



**ANDREA  
AMBROGIO**

**Le nuove sfide  
di **MULTILOG** per una  
logistica sostenibile**

**Festival dei giovani: Ruggerone ha parlato di logistica**

**EDITORIALE  
IMPRESE ITALIA:  
TECNOLOGIA DEBOLE**

**LARGO CONSUMO  
IMPRESE  
IN DIFFICOLTA'**

**IMMOBILIARE  
UN SETTORE  
CHE TIRA**

organizzano



# 20<sup>a</sup> Edizione del Premio **IL Logistico dell'Anno**

**SONO APERTE LE CANDIDATURE PER L'ISCRIZIONE  
AL PREMIO "IL LOGISTICO DELL'ANNO"**

L'edizione 2024 prevede riconoscimenti a società e manager logistici che hanno effettuato innovazione in ambito:

- Corporate Social Responsibility
- Formativo
- Immobiliare
- Internazionalizzazione d'Impresa
- Ricerca e Sviluppo
- Sostenibilità ambientale
- Tecnologico e Logistica 4.0
- Trasportistico (mono o multimodale)
- Circular e Sharing Logistics

Il testo di presentazione può essere in formato PDF, PPT o WORD.

Dovrà esporre in modo chiaro il progetto che viene candidato.

È inoltre richiesto un sunto (abstract) del progetto di massimo una pagina dattiloscritta (2.000 caratteri spazi inclusi).

Il testo di presentazione della candidatura andrà spedito entro e non oltre il **30 Giugno 2024**.

Gli invii vanno effettuati via mail a **[milano@assologica.it](mailto:milano@assologica.it)**

oppure per via postale a **Euromerci - Candidatura al premio IL LOGISTICO DELL'ANNO**  
Via Cornalia 19 - 20124 Milano.

---

## **IMPRESE ITALIA: TECNOLOGIA DEBOLE** **In quelle più complesse, siamo in ritardo**

---

L'ISTAT HA PUBBLICATO A METÀ MAGGIO IL "RAPPORTO ANNUALE 2024 SULLA SITUAZIONE DEL PAESE". DOPO AVER AFFERMATO CHE "NELL'ULTIMO TRIENNIO L'ECONOMIA ITALIANA È CRESCIUTA PIÙ DELLA MEDIA DELL'UNIONE EUROPEA E DI FRANCIA E GERMANIA, TRA LE MAGGIORI ECONOMIE DELL'UNIONE" E CHE "ALLA CRESCITA SI È ASSOCIATO IL BUON ANDAMENTO DEL MERCATO DEL LAVORO", IL RAPPORTO SI SOFFERMA SU ALCUNE CRITICITÀ DEL NOSTRO PAESE. IN PRIMO LUOGO, SOTTOLINEA CHE SOLAMENTE A FINE DEL 2023, IL PIL REALE È TORNATO AI LIVELLI DEL 2007: "IN 15 ANNI SI È ACCUMULATO UN DIVARIO DI OLTRE 10 PUNTI CON LA SPAGNA, 14 CON LA FRANCIA E 17 CON LA GERMANIA. SE SI CONFRONTA IL 2023 CON IL 2000, IL DIVARIO È DI OLTRE 20 PUNTI CON FRANCIA E GERMANIA, E DI OLTRE 30 CON LA SPAGNA". UNA DELLE CAUSE DI MAGGIOR RILIEVO DI TALE SITUAZIONE È FATTA RISALIRE DAL RAPPORTO ALLA STAGNAZIONE DELLA PRODUTTIVITÀ DEL LAVORO: IL PIL PER ORA LAVORATA È DA NOI AUMENTATO, DAL 2007 AL 2023, SOLTANTO DELL'1,3% CONTRO IL 3,6% DELLA FRANCIA, IL 10,5% DELLA GERMANIA E IL 15,2% DELLA SPAGNA. IL PROBLEMA DELLA BASSA CRESCITA DELLA PRODUTTIVITÀ STA, ANCHE, NELLA DEBOLEZZA DEGLI INVESTIMENTI (HA RECUPERATO SOLO NELL'ULTIMO TRIENNIO). ABBIAMO INVESTITO POCO: IN PARTICOLARE, CIÒ SI È VERIFICATO PER QUANTO RIGUARDA I BENI IMMATERIALI E NELLE ATTREZZATURE ICT, COMPONENTI CHE "PIÙ INCIDONO SULL'AMMODERNAMENTO DELLO STOCK DI CAPITALE". IL RAPPORTO SOTTOLINEA A TALE PROPOSITO CHE "NONOSTANTE LA RECENTE ACCELERAZIONE DELLA TRASFORMAZIONE DIGITALE DELLE IMPRESE, IL SISTEMA PRODUTTIVO ITALIANO È ANCORA IN RITARDO RISPETTO ALLE ALTRE MAGGIORI ECONOMIE DELL'UNIONE NELL'ADOZIONE DELLE TECNOLOGIE PIÙ COMPLESSE E NELLO SVILUPPO DELLE COMPETENZE ICT TRA I LAVORATORI". POCO PIÙ DELLA METÀ DEGLI ADDETTI ALLE IMPRESE ITALIANE È DOTATO DI DISPOSITIVI CONNESSI NELLO SVOLGIMENTO DEL PROPRIO LAVORO: 10% SOTTO LA GERMANIA. "L'ITALIA È L'ULTIMA FRA I PRINCIPALI PAESI DELL'UNIONE NELL'AVERE SOFTWARE GESTIONALI NELL'ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO E NELLA GESTIONE DELLE INFORMAZIONI", DICE IL RAPPORTO. INOLTRE, AGGIUNGE CHE SOLO IL 5% DELLE NOSTRE IMPRESE FA USO DI TECNOLOGIE DI INTELLIGENZA ARTIFICIALE, CONTRO L'8% DELLA MEDIA DELL'UNIONE E L'11% DELLA GERMANIA. PIÙ DI OTTO IMPRESE SU DIECI NE PERCEPISCONO LE POTENZIALITÀ, MA NE SEGNALANO GLI ALTI COSTI E LA MANCANZA DI COMPETENZE ADEGUATE TRA I LAVORATORI. IL PROBLEMA DA RISOLVERE STA NELLA FORMAZIONE: I PROFESSIONISTI ICT SONO DA NOI IL 3,9% DEGLI OCCUPATI, UN LIVELLO BASSO RISPETTO ALLE ALTRE PRINCIPALI ECONOMIE EUROPEE.

# VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile  
Jean Francois Daher

Sito [www.euromerci.it](http://www.euromerci.it)  
a cura di Ornella Giola  
e-mail: [ogiola@euromerci.it](mailto:ogiola@euromerci.it)  
cell.331.674.6826

Stampa  
Mediaprint Milano

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

**Economia**

**CREDITI, PER LE IMPRESE  
SEMPRE PIU' DIFFICILE E ONEROSO** **8**

**Attualità**

**I DANNI PER L'ITALIA A SEGUITO  
DEGLI ATTACCHI SUL MAR ROSSO** **13**

**Attualità**

**LPR, UNA STAGIONE  
DA AFFRONTARE CON OTTIMISMO** **34**

**Cover Multilog**

**PARTNER STRATEGICO PER LE AZIENDE  
CHE VOGLIONO ESSERE SOSTENIBILI** **36**

**Largo consumo**

**LE DIFFICOLTA'  
DELLE IMPRESE** **42**

**Festival dei giovani**

**GAETA: RUGGERONE  
HA PARLATO DI LOGISTICA** **48**

**Immobiliare logistico**

**UN SETTORE  
CHE TIRA** **53**

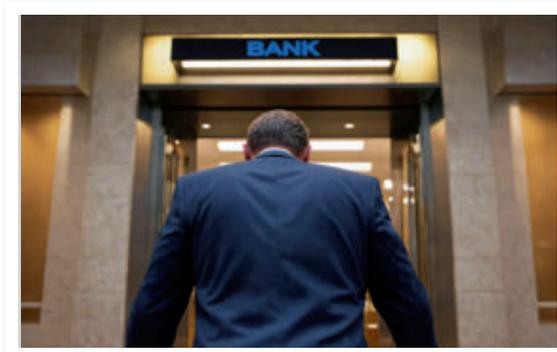
**Logistics meet industry**

**LE IMPRESE CHE AUMENTANO  
L'OUTSOURCING E ANCHE L'EX WORXS** **55**

**IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA** **4**

**NEWS** **16**

**DALLE AZIENDE** **23**



Dal 2022, per le imprese, le condizioni per ottenere prestiti dalle banche sono nettamente peggiorate: dal gennaio 2022 al gennaio 2024 gli interessi sono più che quadruplicati, passando mediamente dall'1,28% al 5,48% (il servizio a pag. 8)

A Roma, si è svolta una conferenza internazionale, organizzata dal FLC, sulle direttive europee per l'ESG che ha sottolineato che le modalità per raggiungere gli obiettivi devono essere demandate ai governi nazionali (il servizio a pag. 38)

# ALLA SCOPERTA DI PROLOGIS URBAN ART



## In calo la produzione industriale

La produzione industriale sta calando. Secondo i dati Istat, si stima che a marzo l'indice destagionalizzato sia diminuito dello 0,5% rispetto a febbraio. Nella media del primo trimestre si è registrato un calo del livello della produzione dell'1,3% rispetto ai tre mesi precedenti. Cresce su base congiunturale soltanto l'energia, mentre diminuiscono i beni

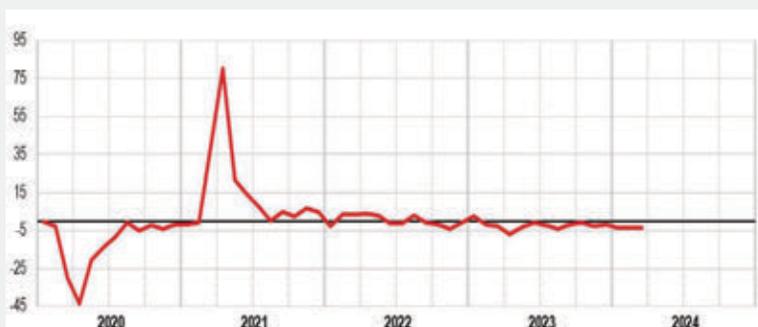


intermedi (meno 0,1%), i beni di consumo (meno 0,6%) e i beni strumentali (meno 3,8%). In termini tendenziali, ossia rispetto all'anno scorso, la flessione è del 3,5%. Il calo interessa tutti i principali comparti: la riduzione è modesta per l'energia (meno 0,1%) e i beni intermedi (meno 1,8%) mentre risulta più rilevante per beni di consumo (meno 4,6%) e i beni strumentali (meno 5,7%). Le flessioni più ampie si registrano nelle industrie tessili, abbigliamento, pelli e accessori (meno 9,3%), nella fabbricazione di mezzi di trasporto (meno 8,8%) e nella fabbricazione di macchinari (meno 5,9%). La flessione della produzione industriale nel nostro paese sta, quindi, proseguendo: sono quattordici mesi consecutivi che continua. Ciò sta avvenendo anche se i prezzi per produrre sono diminuiti: sempre a marzo c'è stata una flessione dello 0,2% su base mensile e del 9,6% su base annua. Sul mercato interno sono calati dello 0,4% rispetto

### Produzione industriale

Fonte: ISTAT

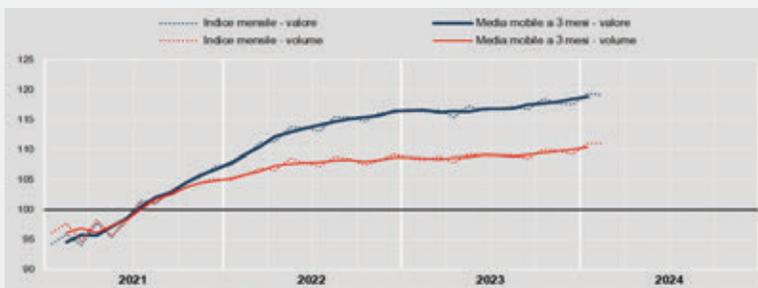
(genn. 2020-mar. 2024, variazioni % tendenziali, base 2021=100)



### Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

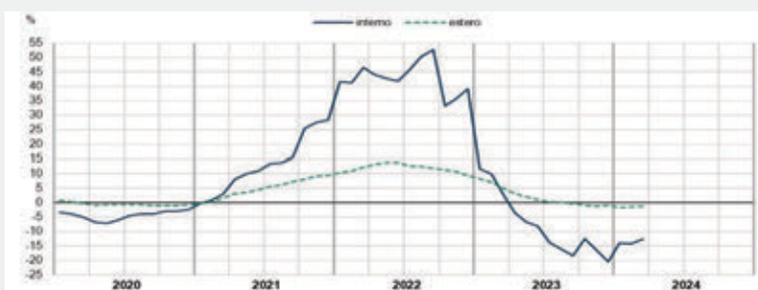
(genn. 2021-febb. 2024, indici mensili e medie mobili, base 2021=100)

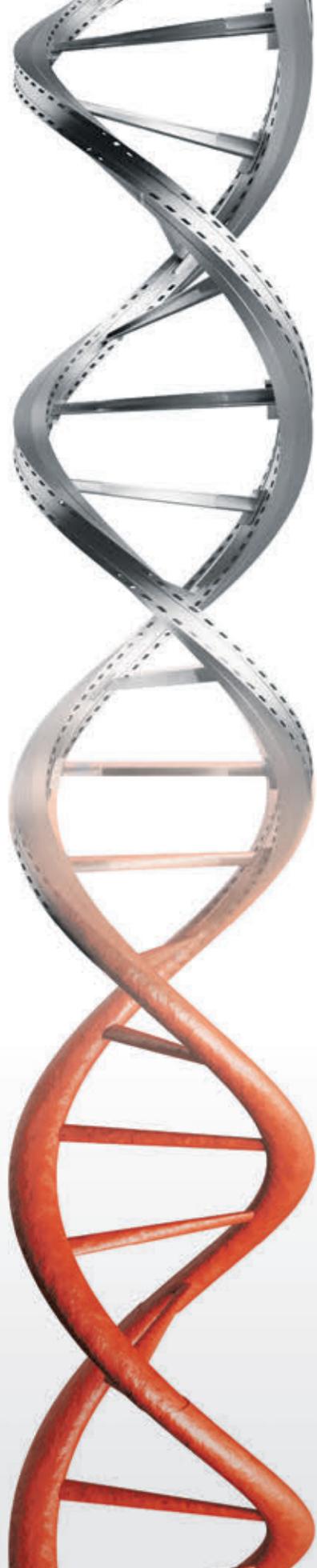


### Prezzi alla produzione dell'industria

Fonte: ISTAT

(genn. 2020-mar. 2024, variazioni % tendenziali, base 2021=100)





## ***PUNTARE IN ALTO È NEL NOSTRO DNA***

Da quasi 50 anni diamo vita ad un instancabile patrimonio di soluzioni su misura per lo stoccaggio e la logistica.

Verticalità, sicurezza e automazione sono solo alcuni dei perni attorno a cui ruota l'innovazione Modulblok, forte di partnership solide con le aziende e i centri di ricerca migliori del mondo.

Tecniche avanzate, approccio etico e una squadra di persone che si conquista, giorno per giorno, la fiducia dei clienti.

## ***NON SMETTEREMO MAI DI ANTICIPARE IL FUTURO: È LA NOSTRA NATURA.***

[modulblok.com](http://modulblok.com)

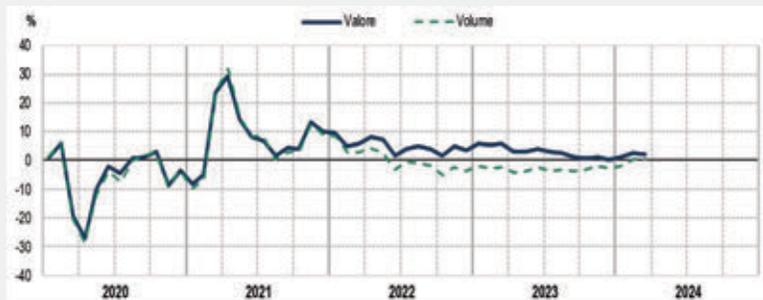
**LOGAUT**<sup>®</sup>  
logistica|automazione



## Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

(genn. 2020-mar. 2024, variazioni % tendenziali, dati in valore, base 2021=100)



a febbraio e del 12,7% su base annua (erano già calati a febbraio del 14,2%). Il fatturato dell'industria, invece, sta crescendo: a febbraio, al netto dei fattori stagionali, è cresciuto su base mensile sia in valore (più 2,0%) sia in volume (più 1,4%), trainato da una maggiore vivacità del mercato estero. L'inflazione torna a scendere: ad aprile, secondo le stime Istat, è arrivata allo 0,9%. Il lieve rallentamento dipende dalla dinamica tendenziale dei prezzi

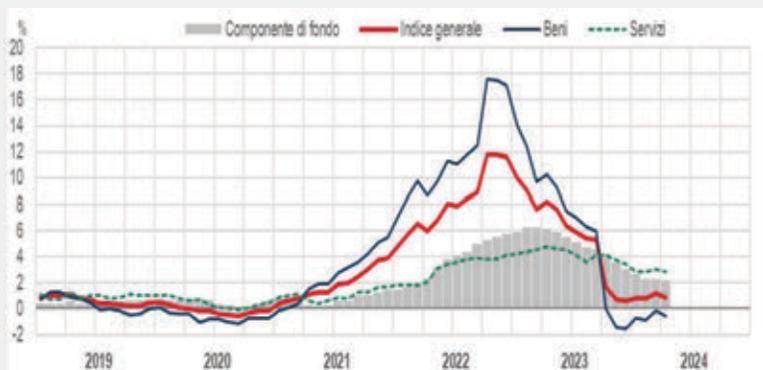
## Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

(indice Nic\*, genn. 2019-apr. 2024, variazioni % congiunturali e tendenziali, base 2015=100)



(indice Nic\*, genn. 2019-apr. 2024, variazioni % tendenziali per tipologia di prodotto, base 2015=100)



\*Nic: indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività al lordo dei tabacchi



dei beni energetici non regolamentati e dei servizi relativi ai trasporti. I beni alimentari sono anch'essi in una fase di leggera frenata: sono cresciuti del 2,6% dal 2,7%. A marzo 2024, rispetto al mese precedente, le vendite al dettaglio complessive non hanno registrato variazioni di rilievo. Le vendite dei beni alimentari sono state in lieve aumento mentre quelle dei beni non alimentari hanno subito una leggera flessione. A livello tendenziale, invece si è registrata una crescita sia in valore sia in volume, determinata dalle vendite dei beni alimentari, che hanno risentito in misura significativa della differente collocazione della Pasqua, la quale quest'anno è caduta nel mese di marzo mentre nel 2023 si collocava ad aprile. In particolare, c'è da notare, che, rispetto a marzo 2023, il valore delle vendite al dettaglio è stato in crescita solo per la grande distribuzione (con un più 6,1%).

# Febbraio 2024: debito pubblico in aumento

Dopo il calo di gennaio, è cresciuto nel febbraio di circa 23 miliardi di euro.

Il governo ha trasmesso alla commissione europea, sulla base del Trattato di Maastricht, che nel "Protocollo sulla procedura per i disavanzi eccessivi" prevede che i paesi europei debbano inviare due volte l'anno i livelli dell'indebitamento netto e del debito pubblico. In questa comunicazione non sono state inserite le previsioni ufficiali elaborate dal ministero dell'Economia e delle Finanze per l'anno in corso che sono escluse da questo processo. Da notare che i dati contenuti in questa comunicazione sono diversi da quanto diffuso dal governo il 5 aprile scorso con il "Conto trimestrale delle amministrazioni pubbliche, reddito e risparmi delle famiglie e profitti delle società". Infatti da quella data, sono state prese in sede di governo nuove disposizioni in particolare sul Superbonus, che rappresenta il problema più grave per la sistemazione dei conti pubblici. L'obiettivo del governo è chiaro: dare l'addio definitivo a tale provvedimento preso dal governo Conte 2 nel maggio del 2020. "Chiudere definitivamente

l'eccessiva generosità di questa misura e mettere un punto finale per il 2023, che ha dato risultati devastanti per la finanza pubblica, anche per il 2024", come ha dichiarato senza mezzi termini il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti. Di fatto, il nuovo decreto pone i titoli di coda per l'agevolazione fiscale garantita dallo Stato per gli interventi di ristrutturazione edilizia, eliminando alcune concessioni che il governo Meloni aveva avallato in precedenza, nel dicembre 2023. Rispetto ai conti del 5 aprile, la nuova versione inviata alla commissione prevede un peggioramento dell'indebitamento pubblico netto dello 0,2% rispetto al Pil. Nel 2023, l'indebitamento netto della pubblica amministrazione,



meno 154.124 milioni di euro, è stato pari al meno 7,4% del Pil, in diminuzione di circa il 13,8 miliardi rispetto al 2022. Il saldo primario, al netto degli interessi, è stato negativo e pari al 3,6% del Pil, migliorando di 0,7 punti percentuali rispetto al 2022. La spesa per gli interessi è stata pari al 3,8% del Pil. In totale, il debito al 31 dicembre 2023 ammontava a 2.863 miliardi, ma a febbraio del 2024 vi è stato un aumento (dopo il calo di gennaio) che lo ha portato a 2.872 miliardi. ■

## L'indebitamento

Fonte: Istat

(2020-2023, valori %, l'indebitamento è espresso con il segno positivo)



# Crediti, per le imprese sempre più difficile e oneroso

Dal 2022, le condizioni per ottenere prestiti sono molto peggiorate: dal gennaio di quell'anno, causa i tassi aumentati dalla Bce, al gennaio 2024 gli interessi sono quadruplicati, passando dall'1,28% al 5,48%.

di **Stefano Pioli**

**N**el 2023, secondo un'indagine della Banca d'Italia, la domanda di credito da parte delle imprese, in particolar modo per quella a lungo termine, è fortemente calata lungo tutti i primi nove mesi dell'anno. In particolare, le domande di credito per scorte/capitale circolante, cioè per la liquidità, si sono quasi fermate nel secondo e terzo trimestre, mentre sono calate in maniera molto notevole quelle rivolte a finanziare investimenti fissi. Appare evidente che questa "frenata" è stata causata principalmente dall'aumento dei tassi di interesse che si è andata ad aggiungere agli oneri addizionali, alle richieste di garanzie e ai limiti per le scadenze. All'inizio del 2024, per gli interessi, le cose non sono andate meglio. Infatti, se i tassi sui mutui sono diminuiti di quasi mezzo punto, passando dal 4,82% di dicembre 2023 al 4,38% di gennaio 2024, lo stesso non si è regi-

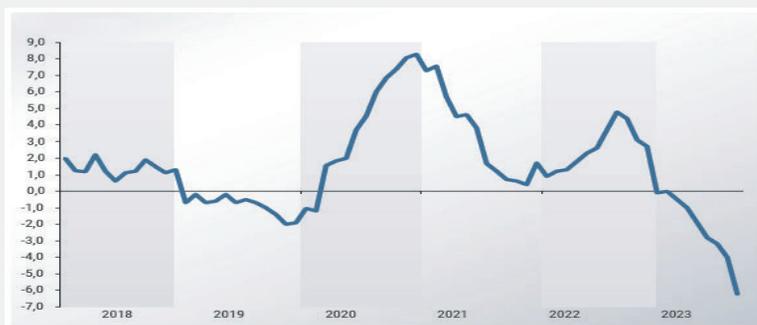
*La liquidità delle imprese è molto diminuita, dal 2022 sono calati vistosamente i depositi bancari*



## Il calo dei prestiti

Fonte: Confindustria

(2018-2023, variazioni % a dodici mesi, dati mensili)



strato per i costi del credito erogato alle imprese: gli interessi medi sono saliti di cinque punti base, risultando così quadruplicati in due anni, essendo passati dall'1,28% del gennaio 2022 al 5,48% del gennaio 2024. Secondo il centro studi di Unimpresa, "questa fiammata dei tassi ha fermato le erogazioni con lo stock dei finanziamenti delle banche alle aziende crollati di quasi 45 miliardi in due anni". Il vicepresidente di Unimpresa Giuseppe Spatafora ha così commentato: "Le imprese sono strozzate: i costi di indebitamento sono proibitivi e l'accesso al credito è di fatto impossibile. Manca la liquidità

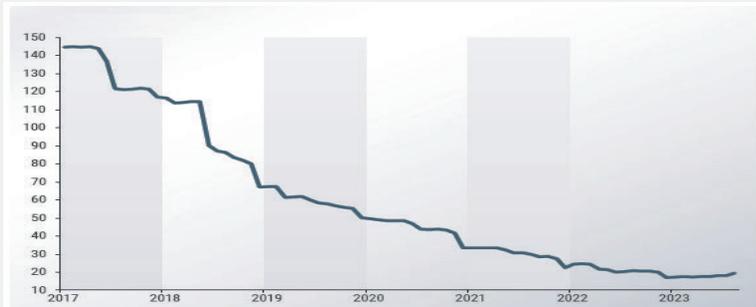
per gestire l'ordinaria amministrazione, mancano le risorse per fare investimenti e guardare con fiducia al futuro. Di fatto, ci troviamo in una situazione di stallo che potrà essere interrotta solo se la Banca centrale europea si convincerà di cambiare la rotta della politica monetaria, iniziando a tagliare il costo del denaro. Speriamo che non si vada oltre giugno: il tempo sta scadendo".

**Secondo il centro studi di Unimpresa,** questi sono i dati: lo stock dei prestiti bancari alle imprese si è attestato a gennaio scorso a quota 614,6 miliardi, in calo di 45,9 miliardi rispetto al dato di gennaio 2022, quando il valore complessivo era pari a 660,5 miliardi. Il totale dei finanziamenti delle banche alle aziende è sistematicamente sceso

## Le sofferenze

Fonte: Confindustria

((2017-2023, valori in miliardi, dati mensili))



propri costi che, contemporaneamente con il rialzo dei tassi, hanno permesso un deciso aumento dei margini di redditività. Anche le sofferenze a cui sono sottoposte, se sono leggermente cresciute nell'anno passato, si sono mantenute lontane dai picchi vissuti una decina di anni fa. La Confindustria nota a tale proposito che oggi le banche non hanno la necessità di fare "forti rettifiche sui crediti". L'economia italiana ha frenato molto nel 2023 ed è attesa in bassa crescita nel 2024 e questo certamente non aiuta sul fronte delle sof-

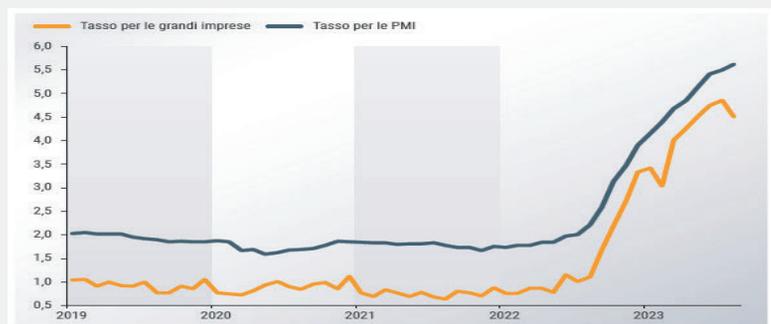
nel corso dell'ultimo biennio: a giugno 2022 era a 669 miliardi, alla fine dello stesso anno era a 647,4 miliardi. Nel corso del 2023 la discesa è proseguita: 635,4 miliardi a giugno e 617,8 miliardi a dicembre. A gennaio di quest'anno altri 3,2 miliardi in meno. Un crollo incessante causato dal rialzo dei tassi: a gennaio 2022 la media dei tassi sui prestiti alle aziende era dell'1,28% e 1,74% per gli interessi sui prestiti fino a un milione di euro e 0,76% per quelli oltre. A fine 2022 erano saliti fino ad arrivare a 3,56%, 3,90% e a 3,33%. Nel corso del 2023 ancora aumenti: a giugno 5,08%, 5,41% e 4,74% e a dicembre 5,43%, 5,72% e 5,28%. A gennaio scorso una ulteriore crescita a 5,48%, 5,78% e 5,30%. Anche l'indagine Istat mostra che, in particolare, le aziende manifatturiere che non ottengono i prestiti che richiedono, sono aumentate fino all'8,2% dal valore del 4,5% a fine 2021.

**L'andamento delle richieste** di prestiti si mantiene debole anche nei primi mesi del 2024. Si sta mantenendo un'offerta da parte delle banche che sta facendo molta attenzione sul versante delle garanzie e ciò tiene lontane molte imprese, specialmente quelle medio e piccole. Ciò sta rappresentando un freno per lo sviluppo economico.

## I costi dei crediti

Fonte: Confindustria

((2019-2023, valori %, dati mensili))



Si spera, per modificare tale situazione, che a giugno ci sia il sospirato taglio degli interessi da parte della Bce. Ciò potrebbe ridare fiato alle imprese, che, oltretutto, hanno oggi in generale bilanci più accettabili, grazie al miglioramento negli anni precedenti alla pandemia. E' certamente rilevate che l'offerta di prestiti resti ampia anche perché il miglioramento della liquidità nelle aziende, che si aggiunge ai continui shock a cui è sottoposto lo scenario economico, richiede un situazione del genere. Ciò potrebbe essere anche agevolato dalla migliore situazione in cui si trovano oggi le banche: nel 2023 hanno diminuito i

ferenze, ma ha evitato scenari peggiori che avrebbero potuto alimentare molto di più l'accumulazione di rischi sui crediti. Peraltro, le banche negli ultimi anni hanno già alzato molto il tasso di copertura dei crediti deteriorati, che nel 2023 è su livelli decisamente maggiori rispetto a quelli del 2011". Un rallentamento delle condizioni selettive da parte delle banche nella concessione dei crediti alle imprese, specialmente per le imprese medio-piccole, che, non va dimenticato, continuano a essere l'"ossatura" del sistema economico italiano, potrebbe aiutare lo sviluppo in una fase certamente complicata. ■

# 2024: popolazione quasi stabile, solo grazie all'immigrazione

Mentre cala ancora la popolazione italiana, cresce quella dei migranti che raggiunge il 9% del totale, concentrandosi in maggioranza nel nord.

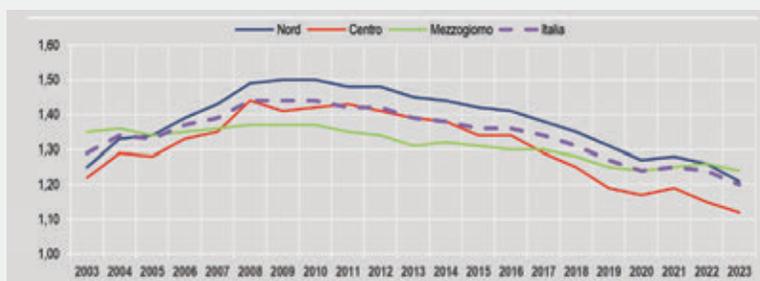
di **Virginia Sestieri**

**L'**Italia sta vivendo un duplice fenomeno: la riduzione della popolazione italiana e il "recupero" con l'arrivo degli stranieri. La somma dei due fenomeni dà quasi una popolazione stabile, infatti i residenti in Italia sono diminuiti solo di settemila unità dal 1° gennaio 2023 alla stessa data del 2024. Questa "somma" copre però alcune realtà: prima di tutte quella territoriale. Il Mezzogiorno è quello che paga di più: con la perdita di 126 mila cittadini (ossia il 6,6 per mille), considerando le nascite, i decessi e i trasferimenti di residenza in Italia o all'estero, mentre nel nord la popolazione aumenta del 2,7 mille e resta stabile quella del centro. E' evidente che gli stranieri, quando non sono solo di passaggio in Italia, si trasferiscano nelle regioni a più elevato stato di sviluppo. Come dimostra il fatto che a livello regionale la popolazione risulta in aumento soprattutto nel Trentino-Alto Adige, in Lombardia e in Emilia Romagna, mentre cala vistosamente in Basilicata (perdendo il 7,4 per mille) e in Sardegna (dove la perdita è stata del 5,3 per mille). Ciò significa che il Mezzogiorno sta imboccando una via che va verso la "desertificazione" specialmente nelle aree interne che sono quelle che dimostrano la maggiore povertà e, in generale, condizioni di precarietà. In particolare, la Sardegna è la regione con la natalità più bassa: è collocata sotto il livello di un figlio per donna per il quarto anno consecutivo, nel 2023 si è posizionata a 0,91 figli.

## Numero di figli per donna

Fonte: ISTAT

(numero medio, anni 2003-2023)



Con appena 379 mila bambini venuti al mondo, il 2023 mette in luce l'ennesimo minimo storico di nascite, l'undicesimo di fila dal 2013

Segue la Basilicata, dove il numero medio di figli per donna scende da 1,10 del 2022 al 1,08 del 2023.

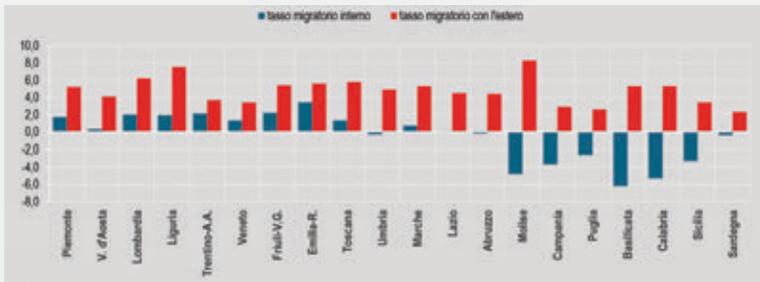
**Comunque, la denatalità** nel nostro paese non sta conoscendo alcuna sosta, anche nel 2023 si è registrato l'ennesi-

mo record negativo: appena 379 mila bambini venuti al mondo, mentre nel 2008 erano stati ben 557 mila, con la perdita di 178 mila nascite. E' l'undicesimo anno, dal 2013, che le nascite sono in calo ed emerge nel 2023 un saldo naturale fortemente negativo. Come

## Migrazione interna ed estera

Fonte: ISTAT

(2023, stima)



Però, la riduzione della natalità riguarda indistintamente nati di cittadinanza italiana e straniera. Infatti, gli stranieri si “adeguano” rapidamente alle situazioni di vita degli italiani e ne condividono le difficoltà: nel 2023, ci sono state tremila nascite in meno sul 2022 da parte di donne straniere. La contrazione delle nascite dipende da due fattori: da un importante “contrazione” della fecondità e dal calo del numero delle donne che sono in età di avere dei figli

detto, questo dato negativo è stato compensato dagli arrivi degli stranieri: le iscrizioni dall'estero (416 mila) e le cancellazioni (169 mila) determinano un saldo migratorio positivo di 247 mila unità. In tali condizioni, che consentono di compensare quasi totalmente il deficit dovuto alla dinamica naturale con una dinamica migratoria favorevole, la popolazione residente ha la possibilità di rimanere, almeno sul piano numerico, in sostanziale equilibrio.



Al calo della popolazione si aggiungono, per le età più giovani, l'abbandono scolastico e la “fuga” all'estero di quelli più preparati

### “DAVANTI A UNA TRAGEDIA ANNUNCIATA”, DICE GIORGETTI

“Le proiezioni economiche-finanziarie al 2050, o anche al 2040, iniziano a essere davvero preoccupanti se non affrontiamo il tema del capitale umano e della demografia”, ha detto il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti nel suo intervento al convegno sulla natalità “Per un'Europa giovane”. Certamente diminuirà l'offerta di lavoro sia nel settore pubblico sia in quello privato mentre aumenterà l'età media degli occupati. La popolazione andrà invecchiando e, anche se il calo demografico colpisce l'intero paese, aumenteranno le distanze tra nord-centro e il Mezzogiorno: stando ai dati dell'Istat, nel 2030, i cittadini residenti al nord saranno il 27,4%, mentre al centro ci sarà un lieve calo e nel sud diminuiranno di quasi l'1,0%, con tutte le conseguenze negative. Per affrontare tale situazione occorre che il governo agisca in maniera strutturale: la finanza pubblica deve tornare a essere uno strumento per gestire i fenomeni economici e sociali. “Dobbiamo capire come fare spazio a questo tipo di politiche a livello nazionale ed europeo. Il tema della produttività del lavoro, che è al centro dell'attenzione del governo, viaggia sulla componente tecnologica e sull'intelligenza artificiale ma anche sulle giovani generazioni che queste tecnologie sono più capaci di utilizzarle, di promuoverle e di crearle”, ha aggiunto Giorgetti. Allo stesso modo il dibattito sulla competitività ha certamente a che fare con lo sviluppo del mercato dei capitali europeo: “Non è però sufficiente il capitale finanziario. Serve quello umano che passa attraverso la dimensione della formazione e dell'educazione e deve tener conto in primo luogo della ‘materia prima’. I numeri ci dicono che siamo oggettivamente davanti a una tragedia annunciata. Serve anche un'Europa ‘giovane’. Invece abbiamo un'Europa vecchia e oltretutto indebitata: questa è la realtà. Dobbiamo agire anche su questo fronte”, ha concluso il ministro dell'Economia.

## LA FUGA DEI CERVELLI

Nel 2022 i giovani che in Italia hanno abbandonato la scuola prematuramente sono stati 465 mila, pari all'11,5% della popolazione presente nella fascia di età compresa tra i 18-24 anni. Sempre nello stesso anno, invece, i cosiddetti "cervelli in fuga" che se ne sono andati dal nostro paese per trasferirsi all'estero sono stati oltre 55 mila. Non va dimenticato che questi ultimi sono costati tanto allo Stato che ha speso molto per educarli e che li "offre" poi gratuitamente all'estero. Se a queste specificità che caratterizzano il nostro mondo giovanile aggiungiamo anche la crisi demografica in corso e la "rivoluzione digitale" ormai alle porte, tutto ciò avrà delle gravi ricadute anche per le nostre imprese. Con sempre meno giovani e per una parte importante di essi con un livello di istruzione insufficiente, per tantissime Pmi trovare del personale preparato da inserire nei processi produttivi sarà una missione quasi impossibile. L'Italia, che è al terzo posto per numero di abbandoni scolastici nell'Unione europea (con l'11,5% è preceduta soltanto dalla Spagna con il 13,9% e dalla Germania con il 12,2%, mentre la media dell'Unione era, nel 2022, del 9,7%), ha un duplice problema con cui deve fare i conti: in primo luogo un basso numero di diplomati e di laureati, soprattutto in materie scientifiche. Se in tempi ragionevolmente brevi non riusciremo a recuperare il gap con i nostri competitor, corriamo il pericolo di un impoverimento generale del sistema paese; in secondo luogo, abbiamo un'"elevata povertà educativa" che, secondo gli esperti, va di pari passo con la povertà economica. Le cause che determinano la "fuga" dai banchi di scuola sono principalmente culturali, sociali ed economiche: i ragazzi che provengono da ambienti socialmente svantaggiati e da famiglie con un basso livello di istruzione hanno maggiori probabilità di abbandonare la scuola prima di aver completato il percorso di studi che li porta a conseguire almeno il diploma di maturità. Il territorio che paga il prezzo più alto è il Mezzogiorno: la Campania con 72 mila studenti che abbandonano la scuola anzitempo è la regione che ha il triste primato in questa classifica, seguita dalla Sicilia con 67 mila abbandoni.

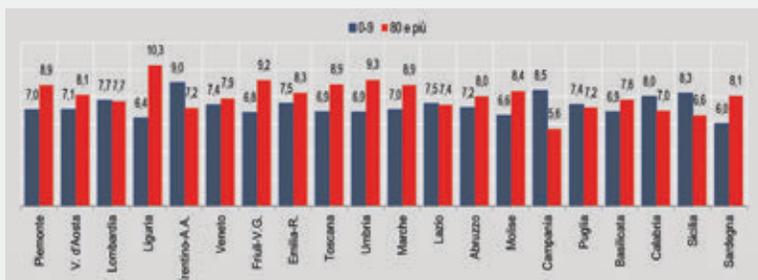
(in via convenzionale stabilita nell'età che va dai 15-49 anni, un'età che era il 1° gennaio 2024 di 11,5 milioni di donne, con un calo di 1,9 milioni rispetto al 2014 e di 2,3 milioni a confronto con il 2004). Il numero medio di figli per donna scende così da 1,24 nel 2022 a 1,20 nel 2023, avvicinandosi di molto al minimo storico di 1,19 figli registrato nel lontano 1995. Un altro fenomeno preoccupante riguarda la "posticipazione" delle nascite. Questo è un fenomeno che incide negativamente, infatti più si ritarda la decisione di avere un figlio, più di riduce l'arco temporale disponibile per le potenziali madri. Oggi, l'età media per avere un figlio si è alzata nel nord a 32,6 anni, nel centro a 32,9 e nel Mezzogiorno a 32,2. Quest'ultimo dato è quello che, rispetto al 2022, ha dimostrato la maggiore crescita, era 32,0 anni nel 2022.

**In totale, alla fine del 2023**, la popolazione residente in Italia di provenienza straniera è di 5 milioni e 308 mila unità, in aumento di 166 mila individui (più 3,2%) rispetto al 2022. Tocca, quindi, il 9% della popolazione totale, con il 58,6% che risiede nel nord, dove arriva all'11,3% della popolazione, al centro risiedono 1,3 milioni con un'incidenza dell'11,1%. Nel Mezzogiorno sono invece solo 897 mila che raggiunge un'incidenza del 4,5%. Anche nei trasferimenti dei cittadini tra comuni italiani, che sono stati un po' più di 1,4 milioni, il Mezzogiorno perde popolazione: le partenze sono state circa 407 mila, mentre gli arrivi sono stati 344 mila. Un saldo negativo di quasi 63 mila unità. Anche questo dato, mette in luce le difficoltà del Mezzogiorno. La perdita di popolazione del Sud, per gli spostamenti tra comuni, riguarda tutte le regioni dell'area, in particolare la Basilicata e la Calabria.

### I residenti

Fonte: ISTAT

(1° gennaio 2024, stima, confronto tra le classi di età 0-9 anni e 80 anni e più)



# I danni per l'Italia a seguito degli attacchi sul Mar Rosso

Continuano gli assalti alle navi dei ribelli yemeniti Houthi, per l'economia italiana si sta rischiando di avere un taglio sul Pil dello 0,2% nel 2024.

di **Paolo Giordano**

**G**li assalti degli Houthi stanno continuando nel Mar Rosso. Chi pensava che si fermassero in breve tempo e la situazione tornasse alla normalità si sbagliava. I ribelli yemeniti sono molto determinati, hanno una storia, sono probabilmente spalleggiati e appoggiati dall'Iran che fornirebbe loro anche le armi. Finché il conflitto tra Israele e Hamas non arriverà alla fine, gli assalti continueranno. All'inizio, quando è cominciata, dopo l'attacco del 7 ottobre di Hamas, l'entrata di Israele nella striscia di Gaza, gli attacchi degli Houthi avevano come obiettivo le navi direttamente riconducibili a Israele, adesso non viene risparmiata alcuna bandiera: puntano a rendere il Mar Rosso assolutamente insicuro e, di conseguenza, a "isolare" il canale di Suez. Non bastano le azioni finora intraprese dagli Stati Uniti e dalla Gran Bretagna, serve, come dicevamo anche nell'ultimo numero di *Euromercati*, una maggiore determinazione. Anche l'Italia partecipa, avendo ottenuto l'avallo del parlamento, alle operazioni in una fase "difensiva". Non pare sufficiente. Anche le compagnie marittime si stanno rendendo conto che la questione è lunga: le tre grandi compagnie marittime MSC, Zim e Maersk hanno organizzato collegamenti diretti tra l'Asia e l'America. Di fatto hanno modificato le loro rotte, evitando il canale di Suez. I danni per l'Italia si fanno sentire. Il canale di Suez è "saltato" da tante navi che hanno scelto di circumnavigare l'Africa con ovvia-



*Il tratto del Mar Rosso dove si svolgono gli attacchi degli Houthi*

mente un forte aumento dei noli (sono aumentati del 124% rispetto al 2023). Il fermo, o quasi, del canale ha forti conseguenze sulla nostra economia.

**Rischiano, infatti, di saltare le previsioni** del governo italiano che ha previsto un aumento del Pil per quest'anno dell'1%. Ma questa previsione deve fare i conti con la decisione delle navi di puntare direttamente sui porti del nord Europa, circumnavigando il Capo di Buona Speranza, impiegando diciquindici giorni in più e scartando la possibilità di entrare nel Mediterraneo e di accostare gli scali italiani. Tale situazione, contando i ritardi degli arrivi e delle partenze e l'aumento dei noli nel traffico di container potrebbe costare molto all'Italia, fino a circa due punti decimali di Pil quest'anno. Quin-

di, il Pil si ridurrebbe allo 0,8%. Inoltre, se dovesse esserci una continuazione nel 2025, il Pil, previsto dal governo all'1,2%, si contrarrebbe intorno a uno 0,3%. Il che farebbe scendere la crescita a uno 0,9%, ben più modesto. Tutto ciò potrebbe non restare l'unica conseguenza negativa, infatti molti si attendono anche un aumento sia del greggio sia del gas metano per l'instabilità dell'Africa. Se così fosse la situazione per l'Italia andrebbe peggiorando. Purtroppo, l'economia italiana è molto dipendente dai traffici marittimi mondiali, basti pensare che il nostro export viene trasferito all'estero in gran parte via nave. A quanto sembra, gli Houthi stanno puntando a danneggiare il commercio globale per colpire l'Occidente, mirando probabilmente a tutto ciò che rappresenta. ■

THE ECONOMIST

## Le difficoltà dell'Unione europea

L'Europa non è nota per il suo dinamismo, ma oggi sembra stagnante sotto ogni punto di vista. Colpita dallo shock energetico seguito all'invasione russa dell'Ucraina nel 2022, l'economia dell'Unione europea è cresciuta solo del 4% in questo decennio, rispetto all'8% degli Stati Uniti. Dalla fine del 2022, né essa né la Gran Bretagna sono cresciute affatto. Come se non bastasse, l'Europa si trova ad affrontare un'ondata di importazioni a basso costo dalla Cina che, pur avvantaggiando i consumatori, potrebbe danneggiare i produttori e aumentare i conflitti sociali e industriali. E nel giro di un anno Donald Trump potrebbe tornare alla Casa Bianca, ponendo enormi dazi sulle esportazioni europee.



*La buona notizia per l'Europa è che i costi del gas sono scesi lontano dal loro picco*

**Il continente europeo** ha bisogno di una forte crescita per contribuire a finanziare una maggiore spesa per la difesa, soprattutto da quando il sostegno americano all'Ucraina si è prosciugato, e per raggiungere i suoi obiettivi di energia verde. I suoi elettori sono sempre più disillusi e inclini a sostenere partiti di estrema destra come Alternativa per la Germania. E i freni di lunga data alla crescita - un rapido invecchiamento della popolazione, autorità di regolamentazione prepotenti e un'integrazione inadeguata del mercato - non sono scomparsi. C'è una frenesia di attività nelle capitali europee mentre i governi cercano di rispondere. Devono stare

attenti. Sebbene gli shock che l'Europa deve affrontare abbiano origine all'estero, gli errori dei responsabili politici europei potrebbero aggravare notevolmente i danni. La buona notizia è che lo shock energetico ha superato il momento di massima sofferenza: i prezzi del gas sono scesi lontano dal loro picco. Purtroppo gli altri sono solo all'inizio. Di fronte a un rallentamento deflazionistico, il governo cinese dovrebbe stimolare i deboli consumi delle famiglie del paese, che potrebbero sostituire gli investimenti immobiliari come fonte di domanda. Al contrario, il presidente Xi Jinping sta utilizzando i sussidi per potenziare l'industria manifatturiera cinese, che rappresenta già circa un terzo della produzione globale di beni. Si affida ai consumatori stranieri per sostenere la crescita. L'attenzione della Cina è rivolta ai beni verdi, in particolare ai veicoli elettrici, per i quali la sua quota di mercato globale potrebbe raddoppiare, fino a un terzo, entro il 2030. Ciò porrebbe fine al dominio dei campioni nazionali europei come Volkswagen e Stellantis. Dalle turbine eoliche alle attrezzature ferroviarie, i produttori europei guardano nervosamente

verso est. Dopo novembre anche i produttori potrebbero guardare a ovest. L'ultima volta che è stato in carica, Trump ha imposto dazi sulle importazioni di acciaio e alluminio, includendo alla fine quelle dall'Europa, portando l'Unione a ritorsioni contro motociclette e whisky fino a quando non è stata raggiunta una tregua difficile sotto il presidente Joe Biden nel 2021. Oggi Trump minaccia una tariffa generale del 10% su tutte le importazioni e i suoi consiglieri parlano di andare oltre. Un altro round della guerra commerciale minaccia gli esportatori europei, che nel 2023 hanno registrato 500 mi-

liardi di euro (540 miliardi di dollari) di vendite in America. Trump è ossessionato dalle bilance commerciali bilaterali, il che significa che i 20 (su 27) Stati membri dell'Unione con un surplus commerciale di beni sono obiettivi naturali. Il suo team è anche danneggiato dai prelievi digitali europei, dalla tassa sul carbonio alle frontiere e dalle imposte sul valore aggiunto.

**Che cosa dovrebbe fare l'Europa?** Il sentiero da percorrere è disseminato di trappole. Un errore sarebbe quello di mantenere una politica economica troppo restrittiva in un momen-



*Da novembre, un altro pericolo potrebbe sorgere per l'Unione: Trump, se dovesse essere eletto, aumenterebbe i dazi doganali verso l'Europa, come ha fatto la prima volta*

to di vulnerabilità, un errore che la Banca centrale europea ha già commesso in passato. Negli ultimi anni la banca ha giustamente combattuto l'inflazione con aumenti dei tassi di interesse. Ma a differenza dell'America che spende liberamente, i governi europei stanno portando i loro bilanci in un migliore equilibrio, il che dovrebbe raffreddare l'economia, mentre i beni cinesi a basso costo ridurranno direttamente l'inflazione. Ciò dà alle banche centrali europee la possibilità di tagliare i tassi di interesse per sostenere la crescita. Sarà più facile far fronte alle perturbazioni dall'esterno se le banche centrali terranno l'economia fuori da una recessione che impedirebbe ai lavoratori espulsi di trovare un nuovo lavoro. Un'altra trappola sarebbe quella di copiare il protezionismo dell'America e della Cina scatenando ingenti sussidi sulle industrie. Le guerre dei sussidi sono a somma zero e sperperano risorse scarse: all'interno dell'Europa, i paesi hanno già iniziato una corsa intra-continentale verso il basso. I recenti problemi economici della Cina dimostrano i difetti, non le virtù, di un'eccessiva pianificazione governativa. La politica industriale americana non ha entusiasmato gli elettori nel modo in cui il presidente Biden aveva sperato, e i dazi sono costati più posti di lavoro di quanti ne abbiano prodotti. Al contrario, il commercio rende le economie più ricche anche quando i loro partner commerciali sono protezionisti. Un boom manifatturiero in America è un'op-

**Al contrario, l'Europa dovrebbe forgiare** una propria politica economica adatta al momento. Mentre l'America inonda l'industria di denaro pubblico, l'Europa dovrebbe spendere in infrastrutture, istruzione, ricerca e sviluppo. Invece di emulare l'interventismo cinese, l'Europa dovrebbe notare i benefici che le imprese cinesi traggono da un vasto mercato interno. L'integrazione del mercato europeo dei servizi, in cui gli scambi commerciali rimangono difficili, aiuterebbe le imprese a crescere, premierebbe l'innovazione e sostituirebbe alcuni posti di lavoro perduti nel settore manifatturiero. L'Unione europea dovrebbe riformare la sua regolamentazione onerosa e frammentata, che frena anche le industrie dei servizi. L'unificazione dei mercati dei capitali, compresi quelli di Londra, avrebbe lo stesso effetto. I diplomatici europei dovrebbero firmare accordi commerciali ovunque siano ancora disponibili, piuttosto che lasciare che siano gli agricoltori a trattenerli, come in diversi recenti negoziati. Il collegamento delle reti elettriche renderebbe l'economia più resiliente agli shock energetici e agevolerebbe la transizione verde. Un'agenda così aperta in un'epoca protezionistica può sembrare ingenua. Ma sono i mercati profondi e aperti che hanno il potenziale per stimolare la crescita dell'Europa mentre il mondo cambia intorno a essa. Mentre gli shock colpiscono, i responsabili politici devono rimanere ancorati a questa realtà. ■

portunità per i produttori europei di fornire componenti. Le importazioni a basso costo dalla Cina faciliteranno la transizione verso l'energia verde e forniranno sollievo ai consumatori che hanno sofferto durante la crisi energetica. Una rappresaglia selettiva e proporzionale contro il protezionismo può essere giustificata nel tentativo di dissuadere l'America e la Cina dall'interrompere ulteriormente i flussi commerciali globali. Ma avrebbe un costo per l'economia europea, oltre a danneggiare gli obiettivi prefissati.

## Artusi: i compiti del nuovo parlamento europeo

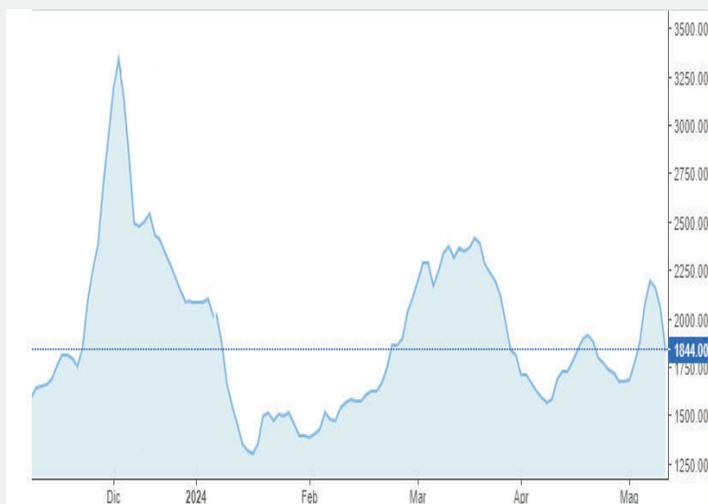
“La ratifica da parte del parlamento europeo del regolamento CO2 per i veicoli pesanti, nel testo uscito dall'accordo di Trilogo del febbraio scorso, non è una battaglia vinta dai sostenitori della trazione elettrica come unico vettore



energetico, né una sconfitta irrimediabile di quelli del mix di alimentazioni carbon neutral come i biofuel, ma il passo d'addio di una legislatura che ha vissuto con tormento - manifestatosi in defezioni e cambi di maggioranza - una partenza sotto le bandiere dell'ideologia, ammainate una alla volta sotto il peso della realtà”, ha affermato il presidente di Federauto, Massimo Artusi, intervenendo a Roma al convegno NGV Italy sul tema “Superare la transizione ideologica”. “Lo dimostrano - ha continuato Artusi - le concessioni che la componente più ideologizzata della maggioranza e del parlamento ha dovuto accordare a quelle più pragmatiche con la verifica a cui sottoporre fra tre anni le norme appena approvate, anche alla luce dei progressi scientifici raggiunti, sia con altri atti normativi che definiscono carbon neutral i biocarburanti o che introducono come metodo per il calcolo della CO2 quel ciclo ‘dalla fonte alla ruota’ nel quale l'alimentazione elettrica è più climalterante dei carburanti bio o sintetici”. Artusi ha, quindi, aggiunto: “Ne è uscito una sorta di pasticcio normativo, che ingenera confusione e frena quella che, a nostro avviso, è la priorità del momento: ridurre da oggi l'impatto ambientale per inseguire domani

### Baltic Dry Index: picco in dicembre

(dati del Baltic Exchange di Londra)



Il Baltic Dry Index, rilevato quotidianamente dal Baltic Exchange di Londra, è l'indice che indica sulle principali rotte marittime mondiali (facendo torto al suo nome che indicherebbe solo il Mar Baltico) il livello medio dei costi dei noli marittimi per il trasporto di materie prime “dry”, quindi, non liquide, e “bulk”, ossia sfuse. E' considerato un importante indicatore economico a livello globale in quanto indirettamente mette in luce la domanda di materie prime. L'andamento dell'indice non ha subito molte, forti variazioni a seguito degli attacchi degli Houthi nel Mar Rosso: solo in dicembre è salito fino a un picco di 3250 per poi ridiscendere, a fasi alterne con anche rialzi, ma entro il limite di 2520, che ha raggiunto anche a maggio.

più da vicino la neutralità carbonica”. Al prossimo parlamento chiediamo, pertanto, fin da ora, ha proseguito Artusi, “un impegno basato su tre pilastri: la coerenza normativa nella decarbonizzazione rispetto ai parametri definiti dalla direttiva RED III; la pluralità tecnologica nei processi di decarbonizzazione, definendo l’obiettivo, ma lasciando ai singoli paesi la scelta della tecnologia per raggiungerli; una diversificazione dei vettori energetici che consenta, accanto all’elettrico, l’uso dei biocarburanti carbon neutral e dell’idrogeno verde”. “Ci auguriamo che la nuova governance che scaturirà dalle elezioni europee del prossimo giugno, approfittando anche della verifica del 2027, sappia revisionare i regolamenti sul processo di decarbonizzazione dei trasporti, adottando un approccio meno ideologico e sappia cogliere nella nostra voce di concessionari quella di un attore complessivo che vive il mercato sul territorio ed è il più vicino ai desideri e ai bisogni di quei cittadini che essa è chiamata a rappresentare”, ha concluso il presidente di Federauto.

## Lettera aperta al segretario generale dell’Onu

In una lettera aperta al segretario generale dell’Onu Antonio Guterres, sedici associazioni internazionali dei settori marittimo, portuale e dei trasporti hanno chiesto aiuto per proteggere il traffico marittimo, riporta InforMare. Tra le sedici associazioni è presente anche l’Associazione degli armatori della Comunità europea e l’Organizzazione dei porti europei. La lettera è seguita al sequestro della portacontainer “MSC Aries” e del suo equipaggio attuato dagli Houthis, i ribelli yemeniti. In particolare la lettera sottolinea “l’intol-



terabile situazione nella quale lo shipping è diventato un bersaglio. Ciò è inaccettabile”. “Abbiamo assistito - prosegue la lettera a Guterres - a un preoccupante aumento degli attacchi al trasporto marittimo. Il trasporto marittimo non è un bersaglio senza vittime. Marittimi innocenti sono stati uccisi e marittimi sono tenuti in ostaggio. Ciò sarebbe inaccettabile sulla terraferma ed è inaccettabile in mare. Il mondo sarebbe indignato se quattro aerei di linea venissero sequestrati e tenuti in ostaggio con persone innocenti a bordo. Purtroppo non sembra esserci la stessa risposta o preoccupazione per le quattro navi mercantili e per i loro equipaggi tenuti in ostaggio”. “Dato il profilo di minaccia grave e in continua evoluzione all’interno dell’area - conclude la lettera - vi chiediamo una maggiore presenza militare, missioni e pattugliamenti coordinati nella regione, per proteggere i nostri marittimi da ogni ulteriore possibile aggressione. Le associazioni di settore chiedono che a tutti gli Stati membri siano formalmente ricordate le loro responsabilità ai sensi del diritto internazionale. E chiediamo che vengano compiuti tutti gli sforzi possibili per liberare i marittimi e proteggere il transito sicuro delle navi”.

## La mancanza di autisti limita le aziende

L’IRU, l’Unione internazionale dei trasporti stradali, ha pubblicato il rapporto 2023 sull’autotrasporto. Lo studio è stato condotto su oltre mille imprenditori europei del trasporto stradale e ha messo in evidenza, come si sapeva, che la mancanza di autisti sta diventando un problema grave. Per questa ragione la metà delle aziende del settore non riesce a espandersi in Europa e quasi il 50% delle aziende sono costrette a ridurre la propria attività, con un calo delle entrate per il 39%. Secondo l’IRU, in Gran Bretagna e in Norvegia mancano almeno 233 mila autisti. Oltretutto, la popolazione dei camionisti sta invecchiando: l’età media è di 47 anni, un terzo degli autisti oggi in attività ha più di 55 anni e tra un decennio andrà in pensione, mentre solo il 5% ha meno di 25 anni. Le aziende stanno facendo il possibile per trattenere gli autisti: oltre la metà degli operatori sta dando premi sulle performance di ciascun autista e aumenti di stipendio. Lo stipendio lordo di un camionista è superiore di oltre la metà del salario minimo nazionale e raggiunge il 233% addirittura nei Paesi Bassi. Altre misure attuate dagli operatori includono l’investimento in veicoli migliori (44%), la copertura dei

costi per l'accesso alla professione (35%) e l'offerta di opportunità di miglioramento delle competenze (25%). C'è da dire che l'elevato costo per ottenere la patente di guida e le qualifiche professionali in Europa, che è in media 3,7 volte superiore al salario minimo mensile medio, costituisce un ostacolo significativo all'attrazione delle persone verso la professione, soprattutto dei giovani. C'è anche il problema dell'assenza delle donne nella professione: solo il 4% dei camionisti in Europa sono donne. La Germania con il 7,2%, la Romania con il 6,1% e la Francia con il 4,5 hanno quote più elevate. La disponibilità di condizioni di lavoro sicure e l'accesso a zone di riposo ben attrezzate sono le principali preoccupazioni e migliorarli è fondamentale per attrarre più donne verso questa profes-



sione. “L'ultimo rapporto europeo dell'IRU sulla carenza di autisti di camion dimostra chiaramente che le società di trasporto merci su strada, e di conseguenza il commercio dell'Unione europea sono compromessi dalla carenza di autisti. Sebbene le cause alla base della carenza di autisti siano diverse, l'Unione europea e i governi devono svolgere il proprio ruolo nell'eliminare le barriere all'ingresso e nel sostenere condizioni di lavoro più attraenti”, ha commentato il rapporto Raluca Marin, direttrice dell'IRU, che ha aggiunto: “Per quanto riguarda le barriere, ad esempio, si dovrebbe colmare il divario scuola-ruota, consentendo ai diciassettenni di acquisire esperienza di guida insieme a un formatore di conducenti, e si dovrebbe armonizzare il riconoscimento delle patenti e delle qualifiche di guida di paesi terzi a livello dell'Unione. Dovrebbero inoltre essere migliorate le condizioni di riposo degli autisti, anche attraverso la realizzazione di parcheggi più sicuri e protetti”.

## Bruxelles: memorandum dei porti europei

L'European Sea Port Organization-Espo ha presentato un memorandum all'Unione europea in cui sottolinea le necessità dei porti europei per i prossimi anni. Ciò in vista delle prossime elezioni europee. E' intitolato “Un'Europa a zero emissioni, intelligente, resiliente e competitiva: i porti europei sono parte della soluzione”. Il titolo rileva, in primo luogo, che i porti sono una parte essenziale dell'Unione, in quanto è attraverso la via marittima che le esportazioni europee viaggiano verso tutto il mondo. Il memorandum rileva alcune priorità sulla transizione verde. Si chiede di dare ai porti lo spazio per assumere il loro ruolo di facilitatori delle energie rinnovabili. La transizione energetica richiederà spazio nei porti; le barriere all'autorizzazione dovrebbero essere rimosse; i porti dovrebbero essere presi attivamente in considerazione nell'elaborazione delle pertinenti politiche energetiche. Inoltre, i porti europei vogliono un accordo su un mecca-



nismo globale di fissazione dei prezzi delle emissioni di gas a effetto serra nel settore marittimo ben definito; i porti dovrebbero essere autorizzati a dare priorità agli investimenti verdi laddove ciò sia più opportuno in termini di riduzione delle emissioni; il nuovo obiettivo di riduzione delle emissioni di gas serra del 90% deve essere visto come un trampolino di lancio verso il 2050. ■

# A Miami si è svolta la Fiera internazionale delle crociere

Più di 120 paesi espositori per la più importante manifestazione del settore. L'Italia presente nel padiglione Cruiseltaly con un'importante delegazione.

di **Valerio di Velo**

La portualità italiana ha recentemente partecipato al Miami Beach Convention Center, Florida, alla più grande fiera delle crociere al mondo, con più di diecimila visitatori, seicento espositori provenienti da centoventi paesi e con più di 80 brand crocieristici. La fiera rappresenta i più importanti protagonisti del mondo delle crociere. L'Italia, dati i suoi "numeri" in questo settore, ha valorizzato durante la fiera il marchio del "Made in Italy". Il padiglione Cruiseltaly, promosso da Assoporti, da Enit e dall'Italian Travel Consultant e condiviso dalle Autorità di sistema portuale, è stato inaugurato dal vice ministro Edoardo Rixi, unitamente al console generale d'Italia a Miami Michele Mistò. Presenti anche il direttore dell'Ice Carlo Bocchi, il presidente della commissione ambiente della camera Mauro Rotelli e l'onorevole Andrea Di Giuseppe. Rixi ha voluto sottolineare quanto sia importante per l'Italia l'economia del mare, ricordando la centralità del nostro paese in questo importante settore dell'economia. Ha, inoltre, posto in evidenza l'impegno del ministero dei Trasporti per la crescita e lo sviluppo del comparto, nonché la promozione del paese come hub internazionale per i trasporti marittimi.

**"Anche quest'anno l'Italia** dei porti si presenta unita per partecipare agli incontri e agli eventi di Seatrade, unendo i momenti di conferenze ufficiali a quelli di networking tra tutti gli sta-



*Immagine del porto di Civitavecchia, leader tra i porti italiani per il traffico delle crociere*

keholder del segmento", ha commentato da Roma il presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri. "In Italia il traffico crociere ha raggiunto nel 2023 un record storico senza precedenti come ho avuto modo di ricordare in diverse occasioni. Un segmento che cresce grazie ai servizi efficienti dei nostri porti ma, naturalmente, per il forte richiamo turistico del nostro paese che detiene beni culturali e paesaggi unici al mondo oltre, naturalmente, all'eccellente enogastronomia. Riteniamo, infatti, che la destinazione Italia vada valorizzata anche con queste forme di partecipazione. Per il 2024 ci aspettiamo ancora un incremento del numero dei passeggeri come è stato ampiamente detto anche nel corso di diversi eventi

e seminari", ha concluso Giampieri. In effetti, i crocieristi che hanno visitato il nostro paese, nel 2023, sono stati 13,79 milioni con oltre 4.900 toccate in 61 porti. Un risultato che ha ampiamente superato le già positive previsioni che stimavano intorno a 12,4 milioni gli arrivi. Questi dati sono contenuti nel rapporto annuale di Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza per la macroindustria turistica, che realizza e pubblica lo short report speciale crociere con le statistiche aggiornate dell'anno precedente e le stime di quello appena iniziato. Nel 2023, quindi, si è registrato un aumento notevole del numero di passeggeri rispetto all'anno precedente. Un aumento che potrebbe essere ancora migliorato nel >

Veduta aerea del porto di Palermo, che nel 2024 dovrebbe crescere del 6,4% sul 2023

prossimo anno. Infatti, entrando più nel particolare riguardo alle previsioni 2024, queste stimano un'ulteriore, ancorché marginale, crescita del traffico crocieristico, puntando a segnare un nuovo record nel numero di passeggeri e toccate nave: i primi portandosi a circa 13,8 milioni, le seconde a circa 5.200 (più 6% sul 2023).

**Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo**, ha commentato a fronte delle ultime analisi che "l'industria crocieristica mondiale ha ripreso a crescere ed è sempre più attenta ad alcune priorità e criticità - dal rapporto con le comunità locali alle riduzioni degli impatti ambientali, e non solo - la cui gestione rappresenta ormai una necessità più che un vantaggio su altre forme di vacanza. L'Italia resta tra



leader mondiali come destinazione e come sistema di offerta, e sempre più la crocieristica assume i tratti di una produzione capace di rappresentare un modello per altri comparti della macroindustria turistica. Oggi il livello di

competenza sul tema da parte non solo degli operatori ma anche dei rappresentanti delle destinazioni interessate dagli itinerari delle navi è decisamente più alto di quanto registravamo 10 o 15 anni fa". ■

## LE PREVISIONI PER IL 2024

Nelle previsioni per il 2024, Civitavecchia dovrebbe restare al vertice con 3,3 milioni di passeggeri, sostanzialmente stabile rispetto al 2023. Seguono Napoli e Genova, distanziati di circa 200 mila passeggeri, con lo scalo partenopeo a prevedere una crescita del 3% sia per passeggeri che per toccate nave, e quello ligure ad attendersi una riduzione di circa il 10% in entrambe le variabili. Segue al quarto posto Palermo, che nel 2024 dovrebbe superare per la prima volta il milione di passeggeri (più 6,4% sul 2023) con 245 toccate. In termini assoluti le variazioni più consistente dovrebbero essere registrate da Livorno, Cagliari e Messina, con una crescita che dovrebbe aumentare tra 160 e 125 mila passeggeri. I tre principali porti liguri, tutti presenti nella top 10 del 2024, sono accomunati quest'anno da una prevista riduzione di traffico che potrebbe portare il totale regionale a scendere di poco sotto la soglia dei 3 milioni. Non è esclusa ad ogni modo una variazione in aumento nelle prossime settimane se dovesse essere confermato qualche ulteriore riposizionamento di navi da crociera a causa delle attuali tensioni geopolitiche in alcune aree del mondo. In totale, saranno sedici i porti che accoglieranno più di 100 mila passeggeri, con Brindisi a sfiorare quest'anno tale soglia. I porti mediterranei, nel 2023, sono andati bene: in totale, i primi venti porti (di cui nove italiani) hanno sfiorato i 26 milioni di passeggeri e raggiunto le 9.000 cruise call, segnando rispettivamente una crescita del 51% e del 6,8% sul 2022. Barcellona si è confermato al primo posto, distaccandosi di circa 200 mila passeggeri da Civitavecchia, con circa 3,5 milioni di passeggeri e 804 accosti. Anche Marsiglia ha avuto una forte crescita sul 2022, pari al 76%, con 2,6 milioni di crocieristi movimentati. Di Cesare è intervenuto sul traffico del 2024 sottolineando un aspetto rilevante: "Non è affatto detto che la crescita dimensionale debba rappresentare sempre un obiettivo. Perché lo sia, vi devono essere le giuste condizioni. Tra esse, la capacità del sistema di offerta di accogliere più passeggeri, adeguate infrastrutture di mobilità per non mettere in difficoltà le dinamiche di spostamento di chi in quelle destinazioni vive e lavora, la volontà di leggere e gestire l'intero turismo, di cui la crocieristica fa parte, come unico fenomeno ancorché alimentato da diverse componenti. Che l'Italia sia destinata a restare tra i paesi leader della crocieristica non v'è alcun dubbio. La sfida starà su come vorrà e saprà gestire un fenomeno comunque destinato a crescere e a cambiare".

# BleuFletch: un nuovo prodotto per le aziende

Posto sul mercato un sistema per il controllo della manodopera temporanea.

**B**leuFletch, società con sede ad Atlanta, Georgia, Usa, è un'azienda innovatrice pluri-premiata nel settore della mobilità, focalizzata sull'aiutare le aziende a proteggere e gestire i dispositivi mobili condivisi della forza lavoro. Il prodotto di punta BlueFletch Enterprise è considerato affidabile da Fortune 1000 nei settori della vendita al dettaglio, dei trasporti, della logistica e del magazzinaggio in tutto il mondo. Fornendo un launcher Android personalizzato, BlueFletch aiuta a garantire che le iniziative di mobilità di un'organizzazione siano efficaci e sicure. Attualmente, la società ha annunciato il lancio di BlueFletch Worker, una soluzione di gestione degli accessi progettata specificamente per le organizzazioni che impiegano una forza lavoro contingente o temporanea. Questa nuova offerta è progettata per integrarsi perfettamente con gli Identity Provider (IDP) esistenti o stand-alone, migliorando la sicurezza e l'esperienza dell'utente senza la necessità di sostituire i sistemi attuali. BlueFletch Worker Identity affronta le sfide uniche affrontate dalle aziende nella gestione dell'accesso per i lavoratori a breve termine, a contratto e temporanei. La soluzione semplifica il processo di onboarding, semplifica la gestione degli accessi temporanei, garantisce una solida sicurezza attraverso controlli granulari e mantiene la conformità alle normative sulla sicurezza dei dati, il tutto fornendo al contempo un'esperienza Single Sign-On senza soluzione



*La nuova soluzione permette di avere ottimi risultati, garantendo una solida sicurezza*

di continuità su mobile devices. Ciò permette alle organizzazioni di gestire in modo efficiente l'onboarding e l'offboarding dei lavoratori, garantendo un rapido accesso alle risorse necessarie e una revoca sicura quando non è più necessaria. Inoltre, consente di avere un controllo preciso sulle autorizzazioni degli utenti, garantendo che le informazioni e le risorse sensibili siano accessibili solo alle persone autorizzate, migliorando così la sicurezza dei dati. Garantisce, infine, la sicurezza: BlueFletch Worker Identity semplifica il processo di accesso con un unico set di credenziali per più applicazioni, riducendo l'affaticamento delle password e minimizzando il rischio di compromissione delle password dei dispositivi mobili e ridurre il carico di lavoro amministrativo monitorando l'utilizzo e la responsabilità dei dispositivi.

**“La gestione di una forza lavoro contingente presenta sfide uniche, soprattutto quando si tratta di un rapido onboarding e di garantire un accesso sicuro alle risorse organizzative attraverso dispositivi mobili per la forza lavoro”,** ha affermato Richard Makerson, Ceo di BlueFletch. **“BlueFletch Worker Identity è progettato per potenziare le organizzazioni semplificando la gestione degli accessi per i lavoratori temporanei e migliorando l'esperienza utente complessiva”.** Tale metodologia è ideale per i settori con un elevato turnover o fluttuazioni stagionali, come il magazzino, la vendita al dettaglio, la produzione e la logistica, offrendo una soluzione scalabile per gestire l'identità e l'accesso in un ambiente di dispositivi condivisi. (I.W.) ■

# Denver mira a diventare più sostenibile

Il principale problema è rappresentato dalla congestione del traffico, per risolverlo è stata sottoscritta una collaborazione con Western Systems.

di **Ingrid Woller**

**D**enver, città e capitale dello Stato del Colorado, situato nella parte occidentale degli Stati Uniti e che comprende le Montagne Rocciose. E' posizionata su un altopiano a 1.600 metri sul livello del mare, con temperature durante l'inverno che superano normalmente i 20-25 gradi sottozero. E' una città che nel 2016 è stata votata come la migliore in cui vivere negli Stati Uniti. Ma ha un problema con il traffico: deve infatti affrontare crescenti richieste di soluzioni efficienti per la gestione della mobilità per affrontare in primo luogo la congestione e poi i forti sbalzi di temperatura che causano forti perturbazioni in inverno. Quello della congestione del traffico è un problema che sta coinvolgendo molte città degli Stati Uniti, proprio nel momento in cui la sostenibilità sta acquisendo rilevanza e interessa da vicino tanti cittadini. Per questo motivo il dipartimento dei Trasporti dell'amministrazione federale ha varato lo Smart City Challenge per cercare di migliorare il problema: mira a progetti pilota in cui vengono sviluppate soluzioni interdisciplinari per rendere le città con un ambiente di vita migliore, trattando anche i problemi del traffico. Denver, quindi, ispirandosi a tale documento, ha ideato il Denver Smart City Program, nel quale le reti e i servizi sono resi più efficienti con l'uso di soluzioni digitali. Per rendere più efficace tale intervento ha stretto una collaborazione con Western Systems, fornitore leader di soluzioni innovative e personalizzate per una moderna gestione del traffico.

**Western Systems, che sta collaborando** anche alla sistemazione del traffico nella



*Immagine di Denver, sullo sfondo le Montagne Rocciose*

Coachella Valley, come abbiamo ricordato nell'ultimo numero di Euromerci, ha una lunga esperienza in materia. L'obiettivo a Denver è di risolvere i problemi della congestione, migliorare i problemi della sicurezza e ridurre l'impatto ambientale. "La città e la contea di Denver si dedicano a sfruttare la tecnologia per creare un ambiente urbano più sostenibile ed efficiente. La nostra partnership con Western Systems testimonia il nostro impegno per l'innovazione e la collaborazione. Insieme, stiamo sviluppando soluzioni che affrontano le crescenti sfide urbane, migliorando al contempo la qualità della vita dei nostri residenti", ha affermato Brent L. Thomas del comune di Denver. "Le soluzioni personalizzate, innovative, orientate alla sostenibilità e alla sicurezza sono al centro di tutto ciò che facciamo in Western Systems. La nostra partnership con la città e la contea di Denver rappresenta una pietra miliare significativa nel nostro impegno per rivoluzionare la mobilità urbana. Sfruttando

tecnologie all'avanguardia e soluzioni su misura, stiamo guidando un cambiamento positivo che va direttamente a beneficio della comunità", ha sostenuto Zach Hoiting, senior vice president di Western Systems. L'obiettivo della città era quello di trovare modi per mantenere funzionali gli incroci durante le interruzioni di corrente come blackout continui, arresti programmati per la sicurezza pubblica e condizioni meteorologiche avverse, il tutto dando priorità alla sicurezza degli utenti della strada e all'accessibilità delle apparecchiature computerizzate per gestire tali situazioni. Western Systems è venuta incontro a tali richieste mettendo a punto un armadio stradale, denominato "P Plus" con un sistema di computerizzazione, accessibile con un modem, per raccogliere e gestire tutti i messaggi elettronici. L'armadio ottimizza lo spazio e l'accessibilità, affrontando le sfide immediate e supportando al contempo gli obiettivi a lungo termine di sostenibilità e sicurezza di Denver. ■

## Si rafforza il network aereo di DHL

DHL Express Italy, leader mondiale nel trasporto espresso internazionale, dopo il volo diretto su Lipsia e Cincinnati, annuncia il nuovo collegamento diretto, con 5 voli settimanali, tra l'aeroporto di Milano Malpensa e quello di Hong Kong, terzo hub globale del network di DHL Express che gestisce circa il 20% dei volumi delle spedizioni internazionali. E' già partito il primo volo per raggiungere dopo circa dodici ore l'aeroporto asiatico ed è stato effettuato con un Boeing 777F, aeromobile di ultima generazione che, grazie alla sua tecnologia a basso consumo di carburante e una capacità di carico utile massimo di 102 mila chilogrammi,



si integra perfettamente nell'obiettivo di sostenibilità del Gruppo DHL di raggiungere le zero emissioni entro il 2050. "L'hub di Malpensa continua ad avere un ruolo sempre più centrale nella nostra strategia. Inaugurato nel 2021, il nostro hub internazionale conta oggi ben 58 movimenti aerei giornalieri e un sorter di ultima generazione in grado di processare più di 38 mila pezzi l'ora. Un'efficienza che ci permette di sostenere la crescita oltre confine del tessuto imprenditoriale italiano e delle Pmi che ne rappresentano il cuore pulsante. L'Asia ospita alcuni dei mercati in più rapida crescita al mondo e la posizione strategica del nostro hub di Hong Kong apre le porte a molte opportunità per le imprese italiane che vogliono espandere il proprio business in questa parte del mondo. Basti pensare che l'area asiatica contribuisce per il 10% del valore di mercato dell'export italiano. Con questo nuovo volo diretto saremo in grado di connettere in maniera sicura e affidabile tutte quelle aziende che vorranno espandersi nel territorio asiatico", ha dichiarato Nazzarena Franco, Ceo di DHL Express Italy. A livello mondiale, la flotta di aerei di DHL Express può contare su 295 velivoli di proprietà che sono in grado di compiere un totale di 2.300 voli giornalieri e complessive 288 milioni di spedizioni annue.

## Accordo tra Torello Distribuzione italiana food e GTS

È stato firmato un accordo tra Torello e GTS, società ferroviaria barese. "E' nel solco dell'innovazione e della responsabilità che si innesta il nostro accordo di partenariato con GTS, operatore del trasporto su ferro, che ha l'obiettivo di rafforzare la filiera del freddo per i trasporti di alimenti, in Italia e all'estero. Sì, anche responsabilità, perché al centro della collaborazione c'è la distribuzione alimentare paneuropea e noi vogliamo dimostrare che quando si incontrano aziende serie e famiglie responsabili è possibile dar vita a nuove soluzioni logistiche virtuose", ha così commentato la firma il direttore operativo Umberto Torello. Nell'accordo è stata anche coinvolta la Distribuzione italiana food, il network di Torello, dedicato alla distribuzione food & beverage in cui decine di affiliati si impegnano quotidianamente per servire l'ultimo-miglio dei prodotti alimentari nei canali della grande distribuzione, della distribuzione organizzata e Horeca. Qualche numero: oltre 7 mila le unità che andranno a rafforzare la catena del freddo, 38 locomotive, oltre 3 mila container, 650 carri ferroviari, più di 300 mila mq per lo stoccaggio di produzione alimentare food & beverage a temperatura ambiente e controllata, una flotta stradale varia di oltre 3.900 unità e circa 30 sedi tra Italia, Francia, Slovacchia, Romania e Serbia. "Quello della catena alimentare è un settore strategico per l'Italia, un fatturato annuo di circa 600 miliardi di euro, cioè il 31% del Pil nazionale. Questi sono numeri che ci invitano a fare sempre



meglio. Torello e il nostro DIF Network sono ormai da tempo attori di spicco della filiera, non solo italiana ma anche internazionale. Perciò l'intesa con GTS è strategica, l'integrazione con il ferro ci assicurerà un trasporto ancora più sostenibile, tracciabilità e corretta gestione delle temperature". Alessio Muciaccia, Ceo di Gts, ha aggiunto: "In questo delicato momento, la modalità ferro-gomma è la strada per garantire tutto il processo di >

distribuzione, dal produttore al consumatore. Farlo in maniera sostenibile e sicura è la chiave per guardare serenamente al lungo periodo. Grazie a Torello, noi oggi possiamo integrare il servizio del trasporto di alimenti a temperatura controllata e dare ai nostri clienti maggiore supporto”.

## CLS iMation e Gebhardt annunciano una partnership

Una partnership è stata siglata tra CLS iMation e Gebhardt, azienda leader nei sistemi automatizzati di stoccaggio e recupero, specializzata nella progettazione e nella produzione di sistemi intralogistici innovativi per lo stoccaggio e la movimentazione dei materiali. La partnership sarà attiva in Italia, Fran-



cia, Spagna, Portogallo e Benelux dove CLS fungerà da system integrator chiave. L'unione tra CLS iMation e Gebhardt segna un importante passo avanti nel campo della logistica automatizzata, offrendo soluzioni all'avanguardia per lo stoccaggio, il trasporto, lo smistamento e il picking. La vasta esperienza e la profonda conoscenza tecnica di entrambe le aziende consentiranno di sviluppare soluzioni su misura per soddisfare le esigenze specifiche di ogni cliente dell'ambito dell'intralogistica. Gebhardt è, infatti, riconosciuta a livello internazionale per le sue tecnologie innovative e affidabili nei magazzini automatici, operando con successo in Germania, Austria, Regno Unito, oltre a nord, centro ed est Europa, Stati Uniti e Medio Oriente. Questa partnership consentirà a CLS iMation di ampliare ulteriormente la propria offerta di sistemi automatizzati, integrando le soluzioni di magazzini automatici di Gebhardt nei territori in cui opera. “Questa collaborazione rappresenta una combinazione perfetta di competenze e tecnologie. L'ampia gamma delle sue

## DIGITALIZZAZIONE AL CENTRO DELL'EVENTO FERMERCI INFORMA

Si è svolta a Roma l'iniziativa Fermerci Informa nel corso della quale Almaviva, gruppo italiano di innovazione digitale, ha illustrato agli associati le principali soluzioni tecnologiche che possono aumentare la competitività del trasporto ferroviario merci. La digitalizzazione è lo strumento necessario per rendere più efficiente il trasporto ferroviario. Nella catena logistica è infatti fondamentale la condivisione in formato digitale e in tempo reale di dati e documenti, in maniera rapida e sicura. Per Fermerci le imprese sono già pronte perché operano da anni nel mercato europeo e la maggior parte degli altri paesi dell'Unione ha già digitalizzato interi processi documentali. In Italia è necessario un incubatore di innovazione dedicato al settore del trasporto ferroviario delle merci che consenta di superare vincoli tecnici e normativi in modo da rendere possibile la digitalizzazione di tutti i procedimenti del settore, coinvolgendo nel processo anche altre modalità di trasporto. La digitalizzazione riveste un ruolo fondamentale nel far evolvere il trasporto ferroviario rendendolo più sostenibile ed economicamente più efficiente, anche grazie all'utilizzo di tecnologie innovative, come l'intelligenza artificiale.



tecnologie, insieme a una profonda mentalità tecnica, consentono a Gebhardt di fare la differenza in ogni situazione. Condividiamo la stessa attenzione all'eccellenza dei processi e alla creazione di valore per i nostri clienti. Insieme, siamo determinati a fornire le migliori soluzioni per l'automazione e l'ottimizzazione dei processi intralogistici”, ha dichiarato Rino Melone, marketing&product manager di CLS. Grazie a questa partnership, CLS iMation agirà come system integrator per Gebhardt nei territori in cui l'azienda non è presente direttamente, portando avanti progetti di sviluppo, installazione e assistenza dei magazzini automatici. Questo consentirà ai clienti di ricevere

una gamma completa di soluzioni, dalla movimentazione delle merci allo stoccaggio fino alla manipolazione automatica, garantendo un servizio completo e affidabile distribuito a livello internazionale.

## Omron investe sull'integrazione dei dati

Omron ha annunciato un suo investimento in Saltyster, un'azienda specializzata nella tecnologia di integrazione dei dati ad alta velocità, di cui deterrà una partecipazione azionaria di circa il 48%. Nell'industria manifatturiera, la domanda di un valore economico più elevato, tra cui maggiori qualità ed efficienza produttiva, è in aumento. Allo stesso tempo, il settore sta cercando nuovi modi per aumentare il valore sociale, come la produttività energetica e la soddisfazione della forza lavoro. Queste complesse sfide che i clienti devono affrontare richiedono la visualizzazione dei dati del sito di produzione



che cambiano in intervalli di millesimi di secondo, nonché l'ottimizzazione del controllo in diversi impianti. Con il progresso del settore manifatturiero nella risoluzione di questi problemi attraverso la trasformazione digitale c'è una crescente esigenza di raccogliere, integrare e analizzare rapidamente grandi quantità di dati. Grazie a questo investimento, Omron intende sincronizzare i dati generati dalla sua tecnologia di controllo ad alta velocità e precisione con la tecnologia di integrazione dei dati ad alta velocità di Saltyster. L'integrazione rapida dei dati dei siti di produzione dei clienti in maniera sincronizzata nel tempo e la raccolta di informazioni sulle apparecchiature di controllo, sul personale e sul consumo energetico di altre aziende consentono di integrare e analizzare i dati in loco precedentemente separati da diversi cicli e formati per ogni impianto. Il feedback in tempo reale aiuta a risolvere i problemi nei siti di produzione regolando le apparecchiature in base ai

risultati delle analisi. Ciò si allinea con obiettivi come la produzione priva di difetti e un migliore consumo energetico. Ad esempio, monitorando le condizioni delle apparecchiature e dei prodotti e modificando le impostazioni secondo necessità, si possono utilizzare meno energia, ridurre gli sprechi di plastica e aumentare l'efficienza energetica. L'investimento mira a migliorare il valore aziendale contribuendo alla salvaguardia dell'ambiente globale, mantenendo al contempo l'efficienza e la qualità della produzione nei siti dei clienti. Sfruttando i punti di forza di entrambe le aziende, Omron cerca di sviluppare proposte di valore che soddisfino le esigenze in continua evoluzione del settore. ■

## EVERBRIDGE MIGLIORA LA SICUREZZA DI GNV

Everbridge, leader globale nella gestione degli eventi critici e nelle soluzioni di allerta pubblica nazionale, ha stretto una collaborazione con Grandi Navi Veloci, una delle principali compagnie marittime del mondo, gestendo una flotta di 25 navi con le quali opera 31 linee in sette paesi. Nell'ambito di tale collaborazione, volta a migliorare la sicurezza pubblica e l'efficienza operativa, GNV ha sviluppato la Mass Notification Suite di Everbridge nel suo Maritime Support Centre. Questo sviluppo la pone all'avanguardia nella sicurezza marittima, sfruttando l'innovativa tecnologia di Everbridge per garantire una risposta rapida ed efficace durante gli eventi critici. "Everbridge ci offre la possibilità di avvisare immediatamente le persone attraverso diversi metodi. Il nostro Maritime Support Centre, attivo 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, assiste la flotta in qualsiasi circostanza, in navigazione e nei porti che operiamo. Utilizzando Everbridge, abbiamo stabilito una serie di modelli basati sul livello di gravità degli incidenti. Abbiamo un gran numero di utenti sia nei porti sia in sede. È importante che tutto il nostro team utilizzi il sistema di notifica per contribuire a garantire la sicurezza sulle nostre rotte marittime", ha dichiarato Paolo Astarita, chief nautical operations di GNV.



# Adapt entra in Tiaki Logistics

Su impulso di Assologistica, si sta cercando di contrastare le irregolarità in termini dei diritti dei lavoratori e delle condizioni contrattuali.

La logistica sta diventando sempre più rilevante nel sistema industriale italiano. Il suo ruolo sta acquisendo sempre più importanza, ma ciò non sempre avviene secondo l'uso di strumenti regolamentati dalla legge. Recentemente sulla stampa si è parlato di frodi fiscali con mancato versamento di contributi e mancato pagamento dell'Iva nei cosiddetti pseudo-appalti, lavoratori assunti ma costretti a rinunciare al trattamento di fine rapporto o a una corretta retribuzione. Non mancano poi le indagini sul caporalato, sulle catene di fornitura e subfornitura che nascondono casi di somministrazione di manodopera irregolare. Da marzo scorso, il governo ha inasprito le sanzioni penali per la somministrazione illecita di manodopera con l'intenzione di garantire maggiore protezione ai lavoratori e una concorrenza leale tra le imprese. Ma ciò non è ancora sufficiente.

**La logistica sta cercando** di combattere queste problematiche anche grazie a uno strumento come Tiaki Logistics, la prima piattaforma che promuove lo sviluppo sostenibile dell'intera filiera in ottica ambientale, sociale e di governance elaborata da Eetra SB, specializzata nella consulenza strategica per le imprese in ambito ESG, su impulso di Assologistica. Un progetto ambizioso, pensato per le peculiarità del settore, con la finalità di promuovere regolarità e sostenibilità lungo l'intera filiera. Questo strumento adesso sta crescendo, grazie all'ingresso di Adapt, che, in virtù della sua pluriennale esperienza nel campo dell'assistenza nel settore delle relazioni industriali, può contribuire a facilitare il lavoro delle imprese

logistiche nella complessità dei rapporti di lavoro e dei contratti di appalto. "La logistica è per definizione un'attività di filiera, non può essere concepita come attività svolta da singoli logistici. Lo stesso principio si applica alla sostenibilità: al giorno d'oggi non è possibile

considerare il valore della sostenibilità di una singola realtà aziendale; lo si deve analizzare unicamente in relazione a un più ampio sistema. Tale principio è particolarmente rilevante oggi,



*Il governo ha recentemente anche inasprito le sanzioni per cercare di salvaguardare i lavoratori logistici*

dato che con le nuove direttive europee richiedono di rendicontare non solo i dati ESG riguardanti la propria attività, bensì a quelli dell'intera value chain (a monte e a valle). Sebbene il



*Tiaki Logistics, la prima piattaforma che promuove lo sviluppo sostenibile, si è rafforzata con l'ingresso di Adapt, che ha un'esperienza pluriennale nel settore dei contratti*

settore della logistica abbia compiuto progressi significativi nelle soluzioni di efficientamento energetico e diminuzione dell'impatto ambientale, ci sono ancora molte sfide da affrontare per

quanto riguarda i parametri sociali. Diritti dei lavoratori, condizioni contrattuali, salute e sicurezza, equità nell'accesso ai servizi: sono questi i temi dove c'è ancora molta strada da percorrere. La nostra collaborazione con Adapt vuole dare un segnale in

questo senso e fornire uno strumento facile e digitale per sviluppare la regolarità e il benessere sociale", ha dichiarato Martina Castoldi, cofondatrice di Tiaki Logistics. ■

# Leviahub: un futuro di successi

In Europa l'eccellenza della Supply Chain è italiana e ha una forte presenza: Leviahub ha debuttato a Transpotec-Logitec ed è pronta per il SIL Barcellona 2024

Nell'era della globalizzazione e della rapida evoluzione delle catene di approvvigionamento, le aziende richiedono soluzioni logistiche avanzate per mantenersi competitive. La risposta arriva con Leviahub debuttata ufficialmente a "Transpotec Logitec 2024", l'evento fieristico che si è tenuto a Fiera Milano Rho dall'8 all'11 maggio. Quest'anno, la fiera si è concentrata sulla profonda trasformazione del mercato verso soluzioni di logistica integrata e nuove logiche intermodali, con la presenza di espositori animati dalla voglia di ricerca e di miglioramento continui. Presso lo stand di Leviahub hanno transitato centinaia di persone attente alla nuova veste e alle idee progettuali messe in campo per guidare il settore della Supply Chain: tante le strette di mano e le relazioni consolidate in questa occasione. Presenti, inoltre, moltissimi giornalisti che hanno potuto conoscere anche dalla viva voce dei due founders, Alessandro Parovel e Lucio Pastrello, la visione internazionale e le nuove frontiere che l'azienda intende raggiungere.

**"Abbiamo come missione** quella di portare i nostri clienti un passo avanti nella gestione della Supply Chain, connessione dopo connessione - afferma il co-founder Alessandro Parovel - L'obiettivo di Leviahub è offrire

## LEVIAhub

soluzioni digitali all'avanguardia e servizi di livello superiore, garantendo eccellenza in tutto ciò che fa. Questo impegno



*Nella foto, i due co-founders di Leviahub, da sinistra, Lucio Pastrello e Alessandro Parovel*

si traduce in un continuo investimento nell'innovazione e nell'introduzione di nuovi approcci tecnologici per la gestione della Supply Chain". "La nostra storia di successo è fondata sulla creazione di relazioni solide con partner e top player del settore. Come riporta il nostro nome, siamo un vero e proprio Hub, un punto di convergenza di expertise verticali - aggiunge il co-founder Lucio Pastrello - L'azienda mira a creare legami basati sulla fiducia e sulla crescita reciproca, collaborando con i principali attori della Supply Chain per offrire soluzioni personalizzate e di alta qualità".

**Il mese di giugno sarà l'occasione** per Leviahub di presentarsi anche a livello

europeo grazie alla sua partecipazione alla fiera di riferimento nella logistica internazionale, trasporti, intralogistica, e Supply Chain; dal 5 al 7 giugno 2024 a Barcellona, infatti, si svolgerà il SIL, 24° Salone Internazionale della Logistica. Un momento e un luogo irrinunciabili per presentarsi ufficialmente

al mondo e per creare nuove sinergie. Leviahub si conferma un nuovo punto di riferimento per il settore logistico, nato dall'unione di importanti realtà italiane con decenni di expertise consolidate, ciascuna con una propria storia e uno specifico know-how che spazia dal software all'hardware, includendo importanti competenze sulla digitalizzazione dei

processi. Ora convogliate in un Hub unico, sono pronte a offrire servizi innovativi per trasportatori, spedizionieri, doganalisti, corrieri, operatori dell'ultimo miglio, terminal container, CAD, agenzie marittime e industrie. Leviahub si propone, quindi, come realtà di riferimento in Italia ed Europa nell'offerta di soluzioni gestionali leader di mercato, in grado di offrire servizi di consulenza e formazione specializzata ad aziende e professionisti. Per saperne di più sulle soluzioni offerte da Leviahub si può visitare il sito web [leviahub.com](http://leviahub.com), contattare l'azienda all'indirizzo [info@leviahub.com](mailto:info@leviahub.com) o visitare il SIL presso lo Stand C322 al Padiglione 8. ■



Oltre un milione  
di **sorrisi** garantiti



# ONHC

## ODONTONETWORK

## Un **unico ecosistema** per l'erogazione di cure odontoiatriche

ONHC OdontonetWORK è un service provider specializzato nello sviluppo e nella gestione di formule di assistenza sanitaria integrativa, assicurativa e piani di welfare, esclusivamente in ambito odontoiatrico.

Coordina strutture odontoiatriche selezionate, regolamentate e monitorate a livello centrale. Ad oggi il network conta più di 3.000 strutture affiliate e capillarmente distribuite su tutto il territorio italiano con oltre 6.000 medici odontoiatri operanti, attraverso i quali vengono erogate prestazioni agli assistiti.

# Tassabilità dei canoni demaniali

a cura dello **Studio Legale Mordiglia\*** - Merco Lenti e Nicola Nardi

**C**on una sentenza del 18 marzo 2024, n. 7239, la Corte di cassazione ha disposto che, con riferimento ai canoni di concessione incassati fino al 2021 compreso, le Autorità di sistema portuale non devono versare alcuna imposta sui redditi allo Stato italiano. Considerati i precedenti giurisprudenziali a livello comunitario, una simile decisione può sembrare, a primo impatto, quantomeno inaspettata. Per tale ragione vale la pena ripercorrere i punti salienti del ragionamento seguito dai giudici di legittimità. La Corte si esprime su di un ricorso presentato dall'Agenzia delle entrate contro l'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, in merito all'obbligo di pagamento di Ires, Iva e Irap per l'anno di imposta 2006. La tesi sostenuta dall'Agenzia si fondava principalmente sul rigetto di due tesi già espresse dalla commissione tributaria regionale secondo cui l'Autorità portuale, in quanto gestore del demanio collettivo, non sarebbe soggetto passivo Ires e che i canoni demaniali sono strumento di finanziamento dell'attività di gestione, con conseguente esclusione dall'imponibilità, ai fini delle imposte dirette, sia a titolo di reddito di impresa, sia a titolo di reddito fondiario.

**I giudici della Corte**, nel loro ragionamento, si sono concentrati sullo stretto legame tra esenzioni fiscali e aiuti di Stato, e hanno segnatamente esaminato: l'invito fatto dalla commissione europea nel gennaio 2019 alle autorità italiane a garantire che le Autorità portuali fossero assoggettate all'Ires nella misura in cui svolgevano attività economiche; la successiva apertura di un'indagine formale da parte della commissione per la mancata adozione delle misure richieste; la decisione del 4.12.2020, C (2020) 8498, in cui la commissione europea indicava termine di due mesi per la soppressione dell'esenzione dall'Ires nei confronti delle Autorità di sistema portuale, con la precisazione che la misura in questione si applicava dall'inizio dell'esercizio



*La Cassazione ha stabilito che le Autorità portuali non devono versare allo Stato alcuna imposta sui redditi*

fiscale successivo all'adozione della misura e al più tardi dal 2022. Gli ermellini, pur riconoscendo il legame tra esenzioni fiscali e aiuti di Stato stabiliti dall'Unione europea, nella sentenza in commento hanno stabilito come dalla decisione della commissione del 2020 non possa ricavarsi l'obbligo per lo Stato italiano di recuperare gli aiuti già concessi, né per l'amministrazione finanziaria di recuperare a tassazione i canoni di concessione per i quali non è stato corrisposto il tributo, perché la commissione ha disposto l'eliminazione degli aiuti di Stato "esistenti", in quanto istituiti prima dell'entrata in vigore dei Trattati UE, solo per il futuro. Per tali ragioni, la suprema Corte ha ritenuto non legittimo il recupero di imposta riferito a periodi largamente antecedenti alla decisione della commissione europea. La decisione della Cassazione si pone del resto in linea con la scelta del legislatore italiano, il quale ha previsto l'imponibilità ai fini Ires dei canoni percepiti dalle Autorità portuali in relazione alle concessioni demaniali solo a partire dal 1° gennaio 2022, con l'entrata in vigore del D.L. n.68 del 2022, che ha modificato l'art. 6 della L. n.84 del 1994.

**\* Studio legale Mordiglia**

20121 Milano – via Agnello 6/1

Tel. 02 36576390

16121 Genova – Via XX Settembre, 14/17

Tel. 010586841 – mail: mail@mordiglia.it www.mordiglia.it

# La cultura della sicurezza

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

La sicurezza sul lavoro ha un ruolo centrale e con un grande potenziale strategico nelle attività di formazione. Sulla base di questa convinzione, molte sono state negli anni le attività realizzate e le energie impiegate su questo tema da Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, quale riferimento nazionale per le professionalità dedicate al settore logistica e trasporti. La Scuola dispone di specifici riconoscimenti/accreditamenti legati alla sicurezza sul lavoro, aspetto (esempio: attrezzature da lavoro, maritime security, formazione sicurezza ferroviaria) che la rendono un partner qualificato al servizio delle imprese che inve-

stano su questo aspetto strategico. In questo contesto, di fondamentale importanza si è rivelata essere da sempre la rete e la possibilità di operare in un'ottica nazionale, grazie alla partnership con Autorità di sistema portuale, Ente Bilaterale Nazionale (EBN) Porti, Assiterminal, Assologistica, Fise Uniport, Filt Cgil, Fit Cisl, Uil Trasporti. Con le parti sociali sono stati promossi tavoli in collaborazione che hanno sempre avuto come focus privilegiato gli aspetti di sicurezza applicati alla formazione continua nel settore logistica, porti e trasporti. Oltre il 60% della formazione continua riguarda, statisticamente per la Scuola, tematiche impattanti la sicurezza sul lavoro, non in ottica puramente normativa ma legata ai comportamenti, ai valori organizzativi e allo sviluppo di una vera e propria "cultura" della sicurezza in ambito portuale. Proprio in un'ottica di potenziamento culturale, sono stati realizzati in collaborazione con EBN Porti eventi tematici in forma di seminari itineranti presso

i porti nazionali e una ricerca specifica in ambito sicurezza nelle operazioni portuali, che ha visto l'utilizzo di metodologie di analisi "on field" e di tipo partecipativo.

**Sempre in un'ottica non meramente normativa**, la Scuola ha realizzato nel tempo progetti di formazione per le imprese legati ai comportamenti e alla comunicazione interna e progetti (come alcuni progetti realizzati sotto forma di simulazione emergenze), che hanno avuto l'importante scopo di far interloquire e agire nell'ambito dello stesso contesto i principali attori e le principali istituzioni preposte, a livello

territoriale, alla gestione della sicurezza e della security in porto. Le caratteristiche del modello utilizzato riguardano il fatto che esso sia applicato a più livelli; basato su un'interpretazione armonizzata delle norme; non limitato a ciò che la norma indica come strettamente indispensabile (quindi frutto di un'analisi qualitativa); supportato da esperienze pratiche, visite ai siti produttivi, creazione di prodotti multimediali, coinvolgimento di esperti e professionisti provenienti dall'ambito portuale; spendibile in tutto l'arco di vita professionale del lavoratore, dalla

fase precedente l'assunzione fino alla riqualificazione e all'eventuale cambio mansione.

**Risulta importante sottolineare** la crucialità della fase che precede l'assunzione, anche ai fini della sicurezza. Nell'ultimo triennio Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha lavorato sulla preparazione di professionalità a più livelli, per tutte le imprese del settore in cerca di nuovo personale, con un focus diretto e molto particolare sugli aspetti di sicurezza nell'ambito dei processi operativi. Solo per citare il caso dell'"operatore portuale specializzato", è stato progettato un percorso onnicomprensivo in grado di rispondere contemporaneamente a tutte le imprese di cui al piano dell'organico del porto, attraverso la preparazione di lavoratori qualificati nelle diverse mansioni richieste dal comparto. Il percorso formativo è stato concepito con l'obiettivo di garantire la possibilità per i discenti di capitalizzare ben 18 titoli abili-



Veduta aerea del porto di La Spezia

stono su questo aspetto strategico. In questo contesto, di fondamentale importanza si è rivelata essere da sempre la rete e la possibilità di operare in un'ottica nazionale, grazie alla partnership con Autorità di sistema portuale, Ente Bilaterale Nazionale (EBN) Porti, Assiterminal, Assologistica, Fise Uniport, Filt Cgil, Fit Cisl, Uil Trasporti. Con le parti sociali sono stati promossi tavoli in collaborazione che hanno sempre avuto come focus privilegiato gli aspetti di sicurezza applicati alla formazione continua nel settore logistica, porti e trasporti. Oltre il 60% della formazione continua riguarda, statisticamente per la Scuola, tematiche impattanti la sicurezza sul lavoro, non in ottica puramente normativa ma legata ai comportamenti, ai valori organizzativi e allo sviluppo di una vera e propria "cultura" della sicurezza in ambito portuale. Proprio in un'ottica di potenziamento culturale, sono stati realizzati in collaborazione con EBN Porti eventi tematici in forma di seminari itineranti presso

tativi tra specializzazioni settoriali, abilitazioni nazionali e titoli internazionali, oltre a uno (o più) addestramenti specifici da realizzare in affiancamento a istruttori aziendali esperti. Si è constatato inoltre che a possibilità, per un giovane, di disporre di riconoscimenti e abilitazioni spendibili (esempio: l'abilitazione all'utilizzo del defibrillatore o legata alle tecniche di primo soccorso) rappresenta un concreto strumento per sostenere nella persona non solo una crescita successiva professionale, ma anche una "cultura del coinvolgimento" e dell'intervento personale nell'ambito della società civile, creando così un collegamento etico tra queste dimensioni.



*Panoramica del porto di Genova*

sostegno della formazione dei giovani, riesce a evitare che importanti risorse vengano spese a favore della preparazione di persone non adeguatamente motivate o che, per motivi di oggettiva inidoneità, non potranno essere successivamente

assorbite dal mondo del lavoro. I giovani, attraverso il modello descritto, hanno l'importante possibilità di apprendere la conoscenza di diversi contesti operativi; acquisire una visione ampia del ciclo operativo portuale (lo stivatore conosce le problematiche del gruista, il generico piazzale conosce le problematiche dell'autotrasportatore, etc.); sviluppare una maggiore consapevolezza dei rischi legati alle interferenze, indipendentemente dalla specificità del ruolo che il giovane assumerà in azienda. Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, inoltre, può contare su un parco istruttori di primo livello in grado di partecipare in maniera importante alla cultura della sicurezza nei giovani. La Scuola accompagna talvolta questi professionisti ed ex professionisti

in un vero e proprio percorso di riconoscimento del ruolo di formatore, nell'ottica di salvarne il prezioso know how dal "pensionamento" e di metterlo a disposizione delle generazioni che si accostano per la prima volta al mondo complesso dei porti e della logistica. ■



*La Scuola Nazionale Trasporti e Logistica può contare su un parco istruttori di primo livello in grado di partecipare in maniera importante alla formazione dei giovani*

**In questo contesto di formazione** assume un valore determinante non solo la fase di affiancamento operativo (con cui si va a completare la formazione teorica), ma anche la fase di selezione degli allievi, condotta sia sulla base di criteri qualitativi e motivazionali sia sulla base di criteri di idoneità alla mansione. In questo modo, la Scuola, che è in grado di intercettare finanziamenti dedicati a

catani@scuolatrasporti.com

# Novità per l'accertamento tecnico

di **Valeria Baldi**  
LCA Studio Legale

**C**on avviso del 23 aprile 2024, l'Agenzia delle dogane ha pubblicato il nuovo modello per la presentazione delle istanze di accertamento tecnico finalizzato alla definizione da parte dell'Agenzia delle entrate dell'aliquota Iva, ai sensi della circolare 32/E del 2010. Tale circolare ha chiarito il procedimento per la presentazione delle istanze di interpello volte a conoscere l'aliquota Iva applicabile alle cessioni di beni di cui al dpr 633 del 1972, tabella A, e, in particolare, l'applicabilità delle aliquote agevolate al 4%, al 5% e al 10%. L'Agenzia delle entrate ha stabilito che, prima di poter presentare l'interpello, è indispensabile formulare all'Agenzia delle dogane un'istanza di accertamento tecnico, al fine di stabilire la corretta classificazione doganale attribuibile al prodotto. A seguito della valutazione del bene, sulla base delle caratteristiche oggettive dello stesso (anche attraverso analisi chimiche svolte dai competenti laboratori), alla luce delle regole generali di interpretazione della nomenclatura combinata, nonché utilizzando tutti gli strumenti giuridici a disposizione (note esplicative del sistema armonizzato emanate dal Wco, note esplicative della nomenclatura combinata emanate dalla commissione europea, eventuali regolamenti di classificazione e pareri non vincolanti in materia di classificazione elaborati a livello Wco, informazioni tariffarie vincolanti rilasciate ad altri operatori, sentenze emesse dalla Corte di giustizia dell'Unione europea), l'Agenzia delle dogane rilascia il proprio parere di classifica, individuando la voce doganale attribuibile al bene, alla quale corrisponde una determinata aliquota daziaria e Iva.

interpello all'Agenzia delle entrate per la definizione dell'aliquota Iva applicabile al bene. Sinora, tale istanza di interpello poteva essere presentata in carta libera, mentre dal 1° maggio è possibile utilizzare esclusivamente il modello fornito, mentre le domande formulate in modalità differente sono considerate inammissibili. Il modello deve essere compilato fornendo le seguenti informazioni: denominazione, sede e partita Iva del richiedente; eventuale possesso di una certificazione AEO; dati del rappresentante; riferimenti di una persona di contatto; classificazione tariffaria proposta dal richiedente (dato solo eventuale); denominazione commerciale del prodotto; descrizione dettagliata della merce (attraverso la produzione di fotografie, campioni, schede tec-



*Dal primo maggio è obbligatorio inviare all'Agenzia delle dogane un nuovo modello per la presentazione di istanze di accertamento tecnico per conoscere l'Iva sulle cessioni dei beni*

niche, analisi di laboratorio) e informazioni circa la funzione e l'utilizzo; l'esistenza di eventuali contenziosi inerenti la merce. Le istanze, corredate dal documento di identità del soggetto richiedente, devono essere trasmesse all'indirizzo di posta certificata [dir.dogane@pec.adm.gov.it](mailto:dir.dogane@pec.adm.gov.it), utilizzando il nuovo modello di istanza scaricabile alla pagina del portale ADM <https://www.adm.gov.it/portale/pareri-tecnici-per-la-definizione-dell-aliquota-iva>, dove possono essere rinvenute anche le istruzioni per la corretta compilazione del nuovo modello.

**Sulla base di tale parere**, può essere presentata istanza di

# LPR, una stagione da affrontare con ottimismo

“La riduzione del legno e di altre materie prime, l’andamento positivo del pooling e il successo nel settore del fresco ci fanno ben sperare per quest’anno”, dice Paolo Cipriani, commercial manager di LPR.

di **Paolo Giordano**

**L'**ultima volta che abbiamo sentito Paolo Cipriani, commercial manager di La Palette Rouge-LPR, ci aveva lasciato esprimendo una preoccupazione, quella che, all’inizio del 2024, la grande distribuzione organizzata vedesse scendere i propri livelli di vendita, anche a seguito di un abbassamento del reddito delle fa-



**PAOLO CIPRIANI**

miglie, e, di conseguenza, anche LPR avrebbe dovuto fare i conti con questa nuova situazione. Il mercato non era “stabile”. Oggi, lo sentiamo più “tranquillizzato” anche perché i conti dell’azienda stanno andando bene. Ciò si è verificato per alcune ragioni: “Dall’inizio di quest’anno il pooling, il servizio di noleggio pallet, sta aumentando sia perché quelle restrizioni che erano causate in primo luogo dal prezzo del legno e di quello di altre materie prime, sono oggi parecchio rientrate sia perché i clienti si stanno sempre più orien-

tando verso di noi. Possiamo dire che il nostro servizio si sta affermando come un’importante alternativa all’interscambio”. Quindi, la stagione 2024 si è avviata bene e promette di progredire: “Diciamo che affrontiamo il prossimo futuro con una buona dose di ottimismo - afferma Cipriani -, certo la realtà intorno a noi è preoccupante, ci sono due guerre di cui non si intravede una fine, la situazione geopolitica è allarmante, ce ne rendiamo conto. Oggi, dobbiamo guardare anche fuori dai nostri confini nazionali. Per questo motivo facciamo attenzione a non sbilanciarci. Però, rimanendo nel nostro settore, vediamo che importanti comparti, ad esempio quello del fresco della frutta e verdura, stanno crescendo sensibilmente, sia sul mercato nazionale sia su quello internazionale: una crescita che ci fa ben sperare”.

“Oltretutto ci stiamo avviando verso il periodo estivo, se il settore del fresco continua a crescere, ci sono ragioni per guardare al futuro con maggiore tranquillità: ci sono anche nuovi clienti che si stanno rivolgendo a noi. Il nostro sistema di pooling è ormai consolidato e funziona bene”, continua a dirci il commercial manager di LPR. Adesso la società sta

guardando alla stagione delle fiere. C’è, prima di tutto, la “Fruit attraction 2024” che si svolgerà alla Fiera di Madrid dall’8 al 10 ottobre. Un evento importante che attira oltre 550 espositori e più di 25 mila visitatori. “Noi saremo presenti. Dopo, nel gennaio del 2025 ci sarà la fiera di Bologna che nell’ultima edizione ha avuto un grande successo. Ci interesseremo anche alle manifestazioni locali in Italia. Stare a fianco della produzione è per noi di grande rilievo. Infatti, la frutta e la verdura



*Il pooling si sta via via affermando come valida alternativa all’interscambio dei pallet*

va poi trasportata, va portata sui mercati, e noi vogliamo essere dei protagonisti a tutti i livelli in questa operazione”, ci dice ancora Cipriani. ■

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



## Assologistica

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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



## Multilog: partner strategico per le aziende che vogliono essere sostenibili

“Uno dei punti di forza di Multilog è la sua capacità di integrare tecnologie innovative per ottimizzare le operazioni logistiche, riducendo le emissioni di carbonio, con efficienza e sostenibilità”, dice il direttore generale Ambrogio.

**M**ultilog è un provider di logistica integrata specializzata su Contract Logistics e Trasporti, con una consolidata esperienza nei settori automotive, retail, industrial, manufacturing, aerospace e railway. La competenza nel settore logistico, il forte know-how della propria ingegneria e il trasporto intermodale, il packaging industriale, rappresentano i pilastri dell'azienda, grazie ai quali Multilog nel corso degli anni è riuscita ad allargare il proprio raggio di azione in diversi settori

ed a tutti i livelli della supply chain, distinguendosi per la sua capacità di anticipare le sfide della transizione elettrica e di offrire soluzioni sostenibili. Con un'attenzione particolare alla riduzione dell'impatto ambientale, Multilog si propone come partner strategico per le aziende desiderose di adottare pratiche sostenibili e all'avanguardia. Sia i clienti che gli enti regolatori hanno segnalato un forte desiderio verso i fornitori di servizi logistici di ridurre le loro emissioni. Sulla base degli obiettivi

di riduzione per il 2030 e delle esigenze logistiche di circa 2.800 tra le più grandi aziende mondiali di tutti i settori, si stima che la domanda di logistica verde nel 2025 sarà di circa 50 miliardi di dollari, con previsioni realistiche che questa domanda aumenterà fino a circa 350 miliardi di dollari nel 2030.

“Uno dei punti di forza di Multilog è la sua capacità di integrare tecnologie innovative per ottimizzare le operazioni logistiche e ridurre le emissio-



Multilog offre soluzioni di trasporto terrestre, anche intermodali, che garantiscono affidabilità, velocità e riduzione della CO2



ANDREA AMBROGIO

emissioni di carbonio, coniugando efficienza e sostenibilità - racconta Andrea Ambrogio, direttore generale di Multilog dalla scorsa estate - La green logistics presenta molti vantaggi: riduce l'impatto ambientale delle attività logistiche, aumenta l'efficienza controllando gli sprechi energetici". Tema sempre più centrale nella transizione elettrica sono la gestione delle batterie agli ioni di

litio, che forniscono energia in modo affidabile a una vasta gamma di dispositivi. Per far sì che le batterie rimangano efficienti più a lungo possibile non è solo importante caricare le batterie correttamente ma è anche necessario stocarle in appositi magazzini altamente specializzati per evitare che si verifichino danni da sovraccarico e incendi. Anche su questo tema, Multilog si è dimostrato un provider ultramoderno, soddisfacendo la richiesta di depositi autorizzati per lo stoccaggio di questa particolare ed innovativa tipologia di prodotti. Oggi, si può dire, Multilog rappresenta un caso quasi unico di azienda logistica "virtuosa" in grado di coniugare alla pura competenza logistica anche l'expertise su impiantistica, ricerca e sviluppo, equipments, normative, fornendo così un solo interlocutore per tutti i requisiti ricercati per la gestione di un outsourcing, anche per soluzioni e materiali molto complessi come quelli in questione.

**L'ingegneria logistica di Multilog con-**



sente, più in generale, alle aziende clienti di perfezionare i processi operativi, lavorando in sinergia sulla ridefinizione dei layout degli stabilimenti e delle aree logistiche annesse, sullo studio delle movimentazioni e dei cicli di lavoro previsti e sulla riorganizzazione del personale fino all'eventuale terziarizzazione dello stesso. Multilog offre altresì soluzioni di trasporto terrestre standard o su misura che garantiscono affidabilità, velocità e riduzione della CO2. Grazie alla sua rete ed esperienza in tutti i settori, offre soluzioni che coprono sia i flussi inbound che quelli outbound, il trasporto internazionale o nazionale per tutti i tipi di merci e le esigenze speciali. I servizi di trasporto terrestre e ferroviario di Multilog si basano su un team di figure altamente professionali ed affidabili, supportati dall'ausilio di un sistema informatico moderno e focalizzati sull'impiego di processi operativi di alta qualità e strutturati adattati alle specificità quotidiane. ■

# A Roma, conferenza internazionale sulle direttive europee per l'ESG

Organizzata dal Freight Leaders Council, ha sostenuto che le modalità per raggiungere gli obiettivi devono essere demandate ai governi nazionali.

di **Carla Buongiorno**

**S**i è svolta a Roma presso la sede della Regione Lombardia la conferenza internazionale “ESG in Logistics - Do or die”, organizzata dal Freight Leaders Council in collaborazione con Lean&Green International, che riunisce importanti aziende del settore. Il tema era le direttive ESG dell'Unione europea che si stanno “avvicinando” rapidamente, portando con loro un'imminente trasformazione delle imprese del settore logistico, centrata sul bilancio di sostenibilità. L'evento ha rappresentato un'interessante piattaforma di discussione e ha fornito una panoramica su ciò che le imprese logistiche devono conoscere sulle direttive europee ESG, che influenzeranno certamente il futuro del settore. “La sfida della sostenibilità è una sfida

importante e trasversale. La sostenibilità va però intesa secondo le tre dimensioni: ambientale, sociale e di governance. Su questo non possiamo non evidenziare come, negli ultimi anni, ci sia stato, il più delle volte, un approccio ideologico a livello europeo. Gli eventi recenti, in ultimo le proteste riguardanti la politica agricola comune, evidenziano come l'approccio dell'Unione europea debba avere come riferimento le specificità economiche, culturali e anche orografiche dei

territori. Tutti vogliamo puntare agli obiettivi di transizione ecologica e di rispetto ambientale che si pone l'Unione ma le modalità per raggiungere tali obiettivi devono essere demanda-

che l'associazione svolge in modo sistematico a beneficio non solo dei suoi soci ma di tutto il comparto. In questo caso, per effetto dell'entrata in vigore della Corporate Sustainability



*La sostenibilità va intesa secondo le tre dimensioni: ambientale, sociale e di governance*

te ai governi nazionali e regionali. In questo senso rientra anche il giudizio critico alla Corporate Sustainability Reporting Directive, già operativa dal gennaio 2023, e che sarà obbligatoria per tutte le aziende entro il 2027”, ha dichiarato il sottosegretario della Regione Lombardia con delega alle relazioni internazionali Raffaele Cattaneo. Massimo Marciani, presidente del FLC, ha aggiunto: “Questo evento si inserisce a pieno titolo nelle attività di sensibilizzazione e di conoscenza

Reporting Directive, che dal 2024 diventerà obbligatoria per tutte le aziende con più di 250 dipendenti e poi via via per tutte le aziende entro il 2027, saranno sempre di più le aziende interessate dall'obbligo del bilancio di sostenibilità. In tale contesto le aziende di logistica debbono avviare immediatamente un percorso virtuoso che le porti a essere partner affidabili e resilienti del comparto produttivo e distributivo. Il ruolo del FLC è da sempre quello di facilitare le aziende in que-



*Il bilancio di sostenibilità, per disposizioni dell'Unione europea, sarà obbligatorio per tutte le aziende dal 2027*

sto percorso virtuoso verso la sostenibilità". Valentina Tundo, carrier management director di Chep Europe e vicepresidente FLC ha concluso: "Nel

supporto che il FLC vuole fornire a chi opera nell'industria del trasporto, ci proponiamo non solo di fornire linee guida su 'cosa' deve essere fatto, ma

opportunità emergenti nel campo della logistica sostenibile, consentendo loro di sviluppare strategie efficaci per il futuro. ■

anche su 'come' sia possibile procedere, fornendo spunti e suggerimenti che attingono da esperienze concrete e tangibili. In quest'ottica si inserisce l'intervento su Lean & Green di Chep. La certificazione come facilitatore e acceleratore della trasformazione che le aziende devono attuare per arrivare in tempo e con processi adeguati e snelli agli obiettivi di sostenibilità". Il confronto tra esperti e le sessioni di networking hanno permesso alle aziende partecipanti di acquisire una visione chiara e completa del panorama normativo e delle

## SI VA VERSO LA "SUSTAINABLE ECONOMY"

Oggi la sostenibilità rappresenta un driver importante per le aziende. Non basta avere un prodotto green per dirsi sostenibili e per conquistare il mercato. Soprattutto perché i clienti e i partner sono sempre più attenti all'impatto ambientale e sociale delle aziende. In passato, l'attenzione era tutta concentrata sui prodotti ecosostenibili. Oggi, si sta evolvendo invece verso una visione più olistica. Si fa strada la "sustainable economy", dove la sostenibilità permea ogni aspetto dell'azienda: dalla produzione alla distribuzione, fino al rapporto con i dipendenti e la comunità. Per dimostrare il proprio impegno, le aziende devono dotarsi di un bilancio di sostenibilità. Il documento che rendiconta l'impatto ambientale e sociale dell'azienda, evidenziando i progressi compiuti e le aree di miglioramento. Il bilancio di sostenibilità contiene infatti: una descrizione dell'azienda, dei suoi prodotti e servizi, dei suoi valori e della sua mission; un'analisi del contesto ambientale, sociale ed economico in cui opera; la descrizione delle performance di sostenibilità, con riferimento agli indicatori economici, ambientali e sociali; gli obiettivi e gli impegni per il futuro in materia di sostenibilità. Tale 'bilancio' è fondamentale perché serve agli stakeholder, come clienti, investitori, dipendenti e comunità locali, informazioni trasparenti e verificabili sull'impegno dell'azienda verso la sostenibilità. Migliora la performance di sostenibilità: il processo di redazione del bilancio aiuta l'azienda a identificare le aree in cui è possibile migliorare la propria performance. Infine può essere utilizzato come strumento per dialogare con gli stakeholder e per coinvolgerli nelle attività di sostenibilità dell'azienda. Il bilancio di sostenibilità è importante perché aumenta la competitività, permettendo all'azienda di distinguersi dai concorrenti e di accedere a nuovi mercati, può ridurre i costi perché l'adozione di pratiche sostenibili può portare a una simile conclusione e, infine, può essere un motivo per un maggiore impegno dei dipendenti, perché lavora anche per un futuro migliore. Il futuro è nelle mani di chi ha scelto di abbracciare la sostenibilità a 360 gradi, non solo come un valore aggiunto, ma come filosofia aziendale. Perché oggi la sostenibilità non è più un'opzione, ma un fattore abilitante per il successo.

# Chiuso il “trattico” della Liuc sulla transizione green

Il “terzo capitolo” si è svolto il 16 aprile sulla “green transportation”.

**S**i è recentemente concluso il trattico di appuntamenti organizzati dalla Liuc - Università Cattaneo sul tema “Green Transportation: dal dire al fare”, workshop incentrati sulla transizione green nell’ambito del settore logistico. Nel dettaglio, gli incontri - seguiti con grande attenzione da manager aziendali, operatori del settore e studenti dei corsi universitari - si sono tenuti nel giro di pochi mesi: l’esordio è stato venerdì 1° dicembre dello scorso anno e dedicato alla green supply chain, martedì 5 marzo di quest’anno l’evento è stato invece focalizzato sul green warehousing, mentre martedì 16 aprile l’approfondimento ha riguardato la green transportation. Come ha voluto sottolineare all’apertura dell’ultimo incontro Fabrizio Dallari, ordinario di logistica e supply chain management alla Liuc e organizzatore principale degli eventi, “la nostra iniziativa, voluta e sostenuta in ogni componente dei vertici dell’università, si è rivelata occasione di tripla grande importanza nell’ottica di favorire un’analisi approfondita delle situazioni sensibili e particolarmente sentite da tutto il settore della logistica. I rapidi cambiamenti climatici in atto nel mondo impongono una maggiore attenzione verso tutti quegli aspetti che possono contribuire alla decisa riduzione delle negatività proprie del settore, nelle sue diverse declinazioni: imballaggi, magazzini e trasporti. Gli incontri si sono rivelati momenti altamente formativi in grado di rappresentare un’occasione finora unica per capire e analizzare le possibili soluzioni concrete ed effi-

caci per pensare e costruire una logistica più sostenibile e responsabile”. A Dallari ha fatto eco Stefano Bianconi, general manager di Columbus Logistics, primo operatore logistico in Italia ad aver raggiunto la carbon neutrality: “La sostenibilità rappresenta una sfida che riguarda molto da vicino il mondo della logistica, un

**Nel corso dell’ultimo capitolo** dei tre workshop sono stati affrontati temi chiave del trasporto logistico attraverso l’illustrazione di alcune case history. Importanti, in tal senso, i contributi delle esperienze aziendali maturate da alcuni marchi di portata mondiale. Ad esempio, grazie all’esperienza di Procter & Gamble sono

*“Gli incontri sono stati un’occasione unica per analizzare le possibili soluzioni per costruire una logistica più sostenibile”, ha detto Fabrizio Dallari*



settore che particolarmente impatta in termini di rispetto nei riguardi dell’ambiente nel suo complesso, ed è fondamentale che tutte le aziende del settore si impegnino per migliorare una situazione che altrimenti si rivelerebbe insostenibile nel giro di pochi anni. Columbus, realtà da sempre attenta alla sostenibilità, attraverso la collaborazione con il Green Transition Hub perseguito da Liuc vuole contribuire in modo sempre più concreto a una ‘contaminazione virtuosa’ nel territorio che può comportare decisi miglioramenti, a breve e medio termine”.

state esaminate le tecniche per ridurre le emissioni ottimizzando saturazione e routing. Coca Cola ha presentato le realizzazioni tecnologiche più recenti incentrate sulla distribuzione capillare dei suoi prodotti sempre più rivolta al green. Invece l’intervento di Ikea (che chiunque abbia frequentato uno dei suoi magazzini ben conosce l’attenzione riservata all’ambiente della multinazionale svedese, praticamente dalla sua nascita in poi) è stato incentrato sulle positività connesse all’impatto conseguenti all’uso dei veicoli a emissione zero per il trasporto sulle brevi distanze. (T.M.) ■

ORGANIZZA IL WEBINAR GRATUITO

# LA GESTIONE DELLA CATENA DI FORNITURA ALLA LUCE DEGLI OBBLIGHI IMPOSTI DALLA NORMATIVA COMUNITARIA IN AMBITO ESG



**27 Giugno 2024** - ore 11,00-12,30

## **Relatori:**

GIUSEPPE TAFFARI ED EMILIANO GIOVINE,  
Co-Head dipartimento ESG e Legal Impact di RPLT

## **Temi in discussione:**

Quali imprese che saranno direttamente interessate dai due provvedimenti  
CSRD - Corporate Sustainability Reporting Directive  
CSDDD - Corporate Sustainability Due Diligence Directive

Obbligo di registrazione al seguente indirizzo:

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

Il link per accedere alla registrazione della trasmissione del webinar  
verrà comunicato il giorno prima dell'evento

# Le difficoltà delle imprese

L'incertezza geopolitica, la debolezza del potere d'acquisto delle famiglie e i tassi d'interesse alti minano i margini delle aziende del settore.

**M**agna Pars, due parole latine difficilmente traducibili in italiano, ma che nella nostra lingua possono suonare più o meno come riferite a chi è organizzatore o esecutore di qualcosa in senso positivo e innovativo. Quasi un'attribuzione subliminale al settore della logistica, soggetto e frutto primario di discussione ben "presente" fra i protagonisti dell'incontro - che si è tenuto appunto al centro Magna Pars di Milano - organizzato da Ibc, l'Associazione nazionale dei beni di consumo, e dedicato a "Il contesto di riferimento e le prospettive del largo consumo". Prospettive, come ha affermato il presidente di Ibc Flavio Ferretti all'apertura dei lavori, che si inseriscono in un situazione congiunturale complessa, visto che "difesa della qualità, attenzione ai costi, tutela della marginalità e mantenimento dei livelli occupazionali sono aspetti che riteniamo fondamentali per la tenuta del tessuto produttivo", in un quadro generale che delinea da

una parte la volatilità dei costi dovuta all'incertezza della situazione geopolitico-economica e la debolezza del potere d'acquisto delle famiglie, dall'altra la difesa dei margini e l'esigenza di continuare a investire nella digitalizzazione e nello sviluppo sostenibile. Uno scenario non facile quello in cui operano le oltre 35 mila industrie aderenti all'associazione. Inoltre, ha proseguito Ferretti, "la politica restrittiva della Banca centrale europea penalizza i piani d'investimento delle nostre aziende", per questo occorrono "interventi mirati che potrebbero contribuire alla riduzione dei costi a beneficio dell'intera filiera". Si tratta di azioni individuate sulla base di una gap analysis svolta dal Politecnico di Milano e condivise in collaborazione con Assologistica, ripartite in tre ampi capitoli d'intervento che riguardano le normative (semplificazione urgente degli iter autorizzativi per la realizzazione di nuove infrastrutture logistiche e dei processi doganali, l'armo-

nizzazione delle normative locali e la semplificazione dei processi doganali e l'evoluzione dei contratti di lavoro), la digitalizzazione (con tutti gli aspetti evolutivi che se ne ricaverebbero in termini di trasparenza e accelerazione per favorire la flessibilità, le assunzioni e garantire il pieno rispetto delle regole a tutela dei lavoratori) e l'ottimizzazione e il miglioramento del settore logistico nel suo complesso.

**All'incontro hanno partecipato** figure di alto profilo per fornire una radiografia d'insieme riferita alle problematiche specifiche del settore. Fra questi Marta Dassù (senior advisor for European affairs di The Aspen Institute) e Veronica De Romanis (docente di European Economics all'università Luiss) che hanno illustrato la situazione geopolitica ed economica alla luce delle situazioni di crisi globali, in un periodo caratterizzato da scenari di guerra che stanno creando problemi di grande impatto a livello planetario.



*E' fondamentale per la tenuta del settore fare molta attenzione ai costi*

Invece, la dinamica della domanda interna è stata analizzata da Angelo Massaro (amministratore delegato di Circana), mentre Damiano Frosi (direttore dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano) si è soffermato sui trend generali del comparto e sui possibili fronti di intervento necessari per procedere celermente a un rafforzamento della logistica, necessario per restare al passo con i tempi e procedere a uno sviluppo complessivo del settore, con una particolare attenzione alla sostenibilità e al green. La parte finale dei lavori è stata dedicata a un dibattito che ha visto la partecipazione del vicepresidente di Assologistica, Renzo Sartori, che ha ulteriormente sottolineato l'importanza di lavorare in sinergia all'interno della filiera tra produzione, logistica

e distribuzione. Tra i temi caldi, ha evidenziato Sartori, sono da tenere in grande considerazione l'innovazione tecnologica e - appunto - la sostenibilità, aspetti che "hanno entrambi bisogno di grandi investimenti che le aziende di logistica, spesso frenate da bassa marginalità e di medie piccole dimensioni, attualmente non sono in grado di sostenere". È anche di grande importanza, secondo il vicepresidente di Assologistica "il tema della gestione dei rischi e della semplificazione normativa, necessarie per riuscire a operare in maniera efficiente e in contesto di totale trasparenza". Per raggiungere questi obiettivi, ha sottolineato ancora il vicepresidente di Assologistica "l'unico metodo possibile e auspicabile è la sempre più fattiva collaborazione con le istituzioni, un lavoro sinergico che si

è rivelato ultimamente fondamentale, ad esempio, per sviluppare e mettere a punto i nuovi strumenti legislativi per la gestione dei pallet, uno strumento essenziale nel nostro settore. Con l'avvento della pandemia i costi di un singolo elemento del genere sono triplicati, passando dagli 8 euro di tre anni fa ai circa 25 attuali. Se non si fosse proceduto a una regolamentazione di questa vera e propria distonia economica, a lungo andare l'impatto economico sulla filiera logistica avrebbe prodotto effetti ulteriormente devastanti. Si è trattato di un piccolo-grande esempio di collaborazione rispetto alle nostre difficoltà che fa ben sperare in un futuro prossimo foriero di ulteriore attenzione da parte del mondo della politica nel suo complesso, finora troppo spesso disattesa". (T. M.) ■

# Una ricerca di Manhattan nel settore del retail specializzato

L'azienda ha esaminato 50 retailer, analizzando oltre 290 caratteristiche di customer experience in quattro aree: ricerca e scoperta, carrello e checkout, promessa e fulfillment e servizio e assistenza.

**M**anhattan Associates è un'azienda tecnologica nel settore della supply chain e nel commercio omnicanale. Fondata nel 1990, a Manhattan Beach, California, Usa, e trasferitasi nel 1995 ad Atlanta, Georgia, in un polo tecnologico, è diventata a livello globale l'azienda leader che costruisce e fornisce soluzioni cloud all'avanguardia in maniera che, attraverso lo store, la rete o il centro di distribuzione, sia possibile raccogliere i frutti del mercato omnichannel. L'azienda ha recentemente presentato i risultati del primo studio sul settore del commercio unificato nel retail specializzato in Europa (l'Unified Commerce Benchmark for Specialty Retail, realizzato in collaborazione con Google Cloud e Zebra Technologies). Si basa sull'analisi di una serie di transazioni di acquisto reali e considera tre aree verticali del retail (abbigliamento e calzature, casa e fai-da-te e lusso) in cinque paesi (Francia, Germania, Italia, Regno Unito e Paesi Bassi). Lo studio ha esaminato 50 retailer, analizzando oltre 290 caratteristiche di customer experience in quattro aree: ricerca e scoperta, carrello e checkout, promessa e fulfillment e servizio e assistenza. Sulla base dei dati relativi ad acquisti, resi e customer journey effettivi attraverso i canali digitali e fisici, il benchmarking rivela le caratteristiche comuni tra retailer di successo e le opportunità per migliorare la qualità per i clienti e le operazioni. Dei 50 retailer analizzati, quattro brand sono emersi come le-



Un negozio Adidas, il brand è risultato tra i migliori quattro nell'unified commerce

ader assoluti nell'unified commerce: Adidas, H&M, Leroy Merlin e M&S.

**Di seguito sono riportati** alcuni dei risultati principali di ciascuna delle quattro aree valutate:

- carrello unificato: il più grande ostacolo nell'attuale customer experience nel settore retail è dovuto alla perdita di contesto quando si passa dal canale fisico a quello digitale. I leader nell'area "carrello e checkout" comprendono il ruolo cruciale di un carrello unificato quando si tratta di stabilire una connessione importante tra i vari canali. Il 40% dei leader mostra promozioni e offerte personalizzate nelle pagine di descrizione dei prodotti e nel carrello, rispetto al 6% dei non leader;
- ispirazione guidata: i leader

nell'area "search & discovery" aiutano gli acquirenti a scoprire prodotti significativi, rendendoli consapevoli delle loro decisioni di acquisto. Il 100% dei leader pubblica contenuti dettagliati sulle pratiche di sostenibilità, offrono funzionalità quali raccomandazioni sui prodotti, notifiche di rifornimento dello stock e informazioni sulla provenienza degli articoli. Il 40% dei leader offre visibilità dello stock in tempo reale nelle pagine dedicate ai prodotti e raccomandazioni personalizzate nelle home page;

- fulfillment impeccabile: i leader nell'area "promessa e fulfillment" si assicurano che le esperienze di ritiro o consegna dei prodotti da parte degli utenti siano all'altezza del loro percorso di acquisto. I leader non solo rispettano o supe-

rano costantemente le promesse di consegna, ma lo fanno anche nel rispetto dell'ambiente. Offrire ai clienti una maggiore flessibilità dopo l'ordine, comprese cancellazioni complete o parziali, e maggiori opzioni di consegna/ritiro sono tutte aree in cui i leader eccellono. Il 60% di essi offre al consumatore la possibilità di annullare l'ordine dopo l'acquisto, contro il 28% di chi non è leader;

- servizio completo: i leader nell'area "servizio e assisten-

za" propongono ai consumatori un'ampia gamma di opzioni di assistenza: da quella in store ai call center, dal supporto sui social media agli operatori, e anche sul sito web e sull'app mobile. Tuttavia, è importante che offrano continuità, qualità costante e disponibilità su tutti i canali e i servizi. Consentono ai clienti di soddisfare autonomamente la maggior parte delle loro esigenze di assistenza. Il 92% dei leader supporta la modifica degli ordini, i resi e i cambi tramite chat/chiamata e il 75% offre ai clienti la possibilità di restituire gli acquisti presso i punti di consegna.

**Henri Seroux, senior vice president Emea di Manhattan Associates**, ha commentato: "Il 73% dei consumatori europei è più propenso a fare acquisti presso retailer in grado di offrire esperienze integrate online e in sto-



*I leader del settore si assicurano che le esperienze di ritiro o consegna dei prodotti da parte dei clienti siano all'altezza del loro percorso di acquisto*

re. Ciò significa che i brand hanno bisogno di una visibilità e di una panoramica completa di tutti gli aspetti della loro attività, dai processi della supply chain di back-end ai servizi per i clienti, se vogliono proporre esperienze d'acquisto senza soluzione di continuità nell'attuale scenario retail europeo, ormai molto frammentato". "Il commercio unificato è molto importante per i retailer e la chiave sta non solo nella capacità di unire senza soluzione di continuità le esperienze digitali con quelle fisiche, ma anche di collegare tutti i dati e i sistemi che le rendono possibili. La collaborazione di Manhattan Associates con Google Cloud per la realizzazione di quest'ultimo benchmark fornisce ai retailer una roadmap basata sui dati che consente di realizzare una strategia di commercio unificato in grado di rendere più semplice, sia per i consumatori che per i dipendenti del punto vendita, individuare efficientemente

i prodotti giusti sia online che all'interno del punto vendita", ha dichiarato Paul Tepfenhart, global director retail and consumer strategy di Google Cloud. "I risultati del benchmark europeo dimostrano che si stanno compiendo progressi e investimenti nella gestione degli aspetti più importanti come l'integrazione dei canali, la ricerca avanzata, le opzioni di pagamento, le scelte di sostenibilità e il fulfilment. Tuttavia, i retailer sono in ritardo nell'adozione di molte capacità di differenziazione ad alto impatto e nella promozione dell'eccellenza operativa. I risultati evidenziano l'importanza della visibilità ottimizzata in tempo reale dello stock, del coinvolgimento dei collaboratori in prima linea e dell'esperienza del cliente come pilastri fondamentali per la realizzazione del commercio unificato", ha sottolineato Tim Stoddard, general manager e senior vice president Emea di Zebra Technologies. ■

# Stati Uniti: i dipendenti del settore sono insoddisfatti

Il 59% degli intervistati ha preso in considerazione l'idea di lasciare il lavoro.

Quinx, azienda fondata in Svezia, presente in molti paesi, dagli Stati Uniti all'Australia, diventata oggi leader nel settore dei software di gestione della forza lavoro, ha presentato i risultati del suo rapporto sullo stato della forza lavoro nel 2024, negli Stati Uniti, nel settore del commercio al dettaglio. Il rapporto riporta alcuni dati significativi del settore: il 59% dei lavoratori ha preso in considerazione l'idea di lasciare il lavoro quest'anno, con un aumento del 22% rispetto al

prende che la retribuzione sia emersa come una priorità assoluta, con più di un terzo (36%) di coloro che soffrono di stress sul posto di lavoro e quasi la metà (48%) di coloro che hanno riferito di aver preso in considerazione l'idea di lasciare il lavoro quest'anno, attribuendolo alla bassa retribuzione. Anche se i rivenditori potrebbero non essere in grado di aumentare la retribuzione, devono trovare il modo di far sentire i propri dipendenti più apprezzati. Una delle principali priorità segnalate dai

sono la capacità di: conoscere il loro programma con due o più settimane di anticipo; avere un programma "drop-in" e orari di inizio del lavoro flessibili per tutta la settimana; scambiare facilmente le pianificazioni entro 24 ore.

La tecnologia è un'altra area di opportunità in cui investire per migliorare la soddisfazione dei lavoratori, con il 73% dei lavoratori della vendita al dettaglio in prima linea che dichiara di essere insoddisfatto della tecnologia fornita dai propri datori di lavoro. In media, i datori di lavoro del settore retail chiedono ai dipendenti in prima linea di utilizzare due o tre app per svolgere il proprio lavoro (alcune fino a 20), creando canali di comunicazione frammentati e causando confusione. Per contrastare questo fenomeno, il 28% dei lavoratori della vendita al dettaglio in prima linea riferisce di utilizzare gli SMS per comunicare con i propri colleghi piuttosto che le applicazioni fornite dall'azienda. Nonostante ciò, il 46% ritiene che il futuro della tecnologia avrà un impatto positivo sul proprio lavoro e solo il 19% si aspetta un impatto negativo. "Il settore della vendita al dettaglio è cambiato drasticamente negli ultimi anni, creando nuovi fattori di stress per i lavoratori in prima linea che li hanno fatti sentire sottovalutati. Adottando un approccio olistico al coinvolgimento della prima linea che incorpora strumenti di comunicazione e tecnologia semplificati, maggiore flessibilità e un maggiore riconoscimento dei dipendenti, i datori di lavoro possono ridurre questo stress e creare una forza lavoro più produttiva e coinvolta", ha commentato Erik Fjellborg, Ceo di Quinx. ■



*Anche la tecnologia può aiutare a rendere più soddisfacente il posto di lavoro*

2023; l'85% dei dipendenti della vendita al dettaglio in prima linea ha riferito di aver sperimentato stress sul posto di lavoro; il 40% ha riferito di sentirsi neutrale o insoddisfatto del proprio lavoro. Basato su un sondaggio condotto tra i lavoratori della vendita al dettaglio in prima linea di oggi, il rapporto ha lo scopo di aiutare i leader a capire cosa è più importante per i loro dipendenti. Con l'inflazione elevata e il costante aumento del costo della vita, non sor-

dipendenti del settore retail è stata la necessità di orari più flessibili. Un quarto dei lavoratori del settore retail intervistati ha riferito di aver cambiato lavoro nell'ultimo anno e quasi un terzo (30%) di queste persone ha riferito di aver effettuato il cambiamento per perseguire ruoli che offrivano orari più flessibili. I tre principali cambiamenti che i lavoratori della vendita al dettaglio negli Stati Uniti stanno cercando quando prendono in considerazione un orario flessibile



ORGANIZZA IL WEBINAR GRATUITO

# **PRESENTE E FUTURO DEL PALLET: TRA STATO DELL'ARTE (anche normativo) E SOLUZIONI INEDITE**



**19 Luglio 2024 - ore 11,00-12,30**

Nello schema di disegno di legge approvato dal Governo il 26 marzo è previsto uno snellimento delle disposizioni sull'impiego dei pallet standardizzati interscambiabili. Di queste e altre novità (non solo normative) si parlerà nel corso dell'incontro, che vuole anche essere una sorta excursus storico su questo indispensabile strumento in ambito logistico di derivazione militare.

## **RELATORI:**

Dr. GIOVANNI DE PONTI - Responsabile relazioni istituzionali di Assologistica  
Avv. ALESSIO TOTARO - Partner dello Studio legale RP Legalitax  
Dr. MICHELE PALUMBO - Direttore supply chain, executive advisor, professore  
Dr.ssa SAMUELA NIBOLI - Plant manager della divisione Recycling di Valsir Spa

Obbligo di registrazione al seguente indirizzo:

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

Il link per accedere alla registrazione della trasmissione del webinar verrà comunicato il giorno prima dell'evento

# Gaeta, Ruggerone ha parlato di logistica

I tanti ragazzi della “Generazione Z” presenti alla manifestazione hanno ascoltato molto attenti le parole del presidente di Assologistica: a loro sta a cuore in primo luogo trovare un lavoro e la logistica è una grande possibilità.

di **Tiziano Marelli**

La Generazione Z è quella che viene riferita agli attuali giovani e anche giovanissimi, ormai in età di approccio lavorativo e professionale. In verità, un numero significativo di sociologi ha già deciso di caratterizzarla ben più nitidamente e in modalità interpretativa molto chiara, ribattezzandola “Generazione anZia”. Per spiegare meglio, da quando nell’era moderna si è deciso di identificare le generazioni in maniera riconoscibile a seconda delle epoche che si succedono si è iniziato partendo da quella dei “tradizionalisti”, composta dagli individui nati tra il 1925 e il 1945, uomini e donne che hanno vissuto la tragedia della seconda guerra mondiale e faticosamente hanno poi provato a lasciarsela alle spalle. A seguire è stato il turno dei Baby Boomer: arriva fino al 1964 e riguarda i figli - lo dice la parola stessa - del boom economico che ha caratterizzato l’occidente del mondo. Quindi è stato il turno della generazione X, dichiarata finita intorno al 1980, anche la prima a godere dell’avvento di un abbozzato internet e capace di distinguersi per la decisa intraprendenza dimostrata da entrambi i sessi. Poi sono arrivati i Millennial, cresciuti fino al 1995 a “pane e rete” e catalogati come ottimisti e tolleranti, ambiziosi e competitivi. Dopo questo excursus arriviamo appunto alla Z, cioè i nativi fra il 1996 e il 2010: perfettamente digitali, figli anche dei social; ragazzi nel complesso considerati aperti, meno rigidi rispetto a chi li ha preceduti e parecchio votati al multiculturalismo. Questo insieme

di caratteristiche e interessi, in effetti, può indurre una voglia di conoscenza e di slancio in avanti che può comportare anche crisi d’identità e timore del futuro soprattutto in ottica lavorativa, in un periodo come quello attuale che a livello globale non si presenta prospettivamente positivo, invece piuttosto offuscato da decise difficoltà economiche e sommovimenti sociali (come le guerre) che non consentono una visione chiara degli anni che ci attendono a breve, medio e anche lungo termine.

**In verità, nell’osservare le frotte di ragazzi e ragazze provenienti da tutta Italia che hanno popolato e invaso pacificamente Gaeta nelle giornate del Festival dei Giovani in programma dal 17 al 19 aprile scorsi, i componenti di questo recentissimo spaccato sociale possono aver dato senz’altro l’impressione di vivere in uno stato di “anZia”, però nella voglia anche sfrenata di stare insieme, di scoprire in maniera disincaantata e allegra il mondo che li circonda e anche di capire quale sarà il loro destino in termini professionali: in verità, niente di connotabile come qualcosa di negativo, anzi. L’impressione si è palesata in maniera chiara e netta durante l’incontro “Nuove Generazioni, nuove rotte: il ruolo della generazione Z nel futuro della logistica e del made in Italy”, organizzato da Assologistica e Intergroup, convegno che si è tenuto proprio nella città costiera laziale giovedì 18 aprile nella splendida cornice del Castello Angioino che sovrasta Gaeta. Per la cronaca, la sala era strapiena**

e in gran parte occupata proprio dai ragazzi “Z”, attentissimi nel voler cogliere dalle parole dei relatori quale potrà essere il loro ruolo in un settore che negli anni prossimi sarà caratterizzato da un ulteriore e deciso balzo in termini di crescita occupazionale.

**Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica**, ha iniziato il suo intervento rivolgendosi proprio ai giovani presenti sottolineando che “tutte le generazioni fanno fatica a imporsi, e questa ha ancora tutta davanti a sé una strada da disegnare e percorrere. È importante, dunque, per loro sapere che le prime tracce di ‘logistica’ risalgono ad almeno 3000 anni fa, e ne fa ampio cenno Erodoto usando il termine ‘loghisticos’, che in greco indica ‘l’uomo delle parole’. Quindi, il termine e la funzione vantano una storia che va ben oltre le ultime generazioni, e che si pone comunque come proiettata verso il futuro in maniera decisa, sempre bisognosa di rinnovamento e in continua evoluzione. Quella definizione ormai ultramillenaria intendeva riferirsi a un soggetto capace di ‘pianificare le scorte’ per poter affrontare al meglio le guerre, i nemici, le avversità. In poche parole, per crescere e arricchirsi a seconda delle situazioni contingenti”. Ieri come oggi, ha proseguito Ruggerone, “si può definire la logistica alla stregua di un enorme contenitore di complessità, e conoscere e capire come saperla affrontare al meglio giorno per giorno è elemento essenziale di continuità proprio partendo dalla sua storia. Questa



*I ragazzi presenti a Gaeta hanno cercato di scoprire in maniera disincantata e allegra il mondo che li circonda e anche di capire quale sarà il loro destino in termini professionali*

è una delle cose più belle che potrete affrontare al termine del vostro corso di studi, perché le 'nuove rotte' - il tema di questo incontro - sarete voi a percorrerle, e voi ne sarete anche i futuri protagonisti. E dovete tenere ben presente un assunto, cioè che la logistica è sostanzialmente la risposta all'esigenza del presente e del contingente, quindi dobbiamo sempre chiederci e saper rispondere a quali saranno i nuovi percorsi che la riguarderanno. Per esempio, il cambio di paradigma che vedrà nei prossimi anni la nostra società passare dal motore termico a quello elettrico cosa comporterà? E' evidente che dovremo saper affrontare nuove problematiche e nuovi flussi, perché questa trasformazione cambierà completamente tutto il settore a partire da quello della componentistica, e questa sorta di rivoluzione epocale riguarderà tutta la filiera logistica. Quindi si deline-

eranno percorsi nuovi da tracciare, e sarete voi, le forze 'nuove' e 'fresche' che dovranno disegnarne e mettere in pratica i contorni futuri".

**Da questo punto di vista** è importante sapere che Assologistica "si sta impegnando fortemente nella formazione perché crediamo che rappresenti un aspetto fondamentale per la nostra crescita, e quindi 'formare' ragazzi come voi è aspetto che riteniamo primario e fondamentale per il nostro futuro e per quello delle aziende che ne fanno parte, in un modo o nell'altro in tutti i diversi aspetti della sua filiera". In conclusione, ha osservato il presidente di Assologistica, "se poi ci troviamo in una cittadina portuale come Gaeta viene spontaneo pensare a come sia paradigmatico e importantissimo considerare l'importanza di una base logistica come questa. I porti

sono punti d'arrivo e d'attracco che dalla notte dei tempi in poi devono alle peculiarità insite e proprie della logistica un ruolo di primaria importanza in termini di sviluppo, crescita e visione del futuro. Andare da un porto all'altro, conquistare nuovi mercati, spostare merci, allargare i confini in termini economici ma anche culturali: questo è il nostro compito, la nostra mission, e presto toccherà a voi giovani di oggi continuare a farlo, nel miglior modo possibile". A tramandarlo poi alla prossima generazione, quella che è già stata denominata Alpha e che riguarda i "nuovi arrivati" al mondo dal 2010 in poi. Già è certo che questi attuali poco più che ragazzini avranno a che fare con l'intelligenza artificiale molto più di quanto già sta impetuosamente e inaspettatamente succedendo anche a noi da qualche tempo. Ma questa è già un'altra storia. ■

# Inaugurato il centro di smistamento DHL a Rho

“Questo intervento rientra nel piano di investimenti da 360 milioni nel quadriennio 2023-2026 a supporto delle aziende del nostro paese fortemente orientate all’esportazione, per un totale di oltre 700 milioni in otto anni”, ha sottolineato il Ceo dell’azienda, Nazzarena Franco.

**D**HL Express Italy, leader nel trasporto aereo espresso internazionale, ha inaugurato il nuovo centro di smistamento e distribuzione di Rho, che rappresenta un’infrastruttura strategica per le Pmi dell’area tra Milano e Varese, tra le più dinamiche e votate all’export del paese. In particolare, le imprese del territorio lombardo si caratterizzano per una forte propensione all’internazionalizzazione con una quota che rappresenta il 90% nelle Pmi. “L’importante intervento di Rho rientra nel piano di investimenti da 360 milioni nel quadriennio 2023-2026 a supporto delle aziende del nostro paese fortemente orientate all’esportazione, per un totale di oltre 700 milioni in otto anni”, ha dichiarato Nazzarena Franco, Ceo di DHL e presente all’inaugurazione. Inoltre, la modernizzazione tecnologica coinvolge uffici e magazzini di DHL Express permettendo di aumentare l’efficienza operativa, grazie a un sor-



Centro di distribuzione DHL a Rho, le macchine per la consegna a breve distanza

ter in grado di processare 3000 pezzi l’ora e la sicurezza riducendo in contemporanea i fattori di inquinamento ambientale. Ne è un esempio la realizzazione di 88 colonnine di ricarica per i ritiri e le consegne di primo e ultimo miglio che da Rho servono il nord di

Milano e l’area a cavallo delle province di Milano e Varese compresa tra il fiume Ticino, il fiume Olona e Saronno, una delle aree a più alta concentrazione di piccole e medie imprese d’Italia e d’Europa. “Con i nostri specialisti di tematiche commerciali, doganali e

## DHL: L’AZIENDA LOGISTICA PER IL MONDO

DHL è il brand leader mondiale nel settore della logistica. Il Gruppo ha fatturato nel 2023 oltre 81,8 miliardi di euro. Le sue divisioni offrono un portafoglio di servizi logistici che vanno dalla consegna di pacchi nazionali e internazionali, spedizione di eCommerce e soluzioni di adempimento, espresso internazionale, trasporto stradale, aereo e marittimo alla gestione della catena di approvvigionamento industriale. Con circa 395 mila dipendenti in più di 220 paesi e territori in tutto il mondo, collega persone e aziende in modo sicuro e affidabile, consentendo flussi commerciali globali sostenibili. Con soluzioni specializzate per mercati e settori in crescita, tra cui technology, life sciences & healthcare, engineering, manufacturing & energy, auto-mobility e retail, DHL è decisamente posizionata come “La società di logistica per il mondo”. C’è da ricordare che il Gruppo DHL mira a raggiungere una logistica a zero emissioni entro il 2050.

## LA TESTIMONIANZA DELL'AZIENDA ANCOROTTI

A testimoniare il supporto di DHL per le aziende nel raggiungere i propri obiettivi di sostenibilità è intervenuto anche Graziano Fumarola, chief operation officer & procurement dell'azienda Ancorotti, leader nel settore della produzione cosmetica conto terzi che proprio durante l'inaugurazione ha siglato l'accordo con DHL per il servizio Go Green Plus che riduce le emissioni all'interno del settore logistico e può quindi essere usato per la reportistica volontaria sulle emissioni dei clienti di DHL allineandosi alla filosofia della Science Based Target Initiative. Ciò consentirà alle aziende di ridurre le emissioni di carbonio associate alle loro spedizioni attraverso l'uso di Sustainable Aviation Fuel-SAF, un biocarburante prodotto da fonti rinnovabili come oli vegetali, grassi animali, prodotti di scarto e colture agricole. Il SAF è specificatamente progettato per essere utilizzato come sostituto del tradizionale carburante per aerei e può ridurre le emissioni di gas serra fino all'80% rispetto ai combustibili fossili.



Il nuovo centro di smistamento e di distribuzione a Rho di DHL

customer service, ci affianchiamo alle piccole e medie imprese per sostenerle in tutti gli aspetti di business promuovendo la crescita dell'industria italiana nel mondo attraverso una logistica sostenibile. Curiamo molto anche l'aspetto della sostenibilità ambientale. Siamo, infatti, il primo corriere espresso internazionale a dare ai clienti l'opportunità di utilizzare carburante sostenibile per l'aviazione per ridurre l'impatto ambientale. Offriamo loro il servizio Go Green Plus che consente di ridurre le emissioni Scope 3, ovvero le emissioni indirette di gas serra che si verificano nella catena del valore di un'azienda, compresi il trasporto e la distribuzione a valle", ha aggiunto la Franco. Particolare attenzione è stata inoltre dedica-

ta alla qualità del posto di lavoro, con il ridisegno degli spazi utili al lavoro specifico delle persone. Seguendo le linee guida interne di DHL Group sono stati completamente rinnovati i tre piani di uffici che si sono evoluti in ambienti diversificati, dotati di postazioni modulari, sale riunioni, spazi destinati alla condivisione e alla creatività, con aree lounge da riservare ai momenti di riposo.

**"L'inaugurazione di oggi segna** un momento importante per il nostro territorio che testimonia la vocazione internazionale delle filiere europee presenti a Milano e in Lombardia. Una vocazione posta in evidenza anche dalla presenza di multinazionali come DHL, e dall'impatto fondamentale dei loro in-

vestimenti, da sempre orientati all'innovazione e alla sostenibilità. Il nostro territorio ancora una volta si conferma come hub di attrattività, soprattutto nell'area della Grande Milano, e registra performance economiche significative con una crescita del Pil del 5,5% rispetto al pre-covid, ben più dell'Italia e dei benchmark europei. Per non disperdere questo patrimonio è fondamentale che istituzioni e politica siano al fianco delle imprese nella definizione di una politica industriale concreta e concentrata sui settori di maggior strategicità come i trasporti e la logistica", ha dichiarato Alessandro Spada, presidente di Assolombarda, anche lui presente all'inaugurazione. Raffaele Cattaneo, sottosegretario della Regione Lombardia con delega a Relazioni internazionali ed europee, ha aggiunto: "L'apertura del nuovo centro di smistamento DHL Express a Rho non solo rappresenta un traguardo significativo per l'azienda, ma anche un segno di attrattività del territorio, un'imperdibile opportunità di promozione economica e di sostenibilità per la regione Lombardia. Grazie alla sua posizione strategica e all'adozione di soluzioni eco-sostenibili, ha permesso di riqualificare un asset immobiliare riducendo allo 0% l'emissione di CO2. Il centro potrà contribuire in modo tangibile alla crescita delle piccole e medie imprese della nostra regione, consentendo loro di espandersi e accedere ai mercati internazionali con maggiore facilità". ■

# Dachser acquista le divisioni distribution e logistics di Fercam

“Con questa acquisizione stiamo rafforzando la nostra capacità di servire i nostri clienti in tutta Europa”, ha detto Burkhard Eling, Ceo di Dachser.

**D**achser ha acquisito l'80% della joint venture Dachser & Fercam Italia, perfezionando così l'acquisizione della maggioranza delle divisioni distribution e logistics della società di trasporti e logistica Fercam. Nel novembre 2023, Fercam ha iniziato la separazione dei settori distribution e logistics con quasi 1.000 dipendenti e 43 filiali in Italia, per costituire un'azienda operativa indipendente, attiva nel settore della distribuzione e logistica in Italia. Con l'inizio del 2024, la joint venture tra le due società ha avviato l'attività. Il 28 marzo 2024, Dachser ha siglato l'acquisizione della maggioranza della nuova società, mentre Fercam manterrà il 20% delle azioni. Quindi, sono esclusi da questa operazione, rimanendo controllati al 100% dal Gruppo Fercam, i settori Transport (trasporto nazionale e internazionale su gomma e su rotaia), Air & Ocean e Special Services (logistica dell'arte, mostre e fiere, servizi di trasloco e relocation pubblici e privati, nonché servizi di archiviazione e gestione documentale), come pure tutte le controllate estere dell'azienda altoatesina.

“La joint venture completa la nostra rete europea per il trasporto e il magazzino di beni industriali e di consumo. Con questa acquisizione stiamo rafforzando la nostra capacità e competenza di servire i nostri clienti in tutta Europa con uno stesso standard di qualità e prestazioni uniformi. A tal scopo, anche in Italia investiremo in maggiori capacità logistiche, digitalizzazione, tutela del clima e, in



Un'immagine della nuova filiale di Cattolica aperta dalla joint venture Dachser&Fercam

particolare, nei nostri dipendenti”, ha affermato Burkhard Eling, Ceo di Dachser. “Continuare le nostre attività di distribuzione, groupage nazionale e internazionale nonché logistica sotto l'egida della rete Dachser è la decisione più coerente per garantire uno sviluppo positivo e una crescita futura di questo settore in Italia e in Europa. La nostra ventennale collaborazione, caratterizzata da rispetto e fiducia reciproca, è la conferma che Fercam e Dachser, due aziende a gestione familiare, pianificano a lungo termine condividendo gli stessi valori. Ciò ha anche agevolato e facilitato a tutti i livelli la costituzione della nuova joint venture”, ha dichiarato Hannes Baumgartner, amministratore delegato di Fercam. Infatti, le due aziende hanno nella loro storia aziendale una partnership ventennale, e in tutto questo periodo l'azienda altoatesina ha prov-

veduto alla distribuzione in Italia delle spedizioni groupagistiche provenienti dalla rete Dachser, immettendo sempre nella stessa rete europea anche le spedizioni provenienti dall'Italia. “La competenza della squadra guidata da Gianfranco Brillante, l'esperienza e la profonda conoscenza del mercato da parte dei dipendenti nonché impianti e processi logistici all'avanguardia, fanno sì che la joint venture sia molto ben posizionata sul mercato italiano della distribuzione e logistica. Nell'ambito della nostra rete logistica europea e globale, si aprono ora per l'azienda opportunità di crescita assolutamente nuove nell'esportazione. Per i dipendenti, questo significa sicurezza e stabilità. A loro volta, i clienti in Italia e in tutta Europa beneficeranno di sistemi uniformi grazie all'integrazione”, ha commentato Alexander Tonn, direttore operativo road logistics di Dachser. ■

# Un settore con il vento in poppa

Presentato a Milano il "Rapporto 2024 sul mercato immobiliare della logistica in Europa e in Italia"

di **Tiziano Marelli**

**M**artedì 23 aprile è stato presentato a Milano il **Rapporto 2024 sul mercato immobiliare della logistica in Europa e in Italia** messo a punto da Scenari Immobiliari in collaborazione con SFRE, società di Project & Construction Management, specializzata in immobili logistici e light-industrial. I dati sono stati illustrati nel convegno "L'energia della logistica - Il futuro dell'asset class tra industria, tecnologia e rinnovabili".



L'incontro - atteso annualmente dagli operatori alla stregua di una vera e propria cartina di tornasole del settore - ha evidenziato che nel 2023 il comparto immobiliare logistico nel nostro Paese è stato quello su cui si sono concentrati i **maggiori investimenti** nell'ambito del real estate nel suo complesso, facendo registrare oltre **1,7 miliardi di euro**, pari al **26%**, quindi superiore a un quarto del totale. Grazie a questi numeri più che incoraggianti è possibile affermare che il mercato italiano si è dimostrato più attivo rispetto ad altri Paesi europei, in uno scenario continentale molto complesso, impegnato a fronteggiare sfide macro-economiche che hanno inciso pesantemente sugli investimenti, in calo circa del 41% rispetto al livello medio del triennio precedente, comunque in grado di attestarsi

*Il nord Italia ha attratto gli investimenti nel settore dell'immobiliare logistico per circa l'82%, mentre il Sud si è dovuto accontentare dell'1%*

intorno ai 33 miliardi di euro. Tornando all'Italia il rapporto ha evidenziato come il comparto industriale-logistico abbia toccato un **fatturato** di circa 5,5 miliardi di euro, comunque in calo di oltre il 5% su base annua, con la previsione per l'anno in corso di ulteriore - anche se lieve - contrazione. Nel complesso, il **patrimonio immobiliare** del mercato logistico nazionale ammonta attualmente a oltre 48 milioni di metri quadrati, e la **domanda** è in costante crescita: una richiesta di spazi orientata sempre più rispetto ad asset efficienti e sostenibili. Superata la crisi dovuta alla pandemia il mercato immobiliare logistico ha saputo sostenere la crescita affrontando "di petto" il 2022 e poi l'inasprimento economico e la

situazione geopolitica dell'anno successivo. L'attuale capacità di adeguamento della filiera è confermata dall'**incremento** ponderato - rispetto alla forte discesa degli anni precedenti - **dei rendimenti netti** a livello nazionale, che si attestano al **5,8%**.

Come ha affermato **Francesca Zirnstain, direttore generale di Scenari Immobiliari**, "in Italia la logistica rappresenta un segmento di mercato ormai consolidato, sia in termini edilizi che di tipologia di investitori. Un risultato ottenuto grazie alla corrispondente crescita del comparto della contract logistics, aumentato del 25% in cinque anni. Occorre precisare che l'attività del comparto nel 2023 è rallentata rispetto all'anno >

precedente provocando una diminuzione dei volumi del 43%. Questo è dovuto a una situazione non dipendente da temi strutturali di settore, ma soprattutto dall'incertezza finanziaria e geopolitica, con un mercato italiano che si è dimostrato comunque più attivo di altre realtà europee", tanto che "i segnali di miglioramento sono stati evidenti dal secondo semestre dell'anno, con

l'ultima parte del 2023 più dinamica rispetto al periodo luglio-settembre e ai dodici mesi precedenti, tanto che nel corso del quarto trimestre si sono registrati circa 630 milioni di euro di volumi transati". Per Zirnstein "la tendenza è stata sostenuta prevalentemente dalla solidità dell'interesse per il comparto e dalla pressione della domanda di spazi nei mercati principali ma anche in quelli complementari".

**Secondo Filippo Salis, amministratore delegato e fondatore di SFRE,** "L'asset logistico riconferma la sua strategicità nel mercato grazie alla sensibilità dimostrata dai primari attori nei confronti delle evoluzioni di settore e, in questo momento storico, al crescente impegno riservato al tema della transizione energetica. Le energie rinnovabili, infatti, stanno diventando sempre più uno dei fattori dominanti nel comparto dell'immobiliare logistico. Ne emerge che il loro utilizzo garantisce un'intera catena del valore notevolmente più efficiente e sostenibile. Oggi, più che mai, è importante abbracciare soluzioni innovative come l'idrogeno e il fotovol-



*"Il fenomeno del reshoring sta interessando ogni parte di mercato e ogni categoria merceologica. Ciò coinvolge in pieno il comparto logistico", ha dichiarato Francesca Zirnstein*

taico per alimentare parchi logistici che non vengano percepiti più solo come centri di movimentazione merci, ma come veri e propri parchi energetici, immobili in cui la produzione e lo scambio di energia pulita diventano parte integrante della visione di tutti per un futuro sostenibile".

All'evento è intervenuto anche il presidente di **Assologistica Umberto Ruggerone** che ha voluto mettere in luce il ruolo cruciale dell'immobiliare del settore, affermando che "il magazzino rappresenta l'hardware su cui si basa il servizio logistico", sottolineando come "la frammentazione locale contribuisca al mantenimento di un mercato disomogeneo, con la ricaduta di ripercussioni negative sui rendimenti" confermando anche "l'impegno di Assologistica per fare della componente immobiliare un elemento integrante parte di un processo logistico sostenibile promuovendo lo sviluppo di soluzioni fotovoltaiche". Ruggerone ha infine anche voluto evidenziare "l'importanza degli standard prestazionali per gli immobili nel contesto della sostenibilità sociale attraverso il sistema di

valutazione di filiera 'Tiaki Logistic', sviluppato in collaborazione con Logistic Forum ed Eetra".

In pratica, il Rapporto di Scenari Immobiliari ha messo in luce come il mercato immobiliare logistico nel nostro Paese è da considerare maturo, ha superato la crisi pandemica, ha sostenuto la crescita del 2021, ha affrontato i molti rischi dell'anno passato con decisione e ha iniziato questo 2023 confermandosi come una delle migliori asset class immobiliari. In pratica, siamo davanti a una crescita che nel nostro Paese non sembra subire frenate, anzi: è invece caratterizzata da una decisa crescita, in controtendenza rispetto a tutto il resto del continente. Nonostante tutte le criticità che sono ancora facilmente riscontrabili rispetto ai problemi del comparto nel suo insieme - soprattutto a livello di 'attenzione politica' - si può senz'altro affermare che i dati scaturiti dalla ricerca in questione sono da considerare più che incoraggianti, addirittura forieri di ulteriori auspici favorevoli nell'immediato prossimo futuro: un'ottima notizia per tutti gli attori del settore. ■

# Le imprese che aumentano l'outsourcing e anche l'Ex Works

Nella ricerca di Contship e Srm sui "percorsi" dei container dalla Lombardia, il Veneto e l'Emilia Romagna, crescono del 18% le aziende che lasciano la logistica in mano a terzi, ma cresce anche del 20% l'Ex Works.

di **Paolo Giordano**

**D**urante il meeting "Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry", svoltosi a Milano, Contship e Studi e Ricerche per il Mezzogiorno-Srm hanno presentato la sesta edizione della ricerca "Corridoi ed efficienza dei territori". Una ricerca che, come ha fatto nelle prime cinque edizioni, nelle tre regioni principali del paese, ossia Lombardia, Veneto e Emilia Romagna (le tre regioni rappresentano il 41% del Pil nazionale e il 51% del commercio estero italiano) stabilisce le modalità e i percorsi che compiono le aziende per trasportare i loro container dal luogo di partenza ai porti, che sono i luoghi da dove arrivano e partono la maggioranza dei container in export e import. Una ricerca importante perché mette a fuoco i comportamenti delle aziende, confrontandoli anche con il passato. La struttura della ricerca rispecchia quella dello scorso

anno: interviste con 400 imprese manifatturiere dedicate all'import/export, quindi fortemente internazionalizzate, e che usano la via marittima per i loro commerci.

**Due primi capitoli della ricerca** sono dedicati alla digitalizzazione e all'intermodalità.

Ben l'80% delle imprese (il 96% in Emilia Romagna) sta investendo nel settore digitale in quanto ritiene che sia necessario intervenire sul proprio modello di business per migliorarlo e solo il 20%

ritiene invece la digitalizzazione soltanto uno strumento marginale o di sostegno a quanto si stia già facendo in azienda. Il 27% (65% in Lombardia) utilizza un approccio "olistico" nella strategia digitale, coinvolgendo tut-

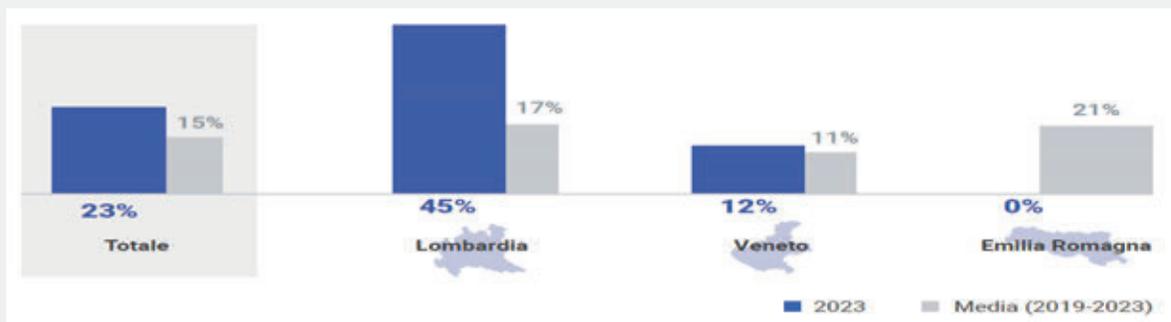


*Le imprese italiane continuano a scegliere l'Ex Works come l'Incoterm "favorito", nonostante ci siano rischi in tale scelta*

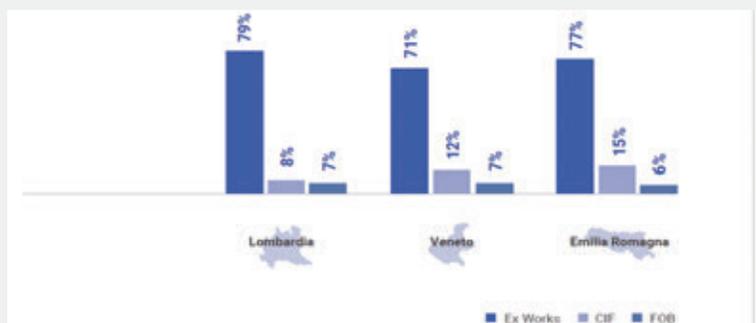
## Intermodalità

Fonte: Contship-Srm

(2023, % delle aziende che usano il ferro o la strada-rotaia)



(2023, in export, aziende in %)



te le aree dell'impresa e della supply chain; il 54% ha indicato di usare la digitalizzazione soprattutto nella gestione del magazzino; il 32% ha applicato la digitalizzazione nella produzione; il 27% ha scelto l'area dell'amministrazione e dell'organizzazione. Per quanto riguarda l'intermodalità, il 20% del campione ha dichiarato che utilizza un mix di strada-ferrovia per raggiungere il luogo di arrivo-partenza (il rimanente 80% utilizza invece soltanto l'autotrasporto). Un dato che migliora del 3% quanto affermato dalle imprese nella ricerca del 2022 e del 13% rispetto alle altre edizioni. C'è un miglioramento, ma che è basso rispetto agli obiettivi che si pone la ferrovia, anche alla luce delle esigenze imposte dall'Unione europea. Il problema è che i costi sono troppo alti e che manca una certezza sulla puntualità degli arrivi. Entrando nel "core" della sua indagine, la ricerca indica quindi quali sono i porti italiani maggiormente utilizzati dalle aziende. Il porto di partenza più rilevante nell'esportazione è risultato essere Genova che ha ottenuto (le aziende potevano esprimere due preferenze) il 61% delle risposte, con un calo rispetto al 2022, quando il dato era stato il 78%. Seguono Ravenna (40% contro il 24% del 2022) e Venezia (25% contro

il 30% del 2022). Quindi, la ricerca è passata ad analizzare più da vicino la logistica delle imprese, soffermandosi su tre aspetti: l'outsourcing, i principali attori della logistica (spedizionieri, vettori, ecc.) e gli Incoterms.

**Rispetto all'outsourcing, nell'export,** c'è stato un aumento dal 77%, dato che si era registrato nel 2022, al 95% dell'attuale ricerca. Quindi, un rialzo di 18 punti percentuali, un dato notevole. Lo stesso si può dire nell'importazione. Considerando che la maggior parte delle imprese di affida in parte o per intero a terzi nella logistica dei beni, sia in entrata sia in uscita, è interessante capire a che tipologia di operatori preferisca appoggiarsi. Dalla ricerca emerge che il 61% delle imprese utilizza gli spedizionieri (era il 58% nel 2022), il 15% si affida alle compagnie marittime (20% nel 2022), il 12% ad autotrasportatori di fiducia (10% nel 2022), il 10% si rivolge ad imprese di trasporto multimodale (8% nel 2022). Mentre in Lombardia un maggior numero di imprese ricorre allo spedizioniere come prima scelta (il 75%, in netto aumento sul 2022, quando il dato era il 42%), nel Veneto e in Emilia Romagna la percentuale è più bassa e in calo sul 2022. La ricerca nota ancora che se

venisse data alle imprese la possibilità di esprimere due scelte, l'83% menzionerebbe lo spedizioniere. Infine, c'è il discorso sugli Incoterms. Sono anni che si fa un gran parlare del massiccio uso dell'Ex Works che fanno le aziende specialmente nell'esportazione. Senza un gran risultato. La Confindustria qualche tempo fa ha anche provato a cercare di convincere le imprese che lo usano che fosse sbagliato. La ricerca ha messo in risalto che la situazione riguardo all'Ex Works è nettamente peggiorata: nel 2022, era il 55% delle imprese delle tre regioni che lo usava, nel 2023 il dato si è alzato al 75%. Un aumento del 20%, che è molto notevole. Ci sono vari tipi di Incoterms che vanno dall'Ex Works, che assegna tutti i costi e i rischi dell'operazione al compratore, fino al Delivery Duty Paid, che invece assegna costi e rischi al venditore. Le aziende italiane, come detto, probabilmente anche a causa delle loro limitate dimensioni, scelgono l'Ex Works. In altri termini, lasciano la logistica nelle mani del compratore che, molto spesso, è anche straniero e perciò si rivolge a operatori anch'essi esteri. Ciò rappresenta un forte limite allo sviluppo per la nostra logistica nazionale e anche un rischio per le imprese che potrebbero trovarsi a un certo punto "legati" completamente al compratore attraverso l'operatore logistico. Che questo capiti nelle tre regioni più avanzate italiane e nelle aziende più evolute nell'internazionalizzazione lascia perplessi. Oltretutto, la ricerca ha anche chiesto alle imprese quanto sia alto il rischio della consegna utilizzando l'Ex Works: la risposta è stata che vi è un rischio medio per il 33% e alto per il 7%, tranne che in Lombardia dove il rischio è alto per il 72% delle imprese.

# MHW

APPALTATORE LOGISTICO EVOLUTO

Facciamo il nostro **lavoro** con **passione**  
e piena responsabilità, **sempre**.



solidità



passione



2500 persone



dinamismo



50 impianti



sinergia



storia



95 mln fatturato



flessibilità



competenze



appartenenza



crescita

**ManHandWork**  
HEADQUARTERS Torino

| [info@mhwsrl.it](mailto:info@mhwsrl.it) | [mhwsrl.it](http://mhwsrl.it) | +39 011 2359451

**LEVIA**hub  
SUPPLY CHAIN MASTER



# Il tuo partner unico per una Supply Chain senza limiti.

Soluzioni logistiche e servizi rivoluzionari per trasportatori, spedizionieri, doganalisti, corrieri, ultimo miglio, terminal container, CAD, agenzie marittime, aziende e industrie.

**+350**

risorse

**+40**MLN

di fatturato

**22**

sedi in Italia ed Europa



leviahub.com