

Imprese & Territori



NUOVA STRUTTURA A EY
Massimo Antonelli, già Ceo di EY in Italia, viene nominato Chief Operating Officer della nuova regione EY Europe West. Per la stessa area

Donato Ferri assume il ruolo di Managing Partner EY Consulting. Mentre in Italia Andrea D'Acunto è People Advisory Services Leader e Paolo Lobetti Consulting Market Leader



DE ALBERTIS PRESIDENTE
Le imprese Assimpredil Ance di Milano, Lodi, Monza e Brianza hanno eletto presidente Regina De Albertis per il prossimo quadriennio

Ferrovie, la sfida del trasporto merci: raddoppiare la quota entro il 2030

Il Forum di Pietrarsa

In Italia la quota modale del treno è al 13%, contro una media europea del 19%

Il ministro Giovannini: la cura del ferro funzionerà solo con il sostegno di tutti

Marco Morino

Oggi in Italia la quota di mercato del cargo ferroviario è del 13%, al di sotto della media europea (19-20%), assai inferiore al dato della Svizzera e dell'Austria (intorno al 35%) e molto più bassa di quella degli Stati Uniti (46%). È chiaro che se vogliamo raggiungere la soglia del 30% entro il 2030, come ci impone l'Unione europea, bisogna correre. E per spingere le merci verso la ferrovia a scapito di Tir (trasporto stradale) e navi (trasporto marittimo) è necessario rendere i treni merci più competitivi di quanto lo siano stati negli ultimi 20 anni. Superando i tanti colli di bottiglia, pensiamo all'attraversamento dei valichi alpini oppure ai collegamenti di ultimo miglio tra la rete ferroviaria e i porti, che ostacolano un pieno sviluppo del trasporto merci su ferro. Ma dobbiamo anche imparare a ragionare in una logica di sistema. Di questo si è discusso ieri al V Forum di Pietrarsa (Napoli), organizzato da Assoferr, in collaborazione con Confetra e Conftrasporto-Confcommercio.

Il primo a prendere la parola è il ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini: «Spostare il traffico merci verso la ferrovia - dice il ministro - richiede investimenti su tutti gli elementi della catena logistica, sui quali ci sono interessi a volte contrapposti. La cura del ferro funzionerà solo se tutte le componenti funzionano. Serve un impegno corale». Giovannini punta i riflettori sulla spinta che arriverà dalle nuove tecnologie, esalta il ruolo delle imprese private («senza investimenti privati il salto non lo faremo»), rammenta i 200 milioni inseriti nel fondo complementare al Pnrr per il rinnovo del materiale rotabile e indica nell'accelerazione dei contratti di programma la prima condizione per rendere subito operativi i futuri investimenti. Leonardo Lanzi, vicepresidente Conftrasporto-Confcommercio, afferma: «Per accelerare lo shift modale dalla strada alla ferrovia è necessario il coinvolgimento dell'autotrasporto in ottica inclusiva e non antagonista. L'autotrasporto sa essere complementare alle altre modalità e attualmente possiede e gestisce la stragrande maggioranza degli ordini di trasporto. Occorre applicare lo stesso spirito con cui Assoferr si è unita a Conftrasporto». Andreas Nolte, presidente di Assoferr, spiega che non ci deve essere contrapposizione tra ferrovia e trasporto stradale. «L'intermodalità - spiega Nolte - è una realtà di tutti i giorni. Faccio un esempio pratico, quello della carta. Le bobine e i bancali di carta viaggiano principalmente in treno, ma col treno arrivano fino al terminale e dal terminale alla tipografia viaggiano su Tir. Non c'è mai guerra in questo modo, ma siamo di fronte a un sistema di trasporto vincente». Aggiunge Ivano Russo, direttore generale di Confetra: «Non c'è ripresa senza logistica, compresa quella ferroviaria. Un Paese privo di materie prime come il nostro, senza logistica che le importi, non potrebbe avere una industria manifatturiera, né esportare i suoi prodotti in tutto il mondo». Chiude il presidente di Conftrasporto-Confcommercio, Paolo Uggè: «Il futuro del trasporto merci è intermodale e collaborativo. Pietrarsa smentisce un luogo comune troppo spesso considerato un dogma, che colloca i mondi del trasporto terrestre e marittimo come antagonisti del trasporto ferroviario. Per crescere dobbiamo fare sistema».



Merchi in treno. Cresce l'interesse della politica e delle istituzioni verso il cargo ferroviario, che è stato centrale nella pandemia

LA PROPOSTA DI ALSEA

«Sdoganato in Italia»: marchio di qualità per attrarre i traffici

Gli operatori logistici della Lombardia lanciano una proposta forte per attrarre i traffici verso il nostro Paese. L'idea è di Betty Schiavoni, presidente di Alsea, l'associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori che ieri, a Milano, ha celebrato l'assemblea annuale. Dice Schiavoni: «L'Agenzia delle Dogane italiana è un'amministrazione efficace ed efficiente. I nostri operatori segnalano costantemente il divario di controlli esistenti tra l'Italia e i Paesi del Nord Europa, con particolare riferimento all'Olanda e

alla Germania (quelli in Italia sono maggiori e più approfonditi)». Se il nostro Paese vanta quindi una eccellenza nei controlli sulle merci in importazione, occorre sfruttare tale migliore perizia, che garantisce maggiore sicurezza ai consumatori finali. Continua Schiavoni: «Per farlo si potrebbe creare un marchio di qualità, riconoscibile e identificabile, che potremmo chiamare: sdoganato in Italia®. Oggi i consumatori sono sempre più attenti a cosa comprano, soprattutto se questo può arrecare un danno alla

salute umana o all'ambiente. Il fatto che un prodotto venduto in Italia (un domani magari anche in Europa) sia stato sdoganato in Italia garantisce maggiore tutela e sicurezza, sapendo che la dogana italiana è un'eccellenza. Ovviamente - conclude Betty Schiavoni - per attrarre traffici e imprese, questa perizia nei controlli deve essere accompagnata da una rapidità ed efficienza nei controlli stessi, poiché i commerci mondiali questo richiedono».

—M.Mor.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL PRESENTE DOCUMENTO CONTIENE UN MESSAGGIO PUBBLICITARIO CON FINALITÀ PROMOZIONALE E NON COSTITUISCE UN'OFFERTA O UNA SOLLECITAZIONE ALL'INVESTIMENTO NELLE OBBLIGAZIONI GOLDMAN SACHS TASSO MISTO STEEPENER CALLABLE IN DOLLARI STATUNITENSIS (LE "OBBLIGAZIONI")

PUBBLICITÀ

OBBLIGAZIONI GOLDMAN SACHS TASSO MISTO STEEPENER CALLABLE IN USD

CEDOLA FISSA*	CEDOLA VARIABILE* 2 X (USD CMS 10Y-2Y)
4,00%	minimo 1,00% massimo 4,00%
i primi due anni	dal terzo anno alla Data di Scadenza

Scadenza 10 anni salvo rimborso anticipato a discrezione dell'Emittente a partire dal sesto anno

* Cedola annua nella valuta di denominazione da intendersi al lordo degli oneri fiscali applicabili.

Le nuove **Obbligazioni Goldman Sachs Tasso Misto Steepener Callable in Dollari Statunitensi**, con durata 10 anni salvo rimborso anticipato a discrezione dell'Emittente, offrono agli investitori flussi cedolari annuali fissi per i primi due anni e flussi cedolari annuali variabili, con valore minimo e massimo, dal terzo anno fino a scadenza pari a due volte il differenziale tra il tasso Constant Maturity Swap in USD a 10 anni ("USD CMS 10 anni") e quello a 2 anni ("USD CMS 2 anni"). A scadenza è previsto il rimborso integrale del valore nominale nella valuta di denominazione. Inoltre, è prevista annualmente, a partire dal sesto anno fino al nono, la facoltà per l'Emittente a sua totale discrezione di rimborsare anticipatamente le Obbligazioni al 100% del valore nominale nella valuta di denominazione. In tal caso la durata delle Obbligazioni risulterebbe inferiore a 10 anni, con conseguente diminuzione dei proventi complessivi dell'investimento. Dato che il pagamento delle cedole ed il rimborso del capitale avvengono in Dollari Statunitensi, il rendimento complessivo delle Obbligazioni espresso in Euro è esposto al rischio di cambio tra i Dollari Statunitensi e l'Euro. Nel caso di deprezzamento dei Dollari Statunitensi rispetto all'Euro, l'investimento potrebbe generare una perdita in Euro. È possibile acquistare le Obbligazioni sul Mercato Telematico delle Obbligazioni di Borsa Italiana S.p.A. (MOT, segmento EuroMOT) attraverso la propria banca di fiducia, online banking e piattaforma di trading online.

Stare per acquistare un prodotto che non è semplice e può essere di difficile comprensione.

Avvertenze:

Prima dell'adesione leggere il prospetto di base redatto ai sensi dell'Articolo 8 del Regolamento Prospetti, approvato dalla Luxembourg Commission de Surveillance des Secteurs Financiers (CSSF) in data 17 luglio 2020 e notificato ai sensi di legge alla CONSOB in data 17 luglio 2020 (il "Prospetto di Base"), unitamente a ogni supplemento al Prospetto di Base, ed in particolare considerare i fattori di rischio ivi contenuti; i final terms datati 8 giugno 2021 relativi alle Obbligazioni (le "Condizioni Definitive") redatti ai sensi dell'Articolo 8 del Regolamento Prospetti; il documento contenente le informazioni chiave (KID) relative alle Obbligazioni. Le Condizioni Definitive, il Prospetto di Base e il KID sono disponibili sul sito www.goldman-sachs.it. L'approvazione del prospetto non deve essere intesa come un'approvazione dei titoli offerti.

Gli investitori sono esposti al rischio di credito dell'Emittente e del Garante. Nel caso in cui l'Emittente e il Garante non siano in grado di adempiere agli obblighi connessi alle Obbligazioni, gli investitori potrebbero perdere in parte o del tutto il capitale investito. Le cedole annuali variabili lorde sono legate a due volte il differenziale tra i due tassi di riferimento (USD CMS 10 anni e USD CMS 2 anni) con valore minimo 1,00% e valore massimo 4,00%. In uno scenario in cui il predetto differenziale moltiplicato per due assuma un valore inferiore a 1,00%, la cedola annuale variabile lorde risulterà pari a tale valore minimo (ovvero 1,00% lordo, 0,74% netto). Viceversa, in uno scenario in cui il predetto differenziale moltiplicato per due assuma un valore superiore al 4,00%, la cedola annuale variabile lorde risulterà pari a tale valore massimo (ovvero 4,00% lordo, 2,96% netto), pertanto gli investitori non ne beneficerebbero. Il rendimento delle Obbligazioni dipenderà anche dal prezzo di acquisto e dal prezzo di vendita (se effettuata prima della scadenza) delle stesse sul mercato. Tali prezzi dipendendo da vari fattori, tra i quali i tassi di interesse sul mercato, il merito creditizio dell'Emittente e del Garante e il livello di liquidità, potrebbero pertanto differire anche sensibilmente rispettivamente dal prezzo di emissione e dall'ammontare di rimborso. Non vi è alcuna garanzia che si sviluppi un mercato secondario liquido.

Per scaricare il Documento contenente le informazioni chiave (KID) relative alle Obbligazioni

www.gspriips.eu

1 Per USD CMS 10 anni si intende il tasso rappresentativo di un ipotetico scambio, tra un tasso fisso e un tasso variabile a breve termine (Libor 3 mesi), per una durata fissa di dieci anni. Per il tasso USD CMS 2 anni, la durata fissa è invece pari a due anni. I tassi sono calcolati da ICE Benchmark Administration Limited (IBA) e disponibili sulla pagina Reuters ICESWAP1.
2 L'imposta sostitutiva italiana applicabile alle Obbligazioni, è vigente al momento dell'emissione, e pari al 26%. L'ammontare di tale imposta potrebbe variare nel tempo.

Disclaimer. Le Obbligazioni non sono destinate alla vendita negli Stati Uniti o a U.S. persons e la presente comunicazione non può essere distribuita negli Stati Uniti o a U.S. persons. Prima di investire, i potenziali investitori dovranno considerare l'adeguatezza al proprio profilo di investimento e, in caso necessario, consultare i propri consulenti fiscali, legali e finanziari nonché leggere attentamente i documenti per la quotazione. Senza il nostro preventivo consenso scritto, nessuna parte di questo materiale può essere (i) copiata, fotocopiata o duplicata in qualsiasi forma e con qualsiasi mezzo o (ii) ridistribuita. © Goldman Sachs, 2021. Tutti i diritti sono riservati.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI SULLE OBBLIGAZIONI E I RELATIVI RISCHI:

www.goldman-sachs.it

www.borsaitaliana.it



GLOBAL MARKETS DIVISION

Marina Militare, appello all'industria: servono droni per attività in mare

Investimenti

Seminario sui sistemi avanzati per le attività navali al 2035

Gianni Dragoni

C'è un problema per l'impiego di droni sulle navi militari nel mare in tempesta. La Marina militare lamenta l'incapacità dell'industria dell'aerospazio e difesa di fornire velivoli a pilotaggio remoto in grado di atterrare «sul ponte di volo nel mare in tempesta».

Il problema è stato segnalato in un seminario della Marina militare sul «Future combat naval system 2035 nelle multi domain operations», con rappresentanti di Marina, industria, università.

I «domini» delle operazioni militari al 2035 sono cinque: oltre quello terrestre, marino, aeronautico, ci sono «spaziale e cybers», ha detto il capo dell'ufficio Spazio e innovazione tecnologica, Enrico Vignola. Il contrammiraglio Valentino Rinaldi, capo del terzo reparto, ha spiegato che «l'obiettivo 2035 dello sviluppo capacitivo» della Marina è articolato in tre aree, «gruppo portaerei più caccia di quinta generazione, forza anfibia (con proiezione a terra), capacità sottomarina».

Il contrammiraglio Placido Torresi, capo del sesto reparto (aeromobili), ha parlato di aerei. «La sfida principale è il rinnovamento della linea aerotattica, con la sostituzione degli Av-8B con gli F-35 a decollo corto e appontaggio verticale dal 2024». Torresi ha detto che «da più di dieci anni la Marina militare ha un requisito per gli «unmanned». Questo gap non è più ritardabile. Sarà necessaria la piena integrazione di aerei a pilotaggio remoto. I mezzi aerei dovranno essere navalizzati. Sono centinaia le aziende che producono droni. Ma

quando si parla di atterraggio sul ponte di volo nel mare in tempesta questi partner si dissolvono. Rilancio l'appello per gli amici dell'industria per navalizzare i droni».

Mbda ha illustrato le proprie tecnologie contro nuove minacce, stalandosi a un intercettore endo-atmosferico per affrontare diverse minacce, tra cui missili balistici a raggio intermedio, missili da crociera ipersonici, aerei da combattimento di nuova generazione.

«In questi due anni siamo riusciti ad avere risultati eccezionali a livello internazionale, insieme alla Marina e ai partner, Leonardo ovviamente, grazie a un prodotto che è il top, le Fremm, rappresenta l'F-35 in campo navale», ha detto Giuseppe Giordo, direttore generale divisione navi militari di Fincantieri. «La trasformazione dell'industria italiana navale della difesa deve essere quella di passare da un cantiere navalmecanico a un prime contractor».

Leonardo si aggiudica in Lituania un progetto internazionale con fondi Ue per la sicurezza cyber

Alessandro Profumo, a.d. di Leonardo-Finmeccanica, ha parlato di trasformazione digitale e cyber security. «Dico grazie a Giuseppe Giordo per quello che ha detto, che condivido al 100%, ma anche perché ha ottenuto grandi successi a livello internazionale anche come a.d. di Orizzonte sistemi navali, che ha con noi una stretta interconnessione». Profumo ha parlato del futuro aereo da combattimento di sesta generazione, «il Tempest è il campione digitale». Insieme al Baltic Institute of Advanced Technology di Vilnius Leonardo si è aggiudicata il progetto Ue sulla cyber security Edf-Edidp Cyber4De, un consorzio a guida lituana che beneficia di fondi Ue per 9,3 milioni di euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CAMPAGNA ANTI COVID

Benevento, 12mila vaccini nell'hub di Confindustria

Dodicimila vaccini somministrati, seimila persone immunizzate con la doppia dose: è il bilancio dell'hub vaccinale per le Attività produttive della Provincia di Benevento, localizzato nell'area industriale di Ponte Valentino. L'iniziativa è dovuta alla collaborazione tra Confindustria Benevento, Consorzio dell'Area di Sviluppo Industriale e Asl di Benevento con il contributo dei sindacati provinciali. E si inserisce nell'ambito dei protocolli d'intesa per la vaccinazione Anti Sars Cov 2/COVID 19 nei luoghi di lavoro - sottoscritti a

livello nazionale e regionale - che disciplinano come le aziende possono offrire supporto alla campagna vaccinale pubblica. Nella fase conclusiva (la campagna chiude l'11 luglio), ieri hanno visitato il sito il presidente di Confindustria, Carlo Bonomi, il presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca. A fare gli onori di casa il presidente di Confindustria Benevento, Oreste Vigorito. Nella foto, da sinistra, V. V. e Bonomi.

—V.V.

© RIPRODUZIONE RISERVATA