fermi da tempo attraverso il commissariamento di oltre 100 opere pubbliche, per velocizzare le procedure di realizzazione degli investimenti attraverso modifiche normative, per innovare il quadro normativo in tanti campi, dal codice della strada al bando delle grandi navi dai canali di Venezia, dal codice dei contratti pubblici alla sicurezza stradale e ferroviaria, dagli incentivi per la sostituzione dei veicoli più inquinanti alla perequazione infrastrutturale tra le aree territoriali per ridurre le disuguaglianze. Poi, abbiamo innovato profondamente il modo di progettare le opere pubbliche, grazie all'emanazione delle linee guida che incorporano gli elementi di sostenibilità ambientale e sociale accanto a quella economica. Infine, ma non meno importante, abbiamo emanato le linee guida per l'organizzazione dei trasporti in tempo di pandemia, erogato ingenti risorse alle Regioni per migliorare e aumentare i servizi del trasporto pubblico locale, definito ed erogato sostegni ai diversi settori dei trasporti per compensare le perdite delle aziende causate dalla crisi sanitaria. Insomma, è stato un anno decisamente intenso, ma non poteva essere diversamente vista la difficile situazione economica e sociale del Paese che siamo stati chiamati ad affrontare.

> **"Oltre a definire il Pnrr, abbiamo lavorato per sbloccare investimenti fermi da tempo per realizzare oltre 100 opere pubbliche"**

Enrico Giovannini ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

Nato Roma, 64 anni, è stato Chief Statistician dell'Ocse dal 2001 all'agosto 2009, presidente dell'Istat dall'agosto 2009 all'aprile 2013 e ministro del Lavoro del Governo Letta. È professore di Statistica economica.

L'azione del Governo, così come quella del ministero che guida, durante questi mesi ancora caratterizzati dalla pandemia e dalla campagna vaccinale, si è incentrata principalmente sulla gestione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e sulle riforme necessarie alla sua messa a terra. Nel 2026, il Pnrr che trasporto consegnerà al Paese, quali priorità impone?

L'attuazione del Pnrr sarà cruciale per avviare la svolta verso infrastrutture e sistemi di mobilità che siano sostenibili da tutti i punti di vista. Le risorse disponibili sono rilevanti, circa 62 miliardi considerando i fondi del programma Next Generation Eu e quelli nazionali, di queste oltre la metà destinate al Sud e il 76% a interventi per la transizione ecologica. A oggi, abbiamo quasi concluso l'allocazione delle risorse del Pnrr e del Fondo complementare di competenza del Mims tra le Regioni e gli altri enti attuatori, sviluppato un sistema avanzato di monitoraggio delle fasi attuative per verificare che i cronoprogrammi delle singole opere vengano rispettati, realizzato tutte le riforme previste per il 2021 e due programmate per il 2022 Con la realizzazione del Pnrr nelle città circoleranno molti meno autobus inquinanti, le ferrovie regionali offriranno servizi migliori ai pendolari grazie a nuovi treni (compresi quelli a idrogeno) e nuovi servizi, sarà più facile ricaricare le auto elettriche, i porti saranno potenziati e attrezzati con le banchine elettrificate per consentire alle navi in sosta di spegnere i motori, le aree interne saranno meglio connesse con le grandi direttrici stradali e ferroviarie, saranno stati realizzati tanti progetti di riqualificazione urbana. Nuove linee di alta velocità saranno in esercizio (come la Napoli-Bari) o in via di realizzazione, come la Salerno-Reggio Calabria, l'attraversamento dello Stretto di Messina sarà più veloce e avverrà con navi ecologiche. Ma sarebbe sbagliato pensare che con la realizzazione del Pnrr lo sforzo trasformativo del Paese si fermerà. Infatti, come dico spesso, "c'è vita dopo il Pnrr". Grazie ai 32 miliardi in più di investimento previsti nel ddl di bilancio per le infrastrutture e la mobilità, ai 25 miliardi del Fondo Sviluppo e Coesione di competenza delle Regioni, agli 80 miliardi dei fondi strutturali europei della programmazione 2021-2027, è veramente possibile avere una prospettiva decennale degli investimenti che cambierà il Paese. Ma è necessario che tutte le istituzioni remino nella stessa direzione e dagli incontri che sto avendo con i presidenti delle Regioni, delle Province autonome e con l'Anci ricevo piena disponibilità a coordinare gli investimenti di loro competenza con quelli del Pnrr e dei

> **"Le risorse disponibili per il trasporto sono rilevanti, circa 62 miliardi considerando i fondi del Next Generation Ue e i nazionali"**

fondi nazionali intorno ad una visione che è scolpita nel nuovo nome del Ministero.

Il mondo del trasporto e della logistica si trova a dover affrontare due urgenze che interessano trasversalmente molti Paesi del mondo: l'aumento dei costi per l'energia e la mancanza di figure professionali specializzate, a partire dagli autotrasportatori. Il Governo come proverà a rispondere a queste necessità per le imprese anche in sede europea?
Sono problemi di cui abbiamo piena contezza e che cerchiamo di risolvere confrontandoci con le associazioni di categoria. Intanto ricordo che nel decreto legge infrastrutture e trasporti, convertito dal Parlamento, è stato inserito il contributo fino a un massimo di 1.000 euro a favore dei giovani fino a 35 anni e ai percettori di reddito di cittadinanza o altri ammortizzatori sociali come rimborso di parte delle spese sostenute per conseguire la patente per i veicoli destinati all'autotrasporto. Si tratta di un incentivo che può aiutare la formazione di queste figure professionali che però deve essere accompagnato da uno sforzo di comunicazione anche da parte delle organizzazioni di categoria per informare e sollecitare i giovani a rivolgersi a questo mercato. D'altra parte, abbiamo previsto un intervento pari a 100 milioni per aiutare le stazioni appaltanti a riconoscere alle imprese di costruzione l'aumento dei prezzi delle materie prime nel primo semestre del 2021 e analogo contributo è previsto nel ddl della Legge di bilancio per il secondo semestre.

"Portiamo avanti la "cura del ferro" con investimenti volti a favorire lo shift modale dal trasporto su gomma a quello su ferrovia"

In tema di sviluppo sostenibile, il nuovo contesto economico post-pandemia può finalmente spingere l'Italia – vista anche la sua posizione geografica - a puntare con più decisione sull'intermodalità marittima e ferroviaria, per far fronte alla necessità di spostare mezzi fortemente inquinanti e datati dalle strade e realizzare un trasporto più verde e tecnologico?
Decisamente si. E questa è una delle priorità del Pnrr e della nuova visione strategica del Mims. Portiamo avanti e con convinzione la "cura del ferro" con investimenti consistenti volti proprio a favorire lo shift modale dal trasporto su gomma a quello su ferrovia, di gran lunga meno impattante sull'ambiente. D'altra parte, di tratta di una scelta non più rinviabile per rispondere sia ai principi del Next Generation Eu sia agli obiettivi di decarbonizzazione previsti dal pacchetto europeo 'Fit for 55'. Vanno in questa direzione anche gli investimenti del Pnrr per connettere alle reti ferroviarie 11 porti, 11 aeroporti e 9 centri intermodali.

> **La transizione ecologica non deve essere percepita dalle imprese come una minaccia all'economia, ma come una opportunità**

Ritiene che - a tal proposito - possa essere indispensabile aumentare e rendere strutturali le risorse destinate a misure incentivanti come Marebonus e Ferrobonus?
Sono entrambi incentivi importanti e finanziati fino al 2026 con una dotazione di circa 20 milioni l'anno. Per Marebonus rinegozieremo l'autorizzazione con Bruxelles e pensiamo di prevedere che il contributo vada direttamente all'autotrasportatore. Gli incentivi, però, sono solo una faccia della medaglia. In questo momento di ripresa tanto auspicato, il Paese deve poter contare anche sul settore privato in termini di capacità di guardare allo sviluppo nel lungo periodo e di investire autonomamente sulla transizione ecologica e digitale.

La sostenibilità è uno dei temi cardine dell'azione associativa di Alis, fin dalla sua costituzione oltre 5 anni fa. Le imprese associate hanno sposato l'idea di realizzare un trasporto ed una logistica efficiente, digitale ed a basso impatto ambientale, coniugando crescita economica e responsabilità sociale. Molti settori, però, credono che la sostenibilità e la transizione ecologica – quando accompagnate da misure di iper-tassazione - siano una minaccia. Come risponde?
Se la transizione ecologica non è "giusta" si rischiano squilibri pericolosi. Deve andare nella direzione di rendere il cambio di paradigma in linea con lo sviluppo sostenibile inteso in tutte le sue dimensioni: economico, sociale e ambientale. La transizione è un'operazione molto complessa e richiede investimenti e capacità di prevedere compensazioni e bilanciamenti. Ma non deve essere percepita come una minaccia all'economia, bensì come un'opportunità. Le imprese più all'avanguardia da questo punto di vista stanno già sperimentando i vantaggi di questo cambiamento e chi già si trova sulla frontiera ne ricaverà maggiori benefici in termini di business.

Alis è impegnata quotidianamente nella valorizzazione del ruolo strategico del settore del trasporto e della logistica, soprattutto grazie a progetti editoriali come Alis Channel ed Alis Magazine che intendono diffondere in Italia e in Europa la cultura del trasporto. Si tratta di imprese, istituzioni, uomini e donne che – anche nei momenti più difficili della pandemia – non si sono mai fermati. Secondo lei esiste, diffusamente nel Paese, la consapevolezza dell'importanza vitale di questo settore?
La crisi pandemica, e in particolare il *lockdown* sperimentato l'anno scorso, hanno fatto comprendere pienamente alla popola-

Insieme
Guido Grimaldi, presidente di Alis, consegna al ministro Enrico Giovannini la targa dell'evento Alis di Sorrento

> **La crisi pandemica, ha fatto comprendere alla popolazione quanto sia indispensabile il lavoro delle imprese del settore del trasporto**

zione quanto sia indispensabile il lavoro svolto dalle imprese del settore del trasporto. Nel periodo più difficile della storia recente i lavoratori di questo settore sono riusciti a garantire gli approvvigionamenti e limitare i disagi. Per questo riteniamo che investire sui porti, sulle interconnessioni, sull'intermodalità, ma anche sul miglioramento del parco mezzi in termini di maggiore sicurezza e in senso ecologico, oltre ad essere funzionale per la categoria, sia allo stesso tempo rispettoso dei principi che guidano le politiche europee così da raggiungere gli obiettivi su cui ci siamo impegnati.

Il 2022 è alla finestra. Può indicare tre priorità per la Sua azione di governo?

Le priorità sono esplicitate nello slogan che usiamo per sintetizzare l'attività di questo ministero: trasformare l'Italia in dieci anni per aumentare la qualità della vita delle persone, migliorare la competitività delle imprese, nel rispetto dell'ambiente. Se quest'anno è stato dedicato in particolare alle infrastrutture e ai sistemi di trasporto, nel 2022 lavoreremo non solo all'attuazione del Pnrr e alla realizzazione degli altri interventi previsti, ma ci impegneremo specialmente sul tema delle politiche urbane. Abbiamo presentato in Parlamento un testo di legge sulla rigenerazione urbana, per riqualificare il patrimonio abitativo e potenziare le azioni già intraprese con il Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare (Pinqua), alle quali abbiamo dedicato quasi tre miliardi di investimenti aggiuntivi con il Pnrr. Ci impegneremo per una riforma del trasporto pubblico locale, per migliorare i servizi ai cittadini e ridurre l'inquinamento nelle città. Mobiliteremo risorse pubbliche e private per rendere le infrastrutture maggiormente resilienti alla crisi climatica: non solo mitigazione, dunque, ma anche adattamento ai cambiamenti climatici che sono già in atto. Completeremo la programmazione integrata dei fondi europei, nazionali e regionali, così da velocizzare gli investimenti. Ci impegneremo per migliorare il funzionamento del sistema della logistica, grazie allo sviluppo di piattaforme digitali e alla semplificazione delle procedure amministrative per la circolazione delle merci. Abbiamo davanti una grande sfida, ma abbiamo la possibilità di cambiare in modo significativo il Paese, consentendogli di fare quel balzo in avanti necessario per garantire un futuro migliore a questa generazione e a quelle che verranno.

> **"Nel 2022 lavoreremo sull'attuazione del Pnrr e sugli altri interventi previsti, ma anche sul tema delle politiche urbane"**

IL COMPROMESSO DI GLASGOW È UTILE A TUTTO IL PIANETA

Mario Draghi
Il premier italiano durante il suo discorso alla Cop 26 di Glasgow.

La Cop 26 di Glasgow ha raggiunto dei buoni risultati mettendo d'accordo Paesi che partivano da posizioni molto differenti tra loro

Quando allo stesso tavolo sono seduti 197 Paesi la parola d'ordine è diplomazia. E è quello che è accaduto a Glasgow dove si è svolta la Cop 26, la Conferenze delle parti sui cambiamenti climatici delle Nazioni unite. C'erano posizioni, interessi e condizioni diverse che dovevano convergere su una soluzione comune. Una operazione difficilissima che è comunque andata a buon fine, visto che i distinguo, anche importanti, non intaccano l'importanza dell'intesa. Tutti sanno che l'India, con l'appoggio silenzioso di Cina e Australia, ha fatto sostituire nel documento finale la parola "fine" (phase out) con "progressiva riduzione" (phase down) dell'utilizzo del carbone. E che se 140 Paesi hanno sottoscritto l'obiettivo emissioni climalteranti zero nel 2050, la Cina ha posticipato l'appuntamento di dieci anni e l'India di 20. Il principio, saggio, "delle responsabilità comuni, ma differenziate e delle rispettive capacità alla luce delle circostanze nazionali" ha fatto storcere il naso agli ambientalisti più sfegatati desiderosi solo di porre limiti sempre più stringenti e obiettivi sempre più ambiziosi, ma non si può costringere Paesi che hanno più di un miliardo di abitanti a fare ciò che vorrebbero gli altri. Meglio raggiungere un compromesso che ha portato nonostante tutto risultati importanti. «Quello che

> **"La Cop 26 ha ribadito l'obiettivo di contenere l'aumento delle temperature globali ben sotto i 2 gradi"**

rende molto complicato il negoziato» ha spiegato il premier italiano Mario Draghi «è che i Paesi hanno condizioni di partenza diverse tra loro. Ci sono Paesi ricchi che hanno molte emissioni inquinanti, non hanno avviato percorsi di riduzione. Altri Paesi sono in fasi diverse di sviluppo, hanno iniziato a crescere di recente e il loro punto di vista è che finora loro non hanno inquinato. Altri ancora, i più colpiti, come le piccole isole, mancano delle risorse per investimenti strutturali che li proteggano dagli eventi catastrofici del cambiamento climatico. Con la diplomazia dello scontro non si arriva a niente: deve essere basata sulla vicinanza nel perseguimento di un obiettivo comune, non sullo scontro. Le difficoltà geopolitiche non aiutano, bisogna essere capaci di superarle»

Nonostante le difficoltà i risultati sono comunque arrivati. Il primo come si legge nelle bozze dei documenti finali, è l'aver ribadito e confermato l'obiettivo di contenere l'aumento delle temperature globali ben sotto i 2 gradi rispetto ai livelli preindustriali riconoscendo come del resto sostenuto dal sesto aggiornamento del rapporto Ipcc, Intergovernmental Panel on Climate Change dell'Onu che l'impatto sul pianeta di un aumento superiore ai 1,5 gradi avrebbe innescato degli eventi meteo estremi irreversibili. Per conseguire questo obiettivo viene fissato al 2030 la data per il taglio del 45% delle emissioni rispetto ai valori del 2010 (dieci punti percentuali in meno rispetto al pacchetto deciso dall'Unione Europea Fitfor55) per puntare alla neutralità carbonica, il bilanciamento tra le emissioni nette di gas prodotte dall'uomo e quelle assorbite e/o rimosse, alla metà del secolo. Un altro punto positivo è l'aver accettato di fornire fondi e l'aver messo in campo forme di finanziamento privato innovativo per sostenere le politiche di adattamento dei Paesi più poveri per contrastare gli effetti dei disastri naturali come inondazioni, siccità, incendi, correlati al cambiamento climatico.

> **“Siglato l'impegno a non utilizzare più il carbone, il combustibile più inquinante, nei Paesi sviluppati entro il 2030”**

Inoltre, c'è l'impegno a non utilizzare più il carbone, il combustibile di gran lunga più inquinante, per i Paesi sviluppati entro il 2030 e per gli altri dieci anni dopo. E per la prima volta in assoluto anche Paesi come il Brasile o il Congo hanno sottoscritto un impegno a fermare la deforestazione e a invertirne la tendenza entro sempre il 2030. Non stiamo parlando di tempi biblici, ma di ormai di poco più di nove anni. «I consumatori europei ci stanno dicendo sempre più chiaramente

Le proteste nelle piazze
Anche in Italia molti hanno manifestato per chiedere impegni sul clima

L'obiettivo globale e comune
A Glasgow è stato ribadito l'impegno a diminuire le emissioni climalteranti del 45% entro il 2030

che non vogliono consumare prodotti che sono causa di deforestazione o degradazione delle foreste», ha spiegato il presidente della Commissione Europea Ursula von der Leyen. «Per questo presenteremo presto un regolamento per affrontare la deforestazione». A Glasgow anche il presidente degli Stati Uniti Joe Biden è intervenuto sul tema, annunciando che «il governo Usa si è impegnato a lavorare col Congresso per stanziare sino a 9 miliardi di dollari fino al 2030 per conservare e ripristinare le foreste, nell'ambito del piano contro la deforestazione annunciato alla Cop26».

A Glasgow le delegazioni sono riuscite a completare il "Paris rulebook", il libro delle regole che l'Accordo quadro sul cambiamento climatico di Parigi aveva messo in piedi, e hanno approvato testi importanti che hanno trovato, però, poco spazio sui giornali e nelle televisioni. Ne sono un esempio quello sulla trasparenza e quello sul mercato del carbonio. Il primo accordo su un nuovo metodo di reportistica per fare in modo che i Paesi utilizzino le stesse metriche per rendicontare le proprie emissioni gas serra a partire dal 2024. Il secondo vuole rendere operativo un mercato globale che tenga conto dei diritti umani e del problema del "doppio conteggio", in base al quale la riduzione delle emissioni viene conteggiata sia dal Paese che ha acquistato il credito, sia dal Paese in cui è avvenuta l'effettiva riduzione delle emissioni. Infine, a sorpresa, c'è stato l'incontro bilaterale tra Biden e il presidente cinese Xi Jinping, di per sé già una notizia visto i rapporti tesissimi tra i due Paesi che sono tra le altre cose i maggiori produttori di anidride carbonica al mondo. L'accordo che sembra sia stato firmato dopo una trentina di incontri tecnici iniziati a febbraio non contiene dettagli tecnici ma promette una collaborazione per la riduzione delle emissioni, la creazione di un gruppo di lavoro congiunto che si «incontrerà regolarmente per affrontare i temi della crisi climatica» nel prossimo decennio e soprattutto l'intenzione di lavorare insieme per raggiungere l'obiettivo di contenere l'aumento della temperatura media globale a non oltre +1,5 °C rispetto al periodo pre-industriale, come stabilito dagli accordi di Parigi. «L'iniziativa congiunta sul clima tra Cina e Usa annunciata da Pechino alla Cop 26 a Glasgow è un passo importante nella giusta direzione» ha detto il Segretario Generale dell'Onu, Antonio Guterres mentre il premier inglese chiudendo i lavori ha guardato al futuro: «C'è ancora molto da fare nei prossimi anni», ha commentato «ma l'accordo di oggi è un grande passo avanti e, criticamente, abbiamo il primo accordo internazionale per eliminare gradualmente il carbone e una tabella di marcia per limitare il riscaldamento globale a 1,5 gradi. Spero che guarderemo indietro alla Cop26 di Glasgow come l'inizio della fine del cambiamento climatico, e continuerò a lavorare instancabilmente verso questo obiettivo».

> **"Molti Paesi, compreso Congo e Brasile, si sono impegnati a fermare la deforestazione e a invertirne la tendenza entro dieci anni"**

CHI SIAMO

La logistica dell'intermodalità sostenibile

ALIS, Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile, è la realtà associativa di riferimento dell'intero **popolo del trasporto e della logistica** e promuove fin dalla sua costituzione **lo sviluppo sostenibile dell'intermodalità e della mobilità a livello nazionale ed europeo**, riunendo insieme per la prima volta - in un cluster sistemico e sinergico - compagnie armatoriali, società di autotrasporto, imprese ferroviarie, terminalisti, spedizionieri, aziende fornitrici di servizi di trasporto e logistica, interporti, Istituti Tecnici Superiori e, in qualità di soci onorari e partners istituzionali, porti, aeroporti, Scuole superiori, Università e centri di ricerca.

ALIS conta più di **1.700 realtà e aziende associate**, per un **fatturato** aggregato di oltre **34 miliardi di euro**, più di **135.000 mezzi** di trasporto, oltre **142.000 collegamenti marittimi annuali,** oltre **135 linee di Autostrade del Mare**, oltre **200.000 collegamenti ferroviari annuali** ed oltre **160 linee ferroviarie.** Nell'indotto globale sono impiegati più di **203.000 lavoratori**, uomini e donne instancabili che rappresentano la forza e la vera spinta propulsiva di questo nuovo modello associativo. Insieme ad un forte e costante impegno per l'emergenza Covid ancora in atto, che ha caratterizzato non solo l'intero 2021 ma anche l'anno precedente, ALIS dà costantemente voce alle istanze dei propri Soci, ciascuno dei quali espressione di spiccate e consolidate expertise del settore, e a favorire il dialogo costante e diretto tra pubblico e privato anche per evidenziare il **forte e concreto impegno associativo**.

Nel luglio 2021, l'Associazione ha ad esempio illustrato i dati elaborati dal Centro Studi ALIS con Svimez e SRM-Intesa Sanpaolo evidenziando quanto il *cluster* ALIS, soltanto nel 2020 e nonostante l'emergenza, abbia contributo alla **crescita dell'intermodalità**, abbattendo così oltre **4,4 milioni di tonnellate di CO2**, spostando dalla strada al mare o al ferro oltre **5 milioni di mezzi pesanti** che corrispondono a **125 milioni di tonnellate di merci** in meno sulle autostrade e potenziando tanto i collegamenti quanto le relazioni commerciali tra Italia ed Europa e nell'area euro-mediterranea.

Lo studio ha inoltre dimostrato che, grazie ad ALIS e ai suoi associati, su un tragitto medio di 800 km è stato generato un **risparmio del costo del trasporto di 1,7 miliardi di euro in Italia** e, prendendo in considerazione le linee che partono dall'Italia verso direttrici europee, si arriva addirittura a un risparmio di 2,2 miliardi di euro.

Al fine quindi di realizzare co-benefici in favore dello sviluppo economico nazionale e comunitario, ALIS persegue i seguenti **macro-obiettivi strategici e trasversali**:

I NUMERI DI ALIS

1700
Realtà e aziende associate

34 mld€
Fatturato aggregato

135.000
Mezzi di trasporto

142.000
Collegamenti marittimi annuali

135
Linee di Autostrade del Mare

200.000
Collegamenti ferroviari annuali

160
Linee ferroviarie

203.000
Lavoratori nell'indotto globale

4,4 mln
Tonnellate di CO2 abbattute

5 mln
Mezzi pesanti spostati

125 mln
Tonnellate di merci

1,7 mld€
Risparmio del costo del trasporto su un tragitto medio di 800 km.

1. ***Sviluppo della sostenibilità e riduzione di emissioni inquinanti***, attraverso l'implementazione dell'intermodalità e della green e blue economy in linea con le indicazioni provenienti dall'Europa e con gli obiettivi del programma di Governo;

2. ***Internazionalizzazione del settore***, promuovendo il Made in Italy, riconoscendo la posizione centrale e strategica dell'Italia nel Mediterraneo e puntando ad una maggiore competitività delle imprese sui mercati internazionali;

3. ***Sviluppo del Mezzogiorno e rafforzamento della coesione territoriale***, puntando alla valorizzazione delle eccellenze imprenditoriali del Sud e alla riqualificazione della rete trasportistica ed infrastrutturale al fine di garantire efficienza e di ridurre il gap infrastrutturale, economico, sociale ed occupazionale;

4. ***Continuità territoriale con le grandi isole,*** garantendo i collegamenti marittimi con Sicilia e Sardegna e supportando concretamente lo sviluppo delle economie insulari, nel pieno rispetto dei principi della libera concorrenza;

5. ***Sburocratizzazione, semplificazione e digitalizzazione,*** attraverso lo snellimento dei processi amministrativi, la dematerializzazione dei documenti di trasporto cartacei e la transizione digitale della catena logistica con l'utilizzo di mezzi tecnologicamente avanzati e strumenti sempre più innovativi;

6. ***Formazione e crescita occupazionale***, incentivando percorsi educativi e professionalizzanti anche attraverso collaborazioni con Scuole superiori, Istituti Tecnici Superiori, Università e centri di ricerca, come leva concreta per l'incremento dei livelli occupazionali e per garantire un futuro più certo alle nuove generazioni che rappresentano il vero capitale umano del nostro Paese.

L'Associazione svolge poi un'intensa attività di approfondimento ed analisi, attraverso la predisposizione di **Circolari tecniche**, **documenti programmatici** ed elaborati prodotti dal **Centro Studi ALIS** ma anche attraverso la partecipazione ad **Audizioni parlamentari** e a **tavoli di lavoro ministeriali.**

> **"Alis opera supportando le Istituzioni nelle azioni che possono garantire lo sviluppo socio-economico del Paese"**

Inoltre, sempre più intensi sono i lavori portati avanti dalle **Commissioni tecniche**, alle quali partecipano attivamente gli imprenditori associati esaminando e discutendo i temi e le proposte in materia di: ***Affari Europei, Ambiente ed energy saving, CCNL, Formazione, Gestione dei rischi e compliance, Innovazione e nuove tecnologie, Intermodalità ferroviaria, Intermodalità marittima e Autostrade del Mare, Interporti e hub logistici strategici, Porti e infrastrutture, Ricerca, sviluppo e start-up, Risorse umane, Trasporto a temperatura controllata, Trasporto internazionale, Trasporto liquidi alimentari e non, Trasporto merci pericolose, rifiuti e trasporti eccezionali***.

ALIS è consapevole che **molto ancora c'è da fare affinché il trasporto e la logistica vengano finalmente riconosciuti come asset economico strategico e trainante per l'intero sistema produttivo del Paese** e, pertanto, affinché le istanze del settore vengano considerate prioritarie dalle Istituzioni nazionali e comunitarie tanto nelle decisioni di spesa pubblica, con riferimento ad esempio all'efficientamento infrastrutturale del Paese, quanto nelle strategie di sviluppo a sostegno della competitività delle imprese e della crescita occupazionale.

A tal fine, l'Associazione ha portato avanti durante tutto il 2021, e proseguirà con ancora più capillarità nell'anno successivo, una intensa attività mediatica e comunicativa, grazie soprattutto ai progetti della tv associativa **ALIS Channel** e della rivista mensile **ALIS Magazine**, con focus sulle principali tematiche del settore logistico, ma anche del mondo politico-istituzionale e di attualità.

ALIS intende pertanto continuare ad operare concretamente supportando le Istituzioni in tutte quelle azioni che possano garantire lo sviluppo socio-economico ed interpretando quella visione associativa innovativa e trasversale che le appartiene sin dalla sua costituzione e che oggi prende nuova forza raccogliendo l'appello all'**amore per l'Italia** che il Presidente Draghi ha rivolto a ciascuno di noi.

IL SETTORE DEL TRASPORTO MARITTIMO ALLE PRESE CON LA PANDEMIA E LA VOGLIA DI RIPARTIRE

Ci sono già segnali di ripresa nel 2021, che in nove mesi segna un +3,7% del commercio navale

Mario Mattioli
Presidente di Confitarma, Confederazione Italiana Armatori

> **“La pianificazione post-Covid è dominata dalle problematiche ambientali, la cui rilevanza globale è stata sancita in tutti i consessi internazionali”**

La crisi provocata dal Covid-19 ha colpito il commercio mondiale, già indebolito nel 2019 a causa delle tensioni tra Cina e Stati Uniti, delle incertezze sulla Brexit, di dispute commerciali e dell'ascesa di molte politiche protezionistiche rafforzate dalla pandemia che ha accelerato questa tendenza.

In tale contesto, la navigazione marittima, che trasporta via mare più dell'80% del commercio mondiale, ha dato prova del suo ruolo strategico per garantire la continuità delle catene di approvvigionamento globale che consentono il regolare flusso di merci ed energia da cui indispensabile per la vita quotidiana.

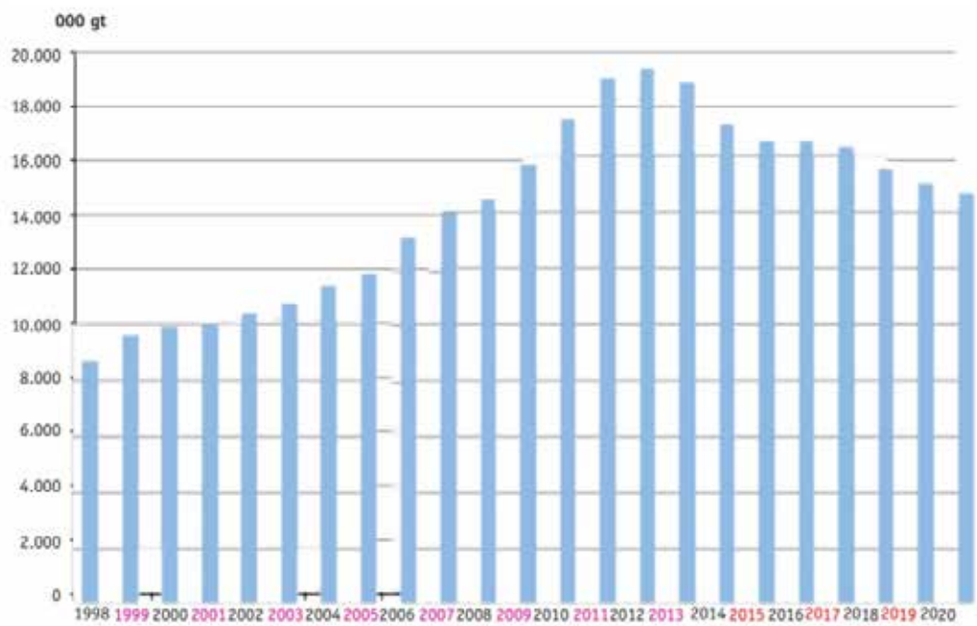
In Italia, il Covid ha colpito più il fatturato delle aziende, che nel 2020 ha registrato una flessione media del 20/25%, che la consistenza della flotta.

Infatti, nonostante una riduzione rispetto alla fine del 2019, con oltre 14 milioni di tonnellate di stazza la flotta di bandiera italiana mantiene la sua posizione nella graduatoria mondiale complessiva e nei settori più sofisticati: siamo leader mondiali nel settore delle navi Ro/Ro e nelle crociere, sia per quanto riguarda l'offerta qualitativa dei servizi sia nella cantieristica. Di rilevo anche il comparto delle navi da carico liquido e secco, strategiche per l'approvvigionamento energetico, di beni finiti e materie prime, senza dimenticare i servizi ausiliari alle piattaforme energetiche, cruciali nella filiera energetica nazionale e al rifornimento delle navi stesse.

A fronte di un calo del 20-30% dei prodotti trasportati a livello mondiale nel corso del 2020, sono già evidenti i segnali di ripresa nel 2021, che nei primi tre trimestri registra un aumento del 3,7% del commercio marittimo globale, al di sotto dei livelli pre-pandemia del 2019 solo dello 0,3%.

Si trasporta più merce e siamo in grado di avvicendare gli equipaggi, dopo i gravi problemi derivanti dalle restrizioni del 2020. Certamente i vaccini hanno aiutato molto il ritorno alla normalità e secondo le previsioni più ottimistiche il 2022 potrà essere l'anno di una ripresa a

EVOLUZIONE DELLA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA



pieno regime. Peraltro, la pianificazione post-Covid è dominata dalle problematiche ambientali, la cui rilevanza globale è stata sancita in tutti i consessi internazionali e in ultimo dal G20 di Roma presieduto dall'Italia e dalla COP26 di Glasgow: l'obiettivo è zero emissioni di Co2 entro il 2050.

È importante ricordare che Confitarma-Confederazione Italiana Armatori ha ottenuto che per la prima volta l'industria dello shipping mondiale entrasse a far parte del B20, il forum di dialogo ufficiale del G20 con la comunità imprenditoriale globale: è un importante risultato ottenuto che conferma il riconoscimento del ruolo del settore marittimo-portuale da a parte delle istituzioni ed anche del mondo industriale. Nella nuova governance di Confindustria vi è una vicepresidenza con delega specifica all'Economia del mare, per questo Mario Mattioli, presidente di Confitarma sostiene «Non potevamo perdere l'occasione della presidenza italiana del G20 e delle iniziative B20 guidate dalla task force di Confindustria per mettere il mare al centro della ripresa di un'economia blu sostenibile».

> **"È necessario un secondo intervento che accompagni la flotta delle imprese radicate sul territorio nazionale nell'affrontare la sfida della transizione green"**

Confitarma in questi lunghi mesi non si è mai fermata ed è stata presente in tutte le sedi nazionali ed internazionali a tutela dell'armamento nazionale e a supporto delle aziende che hanno continuato la loro attività garantendo i beni essenziali al Paese, nonostante le evidenti difficoltà derivanti pandemia: navi da crociera di bandiera italiana che, come quelle di tutti gli altri Paesi, sono rimaste ferme sin dalla fase iniziale della crisi Covid ma che, dopo la lenta e graduale riapertura dei servizi che fa intravedere la ripresa, sono ancora in attesa di misure concrete per risolvere pesanti problemi operativi già risolti per le unità battenti altre bandiere; unità operanti nei collegamenti con le grandi e piccole isole italiane per garantire la continuità territoriale ove gli attuali provvedimenti di contrasto alla pandemia incidono pesantemente sui fatturati delle imprese, con cali superiori al 30%; unità da carico, secco e liquido, importante settore della catena logistica nazionale, la cui operatività risente delle necessarie restrizioni operative imposte dalla crisi sanitaria. «Il Governo ha emanato norme specifiche di ristoro, benché parziali delle perdite subite dalle imprese che effettuano servizi passeggeri e per quelle che utilizzano navi nel primo registro» sottolinea Mattioli. «Purtroppo, ancora stiamo aspettando l'attuazione di tali importanti misure».

In particolare, l'industria armatoriale italiana auspica un veloce iter di attuazione della norma che prevede un importante ristoro, atteso da agosto 2020, per le unità del primo registro navale, cioè quelle che assicurano i fondamentali servizi di cabotaggio marittimo, di rifornimento dei prodotti necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché di deposito ed assistenza alle piattaforme energetiche nazionali.

In merito alle risorse del Fondo complementare al Pnrr destinate alla transizione green del settore marittimo, unanimemente riconosciuto quale settore "capital intensive" e "hard to abate", il presidente di Confitarma, nel recente incontro con il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile Enrico Giovannini, nel ribadire la piena condivisione degli ambiziosi obiettivi di riduzione delle emissioni individuati a livello internazionale e comunitario, ha rilevato che «nonostante il Governo italiano abbia destinato risorse per sostenere il processo di transizione ecologica della flotta italiana, temiamo che da tali provvedimenti rimanga esclusa un'importante parte della flotta operata da imprese radicate in Italia, da tempo impegnate nella difficile fase della transizione green. Inoltre, l'incentivo alle nuove costruzioni non parametrato alla componente innovativa del progetto ma all'intero valore della nave, oltre a probabili rilievi della Commissione europea, potrebbe creare evidenti problemi di distorsione del mercato in sfavore di chi ha già realizzato gli interventi incentivabili a proprie spese». Secondo il presidente di Confitarma «è necessario un secondo intervento che accompagni tutta la flotta appartenente alle imprese radicate sul territorio nazionale nell'affrontare l'importante sfida della transizione green».

LE CONSEGNE DELL'ULTIMO MIGLIO FRA SOSTENIBILITÀ E INNOVAZIONE

Parla Francesca Faggioni, docente di Economia e gestione delle imprese e management delle imprese internazionali dell'Università degli studi Roma Tre

La redazione di Alis Magazine ha incontrato Francesca Faggioni, professoressa all'Università Roma Tre, per comprendere le dinamiche e le criticità legate alla crescita vertiginosa del comparto della logistica dell'ultimo miglio.

Professoressa, perché la logistica dell'ultimo miglio è divenuta un tema così scottante negli ultimi mesi?

La crescente mobilitazione delle merci, specie su strada, unitamente alla pressante richiesta del cliente finale per una sempre maggiore tempestività e affidabilità delle consegne, ha messo sotto la lente di ingrandimento la performance logistica delle aziende che popolano l'ultima fase della catena di distribuzione. L'emergenza sanitaria sta, poi, mettendo in luce ulteriori complessità. L'avvento della pandemia, infatti, ha stressato la catena logistica, richiedendo, da un lato, un necessario incremento delle norme di igiene e sicurezza da osservare nei trasporti e, dall'altro, pretendendo la continuità delle consegne, nonostante le chiusure anche asimmetriche dei centri produttivi durante i lockdown. Come se non bastasse, agli operatori del settore è toccata la gestione del picco di domanda generato dal vertiginoso incremento degli acquisti on line, circostanza che ha appesantito ulteriormente i processi logistici già in crisi. A fianco di questi eventi congiunturali, si stima, inoltre, che la pandemia abbia determinato almeno parzialmente un cambiamento strutturale - e quindi difficilmente reversibile - della struttura dei canali di vendita delle merci in favore dell'e-commerce, riversandosi inevitabilmente sulla consegna dell'ultimo miglio.

Può spiegarci esattamente cosa si intende per ultimo miglio?

Con logistica di ultimo miglio si intende la logistica dell'ultima fase del processo che inizia nel momento in cui la merce lascia l'ultimo livello del network distributivo – un magazzino o un hub di smistamento – e si conclude con la merce ordinata che arriva alla destinazione finale. Questa è l'unica fase visibile al consumatore. Alcuni studi stimano che l'ultimo miglio assorba un range che va dal 13% al 75% del costo totale della catena di approvvigionamento. Il termine "ultimo miglio" si riferisce in modo specifico alla gamba finale di un sistema che prevede consegne dirette al consumatore. Pertanto, se prima il concetto di distribuzione era trasparente al consumatore finale, oggi l'ultimo miglio sembra impattare enormemente sulla customer satisfaction dell'acquirente e quindi sul successo dell'intero network distributivo e produttivo.

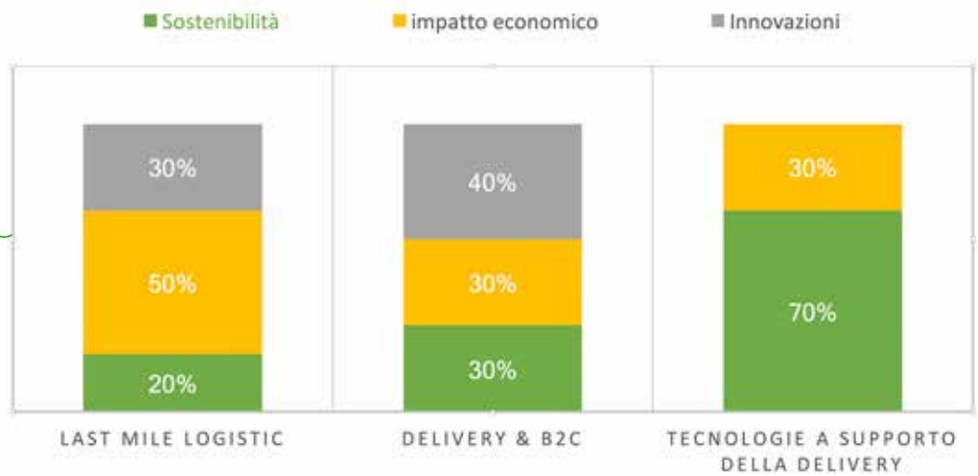
La logistica dell'ultimo miglio nella filiera logistico-manifatturiera

Quali problemi emergono?

Sotto il profilo economico abbiamo problemi inerenti alle scelte di localizzazione e di gestione dei micro-fulfillment centers (i centri di smistamento e micro hub automatizzati localizzati in prossimità delle aree urbane), alla definizione e il mantenimento del corretto livello delle scorte di magazzino, alla carenza di personale qualificato soprattutto in back office, alle difficoltà di

Francesca Faggioni

Laureata in Economia e Commercio, è docente e ricercatore in Economia e gestione delle imprese presso l'Università degli studi Roma Tre, istituzione presso la quale tiene i corsi di Management delle Imprese Internazionali e Economia e Gestione delle Imprese.



Le tre tematiche emergenti nella letteratura scientifica sui vari tipi di delivery per area tematica (valori in %). (Faggioni F.,2020 Roma TRE)

approvvigionamento delle merci e delle materie prime, nonché al rispetto degli orari di consegna e la gestione della reverse logistics per la raccolta dei resi. È ormai chiaro a tutti, poi, il tema dell'impatto ambientale. Pertanto tra le soluzioni logistiche e gestionali più innovative abbiamo il ricorso ai trasporti multimodali, lo sviluppo di hub urbani attraverso la creazione di poli logistici o di city hub multifunzione e infine le politiche di condivisione delle piattaforme logistiche tra più imprese per ottimizzare al contempo i carichi e gli itinerari.

> **"Resteranno sul mercato solo i player che saranno in grado di gestire il trade-off sostenibilità/costi attraverso la leva tecnologica"**

È uno scenario variegato, che prende in considerazione soluzioni cooperative tra più aziende della filiera e che richiede ai carrier dell'ultimo miglio di trovarsi al passo con nuove soluzioni tecnologiche, pena l'ingresso di nuovi operatori.

È vero, si tratta di uno scenario molto competitivo. Molti nuovi attori hanno fatto il loro ingresso nell'arena del delivery, ponendosi come 3PL (third party logistics operators) o persino 4PL, alcuni anticipando l'innovazione, altri cavalcandola. In ogni caso, già all'inizio della pandemia, in università avevamo immaginato un probabile incremento della complessità nella fase di consegna dell'ultimo miglio nell'ambito di una ricerca che ha valutato le tematiche emergenti in letteratura scientifica dal 2016 al 2020 utilizzando un approccio semantico sulle pubblicazioni. Dal lavoro sono, infatti, emerse, in collegamento con le parole chiave di ricerca "last mile logistics", "Delivery e BtoC" e "Tecnologies supporting delivery", alcune tematiche collegate in maniera ricorrente che, secondo gli studi, dovrebbero caratterizzare lo scenario competitivo del prossimo futuro, come già sembra profilarsi all'apparenza dei fatti. Si tratta di: Sostenibilità, Impatto economico e Innovazione. Durante la pandemia, poi, queste tematiche sono definitivamente esplose, tanto che dobbiamo attenderci un seguito infrastrutturale e regolatorio, sia a livello europeo, sia a livello nazionale. Riusciranno a restare sul mercato, in sostanza, solo i player che, in via diretta o grazie al supporto di operatori specializzati, saranno in grado di gestire il trade-off sostenibilità/costi attraverso la leva tecnologica.

Quali sono i legami tra questi tre temi e cosa si intende per leva tecnologica?

Dal lato della sostenibilità, dal nostro studio emerge che l'accoppiata e-commerce + delivery dell'ultimo miglio, oltre a generare un forte impatto economico lato azienda, sia di fatto responsabile di incrementi nel volume di traffico cittadino, nonché del rumore e dell'inquinamento atmosferico dei centri urbani. Di conseguenza, la gestione efficiente del last mile delivery si profila in tutta la sua criticità come una leva finalizzata alla riduzione di tutti gli impatti economici, nonché dell'impronta ecologica generata sia sui singoli operatori, sia sulle comunità. In ogni caso, oltre all'utilizzo di algoritmi aziendali per l'efficientamento delle consegne e dei carichi (Data Driven logistics

Parcel Lockers di Amazon

Gli armadietti intelligenti sono sistemi scalabili, personalizzabili, elettronici e offrono agli uno spazio sempre facilmente accessibile

supportata da machine learning e AI) e alla sollecitazione di un comportamento virtuoso del singolo consumatore nel momento dell'emissione dell'ordine, esistono altre soluzioni basate sulle tecnologie che si stanno diffondendo e che interessano, oltre al data management, sia l'area di picking, sia il vettore scelto per la delivery. Gli studi sulle nuove tecnologie a supporto della delivery, in particolare, sono proprio per questo quelli più focalizzati sul tema ambientale, nella prospettiva di trovare soluzioni in grado di ridurre le emissioni e di individuare modelli urbani di sviluppo sostenibile.

Quali sono le principali innovazioni per il picking e per la consegna?

Attualmente esistono almeno 3 modelli, o sistemi principali, per il picking e la consegna: quelli basati sulle logiche Push, Pull o Hybrid. Il modello Push-Centric è quello più comunemente usato: i prodotti vengono "spinti" ovvero inviati a casa dei clienti (es. Consegna a domicilio Ahd e consegna a domicilio incustodita Uahd)). In questo caso, i rivenditori dei beni sono responsabili di soddisfare gli ordini dei clienti scegliendo o il canale diretto proprietario di consegna, oppure di avvalersi di fornitori 3PL per trasportare prodotti sul sito presso il luogo di consegna. Pertanto, più vicino è il sito di raccolta, più economico sarà il trasferimento dal centro di smistamento al luogo di consegna. Purtroppo, l'incremento del traffico generato dai flussi da e verso questi magazzini impone di utilizzare innovazioni tecnologiche che debbono, da un lato, risolvere il tema di localizzazione ed efficientamento del magazzino, dall'altro, risolvere il problema dell'impatto ambientale. Attualmente, si stanno sperimentando sistemi di gestione dei flussi e degli itinerari basati sui Big Data e sull'Intelligenza Artificiale. Per le operazioni di consegna vere e proprie si valuta, invece, non senza qualche perplessità, l'affidabilità dei veicoli a guida autonoma e soprattutto l'uso dei droni multirotore e ibridi che sono stati testati per la consegna di colli del peso massimo di circa 5 libbre, ovvero poco più di 2,5 Kg. Sebbene un tale peso possa sembrare piuttosto esiguo, Amazon afferma che oltre l'80% dei suoi pacchetti rientra in quel range di peso. Questi dati evidenziano come questo tipo di consegna non possa che tendere a diventare un vero e proprio standard distributivo in futuro, con un significativo impatto economico. Certamente, occorre anche sottolineare come prima sia necessario risolvere alcuni problemi di natura tecnica e legale, come ad esempio l'affidabilità e l'autonomia dei droni nonché la privacy legata alla raccolta dati durante il sorvolo e le normative per la predisposizione di aree di atterraggio nei condomini. Questa modalità di consegna non è divenuta un vero e proprio standard, ci sono casi virtuosi come quello di Wing (società del Grup-

> **"Il Pull-Centric System ha un minore impatto ambientale perché l'utente ottimizza itinerari e acquisti per ottenere la merce ordinata"**

po Alphabet, ossia di Google) che ha completato la consegna di ben 100.000 ordini negli ultimi due anni attraverso la propria flotta di droni automatizzati in Australia.

Il secondo modello di picking?
Nel Pull-Centric System abbiamo la logica opposta; in questo caso è il cliente a recarsi al punto di picking per ritirare i propri ordini. Ciò che i rivenditori fanno è semplicemente di assicurarsi che i prodotti ordinati siano pronti nel punto di pick-up in modo che il consumatore possa venire a ritirarli. Si tratta di un sistema con un minore impatto ambientale perché l'utente ottimizza autonomamente i suoi itinerari e i suoi acquisti per ottenere la merce ordinata. L'interazione di consegna può essere molto automatizzata, senza assistenza o anche prevedere l'interazione con il personale del centro.

L'ultimo?
Il trend attuale sulla consegna porta verso modelli ibridi. L'Hybrid-Centric System, sfrutta entrambi i modelli precedenti basandosi su un punto di raccolta e consegna intermedio che può essere un punto di raccolta cosiddetto non istituzionale (Cdp) o anche un ufficio postale tradizionale. Il punto di raccolta non istituzionale può essere ubicato in varie postazioni come in centri commerciali o in stazioni e consente di inviare merci dal sito del rivenditore in un sito intermedio in cui i consumatori possono ritirare gli ordini in autonomia. Questo modello è costituito da due categorie principali: Cdp assistiti e Cdp non presidiati. Quelli ultimi sono spesso molto automatizzati, sono anche detti Parcel Lockers. Sono macchine automatiche per la consegna, che sono situati nei luoghi più frequentati delle città. Si tratta di un sistema di cassette di ricezione e invio che funziona 24 ore al giorno, 7 giorni alla settimana. Gli armadietti intelligenti sono sistemi scalabili, personalizzabili, elettronici e spesso basati su cloud che offrono agli utenti in loco e da remoto uno spazio facilmente accessibile per il recupero di lettere e pacchi. Rispetto ai tradizionali servizi di consegna a domicilio, l'uso di armadietti intelligenti sembra ad oggi essere una soluzione molto sostenibile per la consegna dell'ultimo miglio perché, riducendo e razionalizzando il numero di viaggi, consente di contenere la congestione del traffico urbano; eliminare quei costi del vettore causati dalle inefficienze dei cicli della consegna domiciliare e dei resi e relativi all'assenza del cliente presso il domicilio e infine di evitare al cliente stesso il tempo di attesa a casa della consegna.

> **"Rispetto ai tradizionali servizi di consegna a domicilio l'uso di armadietti intelligenti sembra essere una soluzionepiù sostenibile"**

Cosa pensa che cambierà nella logistica e nell'ultimo miglio?
Considerando la spinta data dalla pandemia e dalla risposta che Governi e alcuni operatori logistici hanno già iniziato a dare a questo "new normal" che ci vede scegliere i canali digitali, mi sento abbastanza confidente nel dire che ci sarà una forte spinta sull'innovazione dei modelli di business, nuove soluzioni di interazione con i clienti basate sulle nuove tecnologie. Come tutti i cambiamenti, anche questo periodo storico porterà con sé opportunità di business non trascurabili per gli addetti ai lavori, che sono certa investiranno risorse ingenti nelle nuove tecnologie per sviluppare i modelli di offering. Sicuramente, coloro che agiranno da first-mover, saranno quelli che ne trarranno maggiore beneficio.

ANCHE I PACCHI DIVENTANO AUTONOMI

Secondo una sperimentazione universitaria realizzata nel 2020 dal titolo "Autonomous last-mile delivery vehicles in complex traffic environments", l'uso dei veicoli a guida autonoma ridurrebbe il costo della consegna del 22% ipotizzando almeno 60 pacchi al giorno recapitati per singolo mezzo utilizzato.

Nuro
Veicolo autonomo per consegna avanzata Nuro realizzato da una omonima azienda di robotica americana con sede a Mountain View, California

CHOOSE YOUR TRANSPORT WAY.

Chemical Express offers intermodal (railway or short-sea) and road bulk liquid chemical transport service for both hazardous and not hazardous products, all-over Europe.

If you need to move your chemicals and you are searching for a logistic service provider, customer oriented, sensitive to environmental issues, open to technological innovations, with a modern fleet of 1800 tank containers equipped by most recent safety tools, CHEMICAL EXPRESS is your partner.

Contact our sales team, they will be glad to propose you an eco-friendly, on time and tailored-solution for your needs.

Chemical® express
Bulk Liquid Transport

Please send your enquires to:
commerciale@chemicalexpress.it | info@chemicalexpress.it

Via Luigi Volpicella, 194
80147 Napoli - Italia
+39 081 2439711

Via delle Brecce, 127
80147 Napoli - Italia
+39 081 2439730

Strada Regionale, 11
28069 Trecate - Italia
+39 346 3133138

Avenida Amado Granell Mesado, 75
46013 - Valencia (España)
Telefono: +34 96 110 04 65

Certifed by: IQNet SQAS

www.chemicalexpress.it

VDO

CONNETTIVITÀ COME PARTE INTEGRANTE DELL'EVOLUZIONE NEI TRASPORTI

Continental: tecnologie innovative e soluzioni smart per una mobilità sostenibile

In un mercato in continuo divenire, l'evoluzione tecnologica spinge verso soluzioni sempre più smart anche nel settore dell'autotrasporto. Già interessato dal regolamento Ue 165/2014, con l'adozione del tachigrafo digitale di seconda generazione per i mezzi pesanti, ha subito una nuova sferzata con l'approvazione del Pacchetto Mobilità 2020, ricco di disposizioni in materia di nuove norme e nuove tecnologie.

Continental, da sempre simbolo di innovazione e qualità, dal 2007 ha assorbito il marchio storico dei tachigrafi tedeschi VDO e, studiando passo a passo le nuove e complesse regolamentazioni, ha ideato il Tachigrafo intelligente DTCO 4.0, una vera e propria piattaforma digitale nata con l'obiettivo di gestire ed efficientare tutta la serie di informazioni che i mezzi oggi sono in grado di fornire: dalla registrazione del periodo di guida alle informazioni elettroniche sul trasporto merci, dai dati del conducente a quelli relativi al consumo di carburante e molto altro.

«Il Tachigrafo intelligente DTCO 4.0 è la base dalla quale Continental parte per costruire una rete di guida sempre più autonoma» afferma Alessio Sitran, Business Development and Institutional Relations Manager di Continental VDO Italia «perché, in un futuro non troppo lontano, anche la logistica chiederà di ripensare al ruolo del conducente. Il mondo dell'autotrasporto ha accresciuto il suo livello di disomogeneità e allo stesso tempo le novità tecnologiche e le disposizioni di legge hanno indotto importanti cambiamenti: oggi il veicolo è una vera e propria piattaforma generatrice di dati che vanno gestiti, registrati e, in alcuni casi, comunicati». «Per questo» continua Sitran «Continental non ha più soltanto l'obiettivo di fornire un prodotto ma deve saper individuare soluzioni e proporre servizi che entrino nella catena di valore del cliente. Le parole chiave per noi in questo momento sono "digitalizzazione" e "connettività", espressioni fondamentali per accompagnare le aziende di autotrasporto nel nuovo mercato in maniera competitiva e sostenibile, per sé stesse e per gli altri».

Secondo il report di Assiteca, nel 2030 sopravviveranno solo aziende che seguono i criteri ESG

TRE LETTERE SONO LA CHIAVE DEL SUCCESSO

ESG

Tre lettere sono diventate da qualche tempo fondamentali per definire sostenibile un business. L'acronimo di Environmental, Social e Governance non si riferisce solo ai tre fattori centrali della sostenibilità, ma è piuttosto una metrica per valutare l'intero processo di migrazione dell'azienda verso un modello resiliente di lungo termine. Non è quindi una certificazione che, una volta raggiunta, resta sul muro del nostro ufficio a fare bella mostra di se ma un modo di pensare, di lavorare, di interagire con i colleghi e con il territorio che si rappresenta piuttosto come un percorso che ci deve guidare a raggiungere gli obiettivi climatici 2030 e 2050 senza però farlo a detrimento del rispetto degli obblighi 'morali' dell'azienda. L'importanza del tema è sotto gli occhi di tutti come lo è anche i molti dubbi che attanagliano chi si avvicina a questo argomento. Per questo Assiteca, il più grande broker assicurativo italiano da che offre servizi professionali e consulenza sulla gestione integrata dei rischi aziendali, ha voluto fare chiarezza con un report curato dal Direttore Insurtech Marco Ferrazzano. L'analisi di Assiteca chiarisce subito che il focus deve cambiare passando dal semplice soddisfacimento delle esigenze degli azionisti/soci della società a quello dei cosiddetti portatori di interesse (stakeholder) che comprende dipendenti, collaboratori, fornitori, partner commerciali, associazioni territoriali, studenti, associazioni ambientaliste, clienti, ovviamente anche i concorrenti. Il profitto non è un tabù ma deve essere ottenuto rispettando dei canoni morali «È proprio questo connubio fra profitto ed etica che sottende all'essenza stessa dell'ESG. Ma vediamo adesso cosa intendiamo con questo acronimo» spiega Ferrazzano che sottolinea cosa significa adottare un criterio social, ambientale e di governance: «Si valuta l'impatto dell'azienda sull'ambiente (in termini di efficienza energetica, emissioni di gas serra, gestione delle risorse idriche e dei rifiuti, ecc.) e la capacità di offrire prodotti e servizi che siano quanto più possibile neutri rispetto alle sfide climatiche ed ambientali.

> **“Il concetto di sviluppo sostenibile è nato nel 1987 coniato nel rapporto “Our Common Future””**

“Le aziende che nei prossimi anni non rispetteranno i principi di sostenibilità ambientale e sociale avranno difficoltà nel trovare finanziamenti bancari e investitori”

L’aspetto social si riferisce alle modalità ed agli strumenti che l’azienda mette in campo, in aggiunta agli obblighi di legge e/o contrattuali, nei confronti di dipendenti, clienti, fornitori. Ma anche il rapporto con il territorio e la società civile. La Governance va a misurare il modo in cui l’azienda gestisce i rapporti interni ed esterni nel rispetto di alcuni parametri etici quali l’indipendenza del consiglio di amministrazione, i diritti degli azionisti, la remunerazione dei dirigenti, gli acquisti di prodotti e/o servizi, le procedure di controllo e di audit interne, il rispetto delle leggi, etc.».

Dopo aver chiarito che il concetto di sviluppo sostenibile è nato nel 1987 coniato nel “rapporto Brundtland” (“Our Common Future”). Allora la Commissione mondiale sull’ambiente e lo sviluppo e aver elencato il 17 obiettivi dell’Agenda 2030 (SDGs) in questo campo, il report analizza i rischi ESG mettendo subito in evidenza come non ci sia un’alterativa. «È bene chiarire» si legge nel rapporto «che, se al momento ancora esiste una opzione di ‘attesa’ per aziende che non sono ancora pienamente convinte della necessità di attuare una svolta in termini di ESG, possiamo assolutamente affermare che nel 2030 sopravvivranno sul mercato solo aziende ESG e quindi la rapida adozione di questo nuovo modo di intendere lo sviluppo non è un’opzione per le aziende che vogliono avere un futuro. Si tratta invece per le aziende di stabilire come è con che velocità raggiungere questo obiettivo. Chi arriva prima ha ovviamente un vantaggio competitivo. Ancora una volta diventa importante il sistema di controllo e gestione dei rischi integrato. Gli esperti nei vari ambiti, dal risk management, sustainability, etica, compliance, corporate responsibility, alla finanza, organizzazione, risorse umane, supply chain, ecc., dovranno giocare la partita del Successo Sostenibile della propria azienda e della filiera ad essa collegata elaborato sulla base dell’Erm, guidati dal consiglio di amministrazione che ha impostato la strategia e gli obiettivi sulla cultura del governo dei rischi ESG. Il Comitato Controllo e Rischi rafforzato con una componente esperta in tema ESG, e supportato dalla funzione Internal Audit che avrà un ruolo focale, strategico e di partnership per rafforzare la trasparenza, supportare la creazione di valore sostenibile e semplificare la complessità».

“Non c’è un metodo unico di misurazione dei criteri ESG, ma si usano i 17 obiettivi 2030 SDGs”

Citando Peter Drucker, uno dei pensatori e scrittori più noti e più influenti in materia di teoria e pratica del management che sosteneva come non si potesse gestire ciò che non può essere misurato, il rapporto si sofferma sui rating chiarendo come non esista ancora un metodo univoco di misurazione tuttavia è possibile assegnare un punteggio ai criteri ESG, integrati da un’azienda, utilizzando come parametro i 17 obiettivi SDGs. «Per fare questa valutazione,» spiega il rapporto «è utilizzato un sistema legato ad alcuni Kpi, Key Performances Indicator, indicatori di prestazioni che valutano il raggiungimento degli obiettivi aziendali, preventivamente stabiliti. Sono informazioni semplificate, che assolvono i requisiti di misurazione, gestione e comunicazione imposti dalla strategia per il perseguimento della sostenibilità». I risultati confluiscono nel Report di Sostenibilità, che costituisce un potente strumento di comunicazione in grado di trasmettere in maniera completa gli impegni e i risultati di un’organizzazione agli stakeholder, sempre più attenti a tematiche ambientali e sociali. E bisogna stare attenti visto che secondo il rapporto «Sempre più le aziende senza principi ESG, inclusi nella strategia aziendale avranno difficoltà nel sia nel finanziarsi che nel trovare investitori».

ALIS
CHANNEL
ITALIA
IN MOVIMENTO
ALIS

9859533
ERO EMISSION

I TALK DELLA LOGISTICA

Il confronto sulle strategie in Italia e in Europa sulle misure anticovid che disciplinano il mondo del trasporto e la logistica

- **La sperequazione tra domanda ed offerta nel mondo del lavoro**
- **Il potenziamento della formazione professionale**
- **Il sostegno pubblico alle imprese nella fase della transizione ambientale**
- **Le fonti energetiche e la ricerca sul nucleare**

Le strategie anticovid, il mondo del lavoro, la formazione, ambiente. Questi i temi trattati nel corso della puntata di Act (Alis channel talk) trasmessa sui canali della web tv dell'associazione giovedì 4 novembre. Uno spaccato sul settore della logistica e dei trasporti su più fronti dove il mondo della politica, dell'impresa e stakeholder del settore si sono confrontati per condividere i processi di trasformazione ed avanzare proposte operative. Ospiti del programma, condotto negli studi di Roma da Roberto D'Antonio, direttore dei servizi giornalisti di Alis Channel: Claudio Carrano, ad di Infogestweb Golia, Carlo Alberto Pratesi, presidente di Eiis (European institute of Innovation for Sustainability), Emanuele Castagno, vicepresidente executive Rina; l'europarlamentare Alessandra Moretti componente della Commissione Ambiente, in videocollegamento da Strasburgo.

D'Antonio: Partiamo dai green pass. E da un presupposto: Alis è favorevole alla linea del governo. Crediamo sia uno strumento valido per far ripartire l'Italia. C'è bisogno però di qualche correzione in corso nel settore dell'autotrasporto? Per esempio ritiene opportuno che si intervenga sulle differenti normative europee che disciplinano la materia?

Carrano: Assolutamente sì. Direi che uno dei problemi centrali parlando di green pass è proprio l'incertezza per chi deve attraversare le frontiere. Per chi deve confrontarsi con normative diverse. Questo crea sicuramente dell'incertezza. È una delle critiche che ritengo più giustificabile e comprensibile. Sono d'accordo con la tesi che il green pass sia uno strumento fondamentale e utile. Ma nell'autotrasporto ci dobbiamo confrontare con situazioni specifiche e particolari. La declinazione del green pass all'interno del settore richiede accortezze. Bisogna tenere in considerazione delle specificità.

> **"Il certificato verde digitale è stato scaricato da 600 milioni di europei ed è in funzione in 57 Paesi"**

D'Antonio: Trieste è stata teatro nel suo porto di molte manifestazioni di protesta. In queste, c'è anche un tema Europa? E' necessaria una uniformità misura del sistema trasporti.

Moretti: Con il certificato verde digitale l'Europea ha cercato di introdurre uno strumento che facilitasse il trasporto, la mobilità dei cittadini attraverso appunto regole comuni. Non a caso il certificato verde digitale è stato scaricato da oltre 600 milioni di cittadini europei, ed è in funzione nei 27 paesi europei, più altri 30 che non fanno parte dell'unione europea. Sicuramente qualche intoppo ci sarà ma non è dovuto all'Europa, è

dovuto evidentemente alla mancanza di comunicazione tra stati membri.

D'Antonio: La politica italiana nei confronti della pandemia è una politica di estremo successo. L' Italia, analizzando i dati, ha affrontato bene rispetto agli altri Paesi la pandemia. Siamo stati bravi in tal senso. Ma lei sta dicendo che c'è bisogno di migliore comunicazione tra gli Stati dell'Unione. L'Italia cosa può fare per far si che gli altri Paesi si uniformino alle misure che ha adottato?

Moretti: Entriamo nel cuore delle competenze europee. Che vanno aumentate. Lei sa bene che sia in tema di sanità cosi come in tema di trasporti l'Ue non ha competenze dirette perché la sovranità è in capo agli Stati. Questo non dà la forza, l'autorevolezza, il potere di portare avanti politiche comuni. Quindi il dibattito che noi stiamo affrontando anche in questi giorni attraverso la conferenza sul futuro dell'Europa sta proprio in questo, ovvero nell'attribuire più competenze all'Unione Europea, cedendo pezzi di sovranità dei singoli Stati. Però ha ragione lei, l'Italia è il Paese che più di ogni altro, forse perché colpito per primo dalla pandemia, ha dato i risultati migliori. Aver esteso l'utilizzo del green pass a tutti i settori di lavoro, esercizi commerciali, al mondo dei trasporti, ha indotto le persone a vaccinarsi. E questa vaccinazione di massa, nonostante qualche piccola sacca di minoranza, ci porterà fuori più velocemente dalla problematica, consentendoci di non subire ulteriori lockdown che sarebbero mortali per la nostra economia.

> **"La vaccinazione di massa ci porterà fuori più velocemente dalla pandemia consentendoci di non subire altri lockdown che sarebbero mortali per la nostra economia"**

D'Antonio: Ma veniamo ad un altro tema che ci preoccupa e che condiziona il mondo del trasporto: quello di una domanda superiore all'offerta nel settore degli autotrasportatori. Dal vostro osservatorio questo vi preoccupa?

Gli ospiti a Roma e via web
Lo studio in cui si è svolta la puntata di Alis channel talk

Pratesi: Il tema centrale è quello della formazione. Purtroppo dobbiamo riconoscere che le problematiche che stiamo affrontando sono legate alla globalizzazione ed a tutti gli effetti di questa rivoluzione che stiamo vivendo. C'è bisogno di collaborazione non solo tra Paesi, ma anche tra amministrazioni pubbliche e lavoratori. La collaborazione è indispensabile altrimenti la sostenibilità non la si ottiene, visto che richiede lo sforzo di tutti. La seconda cosa è la motivazione. Collaboro se c'è un obiettivo comune che condivido. Entrambi gli aspetti richiedono tanta comunicazione.

D'Antonio: C'è anche un problema appunto di comunicazione alla base di questa crisi di posti di lavoro? C'è un problema di accesso alle scuole ed all'università che deve essere trasmesso diversamente?

Pratesi: E' effettivamente il problema centrale. Si, serve una cultura diversa per affrontare un mondo che è diverso dopo la pandemia e in generale negli ultimi anni. La formazione deve essere vista come diceva Plutarco: "Le persone non sono vasi da riempire ma fiaccole da accendere ". Il fatto di comunicare certe cose, insistere, imporre, spingere su certi contenuti non comporta un cambiamento di comportamenti. Occorre lavorare molto sulle motivazioni e le persone si motivano se capiscono.

D'Antonio: C'è bisogno dunque di una campagna di comunicazione. Voi ne avvertite questo bisogno. Operate anche in tal senso, specialmente sul trasporto su gomma?

Roberto D'Antonio
direttore dei servizi giornalisti di Alis Channel

> **"Nascere e morire, in termini lavorativi, come autista, non è allettante per un giovane moderno"**

Carrano: Assolutamente sì. Noi, oltre ad offrire servizi all'autotrasporto, siamo in contatto costante con migliaia di autisti. Siamo in contatto quotidianamente con 60 mila autisti, tanti ma non sufficienti a coprire le esigenze di mercato. Ed in questa carenza io leggo come tema centrale anche Se parliamo di carenza di autisti e formazione di personale che la mancata "identificazione" di una carriera dell'autista. Pensare di entrare nel mondo dell'autotrasporto per nascere e morire in termini lavorativi come autista, non è allettante per un giovane moderno. Pensare invece di strutturare una carriera grazie alla quale il giovane approccia, si forma e cresce sarebbe incentivante.

D'Antonio: Certo se si ferma l'autotrasporto si ferma la logistica e i Paesi soffrono.

Moretti: Senz'altro e voi da tempo certificate con i numeri quanto sia stato fondamentale il ruolo dell'autotrasporto in pandemia senza il quale il Paese e l'Europa si sarebbero bloccati. Noi ora in commissione trasporti stiamo andando verso il pacchetto Fit For 55 che riguarderà una serie di azioni per favorire il tema della formazione, del cambiamento dovuto alla transizione anche per quanto riguarda le professioni. Perché come dice giustamente lei, quelle del trasporto sono professioni che evolvono, che richiedono un aggiornamento costante.

D'Antonio: Lei ha citato Fit for 55. Alcuni armatori italiani, come i Grimaldi, sono andati oltre ed hanno varato navi che già rispettano i limiti imposti per il 2050. Questo non sarà un passaggio indolore. Oltre agli investimenti, c'è bisogno di aggiornamenti professionali per le nuove tecnologie, di nuovi comandanti. C'è da rivedere qualcosa nelle norme varate dall'Unione Europea alla luce di quella che è la situazione attuale dell'armamento navale.

Carlo Alberto Pratesi
presidente di Eiis, European institute of Innovation for Sustainability

Castagno: C'è una sfida che va oltre l'aspetto normativo, o meglio c'è un aspetto tecnologico che viaggia assieme all'aspetto normativo. Con orgoglio l'Italia sta affrontando in modo sperimentale le nuove sfide per la transizione energetica per il mondo del trasporto marittimo. Se per gli altri settori c'è l'obiettivo di azzerare le emissioni entro il 2050, per il settore dei trasporti marittimi si parla di dimezzamento entro il 2050. Qualcuno potrebbe non essere d'accordo ma ritengo che Il settore marittimo sia tra i più difficili per la transizione energetica. Bisogna sperimentare tanto in questa direzione.

D'Antonio: E' verosimile che al di là di determinate unità come le Eco del Gruppo Grimaldi, il sistema navale continui viaggiare con carburanti ancora fortemente inquinanti.

> **"Non c'è ancora la logistica per gestire nuove tecnologie come l'ammoniaca e l'idrogeno"**

Castagno: Si perché non c'è logistica per gestire nuove tecnologie come l'ammoniaca e l'idrogeno. Questo stride con le normative che stanno par entrare in vigore e che potrebbero portare per il settore un forte aumento di costi.

D'Antonio: Il problema è se può esistere una sostenibilità ambientale senza una sostenibilità economica. Certe misure per il 2030 rischiano di condurre a riflessi di black shift modale.

Moretti: Innanzitutto è fondamentale chiarire che non ci può essere, come sostiene il vostro presidente Guido Grimaldi, uno sviluppo sostenibile se lasciamo indietro lo sviluppo sociale e quindi la sostenibilità anche del lavoro e dell'industria. Tanto è vero che nel pacchetto del new green deal che comprende anche il Fit for 55 sono forti e grandi le risorse messe in campo dall'Europa per la transizione. Cioè per consentire alle aziende di arrivare a quegli obiettivi della riduzione del 55% delle emissioni al 2030 senza però distruggere l'intero impianto economico produttivo e quindi il tema della sostenibilità di queste aziende. Noi sappiamo che il

> **"Non ci può essere uno sviluppo sostenibile se lasciamo indietro lo sviluppo sociale e quindi la sostenibilità anche del lavoro e dell'industria"**

Alessandra Moretti
europarlamentare, componente della Commissione Ambiente

Fit for 55 è una misura successiva al Pnrr nazionale e grazie alle risorse europee ci sarà un'attenzione importante al tema della rivoluzione verde, della rivoluzione digitale, del tema infrastrutture, della ricerca e formazione. Nelle previsioni grazie alla realizzazione del PNRR c'è il rialzo Pil del 3.6% con un aumento dell'occupazione del 3.2% al 2026.

D'Antonio: Il compito di Alis, ed in particolare di Alis Channel, è essere interfaccia tra il mondo reale dell'impresa e il mondo politico. Quindi di agevolare incontro e analisi. Quello che noi abbiamo portato qui è un messaggio alla politica che può essere utilizzato come strumento per cercare di capire come magari sia opportuno in alcuni casi aggiustare il tiro. Come dice

Guido Grimaldi, non abolire determinate tassazioni, ma aggiustare il tiro.

Moretti: Assolutamente sì. Il compito di un deputato europeo è quello di ascoltare tutte le voci, e di farsi carico delle istanze del proprio territorio. In questo caso dell'Italia, e portare le tematiche sul tavolo della discussione e poi della decisione. La missione è portare avanti l'obiettivo del cambiamento climatico con una certa gradualità, anche se non abbiamo più tempo di rinviare questa sfida grande che ci richiedono figli e generazioni. Ma dobbiamo farlo senza distruggere un tessuto economico produttivo. L'Italia tra tutti i Paesi europei manifesta di più la disponibilità a mettersi in gioco. Sono sicura che se la classe politica riuscirà a raccogliere le vostre istanze, vedrete che la proposta che alla fine arriverà sul tavolo sarà una proposta sostenibile.

D'Antonio: Ce lo auguriamo. Il mondo dell'intermodalità è fondamentale. Se si mina l'intermodalità si mina il sistema ecologico. Abbiamo tolto molto CO2 dalle strade. E nostre aziende associate, come InfogestWeb Italia, stanno puntando ad un'ottimizzazione del sistema.

Carrano: Per questo abbiamo presentato il primo modulo informatico per pianificare le attività di trasporto nelle varie modalità, stradale, marittimo e ferroviario. Ottimizzare in base ai percorsi

D'Antonio: Ma andiamo a vedere concretamente cosa significa sostenibilità, e come e fino a che punto al momento sia attuabile. Le fonti energetiche hanno raggiunto un buon livello di sostenibilità o anche in quel caso ci sono problemi?

Castagno: Il problema è nel tipo di applicazione. Per esempio prendiamo in considerazione una nave: l'idrogeno dovrebbe avere un volume 7 volte superiore a quello dell'attuale carburante. La sostenibilità in alcune ambiti si può già applicare. Ma in altri bisogna fare ricerca e bisogna capire che si dovrà andare di pari passo con normative e tasse.

> **"Un modulo informatico per pianificare le attività di trasporto nelle varie modalità"**

D'Antonio: L'ammoniaca potrà essere una risposta?

Castagno: Si possono avere problemi. Basti pensare che bastano due parti su un milione per sentirne l'odore e 50 su un milione per essere nociva. Può essere una soluzione, ma ci sono controindicazioni. Dipende dall'applicazione e dalla logistica.

D'Antonio: Il nucleare potrebbe essere una forma di energia da utilizzare, oltre le difficoltà di superare processi di censura dietrologica?

Claudio Carrano
amministratore delegato di Infogestweb Golia

Castagno: Assolutamente si. Dal 1965 al 1970 hanno fatto esperimenti con micro reattori alimentati in maniera diversa da quelli che ci facevano paura, con sali disciolti con carburante che si chiama torio, no uranio. Possono alimentare una nave per 25/30 anni

D'Antonio: Un nucleare più sicuro rispetto a dieci, quindici anni fa.

Castagno: I primi prototipi saranno pronti nel 2024 per essere prodotti nel 2030. La soluzione c'è. Il problema è la tempistica.

D'Antonio: C'è come dicevo anche un salto ideologico da compiere verso le nuove tecnologie nucleari. Bisogna distruggere una dietrologia avversa.

Moretti: Spero che nell'ambito del parlamento europeo dove ci sono, voci, Paesi, delegazioni rappresentate, si possano superare i pregiudizi. Noi dobbiamo guardare affinché ci sia un mondo più sostenibile attraverso tutti gli strumenti che abbiamo in campo. Prima giustamente bisogna creare le infrastrutture, pensare

ad esempio cosa vorrà dire l'elettrico. Ci sono colonnine sufficienti per le auto? Quanto costa un'auto? Le Batterie elettriche come si eliminano?

D'Antonio: E' un working in progress. Bisogna vedere come si evolvono determinate tecnologie.

Moretti: L'Europa è molto tempestiva e veloce. Lo testimoniano il Recovery Fund, 750 miliardi di next generation Eu e i vaccini. L'Europa se è unità è veloce. La grande sfida della sostenibilità e del cambiamento climatico deve vedere anche voi tra i protagonisti del dibattito. Noi siamo attenti ad ascoltare la vostra voce e anche i vostri suggerimenti che vengono dall'esperienza, ma anche dalla ricerca e l'innovazione sul campo.

D'Antonio: Per quanto riguarda il trasporto su gomma, diverse aziende del cluster Alis hanno già investito nei camion alimentati a GNL e presta attenzione all'idrogeno. Il problema sono le infrastrutture. Grazie ai fondi del PNRR vede questa transizione veloce o teme ritardi?

Carrano: Non ho timore della tecnologia. Mi auguro arrivi il prima possibile. La realizzazione di nuove tecnologie richiede sicuramente fondi, investimenti, cultura, conoscenza, condivisione. I fondi verranno veicolati dalla filiera che deve essere monitorata e motivata nella giusta direzione.

D'Antonio: La direzione della sostenibilità è segnata?

Pratesi: Scientificamente si. Ridurre le emissioni di co2 è la priorità. Politicamente implica scelte condivise o meno. Devono essere calate nelle filiere, nelle aziende. E nei consumatori. Le aziende sono un pezzo della filiera. Le famiglie devono prendere decisioni coerenti e comportarsi in maniera sostenibile e non è detto che questo sempre accada.

> **"I primi prototipi di navi spinte da micro reattori saranno pronti nel 2024 e prodotti nel 2030"**

D'Antonio: Torniamo al PNRR Come si sta operando in Italia? Parlo di riforme e progetti. Lei ha fiducia di quello che vede da Strasburgo? L'Italia si sta mostrando efficiente?

Moretti: Ho molta fiducia nel governo Draghi. E' il leader europeo più autorevole e più ascoltato in Europa. Ha contatti diretti con la von Der Leyen, con Angela Merkel, Christine Lagarde. L'Italia si pone grazie al suo premier in una posizione di traino rispetto a tutto il resto del continente.

D'Antonio: Il "sistema" Italia, quello delle non scelte e della burocrazia esasperata, quello del contrasto fra potere centrale e potere periferico, però le fa ancora paura?

Moretti: Certo fa ancora paura pensare ad un sistema Italia dove sono sovrapposte tante competenze che possono generare molta confusione. Però ho il cuore più leggero nel pensare che ci sia una regia più forte e autorevole. Abbiamo visto in questi mesi con la campagna vaccinale e green pass assumere decisioni forti anche impopolari. Spenderemo al meglio i 220 miliardi del PNRR che l'Europa ci da. Non possiamo perdere questa grande occasione di sviluppo sostenibile, innovazione digitale e di infrastrutturazione vitale per il nostro Paese.

Emanuele Castagno
vicepresidente executive di Rina

SMET®

your sustainable logistics partner

L'EVOLUZIONE DELLA RESPONSABILITÀ OGGETTIVA DELL'IMPRESA DI TRASPORTO

L'innovazione tecnologica, la formazione e il controllo dei processi consentono di definire le colpe

di Francesca Fiorini

Taluni aspetti dei regimi della responsabilità in materia di trasporto merci per conto di terzi sono riferibili allo schema della responsabilità oggettiva. Questo avviene - per ovvie ragioni legate alla tipologia di attività e alla sua rilevanza in termini di rischiosità - soprattutto negli ambiti delle norme in materia di circolazione stradale, di tempi di guida e di riposo del personale conducente, di danneggiamento, perdita o avaria del carico. La responsabilità oggettiva è un tipo di responsabilità giuridica nella quale il soggetto è chiamato a rispondere di un illecito, civile o penale, senza che il fatto sia stato commesso con dolo o con colpa. Essa costituisce chiaramente una deroga al principio della responsabilità per dolo o colpa, in nome di un interesse superiore che l'ordinamento ritiene di tutelare in via prioritaria o prevalente.

La responsabilità oggettiva è pertanto una responsabilità da accadimento fondata su un generico principio di equità e distinta da quella classica da comportamento.
Il regime di responsabilità oggettiva consente infatti di attribuire determinate conseguenze a un dato evento dannoso, a prescindere dal nesso psicologico tra il fatto illecito e il comportamento dell'individuo.
Per tutta una lunga fase del nostro sviluppo economico e industriale e almeno fino a quando la complessità delle relazioni commerciali non ha raggiunto le punte estreme dei nostri giorni, il meccanismo secondo il quale è giusto che chi trae vantaggi dalla sua particolare posizione, risponda anche degli eventuali svantaggi, ha consentito di distribuire il peso di taluni effetti negativi conseguenti all'esercizio di determinate attività economiche, su chi era maggiormente in grado di sostenerle.
A lungo andare, tuttavia, questa area di responsabilità oggettiva, originariamente residuale e con funzione di garanzia, è andata via via accrescendosi erodendo aree di tutela tipiche della responsabilità per colpa a vantaggio del moltiplicarsi di nuove fattispecie di responsabilità oggettiva in ogni ambito e settore.
A questo processo non è rimasto estraneo il settore del trasporto e della logistica che - a causa della oggettiva complessità e rischiosità nell'operatività dei servizi sotto il profilo della sicurezza della circolazione e delle operazioni accessorie al trasporto - è spesso stato teatro di interventi legislativi in cui, i profili di responsabilità soggettiva, sono stati ampiamente derogati in favore di schemi di responsabilità oggettiva.
Le imprese del trasporto hanno pertanto per lungo tempo sostenuto il peso e i costi di aree di responsabilità in costante crescita in ogni ambito: civile, penale, amministrativo e non ultimo assicurativo.
Ciononostante quelle imprese, sopravvissute ai colpi inferti dalle varie crisi economiche succedutesi negli ultimi 20 anni, hanno avuto la capacità di organizzarsi con flotte di veicoli tecnologicamente avanzate, hanno implementato procedure e compliance nella gestione dei processi, hanno introdotto sistemi di IT nella gestione dei flussi, hanno investito nelle risorse, nel capitale umano, nella formazione e nei sistemi di certificazione della qualità del servizio.
Di fronte a questo mutato quadro di contesto del settore, come spesso avviene quando la pressione su un sistema è evidentemente eccessiva, qualcosa ad un certo punto ha iniziato a modificare la percezione che l'ordinamento aveva del settore del trasporto e della logistica e dei suoi operatori.
È noto infatti che l'intero impianto di talune norme del Codice della Strada che riguardano l'autotrasporto fondano sui principi della responsabilità oggettiva dell'impresa di trasporto come avviene per le violazioni in tema di limiti di velocità, sagoma e massa limite, ma anche in

Francesca Fiorini

Avvocato
e consulente
legale di Alis

“Le imprese del trasporto hanno per lungo tempo sostenuto il peso e i costi di aree di responsabilità in costante crescita in ogni ambito civile, penale, amministrativo e assicurativo”

materia di tempi di guida e di riposo del personale conducente.
Proprio riguardo a quest’ultimo aspetto disciplinato dall’articolo 174 Cds con un impianto sanzionatorio tipicamente riferibile ad una fattispecie di responsabilità oggettiva e solidale, la sopraggiunta reale possibilità di misurazione dei livelli di sicurezza implementati nella gestione del servizio, della qualità dell’organizzazione del lavoro, delle istruzioni fornite e della formazione svolta, ha consentito di selezionare le condotte dell’impresa di trasporto conformi alle disposizioni normative dei regolamenti Reg. (UE) n. 165/2014 e del Reg. (CE) n. 561/2006 aprendo il varco alla possibilità di ritenere assolto l’adempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo, e di fondare la valutazione del Prefetto e/o del Giudice di Pace in sede di ricorsi, ex articoli 203 e 204-bis del Cds, escludendo la responsabilità dell’impresa nella violazione dell’art. 174, comma 14, Cds, ferma restando la responsabilità solidale, ex art. 196 Cds, per le violazioni contestate al conducente. (Decreto del Direttore Generale per il Trasporto stradale e l’Intermodalità del MIT del 27.12.2016 e delle Circolari cfr. Circolare - 24/03/2017 - Prot. n. 2438 - e 13/02/2017 - Prot. n. 2720 - DD 215/2016).
Analogamente, l’adempimento di tali oneri potrà essere valutato dal giudice penale in relazione alla cooperazione colposa dell’impresa nei delitti di lesioni colpose, lesioni personali stradali e omicidio stradale ascrivibili ad incidenti causati, del tutto o in parte, dalla violazione delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 165/2014 e del Capo II del Regolamento (CE) n. 561/2006.

“Manca ancora un passaggio: portare questi principi nelle aule di giustizia dove, spesso, il ruolo dell’impresa è valutato con disfavore”

Riteniamo questa una significativa conquista in termini di certezza e di equità nei confronti di tutte quelle imprese che compiono enormi sforzi nel progresso e nell’innovazione tecnologica, nella formazione, nel controllo della gestione dei flussi, nei processi di qualità e di ottimizzazione dell’organizzazione del servizio, la cui rilevanza, anche in termini di valore sociale, è stata a lungo frustrata da logiche meccanicistiche di accertamento della responsabilità, fondate solo sul nesso causa-effetto accadimento/danno.
Questi sono però solo alcuni primi segnali, seppur positivi, di un cambiamento culturale e di immagine del modello organizzativo delle imprese del trasporto in atto, ma che deve ancora definitivamente compiersi. Manca ancora un passaggio fondamentale che è quello di portare questi principi nelle aule di giustizia, all’interno dei processi decisionali in cui spesso, il ruolo dell’impresa di trasporto è valutato con particolare e ingiustificato disfavore.
Iniziano a registrarsi pronunce di Giudici di Pace che ribadiscono proprio questi principi in materia di violazione dell’art. 174 Cds, mandando esenti da responsabilità l’impresa di trasporto che abbia fornito la prova non solo dell’adempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo ma anche del fatto che l’infrazione non è imputabile a insufficienze organizzative dell’attività dei conducenti da parte della stessa impresa, rispetto alla quale va valutata positivamente la produzione, nei casi previsti, di un contratto di trasporto in forma scritta o di istruzioni scritte compatibili con le norme in esame.

ZERO EMISSIONI NEI PORTI E MENO CONSUMI IN MARE

Sono in navigazione cinque delle dodici unità ro-ro ibride ordinate in Cina dal Gruppo Grimaldi

L'unità ro-ro Eco Catania
Consegnata a giugno di quest'anno, la nave può trasportare fino a 80 automobili, mentre La rampa di accesso a poppa permette di caricare unità con un peso fino a 150 tonnellate

"Queste navi sono il frutto di una visione green che ha sempre guidato le nostre scelte e i nostri investimenti, spiega Emanuele Grimaldi"

Il Gruppo Grimaldi ne ha ordinate dodici e cinque stanno già navigando. A guardarle sembra che la differenza sia poca: sono grandi, hanno una capacità di carico doppia e vanno per mare senza mostrare alcun limite, ma sono unità ro-ro ibride, ovvero consumano meno carburante ed emettono meno CO2. L'ultima entrata in servizio nel Mediterraneo è la Eco Catania che, come le sue quattro gemelle già in navigazione della classe GG5G (Grimaldi Green 5th Generation), è tra le navi ro-ro per il trasporto di corto raggio più grandi ed eco-friendly al mondo. Questi giganti green dalla capacità di oltre 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer, sono in grado di dimezzare le emissioni di CO2 rispetto alle navi ro-ro della precedente serie operate dal Gruppo Grimaldi, e addirittura di azzerarle mentre sono ferme in porto: durante la sosta in banchina, le navi GG5G possono, infatti, servirsi dell'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5MWh, le quali si ricaricano durante la navigazione grazie a shaft generator e a 350 metri quadrati di pannelli solari. In più, sono dotate di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato.
«Queste nuove navi» ha spiegato l'amministratore delegato del Gruppo Emanuele Grimaldi durante il varo della Eco Valencia, la prima consegnata dal cantiere cinese Jinling di Nanjing, dopo un accordo firmato nel 2018 «sono il frutto di una visione green che ha sempre ispirato e guidato le nostre scelte e i nostri investimenti. Vedere i nostri sforzi prendere forma ci incoraggia a continuare su questa strada nonostante le difficoltà di questo periodo storico».
Secondo gli obiettivi dell'IMO è previsto un abbattimento delle emissioni totali annue di gas serra prodotte dai trasporti marittimi di almeno il 50% entro il 2050 rispetto ai livelli del 2008 e il Gruppo Grimaldi continua a validare ed esplorare soluzioni innovative per il contenimento delle emissioni, nell'ambito del processo di transizione energetica che il mondo dello shipping sta mettendo in atto. E i risultati si vedono. Per le sue eccezionali prestazioni ambientali, infatti, il Registro Italiano Navale ha assegnato a queste navi ibride la notazione addizionale di classe "Green Plus". E anche i dati scientifici confermano queste

***Evoluzione** delle Ro-Ro cargo nello Short Sea*

GRIMALDI GROUP

	Anno di costruzione	Velocità [nodi]	Metri lineari (lm)	Tecnologie di Efficienza Energetica	kg CO2/ nm x trailer
M/V AYSHE	1999	21,0	2.600	NIL	6,4
Eurocargo Trieste	1997	20,5	3.050	Silicone	3,0
Eurocargo Visentini	1998	17,5	2.355	Silicone	2,3
Eurocargo Hyundai	2011	20,8	3.850	Promas Lite, Reblading, Silicone, Trattamento Gas Esausti	2,1
GG5thG	2020	21,1	7.800	Promas Lite, Silicone, Trattemento Gas esausti, Batterie, Air Lubrication, Sistema ibrido (peakshaving) ,Sistema di Recupero energetico, Pannelli solari, VFD, Motori a controllo elettronico	0,9

Il rapporto è di sette a uno

Rispetto alle navi delle precedenti generazioni, quelle ibride della classe GG5G emettono sette volte meno CO2 e adottano numerosi accorgimenti tecnologici per aumentare l'efficienza energetica

loro straordinarie caratteristiche. Secondo uno studio approfondito, validato da Rina, sul calcolo degli indici di efficienza energetica di navi ro-ro appartenenti a diverse classi, l'ultima generazione di navi ro-ro della classe GG5G costruite per il Gruppo Grimaldi ha performance di abbattimento delle emissioni di CO2 di gran lunga migliori rispetto alle navi di precedenti generazioni. L'assessment ha valutato le emissioni di CO2, in termini di chilogrammi per distanza (miglia) e per capacità di carico (trailer). Mentre il rilevamento dei dati è stato effettuato su specifiche navi ro-ro e su singole unità rappresentative di intere classi, tra cui Aysha, Eurocargo Trieste, Eurocargo Valencia (classe Visentini), Eurocargo Palermo (classe Hyundai) e la più recente Eco Livorno (classe GG5G). In particolare, l'analisi ha evidenziato che gli indici dell'ultima classe di navi della flotta Grimaldi, la GG5G, sono di oltre sette volte migliori rispetto a quelli relativi alle prime generazioni di navi ro-ro. Lo studio ha evidenziato il costante impegno del Gruppo Grimaldi nell'investire su soluzioni tecnologiche innovative, tra le quali l'uso di mega batterie installate a bordo e messe in funzione durante le soste in porto, il dispositivo Air Lubrication System (ALS) per ridurre la resistenza d'attrito della carena, pannelli solari, la gestione intelligente dei picchi di consumi energetici e il Waste Heat Recovery. «L'analisi eseguita per il Gruppo Grimaldi» ha commentato Giosué Vezzuto, executive vice president Marine Rina «è fondamentale per far sì che l'armatore abbia un controllo costante dei consumi e delle performance energetiche della sua flotta. L'obiettivo non è il solo rispetto delle attuali normative internazionali, ma anche avvicinarsi progressivamente a parametri più ecosostenibili. Contribuire, dunque, alla decarbonizzazione e alla riduzione delle emissioni, in modo da rispondere agli ambiziosi traguardi di Esg, su cui già da tempo sia il Rina sia il Gruppo Grimaldi hanno iniziato a investire». «Siamo particolarmente soddisfatti della validazione effettuata da Rina» ha concluso Emanuele Grimaldi «perché prova l'efficacia della nostra scelta di investire in questa nuova generazione di navi ro-ro. Si conferma così che le navi della classe GG5G, oltre ad essere le unità ro-ro per il trasporto di corto raggio più grandi al mondo, sono anche di gran lunga le più ecosostenibili».

L'unita ro-ro Eco Valencia

Consegnata nell'ottobre scorso, la nave come le sue gemelle, è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi

golia

le ali dell'autotrasporto

goliaweb.it

Servizi per la mobilità

L'azienda pensa al trasporto, Golia pensa al resto!

Gestione e scarico automatico dei dati tachigrafici, analisi delle infrazioni, localizzazione GPS e monitoraggio dei consumi oltre al servizio di consulenza legale e formazione.

Con Golia gestisci la tua flotta e pianifica tratte intermodali, aumentando così la marginalità e rendendo il tuo business più sostenibile.

IL RINASCIMENTO DEI PORTI PUÒ CAMBIARE IL PAESE

Però, dice Rodolfo Giampieri, presidente di Assoporti, la burocrazia si deve mettere in moto

«Ci stiamo giocando il futuro in una settore che ha un futuro perché la movimentazione delle merci va a terra attraverso i porti. Siamo di fronte a un nuovo rinascimento in cui i porti non saranno mondi a parte ma creatori di ricchezza diffusa per le città che li ospitano». Rodolfo Giampieri guarda al domani con ottimismo. Il presidente dell'associazione che rappresenta tutte le autorità del sistema portuale italia-

no, ci tiene a raccontare il loro impatto con l'economia reale ma sottolinea anche come Assoporti, oltre a essere il promotore istituzionale del settore, voglia svolgere un nuovo ruolo: «Vogliamo essere un ponte tra la norma che viene fatta a livello legislativo e l'attuazione, un tramite leale nei confronti del Governo e dei ministri per far comprendere le ripercussioni può avere la norma sulla vita di tutti i giorni dell'economia reale»

E ora di cosa vi state occupando?
Della posizione della Commissione europea sulla tassabilità delle attività portuali e del Pnrr che apre scenari assolutamente decisivi per il futuro della portualità. Ci sono risorse robuste sui grandi temi della modernità come la sostenibilità intesa non solamente come ambientale ma anche economica e sociale. È un percorso importante da realizzare su idee molto chiare sulla transizione ecologia e sulla digitalizzazione nella portualità.

I porti sono lo snodo più importante della catena della logistica, un elemento fondamentale nell'economia moderna…
Abbiamo visto che una nave di traverso sul canale di Suez ha creato lo scompiglio nel mondo per alcuni giorni. La globalizzazione, ovvero lo scambio di merci tra continenti è avvenuta, sta avvenendo e avverrà sempre in maniera preponderante come percentuale, il 90%, via mare e arriverà a terra nei territori attraverso i porti. Essere attenti alla portualità non vuol dire seguire una moda ma essere attenti a quella che è l'evoluzione della logistica e dell'economia.

Una evoluzione che avrà conseguenze importanti…
Ci sarà una ulteriore spinta a una rivoluzione che è già in corso il mondo del lavoro e della professione all'interno dei porti. Le faccio un esempio concreto. Sono nato ad Ancona e mi ricordo i portuali quando scaricavano il carbone uscivano dal porto neri e quando scaricavano la farina avevano le facce bianche. Oggi c'è un gruista che da trenta metri in maniera chirurgica va a prendere un container sopra una nave e lo metter a terra sopra un tir. Ci sono grandi opportunità da una parte per l'inserimento di nuove professionalità e di aprire anche il lavoro alla parità di genere, mentre dall'altra occorre una robusta stratega di formazione per evitare che una fetta di lavoratori venga tagliata fuori dalla tecnologia.

E la salvaguardia ambientale?
La sostenibilità è una cosa importante e complessa e credo che oltre a quella ambientale sia da tenere in considerazione anche quella sociale. I porti italiani sono dentro le città e questi temi devono essere messi al centro dell'attenzione. Uno scalo non può svilupparsi in contrasto con la comunità di cui fa parte. Non esiste, non ce la farebbe mai.

> **“Essere attenti alla portualità non vuol dire seguire una moda, ma essere attenti all'evoluzione della logistica e di tutta l'economia”**

Molto spesso il tema ambientale è uno dei punti di contrasto tra il porto e la città.
È una partita che dovremmo giochiamo insieme e con tanti altri attori come, ad esempio, gli armatori. E soprattutto si dovrà deciderà quali tipi di combustibili verranno adottati. Ma ci vogliono

Il porto di Genova è il più grande e importante porto italiano, sia per la sua estensione, sia per numero di linee di navigazione che per la movimentazione container

Il faro di Molo San Vincenzo
che da oltre 500 anni protegge il porto di Napoli che si estende per più di venti chilometri di lunghezza

Rodolfo Giampieri presidente Assoporti
ha ricoperto la stessa carica all'Autorità portuale di Ancona, poi diventata Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Centrale

"Un porto non può svilupparsi in contrasto con la comunità di cui fa parte. Quella dell'ambiente è una partita che bisogna giocare insieme"

scelte precise e condivise perché un combustibile non può essere cambiato solo per un porto, deve esserlo per tutta l'Europa, per la mobilità. Se parliamo di banchine elettrificate bisogna porsi il tema di tutta una filiera che deve rispondere. Il tema ambientale deve essere visto a 360 gradi. Dico spesso che tutti vogliono tornare alla natura, ma nessuno ci vuole tornare a piedi.

E allora?
Sarà la tecnologia che ci salverà, la ricerca scientifica deve riuscire a trovare soluzioni che salvaguardino l'ambienti mantenendo la qualità della vita a cui siamo abituati. Come tutti abbiamo come obiettivo la sostenibilità ma poi dobbiamo metterci interno a un tavolo per vedere le strade da prendere che non possono essere cambiate troppo spesso. Un tema come questo ha bisogno di politiche solide ed internazionali. Non si può affrontarlo a livello di un singolo porto.

L'unica cosa certa è che i soldi ci sono
Le fonti di finanziamento sono due: il Pnrr e il Fondo complementare. I soldi, è vero, ci sono le opere bisogna farle.

Ovvero?
Una situazione straordinaria come questa non può essere trattata con processi ordinari perché altrimenti nel 2026 non riusciremo a mettere a terra i progetti. C'è bisogno ancora di una iniezione robusta di semplificazione. Se vogliamo raggiungere l'obiettivo, e lo vogliamo tutti dobbiamo metterci nelle condizioni di farlo. La responsabilità dei controlli deve essere garantita sempre. Chi fa il furbetto deve essere punito sempre. Ma dobbiamo essere tutti consapevoli che in questa situazione dove ci giochiamo la modernizzazione del Paese, la semplificazione è l'elemento fondamentale.

Pensate a un commissario straordinario?
Se c'è bisogno di un commissario vuol dire che le regole non funzionano bene. Dobbiamo tutti cambiare passo e la burocrazia deve mettersi in pari con i tempi. Non possiamo aspettare mesi o anni per realizzare un progetto.

Una speranza, ma in concreto?
Abbiamo proposto una cosa che si può fare subito dettata semplicemente dal buonsenso: un tavolo interministeriale integrato. Oggi per ogni progetto tocca diversi ministeri è previsto un iter burocratico con contatti successivi uno all'altro. Finisco con il ministero delle Infrastrutture e comincio con quello della Transizione ecologica. Così si perdono mesi. Non ci vuole Pico della Mirandola, ma a costo zero si può fare un unico tavolo e in questo modo si risparmia come minimo un anno di tempo.

GREEN E BLU ECONOMY SEMPRE PIÙ INTRECCIATE

Il rilancio di portualità e di shipping passa dalla sostenibilità e dalla innovazione

di Pino Musolino

I porti e la sostenibilità viaggiano sulla stessa rotta. Blue e Green Economy si intrecciano con punti di contatto sempre più marcati ed evidenti. In questo senso la spinta offerta dal Pnrr è certamente molto forte, ma gli scali italiani devono dimostrare di essere pronti a cogliere questa grande opportunità, affinché non diventi una grande occasione persa.

L'Italia è indietro, rispetto ad altre realtà europee. Oggi serve un cambio di passo che paradossalmente può essere "aiutato" dai porti nord-europei: seguendo alcune best practice e innestandole in una vision e capacità di adattamento e resilienza tipicamente italiane, possiamo recuperare il gap e utilizzare le risorse messe a disposizione con il recovery fund. Anche perché dobbiamo avere ben chiaro che è un treno che non passerà più.

A Civitavecchia, con oltre 250 milioni di euro che ci sono stati assegnati tra Pnrr e fondo Infrastrutture, potremo trasformare profondamente il porto, andando ad incidere positivamente pure sulla città e il territorio circostante.

È necessario, in questo senso, ripensare anche il rapporto tra i porti e le città che li ospitano: rendere più verdi e sostenibili gli scali significa infatti migliorare la qualità della vita degli abitanti delle città portuali. Un altro motivo fondamentale per cui il rilancio della portualità, e quindi dello shipping, non può fare a meno di innovazione e sostenibilità. Due driver di sviluppo che, insieme agli analoghi interventi sulla logistica, consentiranno di creare nuovi posti di lavoro e rendere

> **"Rendere più verdi e sostenibili gli scali significa anche migliorare la qualità della vita degli abitanti delle città portuali"**

Pino Musolino

Presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Centro

Il porto di Civitavecchia

È il primo scalo crocieristico del Mediterraneo e ha un Terminal container con una capacità di 500.000 teus all'anno

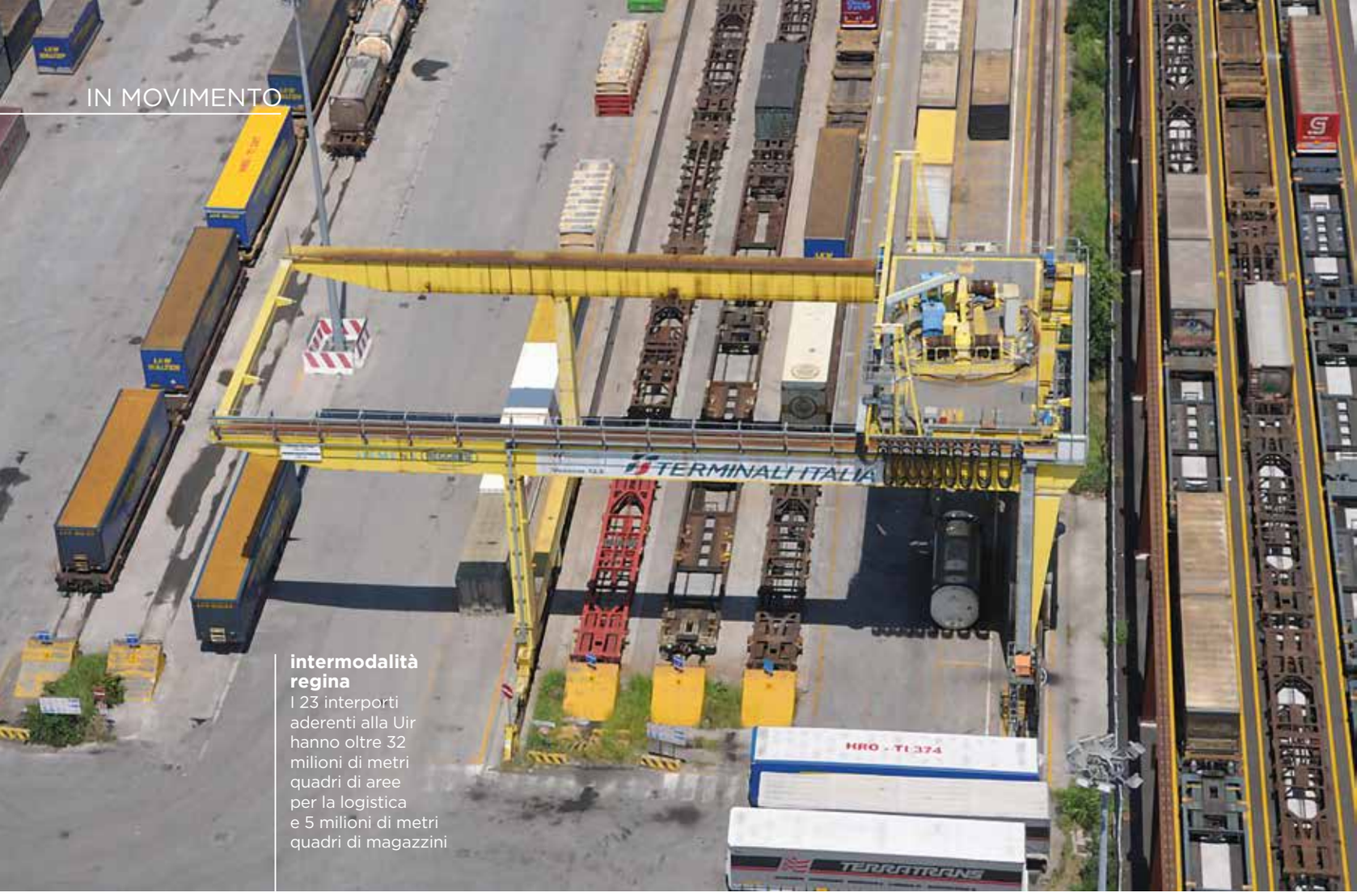
TRE HYDROGEN VALLEY IN ABRUZZO

Il progetto LIFE3H, co-finanziato dalla Unione Europea con capofila la Regione Abruzzo, è il primo del Centro Italia per la mobilità a idrogeno. L'iniziativa intende porre le basi per lo sviluppo di tre Hydrogen Valley (siti di produzione, stoccaggio e utilizzo di idrogeno integrato), attraverso il trasporto pubblico ad idrogeno e le relative stazioni di rifornimento nell'area montana dell'Altopiano delle Rocche in Abruzzo; nella città di Terni, centro urbano caratterizzato dalla presenza delle acciaierie, e nell'area portuale di Civitavecchia. Una Hydrogen Valley è un "ecosistema" che include sia la produzione che il consumo di idrogeno e che attua la strategia europea del green deal come percorso privilegiato volto a raggiungere la neutralità climatica in Europa entro il 2050. Il progetto prevede un investimento di 6.339.215 euro, risorse provenienti in parte dall'Unione europea ed in parte dagli 11 partner dell'iniziativa: TUA spa, Comune di Terni, Port Mobility spa, Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Snam, Rampini spa, Uneed.it, Chimica Bussi, Citrams, Università di Perugia, Università Marconi. LIFE3H impiegherà l'idrogeno messo a disposizione da Chimica Bussi che lo ricaverà tramite elettrolisi. Il carburante verrà destinato ad autobus dedicati, grazie a una fornitura di circa 90 kg di idrogeno a settimana. Il progetto, nel complesso, prevede la messa su strada di sei autobus, di cui due in Abruzzo per la tratta Avezzano-Ovindoli, tre stazioni di rifornimento, di cui una in Abruzzo presso l'Interporto di Avezzano.

sostenibile la svolta green anche dal punto di vista economico e sociale. Ci stiamo muovendo lungo queste direttrici, anche al di là di quanto previsto nel Recovery fund, con l'obiettivo di vincere la sfida che è propria del "Green Deal" europeo.
Entro i prossimi due anni nel porto di Civitavecchia circoleranno autobus alimentati a idrogeno, a emissioni zero, grazie al progetto Life3H, che vede la Regione Abruzzo capofila nell'ambito di un'iniziativa che porterà alla realizzazione di tre "Hydrogen valley", di cui quella del Porto di Roma sarà la prima "Hydrogen valley portuale" italiana.

> **"Entro due anni nel porto di Civitavecchia circoleranno autobus alimentati a idrogeno che hanno emissioni zero"**

Il progetto Life3H rappresenta la punta di diamante di una serie di azioni coordinate sull'utilizzo dell'Idrogeno, facendoci essere, da subito, in prima fila nelle scelte per cui l'idrogeno costituisce un pilastro della più ampia strategia sulla sostenibilità del sistema portuale, che coinvolge necessariamente anche gli stakeholder e gli altri protagonisti del cluster, in cui senza dubbio tra i più attivi in assoluto, con risultati di eccellenza in Ricerca & Sviluppo, è il gruppo Grimaldi che fin dalla scorsa estate ha toccato Civitavecchia con il suo gioiello a zero emissioni in porto "Eco Valencia".
Essere all'avanguardia in questo percorso di sviluppo sostenibile, per diventare un modello di eccellenza a livello europeo, rappresenta sicuramente un importante plus per i Porti di Roma ed un considerevole investimento sul futuro dei nostri porti e dei territori. Una sfida avvincente di cui intendiamo essere protagonisti, da subito, fino in fondo.



intermodalità regina
I 23 interporti aderenti alla Uir hanno oltre 32 milioni di metri quadri di aree per la logistica e 5 milioni di metri quadri di magazzini

Evitiamo che siano prodotte 1,5 milioni di tonnellate di CO2, dice Matteo Gasparato, presidente Uir

SOSTENIBILITÀ, INTERPORTI GIÀ AL LAVORO

Ventitrè interporti aderenti, oltre 32 milioni di metri quadri di aree per la logistica e 5 milioni di metri quadri di magazzini, 50.000 treni arrivati/partiti e oltre 65 milioni di tonnellate di merci (più di 2 milioni di Teu).

I numeri di Uir - Unione Interporti Riuniti, (l'associazione presieduta da Matteo Gasparato che riunisce le strutture interportuali italiane) parlano chiaro: con queste cifre il sistema interportuale è un assoluto protagonista della Logistica in Italia e, anche in chiave di programmazione Pnrr, potrà rivestire un ruolo strategico in futuro per lo sviluppo del comparto logistico e del sistema industriale italiano come - se ce ne fosse stato bisogno - è stato dimostrato anche durante la fase più acuta del periodo di emergenza sanitaria, quando si sono rivelati essenziali e organizzati per continuare a far muovere le merci nel Paese.

Il riconfermato presidente Uir, Gasparato, che guida l'interporto Quadrante Europa di Verona, la più importante realtà interportuale italiana (che aderisce come molte strutture ad Alis), ha impresso un cambio di passo all'associazione che ha fatto un salto di qualità, e si sta arricchendo di nuove adesioni.

L'associazione, infatti, si è dotata di una nuova struttura organizzativa, con il segretario generale Marcello Mariani, ed è proiettata verso l'obiettivo della definitiva consacrazione del ruolo delle strutture interportuali in Italia, quali infrastrutture strategiche nazionali e servizi essenziali.

Si punta a una oramai non più eludibile riforma legislativa che dovrà svecchiare l'impianto normativo della Legge 240/90, che istituì gli interporti, che ha ormai superato i trent'anni. All'interno e parallelamente alla riforma legislativa trovano spazio una serie di misure fiscali proposte da Uir e che possono essere attuate già nel breve periodo, senza attendere il perfezionamento dell'iter della riforma normativa. Che i prossimi anni saranno determinanti per la Uir lo

conferma anche il presidente Gasparato, secondo il quale a livello istituzionale e nel Paese, «si è ricreato lo spirito che portò negli anni '80 all'approvazione della prima legge di vera programmazione nazionale per lo sviluppo del sistema interportuale italiano, la legge 240/90, quando il nostro Sistema Paese si dotò, primo in Europa, di una legislazione di avanguardia in materia di infrastrutture dedicate al trasporto intermodale».

I segnali non mancano…..
Abbiamo festeggiato i trent'anni di anniversario della legge 240 nel migliore dei modi, con un bando da circa 50 milioni di euro che il ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile e tutta la struttura tecnica ha già ripartito i fondi tra gli interporti partecipanti, con una rapidità di tempi mai vista prima.

Insomma, in questo nuovo clima gli obiettivi diventano davvero a portata di mano…
Penso che grazie anche al Pnrr e con questo spirito si arriverà a soluzione anche a temi, che sono delle inutili "zavorre" e non consentono di far decollare le nostre strutture, in tema di normativa ambientale sugli ampliamenti degli interporti esistenti. Per questo sarà prioritario cercare anche di eliminare, ove possibile, i "colli di bottiglia" infrastrutturali sulla rete ferroviaria che limitano la possibilità di organizzare dei treni intermodali dai porti e dagli interporti del sud Italia verso quelli del nord, sia favorire una maggiore integrazione con il sistema dei porti italiani. Infine, credo che vadano affrontate in una ottica diversa questioni come Imu, in analogia a quanto avviene nelle aree portuali, sia delle riduzioni di aliquote di imposta Tari.

La rete degli interporti è al lavoro a supporto dei processi di transizione energetica e decarbonizzazione. Quale ruolo si ritagliano nella politica di trasporto e logistica sostenibile?
Vorrei evidenziare come, dal punto di vista della sostenibilità ambientale, gli interporti contribuiscono a evitare che una serie di costi esterni possano ricadere sulla comunità. A titolo di esempio, li abbiamo recentemente stimati, utilizzando i dati di traffico 2020, per il mondo appartenente a Uir, in circa 1.500.000 tonnellate di CO_2 (500 milioni di euro non ricaduti sulla collettività) derivanti dallo spostamento del traffico merci dalla gomma alla ferrovia.

In concreto, la UIR come si è mossa?
Dal punto di vista dell'operatività associativa, al momento attuale UIR ha costituito tra i suoi associati un Gruppo di lavoro sul tema della transizione energetica, al quale hanno aderito tutti gli interporti e che sta terminando una prima fase conoscitiva sul tema e per partire con la fase operativa. In particolare, siamo in fase di impostazione di un Position Paper degli Interporti su Energia e Ambiente, in grado di inquadrare al meglio la normativa di interesse per gli interporti, e di definire un modello di sviluppo replicabile tra i nostri associati. Insieme ai temi delle comunità energetiche, dei certificati bianchi, dei carburanti alternativi e del fotovoltaico, tutti già più o meno "maturi", stiamo studiando in partnership con selezionati players del settore energetico di cogliere le opportunità nazionali del Pnrr in relazione alle cosiddette *Hydrogen Valley*.

Sulle tematiche della logistica sostenibile avete impostato percorsi con soggetti di rilievo.
Certo. Abbiamo sottoscritto un accordo di collaborazione e partnership con l'associazione che rappresenta i Mercati Ortofrutticoli e Centri Agroalimentari italiani (Italmercati), che costituisce un passaggio di grande rilevanza in quanto si prova a fare squadra tra soggetti che già in parte operano congiuntamente ma che sino ad oggi erano rimasti distanti e spesso divisi. I temi che toccheremo sono principalmente le attività a favore dell'internalizzazione e dell'import/export, progetti di logistica distributiva e city logistic in grandi Aree metropolitane, nonché lo sviluppo dell'intermodalità in tutta la filiera agroalimentare italiana. Si attiverebbe così una vera e propria task force, in uno dei settori produttivi e commerciali che sono un'eccellenza del Sistema Italia e grande parte della sua economia. E poi, una collaborazione con Enel Logistics per realizzare una rete infrastrutture nelle aree non utilizzate di alcune centrali elettriche sul territorio italiano, secondo i principi dell'economia circolare; attraverso la riconversione e il riutilizzo dei siti per nuove attività, il progetto intende generare ulteriori opportunità di sviluppo per i territori che hanno ospitato l'attività di produzione energetica. Enel, oltre a questi nodi, offre anche soluzioni innovative per i clienti che vogliono rendere più sostenibili le proprie attività, come produzione da fonti rinnovabili, efficientamento energetico, illuminazione efficiente e intelligente e infrastrutture di ricarica per la mobilità elettrica.

> **"In questo periodo si è ricreato lo stesso spirito che portò negli anni '80 all'approvazione della legge sugli interporti italiani"**
>
> **Matteo Gasparato**
> Presidente della Uir, Unione Interporti Riuniti

INTERMODALITÀ E LOGISTICA PROTAGONISTE NEL PNRR

La maggior parte delle spese sono previste per il potenziamento dei porti, delle banchine, dei moli e la realizzazione di nuove piattaforme

Il Piano nazionale di resilienza e di ripresa presentato dall'Italia alla Commissione Europea si occupa in uno specifico capitolo di infrastrutture per la mobilità sostenibile. Si tratta della Missione 3 che mira ad apportare un profondo cambiamento nell'offerta di trasporto per creare entro 5 anni strade, ferrovie, porti e aeroporti più moderni e sostenibili in tutto il Paese. L'avvio degli interventi è previsto entro l'ottobre del prossimo anno e la chiusura indicativa è posta tra la fine del 2025 e quelle del 2026.

Il primo capitolo della Missione 3 si occupa di investimenti sulla rete ferroviaria per potenziare il trasporto su ferro di passeggeri e merci, aumentando la capacità e la connettività della ferrovia e migliorando la qualità del servizio lungo i principali collegamenti nazionali e regionali, anche attraverso il rafforzamento dei collegamenti transfrontalieri. La spesa prevista dal Governo è di poco inferiore ai 23 miliardi di euro per realizzare collegamenti ferroviari ad Alta Velocità per passeggeri e merci, le connessioni su ferro tra l'Adriatico, il Tirreno e lo Ionio, migliorare stazioni e tratte regionali. Il secondo capitolo della Missione 3 del Pnrr è interamente dedicato alla intermodalità e alla logistica integrata. Per raccontarlo abbiamo scelto di affidarci a una sintesi delle parole di Francesco Sciaudone, Managing Partner dello studio legale Grimaldi, e di Bernardo Giorgio Mattarella, professore ordinario di diritto amministrativo alla Luiss e counsel della studio Grimaldi, che hanno scritto un handbook sul Pnrr realizzato da Class Editori.

OTTO AREE D'INTERVENTO

La Componente 2 della Missione 3 si propone di supportare l'ammodernamento e la digitalizzazione del sistema logistico. La Componente include 8 investimenti.

AUMENTO SELETTIVO DELLA CAPACITÀ PORTUALE

Investimento da Euro 390 milioni avviato il 1° gennaio 2021, con data di chiusura prevista per il 30 giugno 2026. La misura ha lo scopo di aumentare la capacità portuale attraverso opere di dragaggio, la realizzazione di nuovi moli e nuove piattaforme logistiche. Si potenziano, inoltre, i collegamenti retroportuali, per lo sviluppo della "Nuova Zona Franca" del porto di Trieste e del terminal portuale di Noghere per il trasporto del carico delle merci e per prepararsi ad altre attività logistico-industriali nella stessa area.

I CAPITOLI, LE DATE E I FINANZIAMENTI

Aumento selettivo della capacità portuale	1° gennaio 2021	30 giugno 2026	390 milioni*
Digitalizzazione della catena logistica	1° giugno 2021	31 marzo 2025	250 milioni
Efficientamento energetico	1° gennaio 2021	30 giugno 2026	50 milioni*
Elettrificazione delle banchine (Cold Ironing)	1° gennaio 2021	30 giugno 2026	700 milioni*
Innovazione digitale dei sistemi aeroportuali	1° gennaio 2021	31 marzo 2026	110 milioni
Interventi per la sostenibilità ambientale dei porti (Green Ports)	1° luglio 2021	30 giugno 2026	270 milioni
Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	1° gennaio 2021	30 giugno 2026	1,47 miliardi*
Ultimo/Penultimo miglio ferroviario stradale	1° gennaio 2021	30 giugno 2026	250 milioni*

* Dotazione a valere sul Fondo Complementare

EFFICIENTAMENTO ENERGETICO

Investimento da Euro 50 milioni avviato il 1° gennaio 2021, con data di chiusura prevista per il 30 giugno 2026. L'investimento mira di potenziare la transizione energetica della mobilità marittima nell'area dello Stretto di Messina (progetto "Stretto Verde") che comprende i porti di Messina, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria.

DIGITALIZZAZIONE DELLA CATENA LOGISTICA

Investimento da Euro 250 milioni avviato il 1° giugno 2021, con data di chiusura prevista per il 31 marzo 2025. La misura ha l'obiettivo di aumentare la competitività logistica nazionale realizzando un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati per il trasporto merci e la logistica. In questo modo si semplificheranno procedure, processi e controlli, grazie alla de-materializzazione dei documenti e allo scambio di dati e informazioni.

Bernardo Giorgio Mattarella
Professore ordinario di diritto amministrativo alla Luiss e counsel della Studio Grimaldi

Francesco Sciaudone
Managing Partner dello studio legale Grimaldi

ELETTRIFICAZIONE DELLE BANCHINE (COLD IRONING)

Investimento da Euro 700 milioni avviato il 1° gennaio 2021, con data di chiusura prevista per il 30 giugno 2026. L'obiettivo dell'investimento è elettrificare le banchine per ridurre al minimo la dipendenza dai combustibili fossili e l'impatto ambientale del settore dei trasporti marittimi, intervenendo principalmente nei porti della rete centrale della Trans European Network Transport ("TEN-T").

INNOVAZIONE DIGITALE DEI SISTEMI AEROPORTUALI

Investimento da Euro 110 milioni avviato il 1° gennaio 2021, con data di chiusura prevista per il 31 marzo 2026. La misura intende sviluppare nuovi strumenti per digitalizzare l'informazione aeronautica, ridurre il consumo di carburante e l'impatto ambientale, realizzare infrastrutture virtuali e implementare piattaforme e servizi di aerei senza pilota, come ad esempio i droni.

INTERVENTI PER LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DEI PORTI (GREEN PORTS)

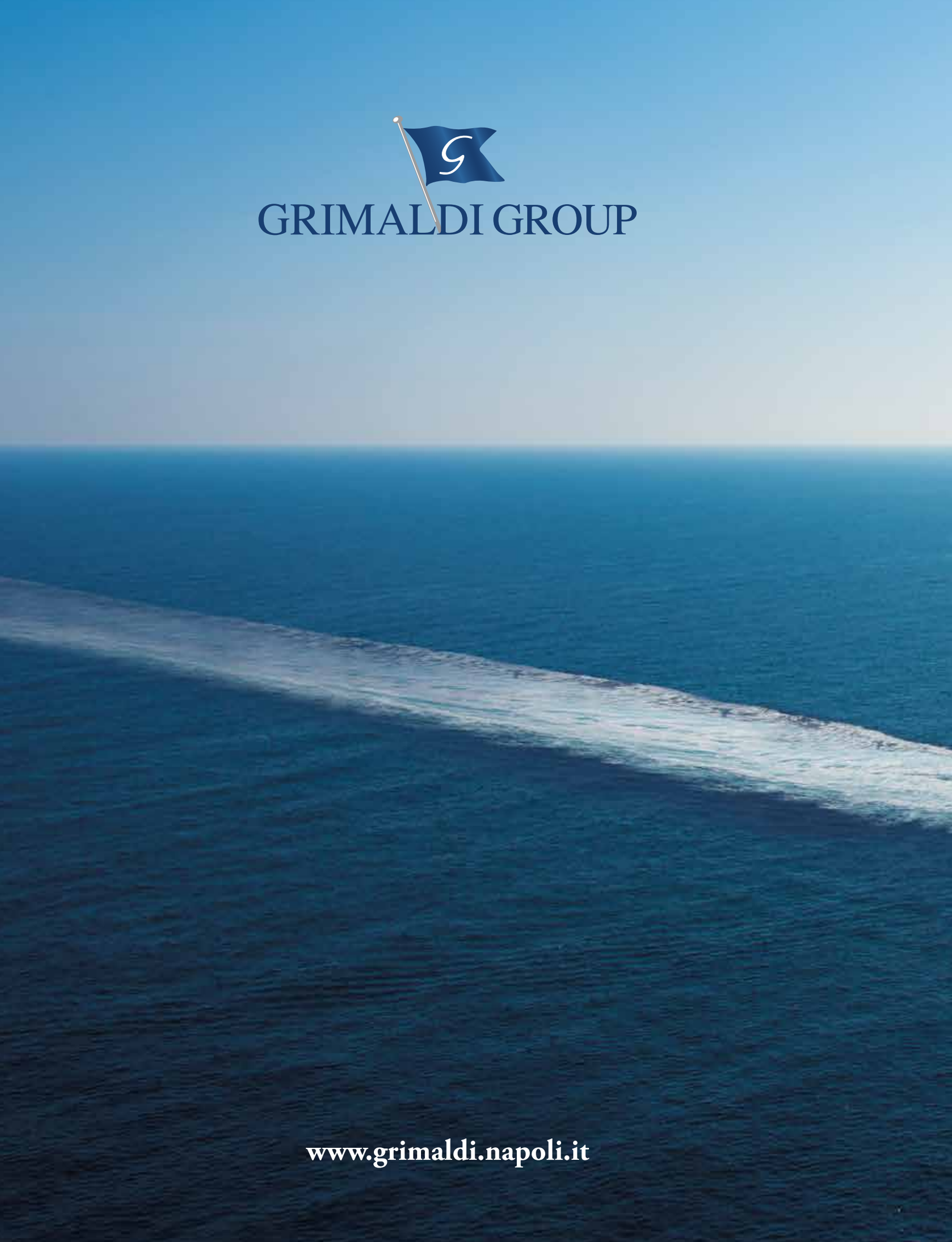
Investimento da Euro 270 milioni avviato il 1° luglio 2021, con data di chiusura prevista per il 30 giugno 2026. L'obiettivo dell'investimento è rendere le attività portuali più compatibili e armoniose con le attività e la vita urbana, grazie ad interventi per ridurne i consumi energetici e aumentarne la sostenibilità ambientale, utilizzando anche energie rinnovabili. Queste misure contribuiranno a ridurre le emissioni di gas a effetto serra del 55% entro il 2030.

SVILUPPO DELL'ACCESSIBILITÀ MARITTIMA E DELLA RESILIENZA DELLE INFRASTRUTTURE PORTUALI AI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Investimento da Euro 1,47 miliardi avviato il 1° gennaio 2021, con data di chiusura prevista per il 30 giugno 2026. L'investimento ha il fine di migliorare l'accessibilità marittima attraverso interventi di potenziamento e consolidamento delle dighe, delle banchine, dei moli e la realizzazione di nuove piattaforme logistiche per adeguare le infrastrutture alla misura delle navi e alla transizione energetica della mobilità marittima.

ULTIMO/PENULTIMO MIGLIO FERROVIARIO STRADALE

Investimento da Euro 250 milioni avviato il 1° gennaio 2021, con data di chiusura prevista per il 30 giugno 2026. L'obiettivo è realizzare una serie di collegamenti dell'Ultimo/Penultimo miglio ferroviario e stradale, già previsti nel piano #Italiaveloce per i porti di Trieste, Venezia, Civitavecchia, Napoli, Salerno e Ancona migliorandone così l'accessibilità, l'attrattività e la sostenibilità.


GRIMALDI GROUP
www.grimaldi.napoli.it

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

Il trasporto ecosostenibile è già realtà.

Serve una strategia sulle infrastrutture di corridoio che metta al centro gli interessi del Paese

di Maurizio Maresca

IL MOMENTO GIUSTO PER PUNTARE SUL MEDITERRANEO

Che questa sia l'occasione per avviare una politica nazionale dei trasporti appena prevista nel 2016 ma poi lasciata inattuata? Per di più con l'obbiettivo di dare forma, anche in Italia, allo Spazio Unico Europeo della Mobilità sostenibile e di presidiare l'interesse nazionale? E davvero irrealistico immaginare che questo governo, che si appresta a mettere diversi miliardi di risorse europee nelle infrastrutture di corridoio volute dall'Unione, riesca anche a costruire una strategia complessiva che quelle infrastrutture, oltreché realizzare, faccia anche vivere mettendo al centro gli interessi del Paese? Magari promuovendo alcuni sistemi dock-off dock-corridoio Gottardo/Brennero/Koralm che rendano competitivi il mediterraneo rispetto al mare del nord ed i porti italiani rispetto ad Anversa, Rotterdam e Amburgo? Questo l'Europa si attende dal nostro Paese in virtù dell'art.4.3, Tfue, che impone, non solo la leale cooperazione fra le autorità nazionali e quelle europee, ma anche l'obbligo degli Stati di proseguire lo Spazio Unico della Mobilità con gli strumenti offerti dal diritto nazionale. Per questo nel ministero di Enrico Giovannini è chiara la consapevolezza della necessità di una politica pubblica dei trasporti che valorizzi le scelte europee e presidi l'interesse nazionale. Ma andiamo con ordine.

1 LA REVISIONE DELLE RETI TEN T

Intanto decisiva è stata la spinta del ministero nella revisione con la Commissione europea della rete delle infrastrutture core. Con alcune sorprese non piccole.

A Anzitutto si profila il raddoppio del corridoio mediterraneo lungo la tratta Marsiglia Livorno che descrive un doppio sistema portuale di alimentazione dei corridoi verticali: Genova/Savona alla radice del corridoio Reno Alpi sull'as-

Maurizio Maresca
Ordinario di Diritto dell'Unione Europea presso università di Udine

> **Gli Stati europei hanno l'obbligo di cooperare lealmente fra loro e di proseguire lo Spazio Unico della Mobilità con gli strumenti offerti dal diritto nazionale**

L'EUROPA FATTA DI NODI E LINEE

Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario e la Core Network è costituita dai nodi più importanti.

se del Gottardo e del Sempione, e La Spezia/Livorno che si completa con gli interporti di Bologna e Verona sull'asse del Brennero.

B Trieste e Koper nella nuova pianificazione europea si giustappongono per servire i due tracciati del Baltico Adriatico sui quali Italia e Slovenia stanno investendo molto e che si saldano rispettivamente a Tarvisio e Maribor prima di deviare verso il Koralm e il Semmering. Ma Trieste mostra molto dinamismo anche guardando ad ovest candidandosi a fare anche la base Brennero e addirittura a servire alcuni interporti del Reno.

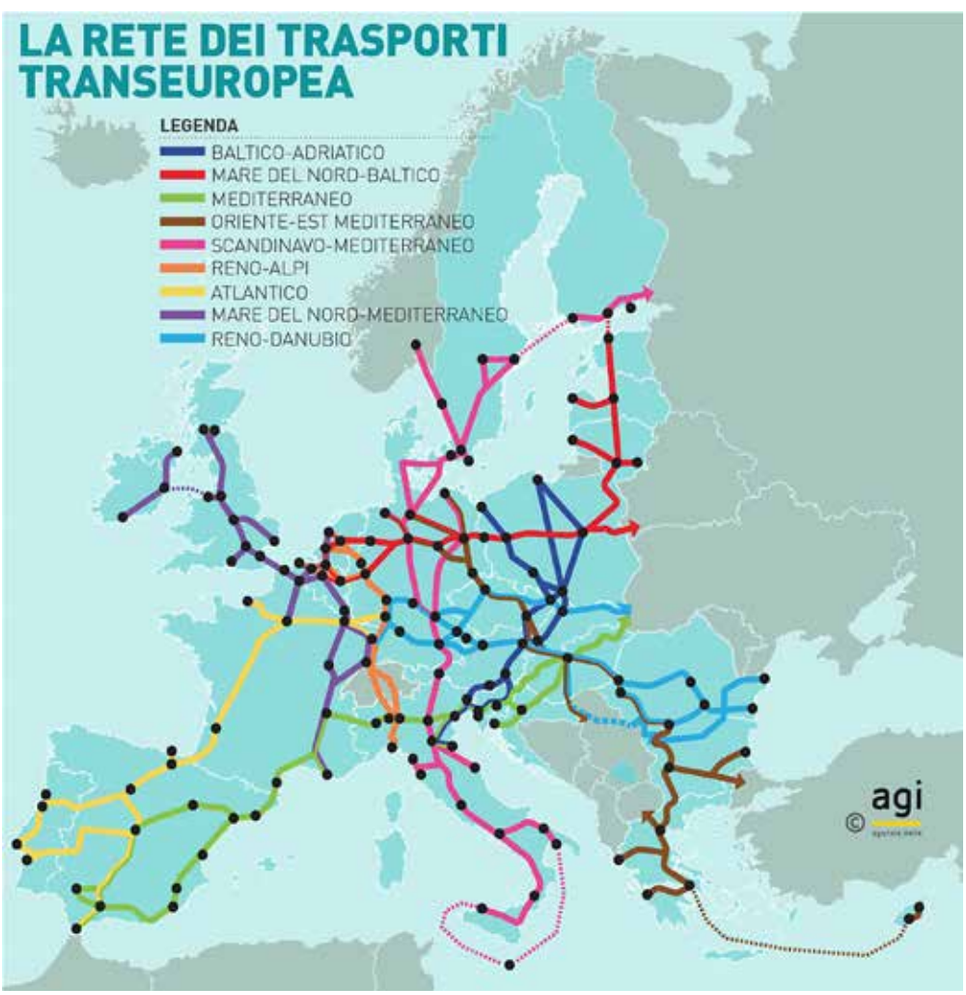
C Il corridoio Adriatico, di nuova formulazione, ripropone il ruolo di Taranto.

2 IL COORDINAMENTO DEI PORTI E DEGLI INTERPORTI PER ATTUARE UNA POLITICA NAZIONALE

Occorre ora che il Governo completi il disegno europeo svolgendo un ruolo attivo di coordinamento delle infrastrutture portuali e di corridoio e di promozione dei traffici. La premessa, peraltro, come si osservava, è già offerta dal d. Lgs 169 del 2016 che unifica la portualità italiana assegnando al Ministero un ruolo decisivo nella definizione degli indirizzi delle autorità portuali. Per cui si tratta di attuare una norma esistente predisponendo gli strumenti interni di coordinamento e quindi in breve, di valutare dal centro a. dove investire, b. con quali alleanze, c. quali servizi lo Stato si riserva, d. quali misure di promozione anche fiscali (consentite dall'art.107, n.3, lett. b) attivare e le scelte di difesa (regolamenti 2016/1036 sulle sovvenzioni e 2019/452 sulla golden power) da perseguire. È evidente la necessità di una integrazione delle strutture del Ministero con la costituzione, ad esempio all'interno del Dipartimento competente, di un organismo specificamente preposto.

3 IL RUOLO DELLE AUTORITÀ PORTUALI E IL MODELLO TRIESTE

Non vi è chi non veda come diventi centrale in questi anni di globalizzazione, spesso al di là delle regole (o con regole non condivise), il ruolo degli Stati nell'economia: e non solo quali regolatori del mercato. Se si pensa ai porti nazionali decisivo e' il ruolo di vari Stati stranieri che spesso veicolano proprie scelte e politiche pubbliche attraverso imprese pubbliche (Singapore a Genova e Venezia, Cina a Savona, Germania e Ungheria a Trieste ecc): e questo quando, invece, alle amministrazioni nazionali è precluso il compimento di operazioni portuali e la prestazione di servizi di interesse economico generale. Con la conseguenza che un'autorità portuale può investire in interporti, retroporti, servizi ferroviari e perfino in porti fuori dall'ambito della sua giurisdizione (è il modello che si è dato il Porto di Trieste) mentre le sarebbe precluso investire nel porto che è chiamata a promuovere. Non vi è dubbio che l'attuale assetto della L. 84 rende difficile una politica pubblica impostata sull'interesse nazionale finanche attuativa delle politiche europee. È così logico che si chiarisca il ruolo delle autorità portuali, magari d'intesa con il governo, sia nella prestazione del servizio di interesse economico generale sia persino nella gestione dei terminali portuali ove necessario per porre in essere scelte di politica economica.



LA GEOPOLITICA TRASFORMA LA LOGISTICA

Nel nuovo contesto, fatto di più globalizzazioni in concorrenza, il trasporto merci resta strategico

di Paolo Quercia

La logistica globale è oggi una delle principali infrastrutture geo-economiche, una fitta rete di interdipendenze che lega mercati, Paesi produttori e consumatori e che si basa sulla disponibilità e il controllo di spazi infrastrutturali e rotte sicure. Il controllo fisico, economico e tecnologico di questi spazi contribuisce a determinare, assieme al gioco della domanda e dell'offerta, prezzi, volumi e rotte.

In questo senso, al crescere della magnitudine dei volumi trasportati, cresce il ruolo strategico dei sistemi di logistica e di trasporto che è una diretta conseguenza della trasformazione dei processi della globalizzazione avvenuta negli scorsi due decenni. In questo periodo l'integrazione dei mercati in internazionali ha raggiunto livelli mai sperimentati nella storia, portando all'emersione di veri e propri mercati globali. Mercati cioè, ove i prezzi di alcuni prodotti chiave tendono a convergere.

È in questo contesto che l'apertura dei mercati che ha portato alla creazione di un sistema manifatturiero globale ha favorito l'affermazione di macro attori eco-

Interconnessi

I grandi temi di geopolitica come la transizione energetica incidono sui sistemi di trasporto merci

Paolo Quercia

Direttore della rivista di geopolitica e commercio estero GeoTrade, docente di Studi Strategici, Università di Perugia

“Negli ultimi anni è cambiato il mondo delle restrizioni al commercio internazionale, ampliando costantemente il numero dei settori e dei domini”

nomici transnazionali che necessitano di una logistica globale sempre più integrata ed ampia. La logistica globale è cosi diventata non solo un servizio al commercio internazionale ma una vera e propria arteria abilitatrice degli scambi globali. Essa non consente solamente agli attori privati di partecipare alla distribuzione mondiali delle merci, ma permette agli stessi Stati di partecipare al gioco geopolitico della crescita, creazione di nuova ricchezza, sviluppo e potenza.

Gli Stati, come principali attori regolatori e normatori degli scambi globali determinano con le proprie politiche più liberiste o interventiste la quota della ricchezza creata dagli scambi globali che viene reindirizzata a fini strategici. La globalizzazione, dunque, genera dividendi elevatissimi, non possibili sui mercati o domestici o attraverso il solo commercio internazionale. Dividendi che gli Stati puntano a catturare sottraendoli in parte ai profitti dei privati e ai benefici per i consumatori, catturando parte della ricchezza e trasformandola in potenza.

È solo grazie alla potenza statuale, difatti, che gli Stati possono assicurarsi le capacità di proteggere i propri sistemi socio-economici dai processi di redistribuzione e destrutturazione che una globalizzazione che avviene senza regole e senza governo necessariamente produce. È la nuova fase della globalizzazione in cui siamo entrati dopo la crisi economica del 2008 e che il Covid ha ulteriormente accelerato. Una fase in cui non è più possibile separare l'approccio strategico dall'approccio di mercato e dove si sta sempre più trasformando e colmando l'antica separazione tra interessi pubblici ed interessi privati. Basti pensare a quanto è cambiato negli ultimi anni il mondo delle restrizioni (sanzioni economiche, *export control*, duplice uso, screening degli IDE, *golden power*, guerre commerciali, standard tecnici) al commercio internazionale, ampliando costantemente il numero dei settori e dei domini interessati. Ciò è la conseguenza del progressivo abbandono da parte dell'Occidente di una strategia di spinta ad una globalizzazione che facesse da traino all'esportazione del modello politico-economico occidentale, rivelatasi insostenibile se non controproducente.

“Le supply chain hanno non soltanto un ruolo di nastro trasportatore di merci ma anche di cinghie di trasmissione tra sistemi geopolitici”

Nel nuovo contesto che si sta delineando di più globalizzazioni concorrenti ma inestricabilmente interconnesse il settore dei trasporti e della logistica globale sta andando incontro a profonde trasformazioni che devono tenere in sempre maggior conto il ruolo centrale che le *supply chain* hanno non solo come nastro trasportatore di merci ma anche come cinghie di trasmissione tra sistemi geopolitici differenti.

Questi cambiamenti spingono il settore della logistica e dei trasporti europei ad assumere una nuova consapevolezza del loro fondamentale ruolo internazionale, come sistemi geopoliticamente non più neutri di accesso ai mercati, alle materie prime e ai sistemi industriali globali. Ciò è evidente se pensiamo a come due macro temi strategici dei nostri giorni come la *Belt and Road Initiative* cinese e la transizione energetica siano profondamente connessi ai sistemi di trasporto e logistici europei e ne possono determinare l'evoluzione strategica e la competitività. La ritrovata necessità che l'Europa trovi una sua postura geopolitica in questo nuovo contesto internazionale influenzerà sempre più il mondo della logistica nei prossimi anni.

Esistono regole e un registro, ma le aziende possono far sentire la propria voce

di Anna Breda

FARSI SENTIRE DA BRUXELLES NON È DIFFICILE

> *"If you don't like it, you change it: come le aziende fanno lobby a Bruxelles"*

L'Unione Europea viene erroneamente interpretata come un'entità indipendente, che agisce per conto proprio, o per il tramite dell'intervento degli Stati Membri. In realtà, il ruolo che le imprese giocano a Bruxelles è centrale per supportare, orientare o modificare le proposte legislative. Sono le stesse istituzioni europee, per altro, a rivolgersi ad aziende, associazioni di aziende, think tank, università e società civile, per formulare dei testi in linea con le esigenze degli stakeholder. In questo articolo cercherò di raccontare ai lettori come si lavora in Europa e di rendere più decifrabile il concetto di lobby.

Bruxelles, non è semplicemente la sede della Commissione, del Parlamento e del Consiglio europeo o la capitale del Belgio. È un centro internazionale, dove si riuniscono rappresentanti del settore pubblico e privato che possono affiliarsi ad associazioni di categoria, ma anche agire in maniera indipendente per dialogare con i decisori politici e dare nuovi input di carattere tecnico in base al proprio settore di competenza. Il vantaggio competitivo che ne deriva è significativo, se consideriamo che il 90% della normativa proviene, ormai, dall'Unione europea e che l'Ue rinnova ogni 7 anni il quadro finanziario pluriennale, per allocare risorse economiche, in linea con le politiche dell'Unione. In questo caso, gli stakeholder possono difendere il proprio settore di appartenenza, fino a intervenire sulle azioni finanziabili. Per la programmazione 2021 / 2027, sono stati già allocati 1074,3 miliardi e 754 miliardi di fondo per la ripresa, anche noto come "*Next Generation EU*".

Anna Breda
responsabile delle relazioni con l'UE di ExportUsa New York Corp.

> **"Ci sono codici di condotta ben precisi, cui i decisori politici europei si devono attenere, per dare delle risposte agli stakeholder con cui sono in contatto"**

Per non subire le decisioni "dall'alto", quindi, i rappresentanti dei vari settori scendono in campo, trasferendo il proprio know-how, proponendo emendamenti alle proposte legislative (c.d. attività di lobby) o semplicemente sensibilizzano le istituzioni ad interessarsi a determinate materie (c.d. advocacy).

La parola "lobby" può essere associata ad un'azione illecita. In realtà è trasparente, e regolamentata, purché si seguano le procedure previste dal Registro per la Trasparenza dell'Unione europea. Ogni entità che volesse iniziare a interagire con l'Ue, deve iscriversi al registro, specificando obiettivi e risultati attesi. Una procedura che richiede circa un quarto d'ora e che ne autorizza formalmente l'azione.

Attualmente, vi sono 12.187 realtà iscritte: hiips://www.europarl.europa.eu/at-your-service/files/transparency-and-ethics/lobby-groups/en-annual-report-on-the-operations-of-the-transparency-register-2020.pdf 859 società di consulenza e professionisti individuali, 6487 associazioni di categoria, 3306 organizzazioni non governative, 921 think tanks / istituti di ricerca, 59 organizzazioni di carattere religioso, 555 organizzazioni pubbliche (regioni, municipalità, enti pubblici).

CHI SPENDE MILIONI PER LA LOBBY

Che il lobbismo a Bruxelles sia una cosa estremamente seria lo dimostrano le cifre, quelle sborsate per farlo. Ai primi posti nella classifica ci sono il Consiglio delle industrie chimiche europee (12 milioni di spese dichiarate nel 2018), Google (6 milioni nel 2017), Microsoft (5 milioni) e BusinessEurope (la Confindustria europea), (4 milioni).

A mio avviso, non vi è un profilo professionale specifico per rapportarsi con l'Ue. Dipende, più che altro, dal genere di attività che si intende svolgere. Ad esempio, un ingegnere elettronico è perfettamente in grado di intervenire e proporre emendamenti a un testo che riguarda il settore "automotive", poiché saprà leggerne i dettagli in maniera efficace, inserendo degli spunti tecnici utili al legislatore, e favorendo la posizione dell'azienda per cui lavora. Svolgerà quindi un'attività di "regulatory affairs", confrontandosi semplicemente il testo. Un professionista con un background nelle pubbliche relazioni, economia, o scienze politiche che abbia la predisposizione al dialogo, cercherà poi di portare quel testo davanti alle istituzioni e le convincerà ad adottarlo (attività di lobby). Se dovessimo fare un paragone con un'azienda che produce beni industriali ci saranno gli ingegneri, per la progettazione dei macchinari e poi i sales manager per la vendita. Il lobbista diventa quasi un "sales manager" vende (ovviamente senza monetizzare) la posizione dell'azienda alle istituzioni. Nel caso specifico di ExportUsa - società di consulenza che supporta le imprese europee nel mercato americano – svogliamo, invece, una costante attività di "advocacy", di sensibilizzazione delle istituzioni sui temi del commercio. Forniamo spunti utili per orientare le istituzioni sulle reali esigenze delle aziende che esportano negli States. Non interveniamo, quindi, su testi legislativi, ma organizziamo incontri presso la Sede del Parlamento europeo, coinvolgendo anche i rappresentanti della Commissione per favorire l'avvio di trattative commerciali efficaci e rafforzare il dialogo transatlantico.

Ecco perché l'Europa che studiamo sui libri, che vediamo costantemente riportata dalle televisioni o dai quotidiani è solo una minima parte del totale. L'indotto che ruota attorno a Bruxelles è sensibilmente più vasto e coordinato. Ci sono codici di condotta ben precisi, cui i decisori politici si devono attenere, per dare delle risposte puntuali agli stakeholder che li contattano. A Bruxelles si può intervenire in maniera diretta. Se non siamo noi ad agire in Europa, sarà quest'ultima a decidere per noi. A Bruxelles, "if you don't like it, you change it".

LA FERROVIA DEL FUTURO GALLEGGIA IN ARIA DENTRO UN TUBO

Il treno a levitazione magnetica produce più energia di quanto ne consumi e riesce a raggiungere velocità impressionanti grazie all'assenza di attrito

Hyperloop® trasporta passeggeri ad altissima velocità in modo sicuro, economico e sostenibile. Utilizzando la tecnologia di levitazione magnetica passiva alimentata interamente da fonti rinnovabili, Hyperloop® spinge le capsule di passeggeri e merci attraverso tubi a bassa pressione per ridurre al minimo l'attrito, richiedendo solo una frazione dell'energia necessaria per alimentare i sistemi tradizionali di trasporto pubblico.

La combinazione di energia da fonti rinnovabili con sistemi di frenata rigenerativa rende l'infrastruttura di Hyperloop® in grado di produrre più energia di quanta ne consumi. Le capsule passeggeri climatizzate viaggiano in tubi sigillati e non vengono influenzate dalle condizioni esterne. Una tecnologia futuristica riproduce all'interno di un tubo, un ambiente a bassa pressione che riduce la resistenza aerodinamica che si crea a contatto con l'aria, eliminando quindi l'attrito. All'interno di questo tubo delle capsule appositamente pressurizzate viaggiano a velocità supersoniche consentendo il trasporto da un punto all'altro di persone e merci.

La propulsione viene generata da una spinta originata da un motore lineare in prima fase e in un secondo momento da una tecnologia esclusiva HyperloopTT a lievitazione magnetica che consente alla capsula di lievitare in modo totalmente

Design aerodinamico
Nessun finestrino e superfici estremamente lisce per ridurre al minimo l'attrito del prossimo treno a levitazione magnetica di Hyperloop

Stazioni nuove e su misura
Hyperloop ha immaginato stazioni ultramoderne nelle quali partiranno e arriveranno treni capaci di andare a una velocità impensabile per gli attuali treni

eco-sostenibile e sicuro grazie ad un sistema che consuma meno energia di quella che effettivamente produce. La levitazione magnetica passiva e il motore elettrico lineare, combinati con un sistema in cui è stata rimossa l'aria all'interno del tubo, consentono alle capsule di muoversi al suo interno riducendo al minimo l'attrito. Tutto ciò avviene impiegando una frazione dell'energia utilizzata dai metodi tradizionali, in questo modo Hyperloop® raggiunge velocità inimmaginabili, in modo rapido, economico e in tutta sicurezza.
È il 2013 quando Elon Musk pubblica il White Paper di un progetto rivoluzionario per il mondo dei trasporti. La call to action che ha seguito questa pubblicazione ha consegnato alla storia un team globale di 800 persone tra ingegneri, esperti di tecnologie e creativi, provenienti da oltre 40 Paesi che con le loro competenze e i loro studi hanno contribuito allo sviluppo della tecnologia che consegnerà al mondo la soluzione ad uno dei più grandi problemi dell'umanità: la mobilità.
Hyperloop Transportation Technologies "HyperloopTT", fondata nel 2013 da Bibop G. Gresta insieme ad alcuni partner, è stata la prima società ad aver accolto la sfida utilizzando l'innovativo modello di crowdsourcing. È stato proprio questo innovativo modello di business a rendere possibile il coinvolgimento di professionisti e appassionati provenienti da ogni parte del mondo: Gresta ha assistito a una risposta umana dalle dimensioni mastodontiche, le migliori menti del XXI Secolo hanno unito le loro forze, dando il loro contributo e offrendo le loro competenze e professionalità per portare avanti uno dei

Due lunghi tubi senz'aria o quasi
Spariranno i binari e l'infrastruttura sarà composta da uno o due tubi a bassa pressione nei quali viaggerà il treno a velocità impressionanti

> **"Un team di 800 persone tra ingegneri, esperti di tecnologie e creativi, provenienti da oltre 40 Paesi con le loro competenze e i loro studi stanno contribuendo allo sviluppo della nuova tecnologia"**

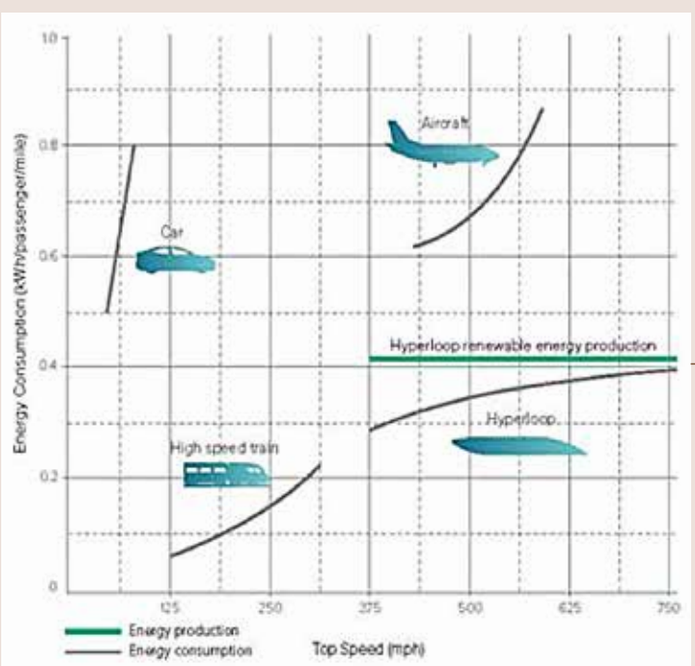
L'ITALIANO CO-FONDATORE DI HYPERLOOP

La G puntata che sta tra Bibop e Gresta sta per Gabriele perché il fondatore di Hyperloop è nato in Italia. A 15 anni è stato il direttore dello sviluppo del software

della divisione italiana di Alpha Center e ha lavorato, poi, come autore televisivo a Mtv Italia. Ha fondato Bibop, per produrre e distribuire contenuti, e ne ha venduto il 40% nel 1999 a Telecom Italia. Ha co-fondato l'incubatore di startup Digital Magics ed è stato coinvolto in una serie di startup e imprese new-media, fino a trasferirsi negli Usa nel 2013, dove nello stesso anno ha co-fondato Hyperloop.

UN PROGETTO INFRASTRUTTURALE CHE RIDUCE A ZERO LE EMISSIONI

Un recente studio di fattibilità condotto da HyperloopTT in collaborazione con Northeast Ohio Areawide Coordinating Agency (Noaca) e Trasportation Economics and Management Systems, Inc (Tems) ha dimostrato gli incredibili benefici in termini ricadute dirette, indirette e indotte nel territorio, creazione di nuovi posti di lavoro, riduzione delle emissioni di CO2 e di riduzione del tempo di viaggio e consumi di energia quasi azzerati se comparati ai tradizionali sistemi di trasporto (vedi tabella sotto). Lo studio, presentato a dicembre 2019 ha preso in considerazione la tratta conosciuta con il nome Great Lakes "I Grandi Laghi", che collega Chicago a Pittsburgh passando per Cleveland lungo un percorso di circa 800 chilometri. Lo studio ha dimostrando che l'utilizzo di un sistema di trasporto a levitazione magnetica passiva combinato con l'utilizzo di energie rinnovabili consentirebbe una riduzione delle emissioni di CO2 pari a 143 milioni di tonnellate nel corso di un di tempo pari a 25 anni.



Comparazione del consumo di energia

Per lo studio, non solo il treno a levitazione magnetica è più veloce di altri mezzi di trasporto toccando la velocità di 750 km/h, ma ha bisogno di meno energia perché ne produce più di quella che consuma.

più impegnativi, qualificanti e stimolanti progetti del secolo.

Per realizzare questa straordinaria dimostrazione di ingegneria, fisica, scienza dei materiali e pianificazione dei trasporti, gli ingegneri, gli scienziati, i modellatori di computer, i progettisti e gli esperti di costruzione di Htt progettano e realizzano prototipi a scala reale per dimostrare la fattibilità tecnica che servirà come prova per la realizzazione e l'implementazione commerciale.

Hyperloop Italia è la prima società al mondo che vanta una licenza in esclusiva per la realizzazione commerciale e l'implementazione del progetto Hyperloop® nel territorio italiano. Tutto il patrimonio di competenze, di tecnologia e di ricerca viene trasferito in Italia grazie all'accordo di licenza esclusiva voluto da Bibop Gresta, co-fondatore di HyperloopTT ed ora fondatore e ceo di Hyperloop Italia, consentendo cosi di sfruttare le scoperte fatte da HyperloopTT negli ultimi anni al fine di posare la prima vera pietra miliare della IV Rivoluzione Industriale.

Alimentato a energia solare, rispettoso dell'ambiente e utilizzabile con tutte le condizioni atmosferiche grazie alle capsule per passeggeri a controllo climatico, Hyperloop® rappresenta una soluzione globale: la sua infrastruttura inoltre non ingombra il terreno, è ecosostenibile, possiede una completa autonomia energetica e il suo design adattivo può essere integrato con diversi climi, aree geografiche e tecnologie, in funzione della tipologia di contesto territoriale all'interno del quale viene implementato.

Intermodal green transports towards sustainability

ENVIRONMENT
SOCIAL
GOVERNANCE

Il nostro percorso di competitività sostenibile

Una governance fondata sulla sostenibilità, una strategia di azione che, fedele alla mission originaria, tiene sempre conto degli effetti delle decisioni, all'interno e all'esterno dell'impresa, a lungo termine.
Trans Italia continua a viaggiare lungo le strade della green e blue economy, consapevole che la vera sostenibilità è, insieme, eco-efficiency, qualità del risultato e responsabilità sociale.

Trans Italia
GREEN TRANSPORT

Direzione Generale e uffici
Via Polcareccia n.7 - Z I 84084 Fisciano - SA
Tel. +39 089 890157 - transitalia.it

© MERCURIO

INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ LA BLOCKCHAIN ELIMINA L'ERRORE

Nata in ambito finanziario, può essere utilizzata sia nel monitoraggio sia nella gestione della manutenzione

di Anna Tedesco

La necessità di monitorare sullo stato delle infrastrutture e di intervenire adeguatamente con attività di manutenzione ordinaria e straordinaria è indiscutibile. L'importanza e la delicatezza del tema infrastrutture sono giunti agli onori della cronaca con il tragico episodio del crollo del Ponte Morandi di Genova e tornano nella recente cronaca con il caso del sequestro del Ponte Morandi di Catanzaro. In un caso l'assenza di monitoraggio e di adeguata gestione e nell'altro l'ipotesi di illeciti nei lavori di manutenzione rendono sempre più palese la necessità di pianificare un'attività di controlli ed interventi capillare, coordinata e tracciabile.

> **"È un insieme di tecnologie basate su un registro composto da una catena di blocchi di informazioni validate"**

In questo contesto sembra trovare il naturale campo d'applicazione la blockchain, che sebbene nata in ambito finanziario con le criptovalute, si presta perfettamente per

QUALITÀ UNICHE

Le tecnologie blockchain, che sono letteralmente catene di blocchi di dati, sono molteplici, ma tutte hanno le seguenti caratteristiche comuni:
DECENTRALIZZAZIONE: i dati che vengono immessi nella catena come singoli blocchi sono distribuiti tra diversi nodi, questo attribuisce al dato il carattere di affidabilità e attribuisce al sistema il carattere di resilienza;
TRACCIABILITÀ: ogni singolo dato inserito porta con se un corredo di informazioni che permettono di individuarne l'origine, anche cronologica;
DISINTERMEDIAZIONE: i dati possono essere inseriti direttamente, senza bisogno di intermediari o di soggetti "centrali";
TRASPARENZA: la catena di blocchi che costituisce il contenuto è visibile a tutti ed è facilmente consultabile;
IMMUTABILITÀ: i dati immessi nella catena non possono essere successivamente modificati senza il consenso della rete;
PROGRAMMABILITÀ: è possibile pianificare delle azioni che saranno effettuate al verificarsi di determinate condizioni preventivamente definite.

tutti quei processi che richiedono trasparenza, tracciabilità ed immutabilità delle informazioni.
Infatti, la blockchain è definita come un insieme di tecnologie, che ruotano intorno ad un registro composto da una catena di blocchi di informazioni che devono esser validate dal consenso distribuito su tutti i nodi della rete.
Se consideriamo le peculiarità delle infrastrutture pubbliche italiane per la mobilità dobbiamo considerare che, per ovviare alle naturali barriere dovute alla conformazione morfologica del territorio nazionale, si è assistito negli anni a partire dal secondo dopoguerra in poi alla proliferazione di ponti, viadotti e gallerie, che hanno consentito l'avvicinamento della popolazione, grazie alla riduzione delle distanze percorribili tra i diversi centri urbani, rurali ed industriali.
Queste infrastrutture sono state progettate per carichi ed intensità di flussi di molto inferiori rispetto a quelli che hanno supportato negli ultimi decenni. Bisogna aggiungere poi che, oltre all'usura dovuta al trascorrere del tempo ed all'utilizzo, le infrastrutture subiscono ulteriori "stress" dovuti alle sollecitazioni tipiche di un territorio come la nostra penisola disseminato da distretti sismici e dovuti ai sempre più frequenti eventi meteorologici estremi, causati dal cambiamento climatico globale.
Proprio la blockchain può essere impiegata per il monitoraggio e la manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture per la mobilità scongiurando l'errore umano grazie alla sua capacità di fissare le diverse informazioni derivanti dalle singole attività e rendendole certe, ovvero: univoche, trasparenti, visibili, tracciabili ed immutabili. Questo rende possibile per gli addetti ai lavori consultare in tempo reale qualunque informazione sulle attività già svolte.

> **"La blockchain serve in tutte le fasi relative alla costruzione e alla gestione delle infrastrutture pubbliche, dall'affidamento alle forniture dei materiali, dai pagamenti alle varie fasi di realizzazione o dell'attività di monitoraggio"**

Qualsiasi intervento strutturale o attività di controllo registrati attraverso l'inserimento di blocchi informativi in blockchain sarà tutelato da eventuali tentativi di frode o illeciti, garantendo sicurezza e conformità sia in ambito procedurale, che per gli standard tecnici.
La blockchain può essere utilizzata in tutte le fasi relative alla costruzione ed alla gestione delle infrastrutture pubbliche, partendo dalle procedure di affidamento, alle forniture dei materiali, ai pagamenti e alle varie fasi di realizzazione dell'opera o dell'attività di monitoraggio. In ultima analisi, l'utilizzo della blockchain offre l'opportunità di esaminare tutti i dati raccolti per verificare eventuali tendenze ed utilizzarle in modo predittivo, così da ottimizzare costantemente i processi rendendoli sempre più efficienti e sostenibili.

UN'INTESA CHE CONTINUA A FARE SCUOLA DA SEI ANNI

La partnership tra il Politecnico del Mare e Short Sea Grimaldi Lines continua a sfornare giovani talenti

Sicurezza e semplificazione con uno sguardo costante proiettato alla formazione dei ragazzi e al raccogliere sfide future sempre più ambizione. Sono queste le parole d'ordine che nel 2016 portarono ha siglare un protocollo d'intesa tra la dirigente del Politecnico del Mare Brigida Morsellino e il dottor Guido Grimaldi direttore commerciale Short Sea Grimaldi Lines. Un'unione di intenti che, ieri come oggi, pone l'attuale Accademia Mediterranea della Logistica e della Marina Mercantile di Catania al centro del futuro di migliaia di ragazzi. «A quasi sei anni da quel giorno» dice la vice presidente dell'Accademia, professoressa Brigida Morsellino «il bilancio è estremamente positivo. Da tempo abbiamo un interlocutore privilegiato nei percorsi di formazione finalizzata all'occupazione che vedono impegnati gli studenti del Politecnico del Mare e i cadetti dell'I.T.S. di Catania. Un partenariato, quello tra l'Alis e l'Accademia, che rappresenta il "trait-d'union" fra un segmento formativo, capace di proiettarsi nel mondo del lavoro per formare professionisti di alto profilo, e un operatore leader nel settore del cabotaggio siciliano e nazionale che da sempre accoglie e valorizza il talento, l'innovazione e il "know-how". Parliamo- continua la dirigente- di un'enorme opportunità di crescita per tanti giovani che vogliono realizzare a vario titolo il proprio progetto di vita». Una collaborazione che non si è fermata nemmeno di fronte al lockdown ed ai conseguenti blocchi alla navigazione. Anzi, al contrario, anche in piena pandemia si

Incontri e lezioni al Politecnico del Mare
La sala gremita dagli studenti che frequentano il Politecnico del Mare

ALLIEVO UFFICIALE IN CINQUE MESI

L'istituto Statale di Istruzione Superiore «Duca degli Abruzzi» Politecnico del Mare ad effettua percorsi formativi per accedere alle figure professionali di Allievo Ufficiale di coperta e allievo Ufficiale di Macchina strutturati in almeno 700 ore (circa 5 mesi) per la sezione Coperta e in almeno 800 ore (circa 6 mesi) per la sezione Macchina.

Le cerimonie della consegna dei diplomi
Gli studenti che hanno terminato i corsi mostrano i loro attestati

è continuato a fare sistema tracciando la rotta giusta, individuando la strada più adatta e creando un modello che si è focalizzato sull'importanza dello sviluppo dei trasporti attraverso un sistema di intermodalità che risulta avere i maggiori tassi di crescita in Italia negli ultimi anni. Il tema del mare (e non solo), legato al trasporto e alla movimentazione delle persone e delle merci (a cui si aggiunge pure l'impatto ambientale) è stato al centro di moltissimi workshop tra il "Duca degli Abruzzi di Catania", l'I.T.S. e l'Alis. Banchi di prova per il piano lavorativo successivo al percorso formativo che ha saputo coinvolgere centinaia di studenti e cadetti che, con il loro entusiasmo e la loro partecipazione, hanno saputo fare la differenza. La teoria diventa tutt'uno con il mondo del lavoro attraverso un imbarco che diventa operativo dopo la sigla di un regolare contratto tra studente ed azienda. Un iter procedurale che riguarda decine di ragazzi (divisi tra ufficiali di macchina e allievi ufficiali) per una carriera di grandi responsabilità e che richiede profonde competenze marinare. «In questi ultimi mesi» conclude Morsellino «il partenariato con l'Alis e la Grimaldi si è ulteriormente rafforzato grazie anche alla piena consapevolezza della necessità di pianificare il sistema economico e produttivo sulla capacità di formare giovani ufficiali competenti e affidabili. Managers capaci di superare mille difficoltà e in grado di realizzare compiutamente competenze specifiche e trasversali. Qualità maturate in assetto teorico e lavorativo dentro una prospettiva di formazione permanente. Visti i risultati sin qui ottenuti siamo sicuri che la collaborazione tra i soggetti in questione continuerà sulla strada tracciata dal 2016. Ovvero lavorare con la convinzione di poter sviluppare prospettive, obiettivi, giuste ambizioni e con la possibilità, per molti ragazzi e ragazze, di non smettere di sognare e di credere in tutto ciò che fanno per il loro futuro».

> **"Bisogna pianificare il sistema economico e produttivo sulla capacità di formare giovani ufficiali competenti e affidabili"**

Parla Giovanni De Sanctis dal 2014, presidente della Fondazione Istituto Tecnico Superiore per la Mobilità Sostenibile in Sardegna ITS Mo.So.S.

"L'OBIETTIVO È UNA BUONA OCCUPAZIONE"

Dopo una vita passata nelle stanze della Regione Sardegna e del ministero dell'Università e della Ricerca, Giovanni De Sanctis dal 2014 è il presidente della Fondazione Istituto Tecnico Superiore per la Mobilità Sostenibile in Sardegna ITS Mo.So.S. che svolge le proprie attività formative con corsisti provenienti da comuni sardi e nazionali, in sedi dislocate sul territorio sardo a Cagliari, Olbia, La Maddalena, Iglesias e Porto Torres «Il nostro obiettivo è la buona occupazione» ci spiega.

Quali corsi fate?
I corsi attuali in tutto sono 15. Quelli triennali sono i quattro per Ufficiali di coperta e macchine Marina Mercantile, uno per Tecnico Superiore manutenzione aeromobili, uno per Tecnico Superiore manutenzione aeromobili, uno per Tecnico superiore per la gestione tecnologica dell'infomobilità delle aree portuali e uno per Tecnico superiore dei sistemi delle tecnologie digitali e intelligenti per la mobilità sostenibile. I percorsi biennali sono otto: tre per Tecnico superiore per l'infomobilità e le infrastrutture logistiche, Tecnico superiore per il trasporto e la produzione sostenibile dei beni agroalimentari, Tecnico superiore per l'automazione e il sistema autoferrotranviario, Tecnico superiore per la gestione dei porti turistici, Tecnico superiore per l'automazione industriale del trasporto e Tecnico superiore service manager del diporto.

Quanti sono attualmente gli iscritti al Mo.So.S.?
Ora, complessivamente, sono 374, di cui 49 diplomati e 325 iscritti ai corsi in svolgimento.

Di cosa vi occupate?
Mo.So.S. agisce nell'area tecnologica della Mobilità Sostenibile in tre ambiti: la mobilità delle persone e delle merci per via aerea, marittima e terrestre, la produzione e manutenzione dei mezzi di trasporto e/o relative infrastrutture e, infine, la gestione infomobilità e infrastrutture logistiche.

Quali sono i profili dei tecnici che formate?
Sono quelli definiti a livello nazionale, declinati territorialmente, e sono tre. Il primo è il Tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci, ovvero colui che opera nel sistema che organizza, gestisce ed assiste ii trasferimento di persone e merci. Cura la conduzione del mezzo e l'organizzazione degli spostamenti nel rispetto dell'ambiente, della sicurezza, dell'ergonomicità, dell'economicità del trasporto e delle normative internazionali, nazionali e locali in materia.

> "La figura professionale formata è definita dai fabbisogni professionali delle imprese e l'offerta formativa è flessibile e varia ogni anno"

Il secondo?
È il Tecnico superiore per la produzione e manutenzione di mezzi di trasporto e/o relative infrastrutture che opera sia nel sistema di produzione, manutenzione dei veicoli e relative infrastrutture sia nei sistemi di interscambio. Cura la pianificazione delle diverse fasi della lavorazione e organizza risorse umane e materiali adottando i provvedimenti più opportuni per ii miglior funzionamento di macchine e impianti. Controlla che venga applicata la normativa di settore sia rispetto alla conformità e alla sicurezza sia rispetto ai sistemi qualità di processo/prodotto. Presidia le innovazioni tecnologiche e ne assiste l'applicazione alle fasi di produzione ed esercizio.

L'ultimo?
Si tratta del Tecnico superiore per I' infomobilità e le infrastrutture logistiche che interviene nei diversi cicli di trasporto intermodale, delle loro relazioni e integrazioni funzionali, dei grandi sistemi

UN SUCCESSO ITALIANO NEI NUMERI

Gli ITS operanti in Italia sono:
109
Numero iscritti:
1852
Percorsi attivi:
723
Soggetti partner:
2856
Fonte Indire 2021

Tecnici specializzati che operano nelle aree portuali e nella logistica.

infrastrutturali, nonché sui connessi applicativi informatici. Interviene nella gestione dei rapporti e delle relazioni con gli attori che agiscono nella filiera del sistema logistico per quanto attiene i flussi di entrata/uscita di mezzi, persone, merci. Svolge pratiche doganali, redige la documentazione di accompagnamento merci e partecipa all'erogazione dei servizi nelle diverse fasi del processo nel rispetto dei sistemi qualità.

Quali sono le aziende dove potranno lavorare?
Sono tutte le aziende che operano nell'area tecnologica della mobilità sostenibile. Sono essenzialmente compagnie di navigazione, aziende di trasporto e di logistica pubblico e private, compagnie aeree, aziende e strutture operanti nella nautica da diporto ed attività autonome.

Quanti dei vostri diplomati trovano lavoro?
I dati occupazionali dei percorsi ITS a livello nazionale (fonte INDIRE), nella nostra area tecnologica, aggiornati al 2021, ad un anno della fine del percorso, hanno rilevato una occupazione dell'83%, con impiego coerente al diploma al 92%. Il dato di debolezza è il numero dei frequentanti con 2% degli iscritti ai percorsi terziari.

E al Mo.So.S.?
I diplomati ed abilitati ad esercitare la professione di Ufficiali di Coperta e di Macchina per la Marina Mercantile occupazione il 100%, coerenti con il diploma il 100%. La Fondazione ha ottenuto la "premialità", per i diplomati come Tecnico Superiore per l'infomobilità e strutture logistiche ad otto mesi occupati 88%, coerenti con il diploma 80%.

La cerimonia della consegna dei diplomi nella sala consigliare di Cagliari

Per futuro sono previsti altri percorsi
Siamo in attesa dell'approvazione della Regione Sardegna per corsi per Tecnico superiore allievo commissario di bordo, Tecnico Superiore agente di condotta, Ufficiale coperta e macchine/elettrotecnico Marina mercantile, Tecnico Superiore dei sistemi delle tecnologie digitali ed intelligenti per la mobilità sostenibile "intermodalità", Tecnico Superiore per l'automazione e il sistema autoferrotranviario, Tecnico Superiore per la manutenzione elicotteri, Tecnico Superiore per la manutentore delle strutture della propulsione elettrico-diesel dei treni, Tecnico Superiore per la Gestione sistemi meccatronici per la conduzione dei mezzi di trasporto, Tecnico Superiore per la progettazione e la produzione delle imbarcazioni da diporto, Ufficiale di navigazione del diporto e Tecnico Superiore per la gestione del ciclo idrogeno, produzione e distribuzione per la propulsione dei treni.

Perché un ragazzo dovrebbe scegliere un ITS?
La preferenza è motivata dai percorsi e dalla proposta formativa (novità assoluta e fortemente innovativa che utilizza tecnologia abilitante 4.0) definita come formazione terziaria professionalizzante non universitaria.

Quali sono le caratteristiche dei corsi?
Il loro fine principale è la buona occupazione e i dati di valore assoluto in questo campo permettono di dire a più osservatori che gli ITS sono una realtà eccellente nel panorama formativo italiano Poi, la figura professionale formata è definita dai fabbisogni professionali e formativi delle imprese e l'offerta formativa è flessibile, con figure che variano ogni anno secondo i fabbisogni del territorio. I contenuti formativi possono variare anche durante il percorso secondo le nuove esigenze delle imprese. Infine, i corsi hanno caratteristiche del tutto particolari.

Quali?
Prima di tutto, le unità formative utilizzano le tecnologie abilitanti 4.0. La formazione è combinata fra attività in aula, laboratoriali e lavorative. Almeno il 30% di tirocinio formativo che nei nostri percorsi supera il 40%. Poi ci sono i docenti. Almeno il 50% di loro arriva dal mondo del lavoro e delle professioni e nei nostri percorsi superano il 60%.

La visita del Premier Mario Draghi all'ITS Cuccovillo di Bari ha sottolineato l'importanza di questi corsi dedicati ai settori innovativi e altamente specializzati

IN PUGLIA CI SI PREPARA PER IL FUTURO

Un luogo in cui «si comprende e si disegna il futuro». Così Mario Draghi, presidente del Consiglio dei ministri, il 26 ottobre scorso ha definito gli istituti tecnici superiori durante la visita all'ITS Cuccovillo di Bari, divenuto grazie a i risultati in termini di occupazione dei suoi studenti (il 92%) vero e proprio punto di riferimento non solo per la Puglia, ma per tutti gli ITS d'Italia. La visita del premier è solo la conferma del grande valore che l'ex governatore della BCE attribuisce a questi "nuovi" percorsi formativi dedicati a settori innovativi e altamente specializzati. Anche a febbraio, nel suo primo discorso al Parlamento, ha voluto ricordare come in Francia e in Germania «questi istituti sono un pilastro importante del sistema educativo».

> **"L'approccio action learning stimola i corsisti ad affrontare le problematiche che ritroveranno nelle aziende dove lavoreranno domani"**

PERCORSI UNICI

Riservati ai giovani in possesso di diploma di istruzione secondaria superiore, gli ITS sono Academy che erogano percorsi biennali di alta specializzazione in settori particolarmente innovativi: nuove tecnologie della vita, del made in Italy e poi mobilità sostenibile, efficienza energetica, tecnologie innovative per i beni e le attività culturali e, infine, tecnologie della comunicazione e dell'informazione. L'unicità di questi percorsi risiede nel legame profondo con il mondo dell'impresa: i corsi vengono infatti progettati dopo l'analisi dei fabbisogni del tessuto industriale dei territori per individuare le figure professionali che maggiormente servono alle imprese in modo da garantire immediata collocazione lavorative ai giovani al termine del loro percorso di studi. Un passaggio sottolineato dallo stesso premier Draghi che nel suo intervento a Bari ha evidenziamo come "a livello nazionale il tasso di occupazione è molto elevato grazie a un'offerta formativa che punta sui settori più innovativi e ai contatti con l'industria per rispondere alle esigenze di imprese e territori". Non solo. Il legame con le imprese partner degli istituti, si rafforza proprio durante i due anni di studi: i corsisti vivono infatti lunghi periodi di stage nelle imprese per dare immediata applicazione a quanto appreso in aula, ma soprattutto i manager delle imprese rappresentano circa il 60% dei docenti presenti all'interno degli ITS. Un approccio action learning che consente di confrontarsi costantemente con la realtà stimolando quindi i corsisti a "sporcarsi le mani" nelle problematiche che quotidianamente le imprese devono fronteggiare.

I PARTNER SONO COLOSSI

È con questo spirito che dal 2015 opera l'ITS Logistica Puglia, il primo ITS ad aderire al cluster Alis, accreditato nell'area tecnologica della mobilità sosteni-

Una sede moderna
La nuova costruzione che ospita l'ITS Puglia a Bari

Luigia Tocci

Direttore ITS
Logistica Puglia

bile. Nato a Taranto, l'istituto guidato dal presidente Silvio Busico e diretto da Luigia Tocci, oggi ha sedi anche a Bari, Lecce, Brindisi e Foggia. Nella fondazione che ha dato vita al progetto e nel network di partner, col passare degli anni, sono entrati enti pubblici e tante imprese private, spesso veri e propri colossi del settore. Come Alis, Fincantieri e aziende facenti parte del gruppo Ferrovie dello stato. Ed è in queste grandi, ma anche con le piccole, imprese che ogni anno gli studenti vivono i periodi di stage, si misurano con la realtà del lavoro, offrono la freschezza e la qualità della loro preparazione alle imprese continuamente alla ricerca di innovazione e competitività. Un luogo in cui, come ha evidenziato Draghi, convivono «grandi investimenti esteri e le pmi che vogliono crescere, competere innovare». Una grande sfida che ha chiaramente favorito il potenziamento delle strutture con l'attivazione di laboratori di realtà immersiva e di costruzione di percorsi formativi sempre più ambiziosi. Gli ultimi, in ordine di tempo, sono quelli in ambito ferroviario progettati ed attivi nelle sedi di Bari, Lecce e Taranto grazie al partenariato con Rail Academy, centro di formazione specializzato nell'organizzazione di corsi professionali nel settore ferroviario. Nel dettaglio sono due i percorsi biennali gratuiti per formare figure professionali altamente specializzate: Preparatore treno – Tecnico Superiore del trasporto intermodale e Macchinista treno - Tecnico Superiore del trasporto intermodale. Anche questi due percorsi formativi sono nati dall'analisi dei fabbisogni del territorio che nel prossimo futuro vedrà crescere la domanda di personale altamente specializzato in particolare nel settore ferroviario e più in generale nella galassia della mobilità sostenibile.

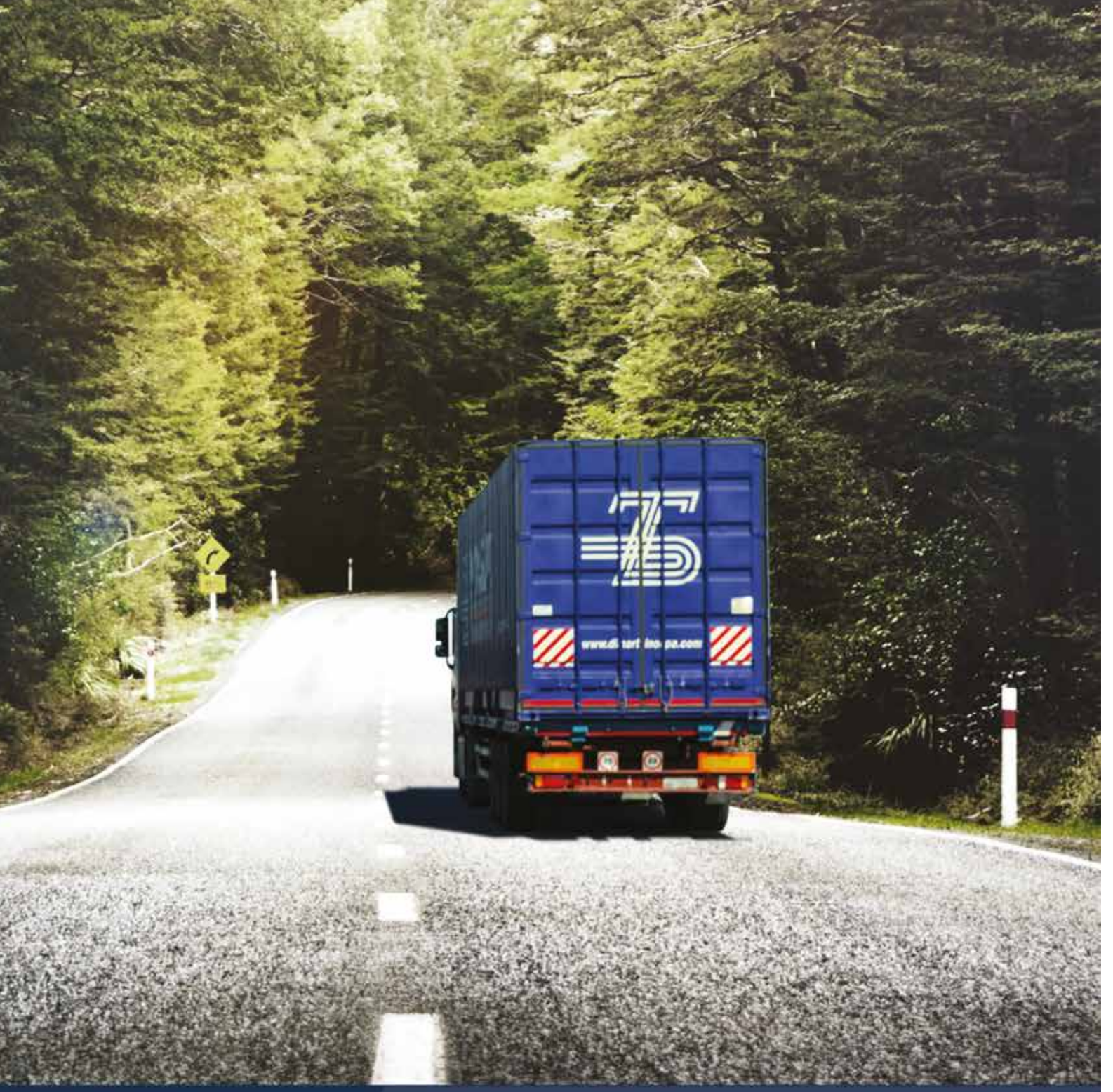
Silvio Busico

Presidente del consiglio direttivo |dell' Istituto Tecnico Superiore per la Logistica Puglia.

DUE GRANDI SFIDE

Le due grandi transizioni a cui il mondo è chiamato, quella digitale e quella ecologica, insomma, passano per gli istituti tecnici superiori. E quindi dai giovani che vorranno scommettere il proprio futuro in queste sfide. "Dalla formazione non dipende solo il vostro futuro, ma anche il nostro" ha ricordato Draghi. Proprio la svolta green a cui è chiamata anche l'Italia, per gli esperti, potrà generare una forte impennata nel settore ferroviario trasporto merci. Il Parlamento europeo e gli Stati membri dell'UE infatti, hanno concordato sull'obiettivo di ridurre le emissioni di anidride carbonica almeno del 55% entro il 2030: le ferrovie cargo presenti in Italia, compagnie ferroviarie private specializzate nel trasporto merci, sono così pronte ad assumere 3mila macchinisti nei prossimi tre anni, dopo che 2mila addetti alla circolazione ferroviaria sono già stati assunti nel precedente triennio 2017-2018-2019. Ma la sfida riguarda anche il trasporto di persone. E nella Puglia diventata negli ultimi anni una delle mete turistiche più ambite, l'istituto tecnico superiore guidato da Busico ha voluto lanciare, nella sede di Lecce, anche un percorso legato allo "Smart Mobility Management" un tecnico superiore per la mobilità sostenibile delle persone e delle merci in grado di partecipare ai processi di organizzazione e gestione del trasferimento di persone e merci in modo sostenibile e vantaggioso. E anche rispetto alla transizione digitale, ITS Logistica Puglia ha scelto di aprirsi all'IoT, il cosiddetto Internet of Things: con SOA corporate sono infatti stati avviati negli scorsi anni e confermati per il nuovo biennio, i corsi di "Machine Learning" e "Gestione degli approvvigionamenti 4.0".

Non è quindi un caso che l'ultima ricerca condotta da ITS Logistica Puglia ha evidenziato come la digitalizzazione della supply chain, nonostante la sua complessità, rappresenti una tra le tre maggiori priorità strategiche per l'azienda e tra le tecnologie maggiormente utilizzate spiccano realtà aumentata, robotica, IoT, automazione, mobility, big data analytics e blockchain.



I **NOSTRI VALORI**, IN VIAGGIO CON **VOI**

Affidabilità. Sostenibilità. Efficienza. Innovazione.
Questi sono i valori che da oltre 50 anni viaggiano insieme a noi e che ci guidano per offrirti sempre il miglior servizio possibile.

50 years
DI MARTINO

Trasporti · Freight Forwarding · Logistica · Distribuzione

www.dimartinospa.com - info@dimartinospa.com

Ecco quali titoli scegliere, quale mercato azionario e che metalli preferire tra le commodity

DOVE INVESTIRE QUANDO I PREZZI INIZIANO A SALIRE

Nelle ultime settimane il cambio di retorica è stato molto repentino. A fungere da detonatore, come spesse volte accaduto in passato, è stato il movimento al rialzo della curva dei Treasury statunitensi e ancor più, negli ultimi giorni, della curva indicizzata all'inflazione, finora rimasta relativamente indenne. Le aspettative sull'inflazione, misurate secondo la differenza di rendimento tra i Treasury nominali e quelli protetti dall'inflazione, sono rimbalzate bruscamente nei primi giorni di marzo rispetto ai minimi toccati durante la pandemia, e si trovano ora su livelli superiori rispetto alla media del 2% degli ultimi dieci anni.

Bentornata inflazione! È questa l'intonazione prevalente tra gli strategist. Come prevalente è l'opinione che il movimento sarà tuttavia graduale ed esposto a inciampi, e che – come spiega **Paolo Mauri Brusa**, gestore del team multi asset Italia di Gam Sgr - è quindi consigliabile non esasperare le scelte, né dimenticare alcuni temi di mercato più strutturali destinati a rimanere anche negli anni a venire, che sono quelli stranoti del-

la digital&green economy, che hanno dominato i report e inondato la stampa negli ultimi mesi e anni.

REFLATION TRADE

Ora il coro degli strategist insiste sulla stessa nota: l'accelerazione della ripresa economica creerà le condizioni per spingere al rialzo le aspettative sull'inflazione attesa, e rinvigorire il cosiddetto "reflation trade" - ovvero la politica monetaria espansiva delle banche centrali che ha lo scopo di evitare di entrare in un meccanismo di deflazione – che è alla base del consolidamento della rotazione settoriale a beneficio dell'universo value. «Il reflation trade è destinato a continuare e a ricevere supporti dalla diffusione dei vaccini e dalla massiccia spesa fiscale dell'amministrazione Biden», conferma **Esty Dwek**, head of global macro strategy, Natixis IM Solutions. Che aggiunge: «È probabile quindi che i rendimenti saliranno ancora e che il recupero dei settori ciclici andrà avanti, mentre il reddito fisso è destinato a soffrire maggiormente, soprattutto sul fronte del debito sovrano».

> **"Fiammate di inflazione sono possibili nel breve termine per l'aumento del costo dell'energia e delle materie prime"**

REFLAZIONE E STAGFLAZIONE

Secondo **Ben Popatlal**, multi-asset strategist di Schroders, è tuttavia necessario considerare tutti gli scenari e distinguere tra reflazione e stagflazione. Un contesto reflazionistico sarebbe positivo per gli asset rischiosi e negativo per i bond, via via che l'inflazione si muove intorno al target della Fed del 2 per cento. Un contesto stagflazionistico, in cui la crescita è contenuta ma l'inflazione è elevata, sarebbe invece molto meno positivo per gli asset rischiosi e altrettanto negativo per i bond. «In uno scenario di stagflazione, l'allocazione ideale vedrebbe una posizione lunga sul dollaro e sulle commodity, un sottopeso sui bond e una posizione neutrale sull'azionario», spiega Popatlal. Che aggiunge: «Vale anche la pena sottolineare che se l'inflazione crescesse troppo e troppo rapidamente potrebbe portare i mercati a temere un possibile inasprimento delle condizioni finanziarie, a tal punto che potremmo aspettarci mercati azionari più deboli e un appiattimento della curva dei rendimenti dei titoli di Stato Usa». Di conseguenza, la composizione di portafoglio ottimale dipenderà dal tipo di scenario inflazionistico che si svilupperà.

E DOPO IL TREND ASCENDENTE?

Le pressioni inflazionistiche sono decisamente al rialzo, ma rimarranno probabilmente contenute nel breve periodo, in linea con la capacità in eccesso nel mercato del lavoro all'indomani della recessione post pandemica. «Delle fiammate di inflazione sono certamente possibili nel breve termine, dovute a effetti base nei prezzi energetici, aumenti nei prezzi delle materie prime ed effetti collo di bottiglia legati alla pandemia. Ma nella misura in cui le aspettative di inflazione dei consumatori rimarranno stabili, questi picchi sono destinati a essere temporanei», spiega **Silvia Dall'Angelo**, senior economist per la divisione internazionale di Federated Hermes. Nel medio e lungo periodo, secondo la strategist, i fattori strutturali che hanno trattenuto l'inflazione per molti anni, tra cui globalizzazione, disuguaglianza della ricchezza, tecnologia e bassa produttività, evolveranno però in direzioni diverse. «La politica fiscale porta naturalmente con sé una pressione inflazionistica nel medio e

QUANDO L'INFLAZIONE È SUPER

Si parla di iperinflazione quando uno Stato tende a fissare i prezzi in valuta estera e quando il livello dei prezzi è raddoppiato nell'arco di un triennio. Ed è successo centinaia i volte nei secoli e in molti Stati.

13.800%

Il caso più recente è quello del Venezuela quandotra il 2016 e il 2018 i prezzi più che raddoppiarono ogni due mesi raggiungendo la quota del 13.800%

TASSI DI INFLAZIONE IN EUROPA

	TASSO ANNUALE							TASSO MENSILE
	Ott. 20	Mag 21	Giu 21	Lug 21	Ago 21	Set 21	Ott 21	Ott 21
Germania	-0.5	2.4	2.1	3.1	3.4	4.1	4.6	0.5
Spagna	-0.9	2.4	2.5	2.9	3.3	4.0	5.5	1.7
Francia	0.1	1.8	1.9	1.5	2.4	2.7	3.2	0.5
Italia	-0.6	1.2	1.3	1.0	2.5	2.9	3.1	0.8

LA TREMENDA STAGFLAZIONE

Stagnazione più inflazione uguale stagflazione, ovvero uno dei momenti economici più delicati che una nazione possa passare perché l'economia non cresce, o cresce poco, mentre aumentano i prezzi rendendo tutti un po' più poveri. La causa può essere uno choc esterno come la crisi petrolifera degli anni Settanta.

Si parla di reflazione

ovvero crescita con una moderata inflazione con un tasso di crescita dell'economia

lungo termine, ma potrebbe essere non sufficiente a contrastare alcune pressioni disinflazionistiche secolari, in particolare le dinamiche demografiche e l'automazione» spiega Dall'Angelo. Secondo **Marco Oprandi**, head of cross asset solutions di Cirdan Capital, la Fed potrebbe continuare ad avere difficoltà nel gestire la stabilità del livello dell'inflazione sia per 2021 che per il 2022, soprattutto perché la stima è di una forte crescita annualizzata attorno all'11% nel secondo trimestre del 2021 e del 6% complessivo per l'anno in corso. Risultato? «Prevediamo che nei prossimi sei mesi il livello di inflazione possa rimanere costante al 2% solamente per gli effetti base della ripresa economica. In seguito, man mano che ci avviciniamo al 2022, ci aspettiamo livelli elevati, ma anche fluttuanti intorno al 3%, di inflazione, accompagnati da un potenziale innalzamento dei tassi d'interesse».

NORMALIZZAZIONE

Il trend dell'inflazione è quindi ascendente almeno per i prossimi due anni, e l'ambiente caratterizzato da una costante ma lenta crescita dei prezzi nel medio-lungo termine che avrà un'influenza positiva sull'economia: da un lato agevola la profittabilità delle imprese nel tempo, dall'altro incentiva i consumatori a non attendere prezzi più bassi per effettuare acquisti. Al momento pochissimi strategist temono un'inflazione incontrollata, e per questo motivo il consenso converge su un portafoglio che si basa su uno scenario di reflazione, ovvero inflazione moderata con crescita. Infatti, dati livelli di disoccupazione ancora alti e un'economia ancora debole, è poco probabile che anche una ripresa della spesa sia in grado di generare inflazione su livelli sostenuti. Al contrario, come nota Dwek, il mercato del lavoro impiegherà anni per riprendersi, con la disoccupazione che non dovrebbe tornare negli Usa al livello del 4% prima del 2022 o 2023. Si tratta alla fine di uno scenario che, secondo gli strategist, obbliga a riequilibrare il portafoglio verso una piena normalizzazione del ciclo economico, consacrandone una parte ai temi più value e ciclici, come già accennato. E che ha come composizione ottimale un sovrappeso sull'azionario, e in particolare sul value rispetto al growth e sulle small-cap Usa rispetto alle large-cap, e un sottopeso sull'obbligazionario, favorendo i bond inflation-linked rispetto alle obbligazioni nominali. Con l'aggiunta di una posizione lunga sulle commodity.

> **"Il primo asset sul quale puntare è il mercato azionario avendo cura di selezionare azioni di tipo cicliche con buoni dividendi"**

ASSET IN SPOLVERO

Il primo asset sul quale puntare è quindi il mercato azionario avendo cura di selezionare soprattutto azioni di tipo cicliche, che staccano storicamente buoni dividendi. Ma il consiglio di **Stefano Gianti**, analista di Swissquote, è allocare parte della propria liquidità anche nell'investimento in oro, che ovviamente non paga dividendi ma che tende a salire quando le aspettative di inflazione salgono. «La correlazione non è molto marcata nel breve periodo, ma lo è nel lungo periodo», dice Gianti. Secondo lo strategist è proprio sui metalli che si trovano in questo momento le migliori opportunità. In particolare nel rame, in quanto è il vero barometro dell'attività industriale. «Inoltre beneficia del fatto che la Cina già dallo scorso febbraio, in piena pandemia, ha aumentato drasticamente la domanda», afferma Gianti. «Per investire sul rame, si può puntare su un Etf, eventualmente coprendo anche il rischio di cambio». Per quanto riguarda le scelte azionarie, quindi, più che una selezione geografica è necessario effettuare un'accorta allocazione settoriale. E, secondo gli strategist, andranno privilegiati i settori che hanno sofferto di più negli ultimi anni, come energia, materie di base e finanziari. «I primi due settori saranno supportati dall'aumento dei prezzi delle materie prime, i finanziari dalle aspettative di rialzo dei tassi d'interesse»,spiega Brusa. «E in questa selezione potranno essere ricomprese anche le società che hanno un forte "price power", in grado cioè di trasferire sui clienti finali l'aumento dei prezzi». «I mercati azionari dovrebbero continuare a fare bene fino a quando i rendimenti non saliranno e la Fed resterà in attesa, quello che per noi è lo scenario più probabile», dice Dwek. Infatti, le valutazioni, già elevate, si deteriorerebbero ulteriormente con tassi più alti».

LE GIOIE E I DOLORI, LE DUE FACCE DI UN BITCOIN

Investire in monete virtuali presenta dei rischi, ma i prezzi non sembrano tenere conto dei pericoli

Al presidente della Fed Jerome Powell le criptovalute fanno un effetto simile a quello che a Superman fa la criptonite. Lo si è capito lo scorso aprile, quando il gran capo della Federal Reserve è sbottato ed ha sentenziato che le criptovalute sono strumenti di speculazione, e poche ore dopo Wall Street ha celebrato il trionfo nel direct listing di Coinbase, la principale piattaforma di compravendita di criptovalute, che ha aperto a 381 dollari per azione contro i 250 del prezzo di riferimento, per una valutazione complessiva di 100 miliardi di dollari.

Per Powell non si è certo trattato di una fulgida dimostrazione di autorevolezza, anche perché quando Coinbase ha pubblicato i dati sulla quotazione è emerso nello stupore generale che metà della raccolta faceva capo a investitori istituzionali. L'episodio è emblematico dell'atteggiamento schizofrenico del sistema finanziario nei confronti del fenomeno criptovalute: da un lato le autorità monetarie, con Lagarde e Yellen oltre a Powell, che abbaiano alla luna ma non fanno nulla di concreto per arrestarne la crescita impetuosa; dall'altro l'investment banking con JP Morgan, Goldman Sachs, Morgan Stanley e BlackRock, così come giganti dei pagamenti digitali come PayPal e aziende come Tesla, che dopo averle osteggiate per anni hanno fatto un'inversione a U, e ora investono pesantemente nella corazzata Bitcoin.

Questo sfondamento da parte delle criptovalute, però, è avvenuto negli Stati Uniti, non in Europa, perlomeno non ancora. «Bitcoin vuole essere l'equivalente digitale dell'oro: scarsità in ambito digitale incensurabile, non controllata da nessuno, decentralizzata» dice Ferdinando Ametrano, docente di Bitcoin e tecnologia blockchain

Prof. Maurizio Maresca
Ordinario di Diritto dell'Unione Europea presso università di Udine

I MASSIMI IL CROLLO E IL RECUPERO

DATE	CLOSE
01-12-2020	23.742 €
01-01-2021	27.316 €
01-02-2021	37.333 €
01-03-2021	50.241 €
01-04-2021	48.047 €
01-05-2021	30.519 €
01-06-2021	29.555 €
01-07-2021	35.077 €
01-08-2021	39.937 €
01-092021	37.836 €
01-10-2021	53.061 €
01-11-2021	52.592 €
23-11-2021	50.329 €

I dodici mesi le quotazioni del Bitcoin hanno fatto tremare i polsi agli investitori. Da dicembre a marzo i valori sono più che raddoppiati da 23.642 euro a 50.241. Due mesi dopo perdevano già il 40%. Poi, qualche mese di assestamento e i valori sono tornati a crescere, vorticosamente toccando quota 55 mila euro

all'Università Milano-Bicocca, «in quanto tale Bitcoin è indigeribile dal sistema finanziario tradizionale, che pure sta pragmaticamente imparando a conviverci e a offrire servizi per l'ecosistema collegato». Il sistema finanziario è stato obbligato a prendere atto della crescita incontenibile del fenomeno, che è stato definito criptomania: secondo le diverse stime variano da 60 a 100 milioni in tutto il mondo le persone che scambiano criptovalute, per un volume d'affari tra i 260 e i 300 miliardi di dollari al giorno, pari nel secondo caso a quasi 100 volte gli scambi medi di una giornata a Piazza Affari. Non ci si può dunque astenere dal trattarlo, tenendo conto da un lato delle perduranti e sacrosante perplessità sul tema e dall'altro del ruolo crescente delle criptovalute anche nel nostro Paese.

Marco Onado, uno dei maggiori esperti di diritto bancario in Italia, ha scritto a proposito del Bitcoin, considerato ormai una sorta di oro digitale, che «un bene-rifugio immateriale appare come un gigantesco ossimoro»; e va ricordato che il ruolo delle criptovalute nel riciclaggio di denaro sporco è oggetto di inchieste giudiziarie in tutto il mondo, Italia compresa. Ma d'altronde, come i colossi Usa, anche in Italia aziende di prima grandezza come Banca Generali a fine 2020 hanno partecipato quale main investor ad un'operazione di aumento di capitale di Conio, la fintech italiana attiva nel settore delle criptovalute, deliberata per complessivi 14 milioni di dollari.

Conio ha creato il primo portafoglio Bitcoin italiano che funziona in modo semplice con un'app per smartphone. «In Italia abbiamo venduto fin qui 230mila dei nostri portafogli» spiega Christian Miccoli, co-ceo e cofounder di Conio, «i clienti si stanno avvicinando a quest'asset class, non si può dire che l'abbiano già interiorizzato e utilizzato appieno, il che ci dice che siamo ancora molto all'inizio dello sviluppo del settore». Il Ceo di Conio poi prova a fare una stima del fenomeno criptovalute in Italia, inclusi strumenti quali gli Etp, strumentino d'investimento che replica la performance dell'asset: «È facile che i clienti diretti o indiretti siano vicini al milione, con un controvalore medio di circa 10mila euro. È una mia stima che rischia di essere giusta per difetto». Nei portafogli italiani ci sarebbero dunque criptovalute per almeno 10 miliardi di euro. «È ancora un mercato in grandissima parte maschile» aggiunge Miccoli, «con un'età media tra i 35 e i 40 anni e una buona distribuzione su tutte le classi di età». Gli acquirenti dimostrano inoltre una forte razionalità. «Ho visto qualcosa che mi stupisce» rimarca il Ceo di Conio,

> **“Marco Onado, uno dei maggiori esperti di diritto bancario in Italia, ha scritto, a proposito del Bitcoin, considerato ormai una sorta di oro digitale, che un bene-rifugio immateriale appare come un gigantesco ossimoro”**

«quando ci sono giornate nelle quali i prezzi scendono, la gente si scatena e compra in grandi quantità. Quando lavoravo in banca vedevo il contrario, tanti clienti retail tipici quando c'era un problema sui mercati andavano nel panico e si mettevano a vendere. Quello delle criptovalute è un mercato dove il rischio è molto visibile, paradossalmente il fatto che il sistema non sia regolamentato fa sì che il cliente sia consapevole di rischiare e di dover decidere e sia quindi prudente, mentre quando si comprano prodotti iper-regolamentati venduti dalla banca, si ha l'aspettativa che siano tranquilli e sicuri, poi si scopre magari di aver comperato le obbligazioni di Banca Etruria».

La quotazione record di Coinbase a Wall Street è stata l'ultima conferma dell'affermazione delle criptovalute negli Stati Uniti. Un processo graduale durato anni, che ha però avuto una fortissima accelerazione a partire dall'agosto dell'anno scorso, quando MicroStrategy ha iniziato ad acquistare Bitcoin con un investimento iniziale di 250 milioni di dollari. A ottobre PayPal ha annunciato che a partire dal 2021 i suoi 400 milioni di utenti avrebbero potuto utilizzare anche le criptovalute, e precisamente Bitcoin, Ether e Litecoin. È stata poi la volta di MassMutual, Blackrock e Tesla, tutte con investimenti pesanti in Bitcoin.

La stessa cosa però non è accaduta nel Vecchio Continente. «L'Europa sconta un

Ferdinando Ametrano

Docente di Bitcoin e tecnologia blockchain all'Università Milano-Bicocca

peccato originale» sottolinea Ametrano, «la dichiarazione dell'autorità bancaria europea del luglio 2014 che scoraggiava le istituzioni finanziarie dal vendere e comprare Bitcoin. Una moral suasion talmente pervasiva da avere bloccato qualunque attenzione al fenomeno. In Europa abbiamo dunque un mondo finanziario tradizionale bloccato dai regolatori e non trascinato da una Silicon Valley». «Il fatto che il 50% della raccolta di Coinbase faccia capo a investitori istituzionali» rileva Miccoli, «significa che aziende, fondi e istituzioni finanziarie si sono mossi negli Stati Uniti con decisione e prima dell'Europa, dove i prodotti finanziari tradizionali hanno grossi limiti regolamentari all'acquisto di Bitcoin come sottostante. Non si può fare un fondo o una gestione patrimoniale che compra Bitcoin oltre ad azioni; questo frena molto il mercato. Ma le cose stanno cambiando velocemente».

A fare da apripista all'affermazione delle criptovalute nel Vecchio Continente potrebbe essere proprio l'Italia grazie anche, udite udite, a un anticipo regolamentare rispetto agli altri paesi europei. «La quinta direttiva europea in materia di antiriciclaggio (V Direttiva UE 2018/843) ha introdotto la definizione di valuta virtuale» dice l'avvocato Andrea Conso, partner di Annunziata&Conso, che si occupa tra l'altro di blockchain e degli aspetti regolamentari legati alle criptovalute, «oltre a una serie di definizioni e regole che riguardano (anche) l'operatività degli exchange. Il termine per l'adozione della direttiva in tutta la Comunità EU era fissato per il gennaio 2020, ma in Italia abbiamo introdotto la disciplina delle criptovalute rilevante ai fini antiriciclaggio fin dall'estate del 2017, scegliendo di anticipare una parte del contenuto che già si sapeva essere della direttiva successiva. Così se si vuole andare su un exchange italiano per comprare e vendere criptovalute, fin dal 2017 si deve seguire una procedura analoga a quella che si fa in banca per aprire un cc. Dal punto di vista del business questa soluzione è stata accolta da alcuni come "una tragedia" sul piano della competitività: in Italia i pochi operatori si sono trovati molto penalizzati rispetto agli altri europei, che non avevano nessun tipo di vincolo e hanno così avuto volumi di crescita superiori. Per altri è stata invece una opportunità, per quanto onerosa e di sacrificio, per anticipare una evoluzione annunciata».

In Italia la quota di Bitcoin sul totale delle criptovalute nei portafogli è di circa il 70%, mentre a livello di capitalizzazione globale vale il 50% - mille miliardi di dollari contro i duemila e rotti complessivi! «Tutti iniziano dai Bitcoin, poi spesso ne sperimentano altre un po' a caso» osserva il Ceo di Conio, «è una sorta di riflesso condizionato, perché si diversifica attribuendo alle altre criptovalute tutte le caratteristiche di Bitcoin, cosa che in realtà è completamente sbagliata, perché hanno caratteristiche profondamente diverse. È come paragonare un'azione a un future».

> **"In Italia la quota di Bitcoin sul totale delle criptovalute nei portafogli degli investitori è di circa il 70%, mentre a livello di capitalizzazione globale vale il 50%. Ma occorre fare attenzione perché le criptovalute non sono tutte uguali"**

In particolare, il numero massimo di Bitcoin che potranno entrare in circolazione è stato fissato a 21 milioni. «Visto che l'offerta di Bitcoin è fissa, se la domanda sale deve salire anche il prezzo» puntualizza Miccoli, «ma la stessa cosa non vale ad esempio per Ethereum, la cui offerta non è fissa».

LO SQUID SPARISCE CON 3 MILIONI

La criptovaluta ispirata a Squid Game, la nota serie TV Netflix, in poche ore è passata dal valore 2.850 dollari a poche frazioni di centesimi dopo che il sito dei fondatori è scomparso dal web, l'account Twitter è stato bloccato ed i creatori sono fuggiti con oltre 3,38 milioni di dollari in tasca. Come nella serie chi ha cercato il denaro con eccessiva avidità si è stato eliminato dal gioco. Definitivamente.

Combined advantage for logistics

Hupac Group – count on us.

- Shuttle Net Europe
- Maritime Logistics
- Intermodal Russia
- Landbridge China
- Company Shuttle
- Terminal Management

Intermodal for climate

HUPAC
moving together

www hupac com

Le maniglie scompaiono

Nexo è un Suv dalla linea piacevole con luci di posizione a led, design triangolare dei fari e maniglie delle portiere integrate nella carrozzeria che fuoriescono con un meccanismo automatico.

L'AUTO ESISTE GIÀ MA L'IDROGENO ANCORA NON C'È

Si chiama Hyundai Nexo ed è l'antesignana delle auto che guideremo tra vent'anni. Si può acquistarla fin da ora, ma esiste un solo distributore pubblico in Italia a Bolzano

Esiste. Teoricamente è possibile anche acquistarla. Ma, a meno che non abitiate vicino a Bolzano, non potete usarla. Perché la Hyundai Nexo va a idrogeno e, almeno per ora, l'unico distributore capace di garantirle un pieno di carburante è nella provincia altoatesina. Ma guidarla è come farsi dare un passaggio nel futuro. È come assaggiare un mondo favoloso in cui si emette solo vapore acqueo. Insomma, è come viaggiare su un'automobile quasi perfetta ma, ancora, impossibile. Basata su una nuova piattaforma dedicata, la Nexo è un Suv dalla bella linea con luci di posizione a led, design triangolare dei fari e maniglie delle portiere integrate nella carrozzeria che fuoriescono con un meccanismo automatico.

L'interno è caratterizzato da una consolle centrale sospesa tra i due sedili anteriori sul quale sono concentrati la maggior parte dei comandi e da due schermi Lcd: uno da 12,3 pollici al centro della plancia che mostra dati come la velocità, il livello di carburante e l'efficienza di guida

EMISSIONI ZERO SECONDO TOYOTA

I giapponesi sono persone corrette. Lo ha dimostrato Akio Toyoda, presidente di Toyota sottolineando che un Paese come il Giappone resterebbe al buio se l'intero parco auto fosse spinto dalle batterie e che potenziare le centrali elettriche nipponiche costerebbe tra i 135 e 358 miliardi di dollari. «Quando i politici affermano "Sbarazziamoci di tutte le auto a benzina" si rendono conto di questo?», ha chiesto Toyoda che ha aggiunto che la produzione di energia elettrica, fatta con petrolio e carbone, finirebbe per peggiorare il livello di inquinamento dell'aria. Anche per questo, l'azienda pioniere delle auto ibride punta tutto su quest'ultime e, almeno per ora non troverete nel suo listino in Italia un'auto elettrica. O meglio un'auto a batteria c'è, ma è tutta un'altra cosa: non ha bisogna di cavi e di ricarica perché è una fuel cell, con celle combustibili, e funziona a idrogeno. È la nuova Mirai e, dalla linea, è un'auto quasi sportiva. Usa una piattaforma che consente di aggiungere un terzo serbatoio di idrogeno che incrementa del 30% l'autonomia rispetto a quella prodotta negli ultimi sei anni arrivando a circa 650 chilometri e ha un sistema a celle a combustibile riprogettato che ha permesso significative riduzioni delle dimensioni e del peso. L'auto va da zero a cento chilometri all'ora in nove secondi, arriva a 175 chilometri all'ora di velocità e il prezzo di listino parte da 66 mila euro. Toyota punta ad aumentare di dieci volte le vendite del modello precedente, ma stiamo sempre parlando di piccole cifre. Della prima versione di Mirai sono state vendute 7 mila vetture

Vapore acqueo
Nella cella a combustibile della Hyundai Nexo, l'energia elettrica viene prodotta dall'idrogeno tramite un processo di elettrolisi inversa. La cella a combustibile a bordo della vettura svolge la funzione di una minicentrale a idrogeno. Grazie alle pile di celle a combustibile, l'ossigeno (O2) entra a contatto con l'idrogeno (H2), generando elettricità per la propulsione del veicolo. Allo stesso tempo, l'auto emette solo vapore acqueo o acqua (H2O).

Il pieno si fa in fretta
Gli impianti sono più complessi perché l'idrogeno è un materiale molto più pericoloso della benzina, ma ci vogliono solo pochi minuti per fare un rifornimento. Col pieno Hyundai assicura un'autonomia di 660 chilometri, ma in Australia hanno stabilito il nuovo record mondiale per la distanza più lunga percorsa da un veicolo alimentato a idrogeno usando proprio una Nexo. Quando l'auto si è fermata aveva percorso a zero emissioni la bellezza di 887,5 chilometri.

e uno da 7 pollici per la navigazione, la connettività e l'infotainment. I coreani hanno deciso di utilizzare biomateriali certificati per i rivestimenti dei sedili, i tappetini e le rifiniture interne. Sotto il cofano ha un motore sincrono a magneti permanenti da 163 CV di potenza e 395 Nm di coppia, che permette di arrivare a velocità massima di 179 chilometri all'ora e un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 9,2 secondi. I consumi nel ciclo Wltp sono di 0,84 chili di idrogeno ogni 100 chilometri e i tre serbatoi permettono un'autonomia di 660 chilometri. Il pieno, poi, , si fa in cinque minuti. Nexo è una vetrina di quello che la tecnologia può già fare. Ha un livello quattro di guida autonoma, ovvero sa gestire situazioni complesse senza che il conducente debba intervenire e, oltre a tutto quello che troviamo sulla maggior parte delle auto (frenata autonoma di emergenza con riconoscimento di veicoli e pedoni, sistema di mantenimento attivo della corsia, rilevamento della stanchezza del conducente e l'avviso di possibili urti posteriori) la Hyundai a idrogeno entra o esce da un parcheggio in maniera autonoma, anche senza la presenza del conducente a bordo e quando si mette la freccia le telecamere del Blind-Spot View mostrano al guidatore, su uno schermo centrale, la visuale laterale e posteriore della vettura. Ha poi due palette al volante che non sono per innestare o scalare marcia, ma per modificare i settaggi della frenata rigenerativa e aumentare l'autonomia, specie in discesa.

> **“Nexo ha un livello 4 di guida autonoma, e senza l'intervento del guidatore può affrontare situazioni complesse”**

Ma come va? Funziona e questo è già molto, ma non è un fulmine e la risposta quando si preme il pedale non è bruciante come nelle auto a batteria. L'accelerazione assomiglia di più a quella dei motori termici, ma in fondo cosa si può pretende da un'auto che non solo non emette agenti inquinanti, ma mentre funziona permette di purificare l'aria, catturando una quantità di polveri sottili pari a quella emessa da due auto diesel che percorrono la stessa distanza.

in sei anni nel mondo e anche se dovesse arrivare a quota 10 mila l'anno sarebbe una goccia nel mare delle 80 milioni di auto vendute all'anno nel mondo. Perché, nonostante l'assenza di emissioni allo scarico e tempi di rifornimento paragonabile alle auto con motore termico, le auto a idrogeno non le compra nessuno perché in tutta Europa ci sono una ottantina di distributori. Ma il vero problema dell'idrogeno per ora è un altro: la produzione. Pur essendo un elemento presente quasi ovunque in natura per isolarlo c'è bisogno di molta energia. Finora per produrlo si sono usati quasi esclusivamente carbone e idrocarburi ma, in questo modo si producono 8/9 chili di CO2 per avere un chilo d'idrogeno. Con un chilo di idrogeno si fanno circa cento chilometri e quindi una media di 80/90 grammi al chilometro di emissioni di CO2, poco meno di una normale auto.

UNA FESTA DI COLORI MADE IN BAHAMAS

Le parate di Junkanoo si tengono tra il giorno di Santo Stefano e quello di Capodanno

A Natale e Capodanno alle Bahamas nonostante il Covid? Perché no? La situazione sulle isole è complicata dalle misure prese dall'autorità per frenare la pandemia, ma le Bahamas potrebbero essere un bel modo per tornare a viaggiare. Nell'arcipelago le temperature di giorno sono abbondantemente sopra i venti gradi e le spiagge vi accolgono in tutto il loro splendore. In più questo è il momento topico di un importante aspetto della cultura bahamiana, il Junkanoo, un coloratissimo festival di musica, costumi, colori e arte che coinvolge un po' tutte le isole e ha il suo epicentro nelle parate di Bay Street a Nassau, il 26 dicembre, giorno di Santo Stefano, e a Capodanno. Ancora è presto per capire se come lo scorso anno gli eventi non potranno svolgersi, ma vale la pena rischiare perché, per quanto la bellezza delle "maschere" e dei costumi fantasmagorici possa far pensare al carnevale, il Junkanoo è un'altra cosa e ha origini molto diverse. Infatti, nasce nel XVIII secolo come festa durante i tre giorni di libertà concessi agli schiavi dai loro padroni nel periodo natalizio. La temporanea libertà veniva celebrata girando mascherati e sui trampoli, strada per strada. In particolare alle Bahamas questa tradizione si è via via evoluta, con costumi sempre più belli ed elaborati. Inizialmente, infatti questi ultimi erano di stoffa, carta sfilacciata e

Costumi spettacolari
I costumi utilizzati durante le parate realizzati con centinaia di strati di carta crespa possono variare in altezza fino a 5 metri e arrivare a un peso a 180 chilogrammi.

COSA BISOGNA SAPERE PRIMA DI PARTIRE

BAHAMAS: all'arrivo Quarantena non obbligatoria.

ITALIA: al ritorno Quarantena obbligatoria per 10 giorni

TEST O CERTIFICATO MEDICO OBBLIGATORIO
I viaggiatori che presentano un certificato internazionale valido per la vaccinazione completa contro COVID-19, con l'uso di un vaccino approvato, sono esentati dai test all'arrivo e dai requisiti di indagine sanitaria giornaliera. I viaggiatori vaccinati devono comunque fornire un test negativo prima della partenza, ma questo può essere un test rapido dell'antigene eseguito entro 5 giorni dall'arrivo, invece di un test PCR.

TEST ALL'ARRIVO
I viaggiatori che visitano per più di 4 notti o 5 giorni devono sottoporsi a un test rapido dell'antigene COVID-19.

MISURE GOVERNATIVE
In molte isole è in vigore il coprifuoco tra la mezzanotte e le 5 del mattino. A seconda della regione che stai visitando, potrebbero essere in vigore indicazioni più o meno restrittive. Le informazioni relative alla risposta al COVID-19 in diverse isole delle Bahamas sono disponibili su https://www bahamas com/travelupdates#freeport.

USO DI MASCHERINE
Le mascherine sono obbligatorie negli spazi pubblici, negli ambienti chiusi e durante i trasporti pubblici.

TRASPORTI PUBBLICI
Il trasporto pubblico è parzialmente operativo con limiti alla capacità in atto.

RISTORANTI
I ristoranti sono aperti con una capacità ridotta per consentire il distanziamento sociale, ma potrebbero essere in atto misure più restrittive nelle aree ad alto rischio.

BAR
I bar restano chiusi per limitare la velocità di trasmissione.

NIGHT CLUB
Le discoteche restano chiuse per limitare la velocità di trasmissione.

NEGOZI
I negozi sono aperti con misure di sicurezza adeguate, come l'uso di disinfettante per le mani e il distanziamento sociale.

LA SFILATA ERA VIETATA ALLE DONNE

Una curiosità: fino agli anni Sessanta le donne non potevano partecipare alle parate. Oggi ne sono ammiratissime protagoniste. A Nassau si può visitare un interessante museo che racconta la storia del Junkanoo.

il volto veniva dipinto. Negli anni Venti, quando l'industria delle spugne naturali era al suo apice, alcuni costumi erano costituiti interamente da questo materiale. Oggi la realizzazione è spettacolare e i motivi dei costumi vengono prima creati sul cartone, poi centinaia di strati di carta crespa dai colori vivacissimi e pailettes vengono incollati alla struttura, sostenuta da una rete metallica e aste in alluminio. L'effetto delle frange aggiunge consistenza ed espande le dimensioni; i costumi possono variare in altezza (fino a 5 metri) e peso (fino a 180 chilogrammi).Quando nel 1834 la schiavitù fu abolita nelle colonie dell'Impero britannico, alla Bahamas il Junkanoo era così partecipato che si continuò a celebrarlo. Versioni ridotte del "rush out" avvengono anche in altre occasioni durante l'anno (come al Summer Junkanoo Festival), e si può assistere a qualche rappresentazione riservata agli ospiti di convention o dei vari resort. La leggenda popolare afferma che il nome Junkanoo abbia origine da John Canoe, un capo tribale africano che avrebbe ottenuto il diritto di celebrare il rito con il suo popolo anche dopo essere stato reso schiavo. Un'altra ipotesi invece si rifà all'uso delle maschere, ai cortei di "gente sconosciuta" che in francese suona gens inconnus, con pronuncia pressoché identica. Le danze e movenze del Junkanoo possono essere fatte risalire all'Africa occidentale e la musica ha un'importanza cruciale: vengono utilizzati trombe, tromboni, campanacci, tamburi di pelle di capra e fischietti. Impossibile resistere a questo ritmo coinvolgente!

> **"Lo Junkanoo nasce nel XVIII secolo come festa che si svolgeva durante i tre giorni di libertà concessi agli schiavi dai loro padroni nel periodo natalizio"**

La gente locale partecipa e si affianca ai gruppi organizzati di Junkanoo quali The Valley Boys, Saxons, Roots, One Family, formati da centinaia di membri ciascuno, che si contendono i premi nelle tre categorie: migliore musica, migliori costumi e migliore presentazione di gruppo.

Rolex è stata la prima maison a offrire un cronometro da polso automatico impermeabile con l'indicazione della data, ma dietro al marchio c'è sempre una cura infinita

TUTTI I SEGRETI DI UN OROLOGIO SENZA TEMPO

Erano i favolosi anni '60 quando Walt Disney, all'apice del successo, commissionò a Rolex una linea fuori mercato, realizzata appositamente per lui, pochi pezzi (nessuno sa quanti e in Rolex non si sbottonano) da regalare ad amici speciali e celebrity. Il modello? Un Oyster Date con referenza 6694, con datario a ore tre e lente Cyclope, cassa in acciaio da 36 mm. A proposito: sapevate che l'Oyster, nato nel 1926, è stato il primo orologio da polso impermeabile? Quello commissionato da Walt Disney aveva Topolino stampato sul quadrante. Ma se a un'asta o in un negozio incappate quindi in un "Rolex Mickey Mouse" con le braccia che segnano l'ora è sicuramente un fake. E comunque, fateci caso: se osservate bene le foto di Walt Disney, non lo vedrete mai senza un Rolex al polso. Cos'aveva di tanto speciale il Datejust di Walt Disney, oltre a essere, nel 1945, il primo cronometro da polso automatico impermeabile al mondo a indicare la data all'interno di una finestrella posta sul quadrante? L'oro, per esempio.

Il mito del Daytona
Lanciato nel 1963, è stato progettato per rispondere alle necessità cronometriche dei piloti professionisti. ed è da sempre legato da sempre all'universo degli sport automobilistici e delle prestazioni elevate.

LEGHE PREZIOSE HOMEMADE

Sapevate che Rolex ha una sua fonderia interna, in cui realizza leghe d'oro della massima qualità e dotate di proprietà uniche? Al suo stato puro di 24 ct., infatti, l'oro è troppo malleabile: per migliorarne la rigidità e la resistenza, deve essere legato ad altri metalli. Nasce così l'oro 18 carati di Rolex, una lega nobile adatta all'orologeria e composta per 750‰ (millesimi) di oro puro. In funzione della proporzione d'argento, rame e altri elementi aggiunti, si ottengono diverse varietà di oro 18 ct.: oro giallo, oro rosa oppure oro bianco. Solo i metalli più puri, meticolosamente controllati internamente da un laboratorio che dispone di mezzi all'avanguardia - vengono legati tramite fusione in un crogiolo a oltre 1.000 °C, secondo formule tenute segrete, per produrre leghe di oro giallo, bianco o Everose 18, la lega esclusiva (e brevettata da Rolex nel 2005) di oro rosa 18 ct. che deve il suo colore unico – una sfumatura rosa

ROLEX FACILE DA PRONUNCIARE IN OGNI LINGUA

Sapete perché Rolex si chiama così? Perché nel 1908 Hans Wilsdorf, il fondatore (nel 1905) della Wilsdorf & Davis, specializzata nella commercializzazione in tutto l'Impero britannico di orologi da polso i cui componenti erano appositamente prodotti da partner svizzeri selezionati (tra cui la Maison Aegler a Bienne che diventerà poi la Manufacture des Montres Rolex S.A.) voleva un brand tutto suo che fosse corto, orecchiabile, facilmente pronunciabile in tutte le lingue e, soprattutto, semplice da inserire sul quadrante dei suoi orologi. Ma c'è un altro nome depositato da Rolex (nel 1933): Rolesor. È uno dei segni distintivi degli orologi del marchio che hanno lunetta, corona di carica e maglie centrali del bracciale in oro (giallo o Everose 18 ct.), mentre la carrure e le maglie laterali sono in acciaio Oystersteel. Negli orologi in versione Rolesor bianco, solo la lunetta è in oro 18 ct.

Una fusione a mille gradi

Metalli più puri, controllati da un laboratorio interno, vengono legati in un crogiolo a oltre 1000°C, secondo formule segrete

Malleabile e resistente

Rolex impiega il platino 950, una lega a 950‰ (millesimi) di platino generalmente addizionato con del rutenio

caratteristica – alla sua composizione. Ogni lega liquida in fusione è versata in un setaccio in grafite e dà origine a gocce che si trasformano istantaneamente, per via del raffreddamento in un contenitore d'acqua, in piccole sfere d'oro chiamate "granelli", che dopo una seconda fusione, vengono trasformati in barre d'oro poi messe in forma durante la fase di apprêtage, ovvero la finitura. L'oro è deformato, compresso, trafilato mediante laminatura o trafilatura, sottoposto a nuove fasi di cottura, fino a ottenere lastre, tubi, profilati o fili per la produzione di carrure, fondelli, lunette ed elementi dei bracciali. Una fase essenziale, questa, che conferisce al metallo le proprietà e le caratteristiche meccaniche, dimensionali ed estetiche ottimali per le fasi successive della produzione.

E se l'oro vi sembra poco, c'è sempre il Platino estratto in Sudafrica e in Russia, eccezionalmente resistente alla corrosione. Paradossalmente, però, è anche duttile, elastico e altamente malleabile, ragion per cui la lavorazione e la lucidatura risultano essere operazioni molto delicate: le operatrici e gli operatori Rolex addetti alla finitura dei bracciali e delle carrure sanno bene quanta esperienza occorra per dedicarsi alla lucidatura del platino. Rolex impiega il platino 950, una lega a 950‰ (millesimi) di platino generalmente addizionato con del rutenio, soprattutto per il Day-Date, l'orologio più prestigioso della collezione Oyster.

> **"Rolex produce in casa anche l'acciaio dei propri orologi, una lega utilizzata anche nell'industria che si occupa di viaggi nello spazio"**

L'OYSTERSTEEL

Funzionare perfettamente conservando tutta la sua bellezza anche negli ambienti più ostili. È per questo che Rolex produce "in casa" anche l'acciaio Oystersteel, che appartiene alla famiglia degli acciai 904L, superleghe che trovano la loro principale applicazione nei settori ad alto contenuto tecnologico, nell'industria aerospaziale e in quella chimica. Rolex è stato il primo produttore di orologi a utilizzarlo, nel 1985. Il processo di fabbricazione richiede il mas-

Tremila tentativi per un pavé

Gli incastonatori montano le pietre con una tolleranza di 2 centesimi di millimetro, un quarto di un capello

Diamanti testati ai raggi X

I diamanti utilizzati da Rolex sono sempre testati ai raggi X per confermarne l'autenticità e l'assenza di inclusioni

Il simbolo del successo

La corona a cinque punte, il simbolo di Rolex impresso sulle corone, fu presentata per la prima volta nel 1931 dal fondatore Hans Wilsdorf

Un lavoro di precisione

Duemila dipendenti Rolex realizzano e assemblano le centinaia di elementi che compongono i movimenti degli orologi

simo rigore. Dopo una prima colata, la lega è nuovamente fusa sotto vuoto per renderla pura ed eliminare qualsiasi inclusione che potrebbe compromettere la sua resistenza alla corrosione. Rolex controlla all'interno la qualità di ogni colata attraverso un microscopio elettronico a scansione che individua anche il minimo difetto di struttura o di superficie. Che si tratti del taglio delle lastre, della loro messa in forma mediante stampaggio o della lavorazione dei componenti, le caratteristiche fisiche e la grande resistenza dell'acciaio Oystersteel hanno richiesto lo sviluppo di attrezzature e strumenti specifici e di particolari metodi di lavorazione. I trattamenti termici agevolano la modellatura della materia. Per la fase di stampaggio sono stati sviluppati strumenti estremamente duri, alcuni in carburo di tungsteno e rivestiti di uno strato antiusura.

GEMMOLOGI DI PRECISIONE

Internamente all'azienda esiste anche un vero e proprio dipartimento di gemmologia e incastonatura. Le pietre sono sottoposte ai severi protocolli di controllo, attraverso numerosi apparecchi di analisi, alcuni dei quali appositamente sviluppati per le necessità della manifattura. I diamanti, per esempio, sono sempre testati ai raggi X per confermarne l'autenticità e la purezza, ovvero la presenza o l'assenza di inclusioni. Rolex sceglie unicamente diamanti classificati IF – Internally Flawless –, il gradino più alto delle principali scale di purezza utilizzate in gemmologia, i più incolori, compresi nelle classi più alte, da D a G, sulla scala del Gemological Institute of America. Una volta selezionate le pietre migliori, vengono sottoposte al taglio. Un'operazione cruciale: è la simmetria delle faccette e la loro geometria che determina il modo in cui la luce penetra nelle gemme e ne fuoriesce dopo essersi riflessa sulla faccetta inferiore della pietra. Il taglio viene poi controllato dai gemmologi, dopodiché le pietre sono messe a disposizione degli incastonatori. I loro gesti rivaleggiano con quelli degli orologiai in quanto a precisione: con pazienza, che si tratti di pavé, castone ribattuto (il serti clos), binario o baguette, gli incastonatori fissano le gemme una a una fino a ottenere l'armonia ideale di colori e riflessi e il posizionamento ottimale; gli scarti tollerati non devono superare i 2 centesimi di millimetro, ossia circa un quarto dello spessore di un capello. A questo punto, con un gesto preciso, i frammenti di metallo lasciati attorno alle pietre per immobilizzarle vengono respinti. Tutto il talento degli incastonatori risiede nella loro capacità di scegliere lo strumento migliore, di trovare l'angolo corretto e di esercitare il movimento pressorio applicando la giusta forza, gesti che in alcuni quadranti con pavé di diamanti vengono ripetuti fino a tremila volte.

TRASPORTO DI LIQUIDI ALIMENTARI

wwwkortimedcom

tvlg.it

Scopri il mecar world su **mecarworld.it**.

MECAR
CORPORATE TRANSPORT SOLUTIONS

PETRONAS movingfast IVECO OK TRUCKS IVECO BUS refresh cold THERMO KING refresh® CIFA

LA VITA DI VALENTINO RICOMINCIA A 42 ANNI

L'addio alle corse di Rossi lascia un vuoto incolmabile, ma sarà lui stesso a riempirlo

La commozione di Misano
Il nove volte campione del mondo ha scelto l'autodromo a dieci chilometri da casa sua per dare l'addio alle corse in moto, è stato osannato dalla folla, ha rivolto l'inchino verso il pubblico e ha lanciato il suo casco

LA CLASSE NON ERA UN PROBLEMA

Nato nel 1979, Valentino Rossi ha esordito a 17 anni ed è l'unico pilota nella storia del motomondiale ad aver vinto il titolo in quattro classi differenti: 125, 250, 500 e MotoGP.

431-115-9

Ha disputato 431 gare, ne ha vinte 115 e ha conquistato nove titoli mondiali.

Lo ha sempre detto: «Resterò un pilota per tutta la vita». Adesso a 42 anni non correrà più nella MotoGp, ma continuerà a correre lo stesso. In un modo o nell'altro. Per adesso sta pensando alle auto del Mondiale endurance Gt, forse con la stessa scuderia Kessel con cui ha partecipato alle ultime edizioni della 12 ore del Golfo. Potrebbe partecipare alla mitica 24 Ore di Le Mans e guidare sui tornanti del Rally di Montecarlo, oppure prendere sportellate sul mitico ovale di Indianapolis con una nascar . È talmente popolare in tutto il mondo che ovunque sarebbe accolto a braccia aperte. Persino in Ferrari dopo che nel 2004 un accordo già preso saltò all'ultimo momento. Valentino ama troppo la competizione e le grandi sfide ed è francamente difficile immaginarlo seduto comodamente sul divano a riguardare i video delle sue tante imprese.
Per un po', forse, farà solo il papa, ma il suo telefono squillerà di continuo. A Tavullia, intanto, ci sono la sua Accademy dove alleva i talenti motociclistici del futuro e il suo team VR46 che parteciperà alla prossima stagione della MotoGp come satellite scuderia Ducati. Lo sponsor non c'è ancora ma si troverà, statene certi perché c'è Valentino che vuole provare a vincere anche stando dall'altra parte del muretto. E sarà un buon affare per chi lo aiuterà perché Rossi ha fiuto. Basta vedere come funziona la sua azienda di merchandising e abbigliamento VR46. È l'unico che lo ha fatto da solo. Forse perché è l'unico che poteva davvero permetterselo..

TRENI COMPLETI | RINFUSE | REBULKING | LIQUIDI | GENERAL CARGO | REFRIGERATI | STORAGE

INTERMODALITÀ PER ECCELLENZA. SOSTENIBILITÀ PER ATTITUDINE.

Trasporto multimodale e logistica industriale integrata di merci sfuse, solide e liquide, alimentari e non, a supporto delle linee industriali sia in import che in export, in tutta Europa.

INTERMODALTRASPORTI

Multimodal & Logistics Experience

www.linkedin.com/company/intermodaltrasporti

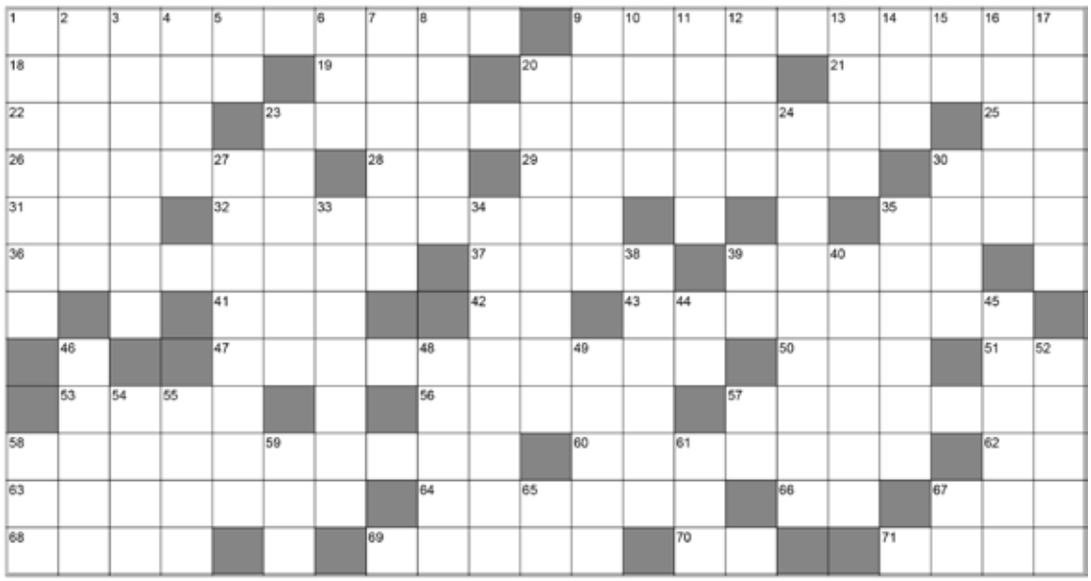
info@intermodaltrasporti.it | www.intermodaltrasporti.it

CERTIFICATO DA

PAUSA CAFFÈ

a cura di Brambo

CRUCIVERBONE SCHEMA LIBERO



ORIZZONTALI

1) La indossa il leader del Giro d'Italia
9) La formula magica del mago Silvan
18) Un'acqua minerale francese
19) Era Pop quella di Andy Warhol
20) Un popolo che vive sugli altipiani del Nilo
21) Viene adorato dai pagani
22) Non comune, inusuale
23) Così è chiamato il "classico" film natalizio
25) Amministratore Delegato
26) Ospitava la reggia del re Minosse
28) Un diminutivo di Alfonso
29) Lo è il centro di molte città turistiche
30) Circonda Roma (sigla)
31) Un colosso della telefonia americana
32) Una varietà di quarzo di colore viola
35) La radice che è detta anche Barbaforte
36) È il proprietario dell'impresa
39) Il dio dei venti
39) Lo è il cibo privo di grassi
41) Il Fabio ciclista sardo
42) Il signore nelle lettere americane
43) Sfarzosi, principeschi
47) Si acquistano in farmacia
50) L'insieme dei documenti contabili che vanno redatti periodicamente
51) Il centro dei caldei
53) Si possono tirare in barca
56) Eccessivamente attaccata al denaro
57) Un molo galleggiante
58) Tecnica culinaria, spesso alternativa alla cottura
60) Lo è l'ebreo di un famoso romanzo di Eugène Sue
62) Un articolo maschile
63) L'Alessandra della canzone
64) Charles, autore e interprete di "Douce France"
66) Il dittongo nel violino
67) L'autore della "Fenomenologia di Mike Bongiorno"
68) Lo è la "parte" che chiede i danni
69) Animale furbo come la volpe
70) Il nome usato per indicare i 33 giri
71) C'è quello dei Resinelli

VERTICALI

1) Quello dell'energia adesso è libero
2) Lo storico quotidiano del Partito Socialista
3) Il vero cognome di Terence Hill
4) Ha per capitale Vientiane
5) Opposto all'out
6) Una emittente radiotelevisiva nazionale
7) Decorate, guarnite
8) I fusti delle piante erbacee come il grano o l'avena
9) Il marchio Parmalat che si occupa dei succhi di frutta
10) L'altro nome del lago Sebino
11) Alessandro centravanti
12) Possono essere web oppure... Archeologici
13) Un tessuto naturale molto fresco
14) Per gli antici greci regnava sul mondo dei morti
15) Bologna in auto
16) Allegro, di buon umore
17) La stazione di scambio tra le ferrovie di Italia e Francia
20) Il protagonista del film che Fellini non riuscì mai a realizzare
23) È la madrina di battesimo o di cresima
24) Quelle buone possono essere irripetibili
27) Piccolo insaccato particolarmente gustoso e stuzzicante
30) L'indimenticabile Piero della Valanga Azzurra
33) Possiede un vasto bagaglio di cognizioni in una o più discipline
34) Un tipo di olio usato in cucina
35) Così vengono detti i quadri di scarso valore
38) Una pietra impiegata per realizzare pentole
39) Una marca di sigarette nazionali
40) Si lancia quello di sfida
44) L'Arturo protagonista di un dramma di Brecht
45) In collaborazione Giacosa scrisse i libretti di Tosca e Boheme
46) Attività tortuose e segrete, non di rado eversive
48) Quando canta il villan dorme
49) Il monumento di Verona amato dai melomani
52) L'Alain del cinema francese
54) Il nome di Ramazzotti
55) L'ha ottima il tiratore scelto
57) In cima alla Patagonia
58) Iniziò la carriera come cantante dei Primitives
59) Per le pellicole fotografiche equivalgono ai DIN
61) La radio nazionale che trasmette sui 102.5
65) In fondo al loden
67) Così inizia il "5 Maggio" del Manzoni

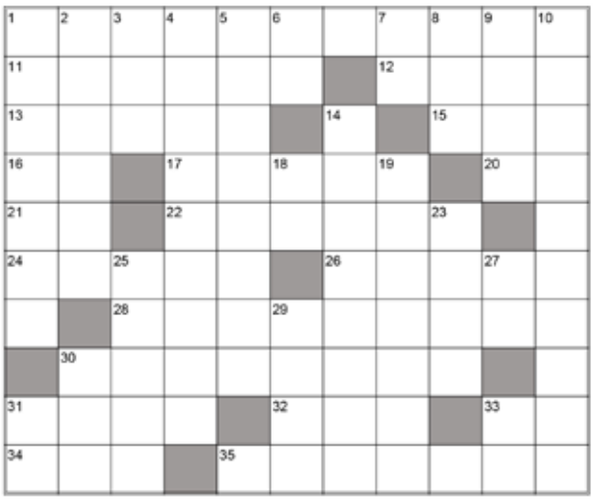
CORREVA L'ANNO

Sapreste collocare ognuno di questi fatti nel giusto anno in cui è avvenuto?

- A Tokio si costituisce la società Nikon che si specializzerà nel campo dei prodotti ottici (**1917 – 1938 – 1951**)
- La 20th Century Fox proietta il primo film in Cinemascope (**1940 – 1953 – 1977**)
- Viene messo in vendita il primo vero home computer con il marchio Commodore C64 (**1979 – 1982 - 1985**)
- La BIC lancia il rasoio usa e getta (**1966 – 1970 – 1975**)
- Esce in libreria "Il Pendolo di Foucault" di Umberto Eco (**1980 – 1988 – 1994**)
- La Buton inizia la produzione del brandy Vecchia Romagna (**1939 – 1949 – 1961**)
- Apre a Sainte -Geneviève-des-Bois il primo ipermercato Carrefour che ha una superficie di 2500 mq. (**1963 – 1973 - 1983**)

da "Il crono dizionario dei consumi" di Daniele Tirelli Ed. Compositori

CRUCIVERBA SCHEMA LIBERO



ORIZZONTALI

1) Il grande Marcello del cinema italiano
11) Amministra le finanze dello Stato
12) Il James di "Gioventù bruciata"
13) Bolivar, eroe rivoluzionario venezuelano
15) Un tasto del computer
16) Il principio di ogni ipotesi
17) Così erano detti i poliziotti della DDR
20) Il dittongo di Loano
21) Celebre romanzo di Stephen King
22) Mauro, ex centrocampista della Roma anni '80
24) Pulita, precisa
26) La Kabaivanska soprano
28) Città portuale dell'Olanda
30) Caldeggiata con viva passione
31) Brillano nelle cave di pietra
32) Un diminutivo di Alessandro
33) Bearzot e Lippi lo stati della nostra Nazionale
34) Lo forma una coppia di artisti
35) Il Capitan della Marvel

VERTICALI

1) La città che ha per patrona la Madonna della Lettera
2) Un segno dello zodiaco
3) Lo zio d'America
4) L'opera verdiana con Azucena
5) Gode di una eccellente considerazione
6) Il risultato a reti inviolate
7) Anno Domini
8) Piccole macchie della pelle
9) Un tipo particolare di pisello
10) Lo sembra chi è fasciata strettamente in un abito
14) Città siciliana celebre anche per il suo Duomo
18) In fondo alle truppe
19) È fondamentale per accendere i neon
23) Ama Radames
25) Può essere merci o viaggiatori
29) Il mezzo pubblico che non può sorpassare nessuno
30) Il segno dell'addizione
31) Una società di discount
33) Carabinieri in breve

L'OROSCOPO

ARIETE • È il tempo dei risarcimenti. Soprattutto grazie all'aiuto di chi sa quanto valete, di chi può e vuole spendere referenze ottime nei vostri confronti.

TORO • Perdere fiducia e tenacia per colpa delle entrate a gamba tesa di Saturno nel vostro quotidiano, significherebbe perdere la possibilità di rinascere.

GEMELLI • Lavoro e privato possono ricompensarvi delle eventuali recenti amarezze e offrirvi opportunità in grado di elevare la caratura delle vostre posizioni.

CANCRO • Consolidare il vostro successo è una mission più che possibile. Per voi questo mese profuma di soddisfazioni, serenità economica e colpi di fortuna.

LEONE • I rapporti di lavoro debbano essere rinegoziati e più di un nome verrà cancellato dalla vostra rubrica. Nella vostra vita sparirà l'inutile e rimarrà l'utile.

VERGINE • I pianeti vi accompagnano verso ogni vittoria. E promettono di rendere solide e durature le vostre affermazioni, piccole, medie o enormi che siano.

BILANCIA • I sentimenti rinascono, esplodono e vi rendono felici. Potreste talvolta essere tentati di rivelare e confessare cose che sarà bene che non si sappiano.

SCORPIONE • Anche se alcuni pianeti transitano in una orbita negativa, avete risorse e talenti idonei a raggiungere le vostre mete. Anche le più ambiziose.

SAGITTARIO • Il peggio è ormai è rimasto alle vostre spalle. E potete imboccare strade nuove. Anche il saldo bancario pare essere in procinto di rimpolparsi.

CAPRICORNO • Potete arrivare (quasi) dove volete. Esservi liberati di alcuni transiti negativi dopo alcuni anni di convivenza forzata, significa sentirvi pieni di energie.

ACQUARIO • Dovete evitare le discussioni e i turbamenti perché avete un forte bisogno di armonia, pace e tranquillità, altrimenti la tua salute ne risentirà.

PESCI • Vi sforzerete di rendere le cose perfette e di ottenere il lavoro dei loro sogni. Potreste riceve del denaro o un regalo che non vi aspettavate.

SOLUZIONI

CORREVA L'ANNO

1917 – 1953 – 1982 –
1975 – 1988 – 1939 - 1963

CRUCIVERBONE SCHEMA LIBERO

CRUCIVERBA SCHEMA LIBERO

AutoMar
logistics

Humans behind logistics

Automar Logistics è un'azienda leader nei servizi di logistica integrata che opera in Italia dal 1974. Vanta un'esperienza unica ed un elevato know-how nella gestione logistica e del trasporto di veicoli. Gestisce aree di stoccaggio per oltre **1 milione di m²**, con una capacità stimata di stock pari a **55.000 veicoli.**

Si occupa di:
Trasporti, consegne personalizzate, stoccaggio veicoli, PDI, servizi di officina, assistenza ad autonoleggi e rent a car, servizi per flotte aziendali.

I terminal Automar si trovano a:
Gioia Tauro, Civitavecchia, Pontecagnano, Salerno,Termini Imerese.

Dal 2018 gli uffici di Automar sono alimentati al 100% da energia rinnovabile ed è bandito l'uso della plastica. Nel corso degli anni sono stati piantati migliaia di alberi per compensare le emissioni di Co2.

Via Cristoforo Colombo, snc, 84098, Pontecagnano (SA) - Italia
+39 089 38 57 811 | automarlogistics.it | info@automarspa.it

Gambero Rosso
2022

2016 trebicchieri Gambero Rosso
2017 trebicchieri Gambero Rosso
2018 trebicchieri Gambero Rosso
2019 trebicchieri Gambero Rosso
2020 trebicchieri Gambero Rosso
2021 trebicchieri Gambero Rosso

MASSERIA LI RENI
AVETRANA | MANDURIA (TA)

VESPA
VIGNAIOLI PER PASSIONE

WWW.VESPAVIGNAIOLI.IT