

GRAEME HEPBURN

COUNTRY MANAGER ITALIA



**L'impegno di LOGICOR nel real estate logistico,
a supporto del flusso delle merci e agendo
in modo sostenibile**

Mobilità: DKV offre servizi a tutto campo

**EDITORIALE
I TRASPORTI INQUINANO
SEMPRE DI PIU'**

**PANETTA BANCA D'ITALIA
ACCELERARE
SULLA PRODUTTIVITA'**

**LOGISTICA INTEGRATA
LA CONVENTION
DI DUE TORRI**

organizzano



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 Luglio 2024**.

Gli invii vanno effettuati via mail a **milano@assologistica.it**

oppure per via postale a **Euromerci - Candidatura al premio IL LOGISTICO DELL'ANNO**

Via Cornalia 19 - 20124 Milano.

I TRASPORTI INQUINANO SEMPRE DI PIU'

Dal '90 le emissioni di gas serra sono cresciute del 7,4%

NEL 2020, NELL'AMBITO DEL GREEN DEAL, LA COMMISSIONE EUROPEA HA PROPOSTO DI ELEVARE L'OBIETTIVO DI RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI GAS SERRA AD ALMENO IL 55% RISPETTO AI LIVELLI DEL 1990. CIÒ PER RAGGIUNGERE LA "NEUTRALITÀ" DELLE EMISSIONI NEL 2050. L'ITALIA, TRA IL 1990 E IL 2022, HA RIDOTTO LE EMISSIONI DI CO₂, CHE CONTRIBUISCONO PER L'82,7% SUL TOTALE DELLE EMISSIONI DI GAS SERRA, DA 522 A 433 MILIONI DI TONNELLATE, OTTENENDO UNA RIDUZIONE DEL 22,3%. TALE RIDUZIONE È STATA DOVUTA IN PRIMO LUOGO DA UN MIGLIORE COMPORTAMENTO DELLE INDUSTRIE ENERGETICHE, CHE HANNO RIDOTTO LE LORO EMISSIONI DEL 31,1%, E DA QUELLO DELLE INDUSTRIE MANIFATTURIERE E DELLE COSTRUZIONI, ENTRAMBE CON UNA RIDUZIONE DEL 40,6%. IL PROBLEMA È STATO RAPPRESENTATO DAI TRASPORTI SU STRADA, CHE SE SONO CALATI DAL 2007 AL 2020, QUANDO HANNO TOCCATO IL LIVELLO PIÙ BASSO, PER MOTIVI LEGATI ALLA CRISI ECONOMICA, ALLA PANDEMIA E ALL'INTRODUZIONE DI MEZZI A BASSO CONSUMO DI CARBURANTE, SONO CRESCIUTI NEL 2021 E CHE NEL 2022 HANNO AUMENTATO, SUL 1990, DEL 7,4% LE LORO EMISSIONI. IL PROBLEMA DEI TRASPORTI È SIGNIFICATIVO, INFATTI HANNO RAPPRESENTATO NEL 2022 IL 26,6% DEL TOTALE DELLE EMISSIONI DI GAS SERRA, ED È LA MODALITÀ STRADALE AD AVERE UN FORTE SIGNIFICATO (CIRCA IL 91,5% DEL TOTALE). DIVERSE SONO LE CRITICITÀ CHE COINVOLGONO IL TRASPORTO SU STRADA DI MERCI: LO SCARSO USO DELL'INTERMODALITÀ, LE CARENZE INFRASTRUTTURALI E ASPETTI SOCIOCULTURALI. L'IMPATTO EMISSIVO È LEGATO IN PRIMO LUOGO ALLA COMPOSIZIONE DEL PARCO VEICOLARE ITALIANO CHE OLTRE AD AVER REGISTRATO NEGLI ULTIMI ANNI UNA NOTEVOLE ESPANSIONE È TUTTORA CARATTERIZZATO DA VEICOLI AD ALIMENTAZIONE TRADIZIONALE, FONDAMENTALMENTE A BENZINA E GASOLIO. NEL 2022, IL RAPPORTO DELL'ISTITUTO SUPERIORE PER LA PROTEZIONE E LA RICERCA AMBIENTALE-ISPRA, RECENTEMENTE PUBBLICATO, HA CONSTATATO CHE NEL 1990 IL PESO DELLE PERCORRENZE DEI VEICOLI PER LE EMISSIONI DI GAS SERRA ERA STATO PARI AL 91,4% ED È SALITO NEL 2022 AL 98,3% DEL TOTALE DEL SETTORE: LA STIMA È CHE CIRCA L'85,8% DI TALI PERCORRENZE SIA STATO EFFETTUATO CON VEICOLI A CARBURANTE TRADIZIONALE (27,2% BENZINA E 58,7% A GASOLIO), IL 6,9% DA QUELLI AD ALIMENTAZIONE GPL, IL 2,2% DA AUTOVETTURE ALIMENTATE A GAS NATURALE, IL 4,0% DA VETTURE IBRIDE E SOLO LO 0,3% DA VETTURE ELETTRICHE. PER RAGGIUNGERE GLI OBIETTIVI, AMMESSO CHE CI SI RIESCA, C'È UNA LUNGA STRADA DA PERCORRERE ED È NECESSARIO INIZIARE A OCCUPARSI SERIAMENTE DELL'AUTOTRASPORTO E DELLE CRITICITÀ CHE LO ACCOMPAGNANO.

VI SEGNALIAMO

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

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

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

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

Panetta Banca d'Italia

ACCELERARE SULLA PRODUTTIVITA'

8

Attualità

LE CONSEGUENZE DELL'APPLICAZIONE DELL'INTELLIGENZA ARTIFICIALE

10

Attualità

A MILANO, SI E' SVOLTO IL FORUM DI NETCOMM

14

Transizione energetica

IL GRUPPO SONEPAR FA IL PUNTO SULLA SITUAZIONE IN ITALIA

21

Logistica integrata

LA CONVENTION DI DUE TORRI

40

Primo Piano

GEOTAB: UN VERO E PROPRIO "UFFICIO" TRAFFICO PER I CLIENTI

46

Mobilità

DKV OFFRE SERVIZI ALLE FLOTTE DI OGNI DIMENSIONE

48

Tecnologia

SCHNEIDER ELECTRIC COLLABORA CON NVIDIA

50

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

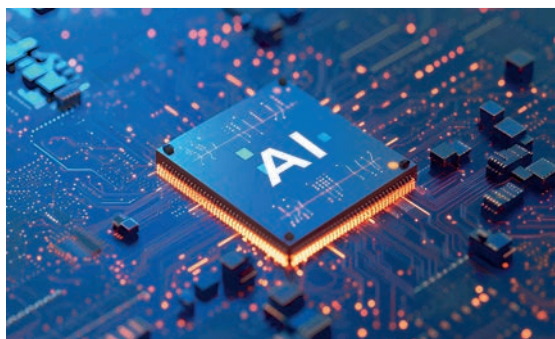
4

NEWS

18

DALLE AZIENDE

23



Le conseguenze dell'intelligenza artificiale: la Banca d'Italia sostiene che circa due terzi dei lavoratori italiani saranno comunque toccati dalla sua applicazione, in linea con i dati dei principali paesi dell'Unione (il servizio a pag. 10)



L'Italia, prima in Europa, nella fatturazione elettronica, in quanto è stata disposta anni fa per legge, e nella conservazione digitale, ma in forte ritardo nei documenti di trasporto elettronici e nell'eCommerce B2b (il servizio a pag. 37)

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

LOGAUT®
logistica | automation



Modulblok S.p.A

Cresce l'occupazione

L'Istat stima che ad aprile 2024 l'indice destagionalizzato della produzione industriale sia diminuito dell'1,0% rispetto a marzo. Nella media del periodo febbraio-aprile si registra un calo del livello della produzione dell'1,3% rispetto ai tre mesi precedenti. L'indice destagionalizzato mensile diminuisce su base congiunturale per i beni strumentali (meno 0,1%), i beni interme-

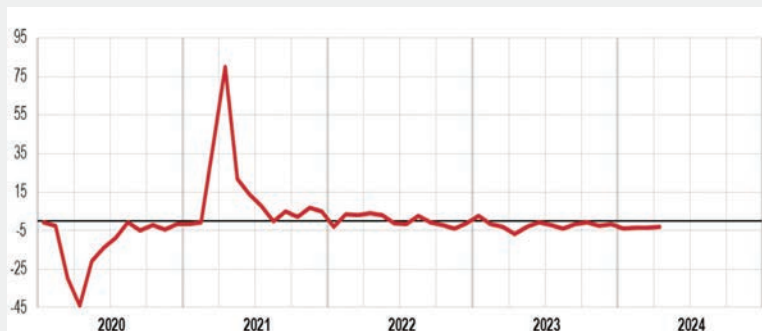


di (meno 1,2%) e l'energia (meno 2,1%) mentre i beni di consumo risultano stabili. Al netto degli effetti di calendario, ad aprile, l'indice complessivo registra una flessione in termini tendenziali del 2,9% (i giorni lavorativi di calendario sono stati 20 contro i 18 di aprile 2023). Flessioni tendenziali caratterizzano tutti i comparti: la riduzione è meno pronunciata per i beni intermedi (meno 2,1%), mentre risulta più rilevante per i beni strumentali (meno 3,1%), per l'energia (meno 3,6%) e i beni di consumo (meno 3,9%). Comunque, nonostante il calo della produzione industriale nel periodo febbraio-aprile, l'Istat ha confermato che il Pil è cresciuto nel primo trimestre dell'anno dello 0,3% rispetto al trimestre precedente e ha aumentato la previsione per quest'anno con una crescita dello 0,6% contro quella precedente dello 0,5%. La differenza sta nella domanda nazionale che ha contribuito, al netto delle scorte, per 0,3 punti percentuali,

Produzione industriale

Fonte: ISTAT

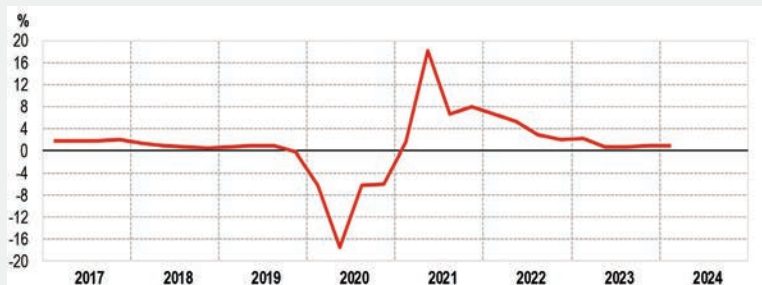
(genn. 2020-apr. 2024, variazioni % tendenziali, base 2021=100)



Prodotto Interno Lordo

Fonte: ISTAT

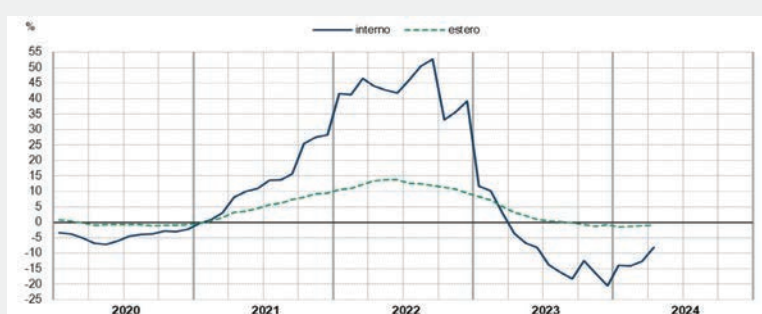
(I trim. 2017-I trim. 2024, variazioni % tendenziali, anno di riferimento 2015)



Prezzi alla produzione industriale

Fonte: ISTAT

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





ORGANIZZA IL WEBINAR GRATUITO

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



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:

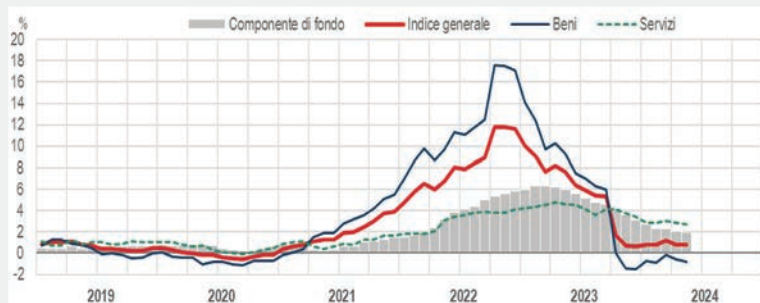
<https://culturaeformazione.assologistica.it/calendario-seminari.html>

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

Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

(genn. 2019-mag. 2024, indice Nic*, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



(*Nic = indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività, al lordo dei tabacchi)

con un aumento delle esportazioni dello 0,6%. I prezzi alla produzione dell'industria, ad aprile, sono scesi dello 0,9% su base mensile e del 5,9% su base annua. Sul mercato interno sono diminuiti dell'1,5% rispetto a marzo e dell'8,1% su base annua. Al netto del comparto energetico, i prezzi registrano un lieve incremento congiunturale (più 0,2%) e una flessione tendenziale (meno 2,1%) pressoché stazionaria sui valori registrati da inizio d'anno. Anche



l'occupazione, ad aprile, è in aumento: rispetto al mese precedente, cresce il numero degli occupati, diminuiscono i disoccupati e rimangono sostanzialmente stabili gli inattivi. L'occupazione cresce (più 0,4%, pari a più 84 mila unità) per uomini e donne, per dipendenti e autonomi e per tutte le classi d'età a eccezione dei 25-34enni, che registrano un calo. Il tasso di occupazione sale al 62,3% (più 0,1 punti). Il numero di persone in cerca di lavoro diminuisce (meno 3,0%, pari a meno 55 mila unità) per entrambi i generi e in ogni classe d'età tranne per i 15-24enni. Il tasso di disoccupazione totale scende al 6,9% (meno 0,2 punti), quello giovanile rimane invariato al 20,2%. Confrontando il trimestre febbraio-aprile 2024 con quello precedente (novembre 2023-gennaio 2024), si registra un aumento del livello di occupazione pari allo 0,6%, per un totale di 136 mila occupati. ■

Consumo al dettaglio

Fonte: ISTAT

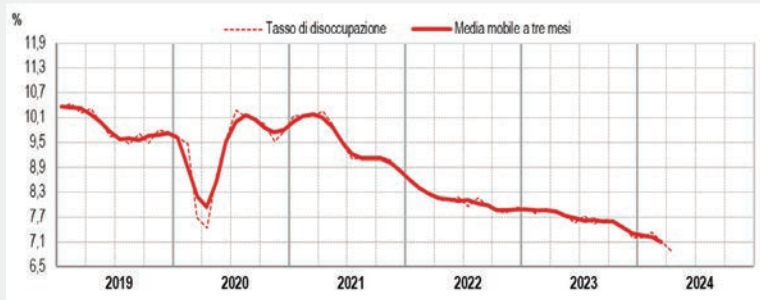
(genn. 2020-apr. 2024, variazioni % tendenziali, base 2021=100)



Tasso di disoccupazione

Fonte: ISTAT

(genn. 2019-apr. 2024, valori %, dati destagionalizzati)



Superbonus: una spesa che ha favorito i più abbienti

Il 37% di chi ne ha usufruito aveva un Irpef da 150 mila euro.

Il Superbonus è costato allo Stato oltre 122 miliardi di euro. Una cifra molto alta che ha messo in pesante crisi la finanza pubblica. Nei prossimi anni sarà particolarmente difficile far quadrare i conti, pregiudicando la possibilità di reperire nuove risorse aggiuntive da destinare alla sanità pubblica, all'edilizia sovvenzionata e per contrastare la povertà e l'esclusione sociale. Settori, quelli appena citati, di primaria importanza, perché costituiscono l'asse portante del nostro welfare che, in massima parte, è chiamato a sostenere le persone meno abbienti dal punto di vista economico e sociale. Oltretutto, nella maggioranza dei casi questi fondi sono andati a beneficio di proprietari di unità abitative che avevano la disponibilità economica da potersi far carico dei costi di efficientamento edilizio/energetico. Infatti, anche la Corte dei conti ha messo in evidenza che il Superbonus ha interessato, in particolare, le persone più abbienti: secondo la Corte, le detrazioni per il risparmio energetico estrapolate dalle

dichiarazioni Irpef relative all'anno 2021 hanno interessato il 5,6% dei contribuenti con meno di 40 mila euro di reddito e, di contro, il 37% circa di coloro che avevano un reddito di 150 mila euro. Anche la Banca d'Italia, ad esempio nell'audizione alla camera dei deputati di Pietro Tommasino, dirigente del servizio Struttura economica, sugli effetti macroeconomici e di finanza pubblica derivanti dagli incentivi fiscali in materia edilizia, ha valutato che "i costi finanziari del Superbonus sarebbero compensati in circa 40 anni". In termini strettamente economici, calcola la Cgia di Mestre, "il contributo del Superbonus alla crescita del paese non dovrebbe aver superato gli 1,8 punti": il risultato



Sono stati spesi oltre 122 miliardi di euro per interventi solo sul 4,1% degli edifici presenti in Italia

di un mercato drogato. Adesso, che il ricorso al Superbonus sta scemando, gli occupati del settore stanno calando. Valeva la pena di fare un simile investimento? Se si considera che entro il 30 aprile gli interventi di ristrutturazione e di efficientamento realizzati per mezzo del Superbonus sono stati poco più di 495 mila, ossia solo il 4,1% del totale degli edifici residenziali in Italia, parrebbe rispondere di no. ■

	NUMERO RICHIESTE	NUMERO EDIFICI	RAPPORTO %
	(a)	(b)	(a/b)
Nord Ovest	123.692	2.740.018	4,5
Nord Est	128.926	2.392.384	5,4
Centro	99.699	2.046.272	4,9
Mezzogiorno	143.152	5.009.024	2,9
Italia	495.469	12.187.698	4,1

Accelerare sulla produttività

Il governatore Fabio Panetta è intervenuto alla presentazione della relazione annuale della Banca d'Italia, svolgendo le considerazioni finali.

di **Stefano Pioli**

La Banca d'Italia ha presentato il 31 maggio la relazione annuale, che è stata accompagnata dalle considerazioni finali del governatore Fabio Panetta, che ha aperto il suo intervento segnalando che "la frammentazione degli scambi commerciali e finanziari si sta intensificando. La contrapposizione politica e commerciale tra Stati Uniti e Cina si è inasprita, tensioni e conflitti armati affliggono più aree del mondo. E' prematuro parlare di deglobalizzazione, ma è chiaro che il processo di rapida integrazione dell'economia mondiale si è interrotto. L'incidenza del commercio internazionale sul prodotto è rimasta al 30% negli ultimi quindici anni, dopo essere raddoppiata nei due decenni precedenti. Dal 2010 gli investimenti diretti esteri hanno anch'essi ristagnato a livello globale. Negli ultimi anni si è assistito a un calo dei flussi tra paesi politicamente distanti e all'emarginazione di quelli più poveri". Molti paesi avanzati sono intervenuti per acquisire autonomia produttiva in settori strategici e a diversificare le forniture di risorse ritenute essenziali quali i beni agricoli, energetici e tecnologici. Tali misure si sono spesso tradotte in politiche protezionistiche: il numero delle restrizioni commerciali imposte l'anno scorso è triplicato rispetto a come era nel 2019. Il governatore della Banca d'Italia ha quindi detto che "vanno salvaguardati, in un quadro più arduo che in passato, quei principi di cooperazione internazionale e quell'insieme di istituzioni multilaterali che dal secondo dopoguerra hanno sorretto lo sviluppo mondiale e favorito il mantenimento della pace tra le principali potenze".



"L'economia italiana potrà raggiungere uno sviluppo sostenuto se saprà superare l'invecchiamento della popolazione e imprimere una decisa accelerazione nella produttività del lavoro", ha detto Panetta

Panetta, quindi, si è soffermato sull'Unione europea, affermando che "all'architettura economica europea mancano due elementi essenziali: una politica di bilancio comune e un mercato dei capitali integrato. Resta incompleto l'assetto dell'Unione bancaria. Senza queste lacune l'Europa avrebbe potuto rispondere meglio alle crisi degli ultimi quindici anni. L'esigenza di colmarle è pressante alla luce dell'instabilità del contesto geopolitico e degli ingenti investimenti che l'Europa deve realizzare. In un'unione monetaria un bilancio centrale ha due funzioni principali: finanziare i beni pubblici comuni e rispondere alle fluttuazioni cicliche, sia smussandone l'impatto nel tempo - un compito che in qualche misura può essere svolto anche a livello nazionale - sia compensando tra paesi gli effetti di shock asimmetrici. Un bilancio eu-

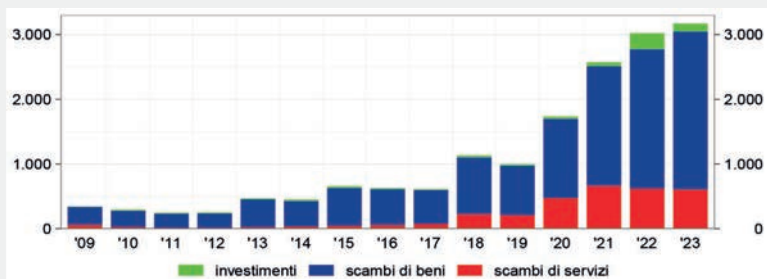
ropeo consentirebbe di definire l'orientamento fiscale complessivo non più come la somma delle politiche nazionali, ma in base alle esigenze dell'economia dell'area; permetterebbe di affrontare efficacemente shock comuni forti e prolungati, quali la pandemia o la crisi energetica, favorendo la coerenza tra politica di bilancio e politica monetaria".

Il governatore ha poi affrontato il tema dell'economia in Italia, affermando che "nell'area dell'euro, l'economia italiana è quella con la minore crescita del prodotto per abitante nell'ultimo quarto di secolo. La produttività del lavoro è rimasta ferma; solo nel 2023 gli investimenti sono tornati a superare il livello precedente la crisi finanziaria, mentre le ore lavorate totali non lo hanno ancora recuperato. L'evoluzione

Nuove restrizioni commerciali

Fonte: Banca d'Italia

(2009-2023, numero a livello mondiale)

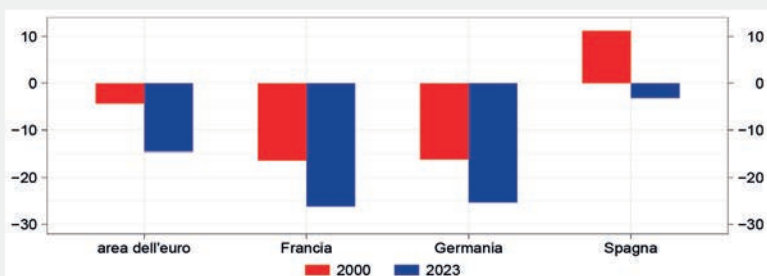


tà". Panetta ha concluso questo capitolo sostenendo che "guardando al futuro, l'economia italiana potrà conseguire ritmi di sviluppo sostenuti se saprà, da un lato, affrontare le conseguenze del calo e dell'invecchiamento della popolazione e, dall'altro lato, imprimere una decisa accelerazione alla produttività".

Differenza dei redditi

Fonte: Banca d'Italia

(tra l'Italia e alcuni paesi europei per ora lavorata, in punti percentuali)



"All'avvio del mercato unico, trent'anni fa, la commissione europea presieduta da Jacques Delors pubblicava il 'Libro Bianco' su crescita, competitività e occupazione. L'ambizione era proporre una riflessione sul futuro dell'economia comunitaria", ha ricordato Panetta nelle sue conclusioni. Colpisce che i cambiamenti dello scenario globale su cui si rifletteva allora siano gli stessi che oggi guidano i nostri ragionamenti: geopolitica, tecnologia, demografia, finanza. Certo, allora ci si interrogava sull'emergere di nuovi concorrenti sulla scena mondiale e la fine dell'Unione sovietica, oggi sulla frammentazione economica globale. Allora ci si confrontava con la prima, capillare diffusione delle tecnologie dell'informazione, oggi con la robotica e l'intelligenza artificiale. "Se allora l'avvio del mercato unico era il culmine di un lungo processo di integrazione realizzato nel tragico ricordo delle distruzioni della Seconda guerra mondiale, oggi l'avanzamento dell'integrazione europea è la risposta ai mutati equilibri geopolitici e al rischio di irrilevanza cui i singoli Stati membri sarebbero altrimenti condannati dalla cruda aritmetica dei numeri. Rafforzare la capacità di azione comune, mobilitare le risorse necessarie per divenire parte attiva delle transizioni tecnologica, climatica ed energetica è il modo per superare l'attuale fase di appannamento. E se ciò è vero per l'Europa nel suo insieme, lo è ancor più per l'Italia". ■

dei salari ha riflesso il ristagno della produttività: i redditi orari dei lavoratori dipendenti sono oggi inferiori di un quarto a quelli di Francia e Germania. In termini pro capite, il reddito reale disponibile delle famiglie è fermo al 2000, mentre in Francia e in Germania da allora è aumentato di oltre un quinto". Ma, ha aggiunto Panetta, "non siamo tuttavia condannati alla stagnazione. La ripresa registrata dopo la crisi pandemica è stata superiore alle previsioni e a quella delle altre grandi economie dell'area. Contrariamente a quanto avvenuto in episodi di crisi del passato, è stata intensa anche nel Mezzogiorno. Tra il 2019 e il 2023, in una fase di forti turbolenze, il Pil italiano è cresciuto del 3,5%, contro l'1,5 della Francia e lo 0,7 della Germania; lo scarto è maggiore in termini pro capite. L'occupazione è aumentata del

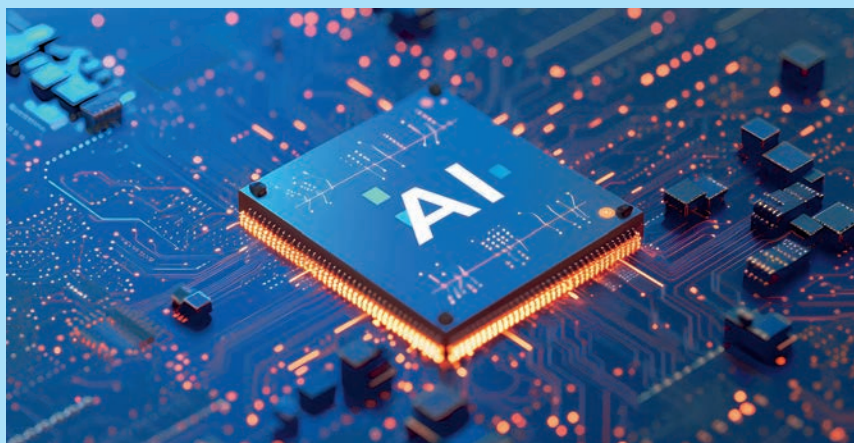
2,3%, quasi 600 mila persone, trainata dalla componente a tempo indeterminato. Il tasso di disoccupazione è sceso di 2,3 punti percentuali. La ripresa è stata alimentata da una forte espansione degli investimenti, sostenuta anche da incentivi fiscali. Sono aumentate le esportazioni di beni del 9%, più della domanda potenziale, in primo luogo per i miglioramenti in termini di costi e della qualità conseguiti negli ultimi anni, mentre in Germania sono rimaste stabili e in Francia sono diminuite". Anche il saldo della bilancia commerciale, una volta riassorbito lo shock energetico, è tornato positivo: "il nostro paese è oggi creditore netto nei confronti del resto del mondo per 155 miliardi di euro, il 7,4% del Pil, mentre dieci anni fa la nostra posizione estera netta era debitoria per il 23% del Pil e costituiva un elemento di vulnerabili-

Le conseguenze dell'applicazione dell'intelligenza artificiale

Per il 40% degli occupati vi sarà una complementarità con l'impiego dell'AI.

di **Ivana Rossetti**

Nei prossimi anni la progressiva adozione di tecnologie basate su sistemi di intelligenza artificiale influenzerà la domanda di lavoro, soprattutto per le professioni che richiedono maggiori competenze cognitive. I lavoratori impiegati in settori e tipologie di occupazione dove i sistemi di AI sono complementari con le loro competenze ne trarranno verosimilmente beneficio in termini di produttività e prospettive occupazionali, mentre altri potrebbero essere esposti al rischio che i loro compiti siano svolti dalle nuove tecnologie. Il rapido sviluppo dell'intelligenza artificiale potrebbe avere effetti rilevanti sul mercato del lavoro, che sono però difficilmente prevedibili: da un lato le nuove tecnologie sono ancora in fase di sviluppo e la loro adozione da parte delle imprese italiane è limitata e, dall'altro lato, le conseguenze della loro applicazione saranno influenzate dalle scelte degli agenti economici interessati e dall'evoluzione del quadro normativo. Vi è tuttavia un generale consenso che le professioni più esposte siano quelle che richiedono principalmente competenze cognitive, mentre sarebbero meno coinvolte quelle che comportano attività manuali. Nella relazione annuale della Banca d'Italia si nota che circa i due terzi dei lavoratori



Le professioni più esposte sono quelle che richiedono principalmente competenze cognitive

italiani sarebbero esposti all'introduzione dell'intelligenza artificiale, in linea con i dati di altre economie avanzate. Per il 40% degli occupati vi sarebbe una relazione di complementarità con l'impiego dell'AI, mentre la quasi totalità degli addetti del settore agricolo e circa la metà di quelli dell'industria presentano un livello di esposizione basso. Nel terziario è elevato il rischio di sostituzione nei servizi di comunicazione e finanziari, mentre nell'istruzione e nella sanità prevale la complementarità.

Data la composizione della forza lavoro impiegata nei diversi settori e mansioni, le donne sono maggiormente esposte, con una quota superiore rispetto agli uomini sia nelle situazioni di complementarità sia in quelle di sostituibilità. I diplomati sono più interessati dal rischio di sostituzione, mentre i laureati si concentrano nelle

professioni complementari. Non emergono invece differenze significative per classe di età. Nelle fasce medio-basse della distribuzione del reddito le occupazioni sono meno esposte al cambiamento, mentre in quelle più alte figurano sia le occupazioni a maggiore rischio di sostituzione sia quelle complementari all'AI; gli effetti sulla disuguaglianza sono quindi incerti. In base al modo in cui sarà introdotta nei processi produttivi, l'intelligenza artificiale potrebbe in qualche caso modificare la natura delle attività svolte (ad esempio, alcune professioni a cui attualmente sono assegnati solo compiti di natura operativa potrebbero diventare in grado di svolgere attività che richiedono maggiori capacità decisionali), con conseguenze difficilmente valutabili sul livello di esposizione e sulla produttività. ■

Una nuova soluzione di Comau per il prelievo di pezzi

E' stata presentata ad Automate 2024, la fiera dell'automazione americana, ed è un modo semplice per eliminare le attività di selezione difficili da gestire.

Comau, società parte di Stelantis, con sede a Torino e una presenza internazionale in 13 paesi, è leader mondiale nello sviluppo di sistemi e prodotti avanzati per l'automazione industriale. La sua offerta include tecnologie e sistemi per la produzione di veicoli elettrici, ibridi e tradizionali, robot industriali, soluzioni di robotica indossabile e collaborativa, strumenti per la logistica a guida autonoma, centri di lavorazione meccanica dedicati, servizi digitali interconnessi e sistemi in grado di trasmettere, elaborare e analizzare dati macchina e di processo. Con 50 anni di esperienza sul campo e una forte presenza nei maggiori paesi industrializzati, aiuta le aziende costruttrici, di tutte le dimensioni e di qualunque settore, a migliorare qualità e produttività, riducendo time-to-market e costi complessivi. La sua offerta si estende al project management e alla consulenza, nonché ai servizi di manutenzione e training, per una vasta gamma di segmenti industriali.

In occasione del suo debutto ad Automate 2024, la principale fiera di automazione del Nord America, Comau ha presentato una nuova soluzione di prelievo pezzi: un modo semplice e intelligente per eliminare le attività di selezione difficili da gestire, all'interno di settori diversificati, aumentando a sua volta sia il benessere dei lavoratori che l'efficienza di lavoro complessiva. Potenziata grazie all'intelligenza artificiale, questa soluzione indipendente dall'hardware abbina una tecnologia

di visione all'avanguardia a sensori avanzati per prelevare oggetti spostati in modo casuale dopo aver calcolato la posizione di prelievo in pochi secondi. Il sistema di guida visiva robotizzato, compatto e leggero, determina in modo proattivo il modo più efficace per svuotare un contenitore, risparmiando sui costi e riducendo i potenziali rischi. Il sistema è progettato per prelevare autonomamente vari oggetti dallo stesso contenitore senza fare affidamento su informazioni pregresse sulla loro dimensione, forma, colore o caratteristiche. Abilitata dall'AI e adattabile a qualsiasi marca di robot commerciale, contenitore o pinza personalizzati, la funzionalità intelligente della più recente soluzione di Comau è ideale per applicazioni di prelievo e raccolta pezzi, di smistamento, operazioni di magazzino, eCommerce e applicazioni simili. "Questa soluzione è il risultato dei nostri continui sforzi per rendere la tecnologia complessa più accessibile ed efficace per una vasta gamma di settori", ha affermato Nicole Clement, chief business unit leader for advanced automation solutions. "Il nostro impegno per potenziare l'automazione rivolta ad aziende di tutte le dimensioni con soluzioni robotiche intelligenti si estende ora, tra le tante, alle complesse operazioni di prelievo dei pezzi in ambiti come la gestione del magazzino e la produzione. Si tratta di un merca-



L'impegno per potenziare l'automazione si è estesa anche alle complesse operazioni del prelievo dei pezzi in ambiti come la gestione del magazzino

to, in base alle nostre stime interne e a ricerche di supporto, che dovrebbe raggiungere un tasso di crescita annuo del 76%". L'approccio sistemico di Comau all'automazione flessibile consente all'azienda di offrire efficaci soluzioni pronte all'uso sempre più semplici e intuitive. Sfruttando paradigmi di automazione e di apprendimento automatico, questa nuova soluzione dispone di una piattaforma di configurazione altamente intuitiva da cui i clienti possono impostare facilmente informazioni sull'ambiente del contenitore e le specifiche dei parametri. ■

GS1 Italy Servizi ha ideato ONE

E' uno strumento che raccoglie solo informazioni affidabili e verificate, fornite dai produttori e costantemente aggiornate, in tempo reale.

“**Q**uella che stiamo vivendo è un'autentica rivoluzione, portata avanti dall'intelligenza artificiale. Tuttavia, ci si sta concentrando molto sulla tecnologia e poco sulla qualità dei contenuti che deve elaborare. Ma avere strumenti potenti non è sufficiente per generare algoritmi utilizzabili. Servono dati altrettanto 'potenti', ossia veritieri, aggiornati e affidabili. Noi conosciamo bene l'importanza dei dati e i requisiti che devono avere per 'nutrire' in modo efficace l'AI. Per questo abbiamo ideato ONE, che fornisce dati di qualità pronti da dare in pasto agli algoritmi di intelligenza artificiale”, ha detto Emilia Asiola, data quality specialist di GS1 Italy Servizi, che è intervenuta il 14 giugno a Bologna allo stage “Digital commerce & marketing services”. Oltre a renderle immediatamente disponibili in un unico posto, ONE raccoglie solo informazioni verificate e affidabili, perché ogni contenuto è approvato dai produttori e costantemente aggiornato, in maniera automatica e in tempo reale. Inoltre, è collegata a una API, che riporta i dati in un data model strutturato in formato JSON: così il dato è già pronto per essere lavorato o per essere elaborato da un algoritmo di intelligenza artificiale. ONE è uno strumento innovativo e multi-target, perché risponde alle esigenze di chi ha bisogno di una banca dati strutturata delle informazioni di prodotto, come: le aziende di produzione che vogliano raccogliere in un unico posto tutte le informazioni di marketing, nutrizionali e logistiche relative ai loro prodotti; i retailer che devono costruirsi un loro eCommerce e hanno bisogno di foto e informazioni di etichetta sia per es-



ONE è uno strumento innovativo che raccoglie tutte le informazioni sui prodotti del largo consumo permettendo la “costruzione” di una banca dati

sere conformi alla legge sia per poter categorizzare i prodotti; i creatori di app dedicate ai prodotti di largo consumo; i grossisti che cercano un servizio di monitoraggio e catalogazione dei nuovi prodotti appena lanciati sul mercato.

ONE si è, quindi, associato a Immagino, il servizio web di digital brand content management di GS1 Italy Servizi che crea i gemelli digitali dei prodotti di largo consumo, adottato anche da startup che operano nel campo della realtà virtuale. Infatti, digitalizza le immagini e le informazioni di prodotto e le mette a disposizione di produttori e distributori per realizzare ogni tipo di comunicazione, come volantini, eCommerce e planogrammi. In dieci anni di presenza in Italia, Immagino ha costruito un database con circa 140 mila prodotti e un milione di immagini e coinvolto duemila produttori e cinquantacinque distributori. “Praticamente tutte le schede prodotto presenti nei

siti di eCommerce di largo consumo arrivano da Immagino, che è stato adottato da tutti i grandi retailer fisici, dagli operatori puri dell'eCommerce, dalle realtà specializzate nella distribuzione e anche dalle agenzie che si occupano di space allocation e di volantini promozionali, e dagli istituti di ricerca per cui questi dati rappresentano la base su cui costruire studi di mercato. Il valore di Immagino è stato riconosciuto anche dalle istituzioni: infatti è stato usato dall'applicazione del ministero delle Imprese e del Made in Italy per il calcolo del Nutrinform”, ha spiegato Federico Mittersteiner, operations manager di GS1 Italy Servizi, nello stesso stage bolognese. Nell'occasione, c'è stata anche la testimonianza di un utilizzatore di lungo corso di Immagino: Carrefour, che, proprio sulla base delle informazioni e delle immagini di questo database, ha sviluppato “Maia”, l'assistente virtuale che sfrutta l'AI per rendere la spesa online più semplice, veloce e personalizzata. ■

Il fondo Cysero finanzia il progetto NExT

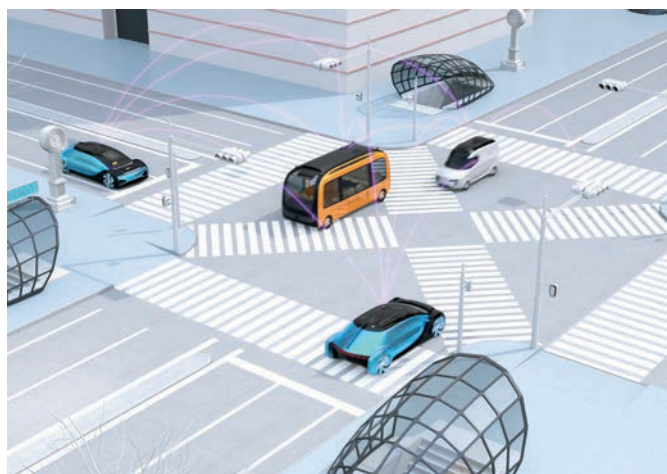
E' sostenuto da Avm Gestioni e da Kilometro Rosso che lo hanno finanziato per 1,25 milioni di euro, destinati a una Pmi specializzata nella progettazione di un sistema di mobilità basato su veicoli elettrici modulari che si connettono.

Avm Gestioni opera nei settori del private equity e del venture capital dal 1995 con un network di imprenditori e investitori istituzionali italiani. I team di investimento di Avm sono specializzati e dedicati allo sviluppo delle piccole e medie aziende italiane per realizzarne il potenziale di crescita attraverso aggregazioni nell'ottica di strategie di medio lungo termine. Investe con fondi dedicati nei settori del food&beverage, dell'health&beauty, della robotica e della cybersecurity. Attualmente, Avm sta finanziando il fondo Cysero, congiuntamente con Kilometro Rosso, che è uno dei principali distretti europei dell'innovazione, un campus che oggi è sede di 80 Resident Partner -

privata, il Parco tecnologico opera dal 2009 con una logica inclusiva e collaborativa tra sistema imprenditoriale, università, territorio e riferimenti istituzionali, con la missione di favorire e sostenere i processi di innovazione del sistema manifatturiero. Il fondo Cysero ha investito 1,25 milioni di euro nella tecnologia di NExT, una Pmi specializzata nella progettazione e realizzazione di un sistema di mobilità basato su veicoli elettrici modulari robotizzati capaci di connettersi autonomamente tra loro su strada pubblica, anche in corsa.

Il progetto NExT consiste nello sviluppo non soltanto di un veicolo, ma di un sistema di mobilità che basa la sua

unicità la mission del fondo Cysero alla nostra vocazione di società benefit, perché attraverso le tecnologie di smart mobility possiamo avere un notevole impatto sul futuro delle persone e contribuire alla riduzione dell'impatto ambientale", ha sottolineato Giovanna Dossena, principal di Avm Gestioni. "Il nostro contributo, e l'inserimento delle aziende in cui investiamo in un network virtuoso di contatti e competenze, può dare un impulso decisivo nel piano di crescita". Tommaso Gecchelin, Ceo di NExT, ha dichiarato: "Questo investimento segna un traguardo importante, ma soprattutto l'apertura di un percorso di espansione, dove prende forma la nostra ambizione di utilizzare la robotica per promuovere una mobilità sia intelligente che sostenibile. È motivo di grande orgoglio per noi avere l'opportunità di esporre la nostra visione a un investitore di così alto profilo, riconosciuto tanto a livello nazionale quanto internazionale, che ha scelto di sostenerci e di unirsi a noi in questo entusiasmante viaggio". A questa dichiarazione si è aggiunta anche quella di Antonio Guadagnino, chief information officer di NExT: "Noi abbiamo all'interno della nostra mission il coinvolgimento di partner tecnologici e industriali di eccellenza con cui definire nuovi standard, fornendo una soluzione completa alle sfide complesse della smart mobility. L'investimento di Cysero rappresenta una testimonianza della fiducia nel nostro progetto e rafforza il nostro impegno a perseguire il nostro ambizioso piano di sviluppo con la massima determinazione". ■



Il "sogno" di NExT è quello di lavorare nella prospettiva di creare reali risposte alla "smart mobility"

aziende, laboratori e centri di ricerca, per un totale di 2.500 tra addetti e ricercatori. Sviluppato su iniziativa

re l'unico trasporto modulare al mondo con trasferimento dei passeggeri in movimento. "L'investimento in NExT

A Milano, si è svolto il forum di Netcomm

L'associazione di riferimento del settore eCommerce ha tenuto la diciannovesima edizione dell'evento che si è confermato un successo.

Netcomm, il consorzio del commercio digitale, è l'associazione di riferimento del settore eCommerce in Italia e uno stakeholder chiave nel dialogo sull'evoluzione regolamentare del mercato digitale a livello nazionale ed europeo. Netcomm riunisce oltre 480 aziende, tra società internazionali e piccole e medie realtà di eccellenza e rappresenta oggi la più ampia comunità professionale del digitale in Italia, in grado di fornire una visione autorevole e di anticipare le evoluzioni generate dalle tecnologie sul mercato e sul fare impresa. Il consorzio ha recentemente tenuto un forum a Milano, dal titolo "The intelligence commerce. Composable & fluid, la continua riconfigurazione del retail e delle filiere", che è giunto alla sua diciannovesima edizione e che è stata un'occasione per esplorare le innovazioni, i trend dell'eCommerce e le tecnologie che stanno ridisegnando il settore. La partecipazione è stata notevole, con oltre trecento aziende che hanno partecipato sia come sponsor sia come espositori. Netcomm, con il forum, ha rafforzato il suo ruolo di aggregatore per imprese internazionali, specialisti del settore e imprenditori, con un'offerta espositiva di tech company provenienti da tutto il mondo. Speech e incontri si sono focalizzati sui temi dell'internazio-



La crescita dell'eCommerce nel nostro paese è costante, l'introduzione delle nuove tecnologie potrebbe aiutare questo percorso

nalizzazione e dell'innovazione, dell'AI e delle tecnologie avanzate come l'automation, la blockchain, il social commerce e l'extended reality a beneficio delle aziende e dei loro processi per la costruzione di un'attività di successo.

“Il settore dell'eCommerce è sempre più determinante per la crescita economica del nostro paese: lo dimostrano i numeri raggiunti con questa edizione di Netcomm Forum, che simboleggiano il crescente interesse nei confronti del mondo del digitale e dell'innovazione. Netcomm Forum si conferma uno spazio per la condivisione di intuizioni e stimoli, nonché un'importante piazza per la costruzione e il consolidamento di importanti legami imprenditoriali. Le ricerche presentate durante la due giorni costituiscono un ricco database di informazioni a beneficio di aziende e imprenditori, che consentiranno loro

di sviluppare riflessioni e strategie per la crescita del proprio business flessibile, scalabile e innovativo. Ringrazio i partecipanti e tutti coloro che hanno reso possibile la realizzazione di questo evento e invito tutti a partecipare alla prossima edizione: appuntamento al 15 e 16 di aprile 2025”, è stato il commento del presidente di Netcomm Roberto Liscia. Gli eventi e i gruppi di lavoro di Netcomm proseguiranno per tutto l'anno, così come gli studi e le ricerche sul mercato digitale per continuare nel percorso di affiancamento delle imprese italiane, approfondendo i trend e i comportamenti dei consumatori digitali, oltre che le aree di business centrali al processo di evoluzione digitale: dal marketing alla logistica, dai pagamenti al nuovo contesto regolamentare. ■

THE ECONOMIST

Elezioni in India: la rivincita della democrazia

Il più grande elettorato del mondo ha appena dimostrato come la democrazia possa rimproverare le élite politiche, limitare la concentrazione del potere e cambiare il destino di un paese. Dopo un decennio in carica, Narendra Modi avrebbe ottenuto una vittoria schiacciante alle elezioni di quest'anno, ma il 4 giugno è diventato chiaro che il suo partito ha ottenuto solo la maggioranza parlamentare, costringendolo a governare attraverso una coalizione. Il risultato fa deragliare in parte il progetto di Modi di rinnovare l'India. Renderà anche la politica più caotica, che ha spaventato i mercati finanziari. Eppure promette di cambiare l'India in meglio. Questo risultato riduce il rischio che il paese scivoli verso l'autocrazia, lo rafforza come pilastro della democrazia e, se Modi è disposto ad adattarsi, apre una nuova strada alle riforme in grado di sostenerne il rapido sviluppo. Il dramma che si sta svolgendo in mezzo a un'ondata di caldo torrido inizia con i risultati elettorali. Il Bharatiya Janata Party (BJP) di Modi mirava a ottenere fino a 370 seggi nella camera bassa di 543 membri, una maggioranza ancora più ampia rispetto al 2014 o al 2019. Invece ne ha vinti solo 240. Ha perso seggi a favore dei partiti regionali nel suo cuore dell'Uttar Pradesh e oltre, riflettendo una rinascita della politica basata sulle caste e, a quanto pare, le preoccupazioni per la mancanza di posti di lavoro. Mentre in precedenza i suoi partner di coalizione erano extra opzionali, ora farà affidamento su di loro per rimanere al potere. La loro lealtà non è garantita. Questo non è solo un risultato elettorale, ma è il ripudio della dottrina di Modi di come voleva maneggiare il potere in India. Modi è senza dubbio un personaggio notevole, nato in povertà, educato nella prima ideologia indù e consumato dalla convinzione di essere destinato a ripristinare la grandezza dell'India. Per lui

l'India è stata mantenuta per centinaia di anni sotto le regole delle dinastie islamiche e dell'imperialismo inglese, seguite dopo l'indipendenza dal socialismo e dal caos derivante dalle diversità e dal federalismo.

Per oltre un decennio, la risposta di Modi è stata quella di concentrare il potere. Ciò significava vincere le elezioni in modo decisivo su una piattaforma che enfatizzava il proprio "marchio", lo sciovinismo indù mischiato a un messaggio di prosperità futura. Il suo metodo è stato di usare il potere esecutivo per imporre politiche che stimolassero la crescita e rinforzassero la presa del potere da parte del BJP. Modi



Particolare di Varanasi, India. Nelle elezioni, Modi ha ottenuto 240 membri del parlamento, contro un'aspettativa di 370

ha cambiato l'India nel bene e nel male. Ha promesso che grazie alla crescita l'economia indiana sarebbe stata la terza al mondo nel 2027. L'India ha oggi migliori infrastrutture, un nuovo sistema di welfare digitale per i poveri e un crescente peso geopolitico. Tuttavia, i lavori ben remunerati sono ancora troppo pochi, i musulmani soffrono di discriminazioni e, sotto un "sinistro illiberalismo", il BJP ha "catturato" le istituzioni e perseguitato i media e le opposizioni. Le elezioni di quest'anno avrebbero dovuto segnare la prossima fase del progetto di Modi. Con una larga maggioranza e con una nuova presenza nel sud del paese, più ricco, il BJP aspirava di stabilire un'unitaria autorità in tutta l'India a livello centrale e statale. Ciò avrebbe potuto facilitare riforme radicali, >

ad esempio, per quanto riguardava l'agricoltura. Ma un tale forza avrebbe alimentato anche l'autocrazia. Molti nel BJP speravano di forgiare una sola identità nazionale basata sull'induismo e sulla lingua indù e di cambiare la costituzione liberale dell'India che consideravano un "effeminata" derivazione dell'Occidente. Modi avrebbe così governato da solo. Non è andata così. Se, come si attende, il BJP e i suoi alleati formeranno un nuovo governo, Modi dovrà costruire un governo che dovrà contenere altri partiti e dovrà misurarsi con il parlamento. Ciò varrà come uno shock per un uomo che ha sempre agito come un capo esecutivo con un'indiscussa autorità nel prendere le decisioni importanti. La successione sarà dibattuta, soprattutto all'interno del BJP. Anche se Modi completasse l'intero mandato, ora è meno probabile che se ne aggiungerà un quarto. Potrebbe ricorrere all'attacco dei musulmani, come ha fatto in passato. Ciò potrebbe allontanare molti elettori, ma potrebbe aumentare la sua autorità con la base del BJP.

Certamente, il governo di coalizione rende più difficile l'attuazione dei cambiamenti economici. I piccoli partiti potrebbero ostacolare il processo decisionale chiedendo una "quota" in caso di successo. La crescita dell'India è improbabile che scenda sotto il 6-7%, ma l'aumento della spesa, ad esempio, sul welfare, potrebbe tagliare gli investimenti che sono vitali per la crescita. Ciò potrebbe spiegare perché il mercato azionario sia sceso del 6% subito dopo le elezioni. Questi pericoli sono reali, ma sono in parte controbilanciati dalle promesse elettorali. Comunque, ora che le opposizioni si sono "ravvivate", l'India è meno propensa a divenire un'autocrazia. Il BJP e i suoi alleati hanno anche fallito l'obiettivo dei due terzi che sono necessari per prendere decisioni in materia costituzionale. Gli investitori delusi dovrebbero ricordare che la maggior parte del valore dei loro asset si estenderà oltre i prossimi cinque anni e che il pericolo rappresentato da un arretramento democratico non riguarda solo la libertà dell'India. Se il ruolo dell'"uomo forte" arrivasse "all'arbitrio" nell'esercizio del potere, degenerando, alla fine distruggerebbe i



Tempio di Ranganathaswamy, Trichy, India. Modi dovrà costruire un governo di coalizione con altri partiti e dovrà misurarsi con il parlamento

diritti di proprietà da cui dipendono. Una politica più aperta promette anche di stimolare la crescita al 2030 e oltre. Le elezioni hanno dimostrato che gli indiani sono uniti nel desiderio dello sviluppo, ma non della loro identità indù.

Risolvere gli enormi problemi dell'India, inclusi i troppo bassi salari per tanti, richiede una più veloce urbanizzazione e industrializzazione, che a loro volta dipendono da una riforma dell'agricoltura, poi ci sono da trasformare l'educazione, la migrazione interna e la politica energetica. Poiché la costituzione divide le responsabilità per molte di tali questioni tra il governo centrale e gli Stati, la centralizzazione dei passati dieci anni può portare a paralisi. Ciò significa che per le prossime riforme occorre un consenso in parlamento. Ci sono precedenti: due dei maggiori risultati raggiunti da Modi, la riforma delle tasse e il welfare digitale, sono i due trasversali obiettivi iniziati con il precedente governo. L'India ha già avuto coalizioni riformatrici, anche con il BJP al potere. Deve comunque affrontare questo problema: se Modi possa evolversi da "uomo forte" centralizzatore a costruttore di un consenso unificante. Facendo così, assicurerà che il governo indiano sia stabile e dovrà usare una nuova politica capace di portare avanti le riforme necessarie anche quando lui non sarà più al potere. Sarebbe la vera grandezza per Modi e per il suo paese. Fortunatamente, se lui fallisse, la democrazia dell'India è più che capace di ritenerlo responsabile. ■

Back-Track acquisisce Upstream

La società aumenta così l'efficienza nel settore del recupero dei resi.

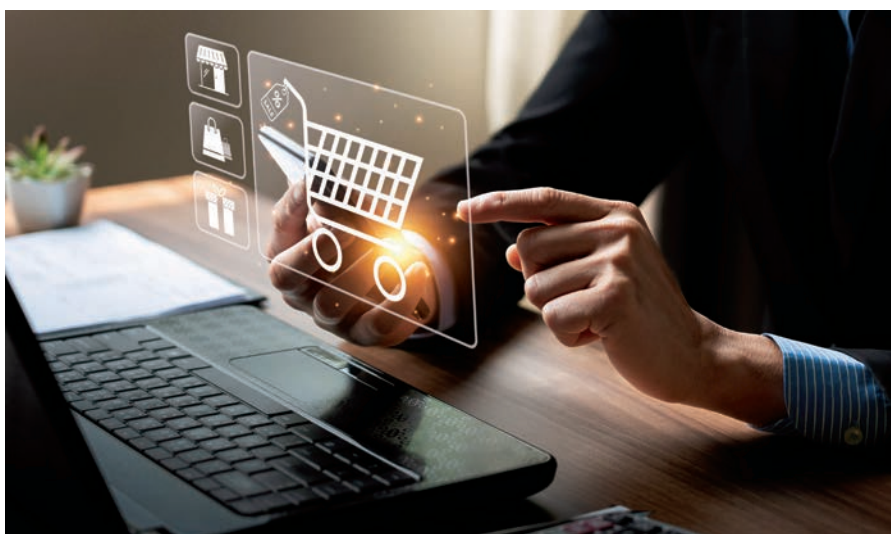
di **Ingrid Woller**

Back-Track, una consociata di Buybox, situata a Lincoln, Nebraska, Usa, ha annunciato l'acquisizione di Upstream Holding, che ha creato una soluzione tecnologica di restituzione e rivendita che è oggi leader nel settore del recommerce. Questa unione combina la tecnologia all'avanguardia di Upstream con la vasta esperienza di Back-Track nel recommerce operativo, creando una sinergia senza precedenti che garantisce ai clienti di ottenere un recupero ottimale dei resi dei clienti e-Commerce. Upstream è rinomata per le sue soluzioni tecnologiche innovative che semplificano l'elaborazione dei resi dei clienti, aumentano l'efficienza e aggiungono valore al recupero nel settore del recommerce. Con questa acquisizione, Back-Track ottiene l'accesso alla tecnologia avanzata di Upstream, consentendo all'azienda di offrire servizi completi di check-in e rivendita dei resi. Questa integrazione posiziona Back-Track come il principale fornitore di soluzioni del settore per il recupero dei resi dei clienti e-Commerce che massimizza l'efficienza operativa per i 3PL e il recupero ottimale dei ricavi per i clienti.

“Uno dei maggiori ostacoli all'ottimizzazione del recupero per i resi dei clienti è il processo di ispezione e classificazione. Una volta scoperto il sistema di ispezione dei resi altamente intelligente di Upstream, che porta il processo da molti minuti a

secondi per transazione, mi sono convinto dell'esigenza dell'acquisizione. Sono molto entusiasta di aggiungere la tecnologia e il talentuoso team di Upstream a Back-Track e presto con-

tà di fornire soluzioni di gestione dei resi senza soluzione di continuità, migliorando i risultati dei consumatori e la fedeltà al marchio per i suoi clienti e aumentando la redditività per



Il settore dei resi è uno dei maggiori problemi con il quale, chi vende online, deve confrontarsi

divideremo questi stessi strumenti avanzati con i magazzini di tutto il mondo”, ha dichiarato Brandon Dupsky, co-fondatore e Ceo di Back-Track. “Costruire la migliore soluzione tecnica per l'elaborazione e la rivendita dei resi dei clienti, con i miei colleghi di Upstream, è stato un privilegio, così come l'opportunità di inserire questo strumento nella cassetta degli attrezzi di Back-Track, che è guidata dai visionari co-fondatori Brandon e Nestor. Io e il mio team siamo ansiosi di unirvi al team di Back-Track e di diventare parte del loro continuo successo”, ha dichiarato Bob Marino, Ceo di Upstream. Sfruttando la tecnologia di Upstream, Back-Track migliorerà la sua capaci-

le aziende in diversi settori. L'acquisizione delle risorse tecnologiche e gestionali di Upstream riflette l'impegno di Back-Track per l'innovazione e la fornitura di soluzioni best-in-class nei resi dell'eCommerce. In effetti, Back-Track sta salvaguardando l'eCommerce affrontando il problema più grande per i rivenditori online: la perdita di profitti dai resi dei clienti. Aprendo la strada all'ottimizzazione del recupero dei profitti con operazioni di ispezione e check-in dei resi incredibilmente veloci, combinate con le capacità di rivendita più dinamiche e intelligenti, progettate per offrire ai clienti una soluzione di recupero dei profitti ottimizzata, può risolvere tale problema. ■

L'Unione europea facilita la globalizzazione

I Paesi Bassi sono il paese più globalizzato dell'Unione europea, seguiti da vicino da Irlanda e Lussemburgo. Complessivamente, ben 14 membri dell'Unione sono tra i 20 paesi più globalizzati al mondo, tra cui Malta, Belgio, Danimarca, Svezia, Germania, Cipro, Ungheria, Estonia, Finlandia, Repubblica Ceca e Slovenia. Questi risultati sono stati rivelati nell'ultimo DHL Global Connectedness Report,



l'analisi più completa disponibile sullo stato e la traiettoria della globalizzazione. Il rapporto è stato sviluppato da un team di ricercatori della New York University Stern School of Business. L'edizione 2024 misura la globalizzazione di 181 paesi. Il rapporto 2024 mostra che i flussi globali si sono dimostrati sorprendentemente resistenti a molteplici ondate di shock, dalla pandemia di Covid-19 alla guerra in Ucraina. Dei 27 paesi membri dell'Unione, 25 hanno effettivamente aumentato la loro connessione globale dal 2017, confutando fortemente l'idea che ci troviamo in un periodo di deglobalizzazione. Il DHL Global Connectedness Report evidenzia inoltre come i legami internazionali possano accelerare la crescita economica, ampliare la varietà di beni e servizi disponibili, ridurre i costi, migliorare lo scambio culturale e la diffusione di idee e innovazioni. La ricerca dimostra inoltre che i legami internazionali dei paesi tendono a crescere in modo sostanziale quando entrano a far parte dell'Unione. Malta, Slovenia, Cipro, Lituania, Slovacchia, Estonia e Polonia sono tutti tra i 20 paesi che hanno registrato il maggior incremento di connessione globale dal 2001. Questi paesi hanno completato la loro adesione all'Unione europea nel 2004. Le "quattro libertà" - che garantiscono la libera circolazione di beni, capitali, servizi e persone tra gli Stati membri dell'Unione - svolgono un ruolo fondamentale nel favorire gli scambi internazionali. Mike Parra, Ceo di

DHL Express Europe, ha commentato: "Il DHL Global Connectedness Report mostra chiaramente i vantaggi di far parte dell'Unione. L'impegno per il libero scambio, l'apertura dei mercati e la facilità di circolazione dei talenti favorisce un ambiente eccellente per le aziende e le economie che vogliono prosperare a livello internazionale. Inoltre, offre alle persone opportunità di scambio, apprendimento e crescita, favorendo una società culturalmente ricca. Con una forte presenza in tutti i 27 paesi e una rete globale unica nel suo genere, DHL è il partner logistico ideale per collegare persone e aziende in Europa e non solo".

Le aziende poco preparate ad attacchi informatici

In Italia solo l'1% delle aziende possiede un livello di preparazione "maturo", in grado cioè di far fronte in maniera efficace alle crescenti minacce informatiche. Questo il primo dato che emerge dal Cisco Cybersecurity Readiness Index 2024, ricerca condotta su ottomila responsabili della sicurezza provenienti da 30 paesi, tra cui anche l'Italia. Le aziende continuano a essere prese di mira con una varietà di tecniche sempre più efficaci: phishing, ransomware, malware e social engineering. Allo stesso tempo, secondo il



report di Cisco, le aziende stanno riscontrando una costante difficoltà nel difendersi in modo adeguato, e ciò principalmente a causa di soluzioni di cybersecurity troppo complesse da gestire. Gli ambienti di lavoro ibridi rendono oltretutto ancora più difficile affrontare le sfide della cybersecurity: la maggior parte delle aziende deve ancora far fronte alla

complessità dovuta da dipendenti che collaborano fra loro da qualsiasi luogo e su qualsiasi dispositivo, attraverso reti e applicazioni diverse. Il 22% delle aziende intervistate ha dichiarato che i propri dipendenti si collegano da almeno sei reti diverse nell'arco di una sola settimana. Malgrado ciò, il 62% delle aziende italiane si sente ancora da moderatamente a molto fiducioso riguardo la propria capacità di difendersi da un attacco informatico attraverso la propria infrastruttura IT. Questa discrepanza tra fiducia e preparazione suggerisce un dato allarmante, relativo all'incapacità da parte delle aziende di valutare in maniera realistica la portata delle sfide che devono affrontare. "Non possiamo sottovalutare la minaccia rappresentata da un'eccessiva fiducia in noi stessi", ha dichiarato Jeetu Patel, executive vice president and general manager of security and collaboration di Cisco. "Le aziende di oggi devono dare priorità agli investimenti in piattaforme che siano integrate e devono fare affidamento sull'intelligenza artificiale per poter operare a livello macchina per abilitare una difesa efficace". Come detto, la ricerca ha rilevato che solo l'1% delle aziende in Italia è pronto ad affrontare le minacce informatiche odierne, mentre a livello globale la percentuale sale al 3%. Inoltre, il 78% degli intervistati ha dichiarato di trovarsi nella fase iniziale o formativa.

2023: in perdita le imprese ferroviarie

A Livorno si è svolta l'iniziativa "I treni merci nei porti", organizzata dall'associazione Fermerci. Nel 2023 il settore del trasporto ferroviario merci ha registrato una perdita del 3,2% rispetto all'anno precedente a causa di molteplici contingenze, alcune delle quali impreviste. La crisi attraversata dal settore è stata ulteriormente aggravata dalle tensioni geopolitiche internazionali che hanno determinato un calo del traffico ferroviario merci in quasi tutti i porti nazionali. Fino al 2026 le interruzioni ferroviarie, necessarie per consentire l'attuazione dei lavori del Pnrr sull'infrastruttura, rischiano di essere devastanti per il comparto se non adeguatamente gestite. A margine dell'incontro Giuseppe Rizzi, direttore generale dell'associazione ha dichiarato: "Nel 2024 le interruzioni pianificate comporteranno una riduzione fino al 60% della capacità ferroviaria del trasporto merci italiano. Nonostante la rimodulazione delle interruzioni pianificate nei mesi da luglio a settembre 2024 per consentire il potenziamento

PREVISIONI SUL TRAFFICO PORTUALE



Circle Group, specializzato nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni per l'innovazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, è in grado di prevedere, grazie all'intelligenza artificiale, utilizzando nello specifico soluzioni di Machine Learning, informazioni utili alla gestione di flussi di mezzi pesanti in arrivo/in partenza da un nodo portuale. Per realizzare questa soluzione sono stati innanzitutto mappati, partendo da dati e casi applicativi reali, i processi fisici e informativi ad essi correlati, considerando i diversi attori e sistemi informativi coinvolti nel flusso. I dati raccolti alimentano specifici algoritmi sviluppati per gestire la grande mole di dati immessa, restituendo le informazioni oggetto di previsione. Tra le informazioni oggetto di stima rientrano, ad esempio, in base al grado di congestione del porto e alle risorse coinvolte, i livelli di flussi previsti in ingresso e le potenziali tempistiche di uscita dei flussi dal nodo.

del nodo ferroviario di Genova, annunciata oggi dal gestore dell'infrastruttura, la situazione resta critica per il territorio e la portualità del nord-ovest del paese. Considerata la gravità della situazione, come associazione, chiediamo alle istituzioni di intervenire tempestivamente e con misure mirate a sostegno della logistica ferroviaria, altrimenti gli operatori del comparto rischiano di non sopravvivere fino al 2026". Rizzi ha poi concluso: "Una delle misure proposte, che mira a contrastare il calo del traffico ferroviario merci in ambito portuale, è quella di consentire alle Autorità di sistema di stanziare contributi a sostegno degli operatori ferroviari che offrono servizi alle aree por-



tuali". In questo scenario di preoccupante incertezza Fermerci proseguirà nel percorso di dialogo intrapreso con le istituzioni nazionali e territoriali per fornire una chiave di lettura strategica sull'andamento del settore e proporre soluzioni a sostegno della competitività del trasporto ferroviario merci.

Esportazioni dalle regioni italiane in contrazione

Nel primo trimestre 2024 si stima una crescita congiunturale delle esportazioni per il centro (più 1,0%), una contenuta flessione per il nord-est (meno 0,9%) e una più ampia



contrazione per il nord-ovest (meno 3,5%) e il sud e isole (meno 4,1%). Nello stesso periodo, su base annua, la diminuzione dell'export nazionale in valore (meno 2,8%) è sintesi di dinamiche territoriali molto differenziate: si rileva una crescita marcata per le isole (più 8,9%) e relativamente più

IL DUO TRUSTED ACCESS REPORT



Dalla gestione delle identità digitali ai diritti di accesso, fino a una serie di consigli pratici indirizzati alle organizzazioni che devono costruire una strategia di cybersecurity capace di resistere alle minacce più sofisticate. Questo e molto altro è contenuto all'interno del nuovo Duo Trusted Access Report 2024: Navigating Complexity presentato da Cisco in collaborazione con il Cyentia Institute: un documento fondamentale per i nuovi parametri di sicurezza informatica. Oltre ad analizzare lo stato attuale degli accessi, il report affronta il tema dell'espansione e della protezione dell'identità: una sfida emergente per le aziende che devono ormai gestire una quantità enorme di account e identità, spesso amministrati da più sistemi che non sono sincronizzati tra di loro. Un rischio continuo per la sicurezza e una sfida operativa per i team di sicurezza e IT.

contenuta per il sud (più 4,3%), mentre il nord-est (meno 2,4%) e il nord-ovest (meno 3,4%) mostrano una flessione e il centro (meno 10,4%) una decisa contrazione. Nei primi tre mesi del 2024, le flessioni tendenziali più ampie delle esportazioni riguardano Marche (meno 55,5%), Basilicata (meno 35,3%) e Liguria (meno 14,7%); mentre le regioni più dinamiche all'export sono Calabria (più 26,9%), Molise (più 22,2%), Abruzzo (più 12,4%) e Campania (più 9,6%). Nel primo trimestre di quest'anno, la forte riduzione delle vendite di articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici dalle Marche contribuisce per 2,8 punti percentuali alla flessione dell'export nazionale; un ulteriore contributo negativo di 1,2 punti deriva dalle minori esportazioni di metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti da Lombardia, Veneto e Lazio e di articoli in pelle da Toscana e Lombardia.

Il gruppo Sonepar fa il punto sulla situazione in Italia

A Padova si è tenuta la convention che ha messo in rilievo le difficoltà del settore elettrico, che ha segnato una flessione all'inizio 2024, ma che possono essere sfruttate per un'ulteriore, futura crescita.

Il gruppo Sonepar in Italia con le sue aziende principali - Sacchi Elettroforniture e Sonepar Italia con Elettrovenera - durante la convention annuale "Passion for performance", tenutasi presso il centro congressi di Padova, ha fatto il punto sulle tendenze del mercato, condividendo strategie e sviluppi aziendali e rivedendo i processi di collaborazione con fornitori e clienti, con un unico obiettivo: crescere insieme e in modo continuativo. Presenti in sala oltre 400 manager e imprenditori della filiera della distribuzione elettrica, comparto dove le aziende del gruppo Sonepar detengono una leadership sul territorio nazionale con oltre 2,6 miliardi di fatturato congiunto nel 2023. Significativa la presenza all'evento di Jérôme Malassigne, president western Europe & global sourcing del gruppo Sonepar, che ha ricordato come le aziende italiane del gruppo rappresentino un'eccellenza all'interno di una famiglia globale.

Sonepar Italia e Sacchi hanno messo in risalto il sempre più cruciale sviluppo di alcuni settori chiave dell'economia quali l'edilizia, le energie rinnovabili, l'automazione industriale e la robotica, che ricoprono un ruolo di primo piano nel percorso di transizione energetica del paese, dove l'omnicanalità e l'eCommerce per il B2B saranno i veri facilitatori di questo processo. I relatori hanno poi sottolineato strategie imprescindibili per sostenere la crescita del settore e intercettare le opportunità,



Il gruppo Sonepar detiene la leadership globale nel mercato della distribuzione B-to-B di prodotti elettrici

tra cui la spinta verso la digitalizzazione, l'eCommerce e l'omnicanalità, ma anche una maggiore efficienza logistico-distributiva. La convention è stata l'occasione per definire la situazione attuale del settore e le prospettive di crescita delle categorie di mercato, benché il 2024 sia iniziato con una flessione, peraltro già prevista dal gruppo. Situazione interpretata dalle due aziende come un'opportunità per ridefinire i propri approcci strategici e i processi di collaborazione con gli stakeholder. Marco Brunetti, presidente e AD di Sacchi Elettroforniture, ha dichiarato: "In Sacchi stiamo affrontando un momento di profonda trasformazione, un processo di metamorfosi aziendale guidato dagli investimenti nel digitale

e dall'evoluzione della nostra supply chain, per perseguire un obiettivo preciso: continuare a eccellere nel nostro servizio a supporto del successo di clienti, fornitori partner e stakeholder. La metamorfosi strategica comporterà un'analisi approfondita delle tendenze di mercato, delle mutate esigenze dei clienti e delle condizioni economiche globali. Siamo convinti che questo periodo di trasformazione ci consentirà di evolvere il nostro approccio al business, confermandoci come un'azienda leader nel settore, resiliente e flessibile, capace di affrontare le sfide future e cogliere le opportunità emergenti. Il nuovo approccio go-to-market coniugherà produttività ed eccellenza, posizionando l'azienda come il part- >



“Oggi, ci sono settori colpiti da fenomeni destabilizzanti, come il fotovoltaico. Dati ufficiali sintetizzano questa situazione stimando per quest’anno un tendenziale del mercato elettrico del meno 8% rispetto al 2023”, ha detto Sergio Novello, presidente di Sonepar

ner ideale, capace di offrire soluzioni all’avanguardia e di elevata qualità. Una metamorfosi, che si traduce in business transformation orientata al mondo digitale e all’ottimizzazione dei macro processi aziendali, creando un’infrastruttura tecnologica che supporti l’innovazione e ci permetta di rispondere rapidamente alle esigenze del mercato”.

Sergio Novello, presidente e AD di Sonepar Italia, ha aggiunto: “La nostra convention ci offre un’importante occasione di incontro e di scambio con tutti i partner della filiera. Credo sia fondamentale condividere le esperienze e le idee in una fase, come l’attuale, in cui il mercato è attraversato da una forte incertezza e da fenomeni destabilizzati quali l’elevato costo delle materie prime, inflazione e deflazione che colpiscono in particolare alcuni segmenti - il fotovoltaico e l’automazione industriale in primis - mentre ve ne sono altri, come la domotica e la power distribution, che rimangono positivi. Dati ufficiali sintetizzano questa situazione stimando per quest’anno un tendenziale del mercato elettrico del meno 8% rispetto al 2023. Sonepar Italia si è mossa per tempo avviando alcune strategie che

le stanno permettendo di contenere la contrazione e che, auspichiamo, saranno utili per riagganciare al più presto la crescita. Da una parte, abbiamo intrapreso un percorso di riorganizzazione aziendale in tre business unit - industry, building e sustainability - che vuole dare risposte migliori e più tempestive alle esigenze di verticalità del mercato, potenziando le nostre competenze e migliorando la nostra competitività anche rispetto ai soggetti specialisti che operano nel mercato. Dall’altra parte, abbiamo perseguito un’efficienza sempre più spinta nella logistica, grazie anche all’iniezione di tecnologia nei nostri centri di distribuzione, e abbiamo abbracciato un approccio di contatto omnicanale, unendo l’esperienza fisica dei punti vendita con una piattaforma avanzata di eCommerce. Proprio sul fronte della presenza web e ispirandoci alle migliori pratiche consolidate tra gli store online del mercato consumer, lanceremo nell’autunno di quest’anno il progetto ‘marketplace’ che consentirà alla nostra piattaforma di vendita online Spark di aprirsi alle terze parti, accogliendo i fornitori che qui potranno proporre una selezione dei loro prodotti, gestendone in autonomia anche il pricing e fruendo dei dati offerti

A PROPOSITO DI SONEPAR

Sonepar è un’azienda indipendente a conduzione familiare, che detiene la leadership globale nel mercato della distribuzione B-to-B di prodotti elettrici, soluzioni e servizi correlati. Nel 2023, Sonepar ha realizzato un fatturato di 33,3 miliardi di euro. Presente in 40 paesi con una fitta rete di brand, il Gruppo sta conducendo un’ambiziosa trasformazione per rendere più facile la vita dei propri clienti fornendo loro un’esperienza omnicanale e soluzioni sostenibili nei mercati dell’edilizia, dell’industria e dell’energia. I 45 mila dipendenti di Sonepar si impegnano ad accelerare l’elettrificazione mondiale e sono guidati da uno scopo comune: accelerare il progresso per le generazioni future. Sonepar Italia, azienda leader nel mercato della distribuzione di materiale elettrico, parte del Gruppo internazionale Sonepar, è presente sul territorio nazionale con una rete capillare di 161 punti vendita in 17 regioni, 5 centri distributivi e oltre 2.300 dipendenti, con un fatturato 2023 di oltre 1,5 miliardi di euro. Sonepar Italia vende prodotti e soluzioni nei settori delle energie rinnovabili e dell’automazione industriale.

da Sonepar sulle abitudini di acquisto degli utenti”. “Viviamo un periodo di passaggio particolarmente sfidante - ha concluso il presidente Novello - ma sono sicuro che collaborando all’interno della filiera riusciremo a proseguire nel nostro cammino di crescita, confermando anche il nostro ruolo di guida e di acceleratore dell’economia verso la transizione tecnologica e sostenibile”. ■

Kuehne+Nagel cerca 700 unità per l'Adidas a Mantova

Sono 700 le persone cercate da Kuehne+Nagel, azienda leader a livello globale nel settore della logistica e trasporti, con il supporto di Manpower, leader nelle innovative workforce solutions, per l'“Adidas Campus South” di Mantova, il nuovo centro logistico da 130 mila metri quadri, che da quest'anno diventerà il punto di riferimento per negozi, rivenditori ed eCommerce Adidas in 19 paesi fra sud ed est Europa. L'alto livello di automazione dell'Adidas Campus South consente di rompere schemi e luoghi comuni sul mondo della logistica,



alleggerendo i carichi di lavoro e rendendo le mansioni alla portata di tutti: donne e uomini, giovani e adulti, con o senza esperienza, provenienti da tutta Italia. Le persone selezionate lavoreranno all'interno del centro che, oltre ad adottare le ultime tecnologie in ambito automazione, è in linea con la visione di Kuehne+Nagel in termini di attenzione alla sostenibilità. Il polo di Mantova, infatti, utilizzerà energia proveniente al 100% da fonti rinnovabili, illuminazione a Led, processi per il monitoraggio della CO2, servizi di mobilità ecologici per raggiungere il Campus e soluzioni di packaging sostenibile, con l'obiettivo di ridurre il consumo di risorse e azzerare le emissioni di anidride carbonica, garantendo al contempo elevate prestazioni operative. “Siamo felici di essere partner di Kuehne+Nagel in questo progetto strategico non solo per l'azienda, ma anche per il territorio circostante”, ha commentato Massimiliano Imbesi, regional manager di Manpower. “Lo sviluppo di un polo logistico di livello europeo al servizio di un brand importante come Adidas pone molte sfide, non da ultima quella della ricerca delle persone che

dovranno operare all'interno di una struttura così cruciale. Una sfida, quest'ultima, con diverse complessità, dato anche il talent shortage che caratterizza questo momento storico. La collaborazione con Kuehne+Nagel, dunque, oltre a instaurare quei processi volti alla ricerca dei migliori profili, mirerà da un lato alla creazione di percorsi di carriera e formativi che possano mettere le persone in condizione di crescere e sviluppare le proprie skill in un ambiente inclusivo e attento al benessere delle persone, e dall'altro permetterà all'azienda di continuare a competere in un settore tecnologico in continua evoluzione”.

COLUMBUS E MWM APRONO A DUBAI UN NUOVO DEPOSITO



Columbus Logistics, insieme alla Montalti Worldwide Moving-MWM di Cesena e alla RHS Logistics, offre un nuovo deposito nel porto di Jebel Ali a Dubai (nella foto), che offre una posizione strategica al centro del commercio globale, un'infrastruttura logistica avanzata, un'economia diversificata e incentivi fiscali favorevoli. Questi fattori rendono Dubai un'attrattiva destinazione per le aziende in cerca di espansione internazionale e opportunità di crescita. Jebel Ali è il più grande porto artificiale del mondo ed è un hub di trasbordo di prim'ordine nel Medio Oriente, garantendo infrastrutture moderne per gestire grandi volumi di merci con elevata efficienza. Oltre al porto, Jebel Ali è ben collegata attraverso aeroporti internazionali e reti stradali, semplificando ulteriormente il trasporto di merci. Tra i vantaggi del nuovo deposito vi sono la gestione dei prodotti sia inbound- stock sia outbound-resi, la vendita in conto terzi dall'Europa, i servizi doganali e il trasporto via mare e via terra.

Conad e Chep impegnati per l'ambiente

In occasione della giornata mondiale dell'ambiente, Conad, primaria insegna della grande distribuzione italiana, conferma il proprio impegno per la sostenibilità. Lo fa insieme a Chep, fornitore globale nei servizi di soluzioni logistiche, sostenendo il progetto di gestione forestale "100% castagno e filiera corta certificata". Il progetto, realizzato in collaborazione con Rete Clima e il consorzio forestale bassa Valle Camonica, è svolto in un'area certificata secondo il programma di valutazione degli schemi di certificazione forestale PEFC. L'area di intervento è situata in provincia di Brescia, nelle vicinanze dell'hub logistico Conad di Calcio, Bergamo: l'obiettivo è quello di agire positivamente sui territori di per-



tenenza delle realtà coinvolte in linea con il motto "Pensa localmente, agisci localmente" che pone l'attenzione sulla necessità di azioni locali 100% con le dinamiche ambientali globali. Il progetto, che mira a realizzare una filiera certificata del castagno, porterà infatti numerosi vantaggi sia a livello locale, quali la cura del territorio montano, il miglioramento dei boschi di proprietà comunale e la salvaguardia degli ecosistemi forestali, sia a livello globale, portando a un aumento della capacità forestale di assorbimento della CO₂, contribuendo alla mitigazione del riscaldamento climatico. A oggi solo il 10% della superficie forestale nazionale, pubblica o privata, rientra sotto pratiche di gestione forestali sostenibili certificate, che garantiscono un ulteriore incremento dei benefici ambientali rispetto a quanto già previsto dall'ordinaria gestione delle foreste nazionali. "Per Conad questo progetto di gestione forestale sostenibile rappresenta un

tassello fondamentale di un impegno verso la sostenibilità molto più ampio, in un percorso di continuo miglioramento che vede nella logistica un asset strategico fondamentale per costruire valore e contrastare il cambiamento climatico, andando a ridurre il nostro impatto ambientale", ha commentato Andrea Mantelli, direttore della supply chain di Conad. "Il sostegno a questo progetto, che si va a integrare a un altro intervento già realizzato nel comune di Bedonia, Parma, deriva dalla nostra volontà nel contribuire concretamente alla buona gestione delle aree naturali del nostro paese. E lo possiamo fare grazie al prezioso contributo dei nostri partner che condividono insieme a noi un grande impegno verso la sostenibilità".

Ceva Logistics fornisce i servizi logistici a Biesse

In base al recente accordo, Ceva Logistics sarà responsabile delle attività di warehousing e handling di Biesse, occupandosi in particolare della movimentazione della merce, delle attività di scarico e prelievo e della gestione dello stock. Ceva è stata scelta da Biesse in quanto rispondeva alle due sue più importanti esigenze: la prima è l'expertise già consolidata nella movimentazione di macchinari pesanti. Il cliente necessitava infatti di un magazzino logistico dotato di carroponti, in quanto i macchinari prodotti da Biesse - finalizzati al taglio del legno e del vetro - hanno una portata che va dalle



8 alle 20 tonnellate. La seconda esigenza riguardava la posizione del magazzino di stoccaggio: l'azienda, leader nella produzione di linee integrate e macchine per la lavorazione

del legno, del vetro, della pietra, della plastica, dei materiali compositi, aveva infatti bisogno di un magazzino situato a metà strada tra il porto di Genova (punto cruciale per l'arrivo e la partenza dei loro macchinari) e Pesaro (sito produttivo dell'azienda). Il magazzino di Sant'Ilario, Reggio Emilia, dove Ceva gestirà lo stoccaggio e la movimentazione dei macchinari, si è quindi rivelato ottimo per la sua ideale posizione, a metà strada tra Genova e Pesaro, oltre che per la presenza di carroponti e di 8 porte di carico e scarico. "La fiducia riposta da Biesse in Ceva attraverso questo contratto testimonia la nostra capacità nel settore della contract logistics, ma anche la nostra expertise nel gestire la movimentazione di merci pesanti", ha dichiarato Claudio Boschetti, contract logistics product head Italy di Ceva. "Siamo entusiasti di poter supportare Biesse nei prossimi tre anni, durante i quali continueremo a lavorare per migliorarci ogni giorno e per poter offrire ai nostri clienti standard sempre più elevati".

Da Padova interporto parte un nuovo treno

E' partito nel pomeriggio del 16 maggio, sotto un diluvio, dal terminal dell'interporto Padova, il primo convoglio della nuova relazione intermodale con l'interporto Amerigo Vespucci



di Livorno Guasticce. Il treno è prodotto per Trans Italia da Logtainer e la trazione è affidata a Mercitalia Rail. La relazione prevede, per ora, due circolazioni settimanali e permette il trasporto di 25 casse mobili, ma in futuro, non appena la linea ferroviaria Pontremolese avrà la sagoma necessaria, i convogli saranno caricati direttamente con i semirimorchi.

WEERTS LOGISTICS PARKS LAVORA NEL NOSTRO PAESE



Weerts Logistics Parks, sviluppatore di immobili logistici all'avanguardia per 3PL e utenti finali con all'attivo oltre un milione di metri quadrati in fase di sviluppo in Belgio, Paesi Bassi, Francia, Germania, in collaborazione con il partner tecnico Services for real estate-Sfre, società di project & construction management, specializzata in immobili di logistica e light-industrial, sta lavorando anche nel nostro paese. Un sodalizio, quello tra Weerts e Sfre, che ha portato a investimenti strategici da nord a sud d'Italia: stanno infatti avanzando rapidamente i progetti a Fidenza, Venezia, Modugno (Bari), nella foto, e Rebecchetto con Induno (Milano). Nella realizzazione di tali opere è forte l'attenzione per i parametri ESG. Nella piena consapevolezza delle minacce associate al cambiamento climatico e della necessità di ridurre i consumi, i fattori che caratterizzano l'interesse sono determinanti in tutti gli sviluppi in corso: la sostenibilità del sito, l'efficienza idrica ed energetica, l'uso smart di materiali e risorse e l'innovazione.

Trans Italia che è cresciuta fino ad avere un network di 30 business unit in Italia, Europa e Nord Africa, è leader in Europa nel trasporto intermodale via terra e via mare, con una flotta di oltre 2.500 veicoli ed è particolarmente impegnata nello sviluppare relazioni intermodali che permettano l'uso dei veicoli stradali solo nel primo e ultimo miglio del trasporto. La doppia circolazione settimanale consente di togliere dalla strada l'equivalente di cento camion la settimana, in una tratta autostradale molto congestionata, e il risparmio >

di emissioni conseguibile attraverso l'utilizzo del treno come alternativa al trasporto tutto strada, è pari al 77%. Il nuovo treno è multicliente ed è particolarmente interessante per le imprese che hanno relazioni commerciali con la Spagna: è infatti il proseguimento via ferrovia della relazione, già ben consolidata, di Trans Italia da Livorno a Valencia e al resto della Spagna utilizzando via mare il collegamento Ro-Ro di Grimaldi (che impiega navi "green" a propulsione ibrida). In territorio spagnolo, con l'operatore ferroviario Tramesa, Trans Italia avvierà in autunno il primo servizio intermodale di semirimorchi dal porto di Valencia alla capitale Madrid. Le merci che partiranno dal nord est, attraverso l'interporto di Padova, potranno percorrere l'intero itinerario fino alla capitale spagnola via ferro e via nave, limitando all'ultimo miglio il trasporto su gomma.

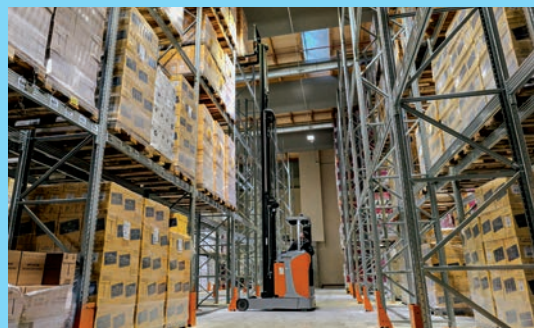
Il porto di Trieste firma un accordo con quattro porti

L'Autorità portuale di Trieste ha firmato un protocollo per avviare una cooperazione operativa con il porto spagnolo di Cartagena, l'Autorità portuale di Riga in Lettonia e quella del "Mare del Nord", tra Belgio e Olanda, che unisce Ghent e Zeeland: un'intesa che unifica le porte di accesso a sud e a nord dei traffici marittimi diretti in Europa. I quattro scali europei, tutti di medie dimensioni, si propongono di mettere in comu-



ne le loro conoscenze e le loro best practice nel campo della gestione dell'energia, inclusa l'introduzione di fonti di energia rinnovabile, della transizione ecologica e della sostenibilità. Con questa intesa le quattro Autorità portuali rafforzano contestualmente le loro intese commerciali e il sostegno ai flussi di merce tra i diversi scali. La collaborazione sottoscritta comprende la condivisione delle esperienze e delle conoscenze nel settore della digitalizzazione, delle operazioni portuali e

STILL OTTIMIZZA LA LOGISTICA DI MEDICI ERMETE



Still, leader nella fornitura di sistemi e attrezzature per l'intralogistica, ha studiato una soluzione per ottimizzare l'attività di stoccaggio di Medici Ermete, una delle aziende vitivinicole più importanti in Emilia-Romagna con circa dieci milioni di bottiglie prodotte. L'azienda unisce alla tradizione centenaria una forte proiezione internazionale: i vini di Medici Ermete vengono infatti esportati in oltre 70 paesi. Still ha realizzato un progetto di ottimizzazione delle attività logistiche per un nuovo magazzino. Il progetto ha previsto la realizzazione di un impianto costituito da scaffalature portapallets composto da tre file bifronte e due monofronte. L'impianto, intervallato da corsie della larghezza di circa 3 metri, è in grado di garantire una capacità di stoccaggio di oltre 800 pallet permettendo la movimentazione della merce in piena sicurezza. Medici Ermete ha deciso inoltre di rinnovare il proprio parco macchine inserendo all'interno della flotta anche uno stoccatore EXV12, un transpallet EXU 20 SF, due frontali RX 20-16 PL, un frontale RX 20-18 P e un retrattile modello FM-X 17. Proprio sul retrattile, e con l'obiettivo di coadiuvare gli operatori nelle operazioni di prelievo e deposito, l'azienda ha scelto di installare un preselettore dell'altezza che consente la movimentazione sicura e precisa della merce al livello selezionato.

delle procedure amministrative e la gestione dei traffici. Un altro importante obiettivo di questa nuova rete nord-sud sarà la cooperazione per individuare opportunità condivise di finanziamento degli investimenti e progetti comuni a valere sui fondi europei. Con questa iniziativa si inaugura la costruzione

di un network di porti europei di media dimensione per esplorare ulteriori sinergie operative, a dimostrazione della volontà delle comunità portuali di raggiungere insieme gli ambiziosi traguardi fissati dall'Unione europea con le sfide della transizione energetica, ambientale e digitale.

Prologis: il bilancio del primo trimestre 2024

Prologis Europe ha chiuso il primo trimestre con un'occupazione del 97%, un'attività di locazione pari a 22,5 milioni di metri quadri e con nuovi contratti per oltre un milione di metri quadri. Ben Bannatyne, presidente di Prologis Europe, ha così commentato questi dati: "Nel primo trimestre del 2024, la domanda registrata per i nostri immobili di alta qualità per la logistica si è mantenuta costante in tutti e dodici i mercati europei in cui siamo presenti. Germania e Paesi Bassi si confermano i mercati più forti grazie alle elevate barriere all'offerta e alla solida domanda. Anticipiamo le esigenze di spazio dei nostri clienti prima che si manifestino, che si tratti di domanda di eCommerce o di realizzare data centre. Ci avvaliamo del nostro ampio patrimonio di terreni edificabili, di una posizione finanziaria robusta e una piattaforma logi-



stica super integrata per offrire loro una soluzione completa personalizzata in funzione delle loro esigenze". In Italia, si è svolto il sondaggio annuale condotto da Prologis presso i propri clienti. Il sondaggio si svolge annualmente con l'obiettivo di individuare potenziali aree di miglioramento. Nel 2023, il punteggio del Customer Satisfaction Score, relativo alla soddisfazione del cliente in Italia, ha raggiunto quota 9 su una scala numerica di 10 punti, ben al di sopra della media europea. Il Net Promoter Score, parametro sviluppato da Bain & Company che valuta la fidelizzazione del cliente si è invece attestato a 66 punti, un livello di eccellenza, rispetto ad una media mondiale di 53 punti. I collaboratori di Prologis sono

stati riconosciuti come l'elemento distintivo, quello maggiormente apprezzato dai clienti. Affidabilità, facilità nella relazione, comunicazione e velocità di risposta sono invece risultate le caratteristiche più gradite, raggiungendo picchi del 95%. "Siamo particolarmente orgogliosi del risultato ottenuto nel sondaggio, il secondo più alto tra i paesi nei quali Prologis opera in Europa. Questo risultato è il frutto del lavoro di tutto il team italiano che nel corso degli ultimi cinque anni non solo è cresciuto numericamente ma ha saputo orientare la propria attenzione verso i clienti in tutte le fasi della relazione: progettuale, di locazione e di gestione dell'immobile. Un team interno, interamente dedicato", ha commentato Sandro Innocenti, senior vice president e country manager Prologis Italia.

Garbe realizza un immobile a Covo

Garbe Industrial Real Estate Italy leader nel mercato immobiliare logistico, industriale e tecnologico in Germania e in Europa, ha affidato a Colliers Italia il mandato di commercializzazione in esclusiva del sito ex Alimonti a Covo, Bergamo, che vedrà la realizzazione di un immobile a uso logistico di oltre 22 mila mq. Il progetto prevede il recupero di un lotto di terreno brownfield dove sorgeva l'area industriale completamente demolita e acquisita da Garbe lo scorso novembre. I lavori per il recupero dell'area (opere pubbliche) sono già incorso, mentre inizieranno entro settembre 2024 le attività di costruzione del nuovo polo logistico con fine lavori prevista a metà del 2025. L'immobile verrà realizzato secondo i più



elevati standard costruttivi e di sostenibilità, in linea con tutti i progetti di riqualificazione altamente innovativi di Garbe, rispondendo alla crescente domanda di spazi logistici nel nord Italia.



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.

Professionalità che si traducono

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

I settore della logistica e dei trasporti rappresenta una colonna portante dell'economia globale, sostenuto da una rete complessa di professionisti altamente qualificati che lavorano in sinergia per garantire un flusso efficiente di merci e persone. In questo contesto, la Scuola Nazionale Trasporti e Logistica si distingue per il suo impegno nell'offrire programmi formativi mirati a giovani e persone in cerca di lavoro, strettamente collegati alle esigenze del mercato. Nei prossimi mesi, la Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, in continuità con gli importanti progetti realizzati nell'ultimo biennio, avvierà una serie di attività formative con l'obiettivo di rispondere alle richieste di personale delle imprese del settore. Questi corsi, progettati per formare professionalità di vario livello, prevedono un impegno concreto da parte delle aziende per l'assunzione dei partecipanti idonei.

Le figure professionali coinvolte nella filiera della logistica e dei trasporti sono numerose e diversificate. Il settore include specialisti del trasporto, esperti polifunzionali con competenze specifiche nella gestione delle procedure operative, nell'uso di mezzi e attrezzature per il trasporto e lo stoccaggio delle merci. Questi professionisti collaborano strettamente con magazzinieri, operatori di terminal portuale e autotrasportatori per garantire l'efficacia dei processi logistici. Nel cuore della logistica operativa troviamo il magazziniere, che gestisce l'ingresso, il controllo, lo stoccaggio e la movimentazione della merce nel magazzino, utilizzando strumenti come muletti e transpallet, oltre a svolgere operazioni manuali. Troviamo inoltre l'operatore polivalente terminal portuale, che si occupa della movimentazione e gestione dei carichi nei terminal portuali, utilizzando macchinari specializzati e mezzi che richiedono abilitazioni specifiche. L'operatore polivalente si occupa delle operazioni portuali in qualità di driver di carrelli, gru e ralle. E' inoltre specializzato in servizi di rizzaggio e supporto al sollevamento delle merci. Il polivalente può essere impiegato all'interno di tutto il ciclo operativo nave-terminal, anche con mansioni di addetto al controllo, segnalatore e stivatore. Fondamentale, nel contesto descritto, il ruolo dei conducenti dei mezzi. Nell'operatore logistico specializzato in scorta tecnica, la base formativa



Il magazziniere gestisce l'ingresso, il controllo, lo stoccaggio e la movimentazione della merce nel magazzino, utilizzando strumenti come muletti e transpallet, oltre a svolgere operazioni manuali

comune del carrellista e del magazziniere viene ampliata con le competenze funzionali al conseguimento della patente per la guida del camion (Patente C) e dell'abilitazione da scortista, in risposta alle richieste, raccolte presso le imprese attive nel settore del trasporto non convenzionale, di professionalità polivalenti quali il magazziniere-autista e il carrellista-scortista. L'autotrasportatore tradizionale diventa quindi un operatore logistico a più ampio raggio, con competenze diversificate spendibili in altri segmenti della filiera.

In relazione alla crescente importanza dei sistemi intermodali, ugualmente strategico risulta essere il ruolo del tecnico ferroviario polifunzionale, figura che svolge attività di sicurezza stabilite dalle norme dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, con particolare riferimento alla preparazione e alla condotta dei treni. Non va inoltre dimenticata, nel contesto della guida dei mezzi, la figura del conducente autobus. Si tratta di una professionalità sempre più richiesta non solo in relazione alla gestione della mobilità urbana, ma anche in relazione al trasporto passeggeri correlato allo sviluppo della portualità crocieristica. Nel settore tecnico, il manutentore del reparto mezzi del terminal portuale si occupa della manutenzione programmata e delle riparazioni immediate dei veicoli di movimentazione, comprese le componenti elettriche e meccaniche. L'addetto al supporto logistico integrato analizza invece ed elabora informazioni relative al ciclo di

in opportunità



L'operatore polivalente del terminal portuale si occupa della movimentazione e gestione dei carichi, utilizzando macchinari specializzati e mezzi che richiedono abilitazioni specifiche

vita di sistemi complessi, elaborando analisi tecniche e documentazione per il corretto utilizzo e manutenzione.

Le figure legate agli ambienti di ufficio svolgono un ruolo cruciale per il funzionamento dell'intero settore. L'addetto uffici merci gestisce le attività amministrative e il controllo dei documenti riguardanti le operazioni di movimentazione merci e container, mentre il tecnico delle spedizioni marittime pianifica e coordina il trasporto di merci a livello nazionale e internazionale. Secondo la sensibilità della Scuola, è la preparazione di base che le imprese identificano come fondamentale per un allievo che debba approcciare una qualsiasi delle diverse professionalità impiegate nel settore dello shipping. Spedizioniere internazionale, raccomandatario marittimo, mediatore sono solo alcune delle figure lavorative che, pur essendo molto diverse fra loro, hanno come denominatore comune le spedizioni via mare di merce sia containerizzata (standard, con servizi "di linea") sia varia (che richiede competenze più ampie, fino al project cargo). Sempre in relazione a figure d'ufficio, il tecnico doganalista è una figura specifica esperta nella gestione delle procedure doganali e della documentazione collegata nell'ambito degli scambi internazionali, nell'ottica di garantire competenze legate ad assistenza ai clienti nella pianificazione delle operazioni di

import-export, all'adempimento delle formalità doganali e amministrative nelle operazioni di import-export e al supporto del cliente nella trattativa con i partner esteri. Passando a ruoli di livello apicale, il logistic manager ottimizza le operazioni del terminal pianificando e programmando il flusso logistico, coordinando le risorse e gestendo il processo commerciale per mantenere elevati standard di servizio. L'esperto supply chain gestisce e controlla la catena di approvvigionamento, monitorando tempi e costi per assicurare una gestione efficiente e di qualità.

In conclusione, la filiera della logistica e dei trasporti è sostenuta da una rete di professionalità complesse, che necessitano di una formazione altamente qualificata. Queste professionalità si interfacciano quotidianamente e lavorano in sinergia per garantire un flusso operativo efficiente e affidabile, accompagnando il "viaggio" della merce e/o delle per-



Le figure legate agli ambienti di ufficio svolgono un ruolo cruciale per il funzionamento dell'intero settore

sone. La formazione continua e specializzata offerta dalla Scuola Nazionale Trasporti e Logistica è fondamentale per sviluppare tutte le nuove competenze richieste dal mercato e rappresenta un punto di riferimento anche per i giovani che si accostano per la prima volta a questo settore.

Per consultare tutti i bandi e tutte le opportunità: www.scuolatrasporti.com

Nuove istruzioni operative per il

di **Lorenzo Ugolini**
LCA Studio Legale

L'Agenzia delle dogane, con la circolare 16 del 2024, ha fornito indicazioni operative per la corretta gestione degli adempimenti dichiarativi e della gestione della procedura doganale del regime del transito. Come noto, il regime speciale doganale del transito consente la circolazione di merci, sotto controllo doganale, in sospensione dai dazi doganali e dalle imposte nazionali da una località all'altra dell'Unione europea (transito unionale, art. 233, reg. UE 952 del 2013, CDU) o tra l'Unione e i paesi EFTA nonché tra questi ultimi (transito comune). La dichiarazione di vincolo impegna la responsabilità del titolare del regime per quanto riguarda l'esattezza delle indicazioni riportate nella dichiarazione e il rispetto di tutti gli altri obblighi previsti dalla normativa unionale. In primo luogo, l'Agenzia ha ricordato che l'art. 297, reg. UE 2447 del 2015 (RE) consente all'ufficio doganale di partenza di fissare un termine entro il quale le merci devono essere presentate intatte all'ufficio doganale di destinazione, tenendo conto: dell'itinerario, del mezzo di trasporto utilizzato e della normativa in materia di trasporto o delle altre normative che potrebbero avere un impatto sulle tempistiche di arrivo. Con la nota in esame, è stato chiarito che, in linea generale, il termine indicato dal dichiarante deve essere inteso accettato,

salvo che l'ufficio di partenza, in fase di verifica, non dubiti della sua congruità e ne stabilisca, pertanto, uno diverso. In altri termini, è facoltà della dogana variare, rispetto al dato indicato dal titolare del regime, il termine per la presentazione delle merci, laddove si

ritenga non adeguato rispetto al percorso fino all'ufficio di destino, al mezzo di trasporto impiegato o a qualsiasi altra informazione che l'operatore può fornire (esempio, permessi di riposo degli autisti, festività o eventi nei paesi di attraversamento, etc.).

L'Agenzia ha altresì fornito importanti chiarimenti in merito all'identità del mezzo di trasporto. In particolare, come indicato nell'allegato B, reg. UE 2446 del 2015 (RD), le informazioni da riportare sul documento di transito sono precise: l'indicazione del "Mezzo di trasporto alla partenza, n. 19 05 000 000", con relativi sotto-dati, "Tipo di identificazione, n. 1905061 000", "Numero di identificazione, n. 19 05 017 000" e "Nazionalità n. 19 05 062 000". Non è ammesso in nessun caso l'utilizzo di indicazioni generiche, quali "Camion", "Aereo", "Rimorchio", etc. La circolare in



Con la circolare 16 del 2024, l'Agenzia delle dogane ha dato precise informazioni sia sugli adempimenti sia sulle procedure per le merci in transito

esame prevede due deroghe alla regola generale. In particolare, se le merci sono trasportate con unità di trasporto multimodale, quali container, casse mobili e semirimorchi, il titolare del regime di transito - se la situazione logistica relativa al punto di partenza non consente di conoscere

regime del transito

l'identità e la nazionalità del mezzo di trasporto al momento in cui le merci sono svincolate per il transito - può essere autorizzato a indicare il numero identificativo del container, cassa mobile o semirimorchio a condizione che tali unità di trasporto multimodale rechino numeri unici e che tali numeri siano indicati sulla stessa unità di trasporto. L'Agenzia, inoltre, chiarisce che nel caso in cui la situazione logistica presso il luogo di partenza non consenta di fornire l'identificativo del mezzo di trasporto e il titolare del regime di transito sia in possesso dello status di AEOC e le pertinenti informazioni possano essere rintracciate, ove necessario, dalla dogana mediante le scritture del titolare del regime di transito, il titolare può essere esonerato dall'obbligo di inserire l'identificativo del mezzo di trasporto nella dichiarazione di transito presentata all'ufficio di partenza. In tal caso, sarà necessario indicare il codice certificato AEOC.

Infine, con riferimento all'uso dei sigilli, l'Agenzia delle dogane ha chiarito che le merci vincolate al regime doganale del transito, di norma, sono identificate mediante sigillatura. In particolare, la normativa doganale distingue due tipologie di sigilli: quelli doganali e quelli di un modello particolare di cui agli artt. 301 e 3017, reg. UE 2447 del 2015. Al riguardo, l'art. 302 del RE prevede la facoltà per l'ufficio di partenza di decidere di non sigillare le merci vincolate al regime di transito unionale e di basarsi, invece, sulla descrizione delle merci contenuta nella dichiarazione di transito o nei documenti complementari, a condizione che tale descrizione sia sufficientemente precisa, tale da consentire una facile identificazione delle merci e indichi la loro quantità e natura ed eventuali altre particolarità, ad



L'Agenzia ha fornito anche chiarimenti sul mezzo di trasporto

esempio i numeri di serie. La dispensa dalla sigillatura deve essere preventivamente autorizzata con provvedimento dall'ufficio doganale di partenza su richiesta del titolare del regime. In caso di una pluralità di operazioni di transito, l'esenzione dalla sigillatura viene rilasciata per una serie di operazioni omogenee anche distanti tra loro nel tempo. L'autorizzazione all'esonero viene sempre concessa previa valutazione della natura delle merci che saranno assoggettate al regime del transito e della documentazione che l'operatore si impegnerà ad allegare, ove richiesto, per ogni dichiarazione esentata. L'operatore, da ultimo, per ottenere la dispensa dalla sigillatura, deve fornire alla Dogana competente, i seguenti documenti:

- descrizione dettagliata della tipologia merceologica delle merci che saranno assoggettate al regime di transito con dispensa dalla sigillatura;
- fac-simile della documentazione contenente la descrizione della merce.

Qualora il titolare del regime fosse un soggetto AEOC o AE-OF, in luogo dei due elementi di cui sopra, può presentare la dichiarazione allegata alla circolare in esame. ■

Logicor si estende in Italia

La società, uno dei principali operatori del settore immobiliare logistico in Europa, è presente nel nostro paese dal 2013 e oggi gestisce 2,6 milioni di metri quadrati di magazzini ed è in continuo sviluppo.

di **Ornella Giola**

Logicor è uno dei principali proprietari, gestori e sviluppatori di immobili nel settore logistico in Europa. A dicembre 2023 il portafoglio europeo gestito e di proprietà si estende su oltre 20 milioni di metri quadrati di magazzini nei principali snodi di trasporto e vicino ai centri abitati, consentendo a Logicor di supportare oltre 2.000 clienti. Ha sedi a Londra e in Lussemburgo e team con oltre 300 collaboratori in tutta Europa. In Italia ha la sede a Milano e gestisce immobili dislocati principalmente in Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna e Lazio. Abbiamo intervistato Graeme Hepburn, Country Manager Italia.



GRAEME HEPBURN

POSSIAMO RIPERCORRERE LE TAPPE DELLA PRESENZA DI LOGICOR IN ITALIA?

Abbiamo assistito a un percorso virtuoso che ha visto la nascita di Logicor Italia nel 2013 in corrispondenza con l'esordio europeo della società, crescendo nel nostro paese fino a gestire



Rendering dell'immobile Logicor a Pomezia, Roma. "Osserviamo con grande interesse il mercato per individuare nuove opportunità, in tutta Italia", ha detto Hepburn

un portafoglio di quasi due milioni di mq a ridosso dello scoppio della pandemia. La seconda tappa fondamentale della nostra presenza risale al 2020, quando abbiamo ampliato il team inserendo risorse tecniche interne in grado di seguire lo sviluppo di nuovi immobili.

QUALI SONO I VOSTRI PIANI DI SVILUPPO A BREVE NEL NOSTRO PAESE?

Prioritario è senza dubbio l'obiettivo di migliorare le prestazioni ambientali dei nostri immobili esistenti oltre a rinnovare il nostro portafoglio con la realizzazione di greenfield. Nell'ambito del nostro piano di sostenibilità "Acting Responsibly", abbiamo fissato importanti obiettivi di riduzione delle

emissioni e di efficientamento energetico entro il 2030, che si traduce, per esempio, nella certificazione dei nostri immobili Breeam Very Good o simili e nell'installazione di impianti fotovoltaici o a Led.

LA VOSTRA PRESENZA È SOSTANZIALMENTE CONCENTRATA NEL CENTRO-NORD ITALIA?

Ad oggi non ci siamo ancora avventurati più a sud di Roma, area che rappresenta per Logicor il mercato in cui è leader, con un'offerta di immobili logistici molto ampia e dove stiamo effettuando più investimenti che altrove. Osserviamo con grande interesse il mercato per individuare nuove opportunità, in tutta Italia.

VOGLIAMO DARE QUALCHE NUMERO DI LOGICOR ITALIA?

Attualmente gestiamo 2,6 milioni di mq di magazzini, con una massiccia presenza soprattutto in Lombardia, seguita da Veneto, Emilia-Romagna e Lazio. Contiamo su 90 immobili logistici in gestione e 110 clienti; registriamo un tasso di occupazione altissimo (oltre il 92%), legato a un momento particolarmente positivo che il settore sta vivendo in Italia.

QUESTO TREND COSÌ POSITIVO È UN FATTO TIPICAMENTE ITALIANO. O SI STA VERIFICANDO ANCHE IN ALTRI PAESI EUROPEI?

Al momento l'Italia è il fiore all'occhiello dell'immobiliare logistico europeo, se non addirittura internazionale. Il paese in passato ha avuto una crescita contenuta, mentre adesso sta recuperando terreno.

LE VOSTRE PIÙ RECENTI REALIZZAZIONI IMMOBILIARI LOGISTICHE SONO AVVENUTE NELL'AREA MILANESE, A LAINATE, E IN QUELLA ROMANA, POMEZIA: IN COSA QUESTI IMMOBILI SONO SIMILI E IN COSA INVECE SI DIFFERENZIANO?

Quello di Lainate è stato il nostro primo sviluppo su un'area acquisita ex-novo: gli immobili precedentemente da noi gestiti occupano invece aree già presenti nel nostro portafoglio in gestione. La struttura è stata progettata, costruita e affittata in soli undici mesi, rispondendo alla forte richiesta di immobili logistici all'avanguardia, sostenibili e dislocati in posizioni geografiche e in mercati strategici. Il sito è a soli 20 chilometri a nord di Milano, adiacente all'intersezione tra due delle principali arterie autostradali della Lombardia. L'immobile di Pomezia (Roma) sorge invece in un'area più va-



Veduta aerea dell'impianto Logikor a San Giorgio di Piano, nel bolognese. "Si è trattato di un progetto molto complesso e - come spesso accade - più le cose sono complesse e più, una volta portate a termine, danno un forte senso di soddisfazione", ha dichiarato il country manager Italia

sta e all'interno di un territorio dove siamo già da tempo presenti. Ciò che accomuna i due progetti è l'obiettivo legato alla sostenibilità nelle sue varie declinazioni. L'immobile di Pomezia (che verrà pronto a fine luglio 2024) sarà certificato Breeam Very Good e sarà dotato di un impianto fotovoltaico da 2,8 MW e colonnine di ricarica per auto e furgoni; sarà arricchito da aree verdi, che favoriranno l'integrazione della logistica nell'ambiente circostante. Nell'ambito del progetto è prevista la realizzazione di un parcheggio comunale. Anche la struttura di Lainate dispone di impianto fotovoltaico da 130 KW con consumo diretto dell'energia prodotta e stazioni di ricarica elettrica per auto e furgoni. Il progetto è stato completato con la piantumazione di alberi e la realizzazione di colline di mitigazione per una migliore integrazione dell'immobile nel contesto dell'adiacente parco del Torrente Lura.

POSSIAMO DIRE CHE QUESTA SENSIBI-

LITÀ "GREEN" DEGLI SVILUPPATORI DI IMMOBILI SIA UN FATTO SOPRATTUTTO RECENTE NEL NOSTRO PAESE?

È importante sottolineare che anche in passato si è sempre agito con senso di responsabilità nei confronti dell'ambiente. Per fortuna attualmente c'è maggiore enfasi sulle cosiddette tematiche ESG e anche maggiore consapevolezza, con conseguente evoluzione e arricchimento degli obiettivi in tema di sostenibilità.

QUESTA TENDENZA NON SI POTREBBE ESPRIMERE ANCHE IN ALTRE MODALITÀ, AD ESEMPIO RECUPERANDO IMMOBILI VETUSTI O EFFETTUANDO L'UP-GRADING DI QUELLI NON PIÙ RECENTI MA NON ANCORA COSÌ VECCHI?

Logikor è molto attiva da questo punto di vista: avendo un patrimonio immobiliare così esteso, può capitare che talvolta alcuni immobili debbano essere riqualificati. Ritengo che la riqualificazione di immobili vetusti, in certi casi e per certi aspetti, dia l'opportunità di rendere gli edifici più efficienti: si tratta >

infatti di interventi complessi, per cui ci vuole un'attenzione addirittura maggiore rispetto a quelli effettuati in magazzini di nuova costruzione, per valorizzare il prodotto esistente, senza consumare altro suolo. Si tratta quindi di una scelta virtuosa. Anche la riqualificazione degli immobili rientra nella nostra vision "Acting Responsibly".

DI QUALE DELLE VOSTRE REALIZZAZIONI IN ITALIA ANDATE PARTICOLARMENTE FIERI?

■ Sia dal punto di vista tecnico che commerciale possiamo considerare un nostro fiore all'occhiello l'immobile di Sala Bolognese, che presenta una superficie di oltre 27.000 mq destinati a magazzini di ultima generazione e dotati di un'ampia area esterna con piazzali sempre molto ambiti dai clienti. Sviluppato secondo elevati standard ambientali, con oltre mille pannelli solari e un monitoraggio intelligente dei consumi energetici e idrici, l'immobile sorge a pochi chilometri dal centro di Bologna, dalle principali arterie autostradali e dall'aeroporto. Quanto a virtuosità dal punto di vista della riqualificazione siamo invece particolarmente orgogliosi del progetto di San Giorgio di Piano, sempre nel bolognese. Lo sviluppo, avviato a inizio 2023 e terminato a fine anno, ha consentito di valorizzare in chiave sostenibile l'area di proprietà del fondo Mazer gestito da Kryalos SGR e che un tempo ospitava l'ex showroom di Mercatone Uno, in stato di abbandono da diversi anni. La realizzazione è avvenuta in due tempi: prima di procedere alla demolizione dell'edificio preesistente abbiamo espiantato l'impianto fotovoltaico, successivamente è seguita la realizzazione di un nuovo magazzino all'avanguardia di 28 mila mq alle porte di Bologna su cui - assieme a nuove installazioni "green" - abbiamo reinserito l'impianto fotovoltaico già in dotazione. Si è trattato di un progetto molto com-



L'immobile di Lainate, a venti chilometri a nord di Milano. "La struttura è stata progettata, costruita e affittata in soli undici mesi, rispondendo alla forte richiesta di immobili logistici all'avanguardia, sostenibili e dislocati in posizioni geografiche e in mercati strategici", ha affermato Hepburn

plesso e - come spesso accade - più le cose sono complesse e più, una volta portate a termine, danno un forte senso di soddisfazione.

PERCHÉ OGGI CHI REALIZZA UN NUOVO IMMOBILE NON PUÒ PIÙ FARE A MENO DELLA CERTIFICAZIONE AMBIENTALE DA PARTE DI ENTI PREPOSTI A QUESTO SCOPO?

■ La certificazione è una misurazione e accomuna tutto il settore, anche se in Logicor non ci fermiamo solo a ciò che detta la legge o che è previsto dalla certificazione. Uno dei nostri obiettivi, ad esempio, è dotare tutti i nostri progetti di pannelli fotovoltaici perché questa è anche la volontà degli investitori che rappresentiamo e con conseguenti effetti benefici non solo per gli utilizzatori degli immobili, ma di tutto il territorio che li circonda.

CHI SONO GLI UTILIZZATORI DEI VOSTRI IMMOBILI?

■ Il 70% dei nostri magazzini è occupato da 3PL verso i quali siamo attenti nel soddisfare le loro esigenze di operare

con una pluralità di clienti. Tra i nostri affittuari annoveriamo però anche gruppi industriali e società della grande distribuzione.

LEI OPERA NELL'IMMOBILIARE LOGISTICO IN ITALIA DA QUALCHE TEMPO: COME È CAMBIATO IL SETTORE NEGLI ANNI?

■ Per me è stato davvero interessante osservare l'evoluzione di questo settore in Italia, che fino a non molto tempo fa era considerato fanalino di coda, mentre adesso ha acquisito un ruolo principale, favorendo l'evoluzione qualitativa dei progetti e di professionisti che operano al suo interno. Noi agiamo in collaborazione con Kryalos SGR (Società privata e indipendente di gestione del risparmio), un esempio perfetto di come queste società siano cresciute sulla scorta delle possibilità offerte dalla logistica. Il forte interesse degli investitori per il settore è dovuto al fatto che ha dimostrato di essere molto resiliente a fronte di eventi negativi e a questo deve il suo successo. Sono sicuro che questa resilienza della logistica continuerà a favorire l'immobiliare logistico anche in futuro. ■

Il paradosso dell'Italia

Prima in Europa nella fatturazione elettronica e nella conservazione digitale, ma in ritardo nei documenti di trasporto elettronici e nell'eCommerce B2b.

Nella digitalizzazione delle relazioni B2b, l'Italia vive un vero e proprio paradosso: solo il 35% delle imprese italiane emette documenti di trasporto digitali e solo il 22% li riceve. Eppure, i benefici della digitalizzazione di questa fase intermedia del ciclo dell'ordine sono evidenti: se in Italia si introducesse un obbligo generalizzato di trasmissione dei DdT in formato elettronico strutturato si otterrebbe un risparmio di 18 miliardi di euro, in gran parte grazie a un aumento di produttività (99,7%), oltre che a una riduzione di materiali (0,2%) e del tempo di ricerca in archivio (0,1%). Tale risparmio è pari a oltre otto volte la spesa attuale delle imprese italiane in cybersecurity e oltre venti volte il mercato dell'artificial intelligence in Italia. Risorse che potrebbero essere reinvestite in dotazione tecnologica o contribuire al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione dell'Italia. L'eCommerce B2b di prodotto, cioè il valore delle transazioni in cui l'ordine viene scambiato in formato digitale, nel nostro paese ha raggiunto il valore 265 miliardi di euro nel 2023, in crescita del 10% rispetto al 2022, ma pari ancora solo al 21% del transato B2b italiano nelle filiere di prodotto. E, ad oggi, solamente il 42% delle imprese ha almeno uno strumento di eCommerce già avviato. Guardando ai prossimi 12 mesi, le priorità per le imprese sono chiare: gli investimenti in tecnologie per il digital B2b si concentreranno su sistemi di gestione elettronica documentale (per il 35%), cloud (22%) e sistemi ERP (19%). Ma un terzo delle aziende investirà meno dell'1% del



“La digitalizzazione nel B2b procede a due velocità: da un lato gli obblighi normativi ci hanno portati a essere primi in Europa per la fatturazione elettronica, dall'altro l'adozione di soluzioni digitali nelle imprese fatica a procedere”, ha detto Riccardo Mangiaracina

fatturato e solamente lo 0,4% ha allocato un budget che supera il 10% del fatturato: numeri troppo bassi per soluzioni integrate che siano alla base della strategia di digitalizzazione dell'impresa.

Sono alcuni risultati della ricerca dell'Osservatorio Digital B2b della School of Management del Politecnico di Milano presentato al convegno “Lepre o tartaruga? Il paradosso del B2b italiano” presso l'ateneo milanese. “La digitalizzazione nel B2b procede a due velocità - ha affermato Riccardo Mangiaracina, responsabile scientifico dell'Osservatorio Digital B2b - da un lato gli obblighi normativi ci hanno portati a essere primi in Europa per la fatturazione elettronica, dall'altro l'adozione spontanea di soluzioni digitali nelle imprese fatica a procedere. Sul primo fronte siamo così avanti rispetto all'Europa che ora paradossalmente le direttive rischia-

no di obbligarci a ripartire da zero, su altri siamo così indietro da faticare a competere alla pari con le imprese europee. Dobbiamo lavorare in modo unito per difendere gli investimenti già effettuati mettendo in luce i benefici derivanti dalle nostre soluzioni e spingere in modo deciso sull'acceleratore per colmare i gap rispetto ad altri paesi”. “La digitalizzazione dei documenti di trasporto è ancora ferma al palo, in larga parte per le resistenze culturali dei partner di business - ha rilevato Paola Olivares, direttrice dell'Osservatorio Digital B2b - I tempi sono maturi per ipotizzare in questo ambito un approccio ‘top-down law-driven’ che imponga a livello nazionale un obbligo generalizzato di trasmissione del DdT in formato elettronico strutturato. Una tale scelta consentirebbe al sistema Italia di raggiungere enormi vantaggi e di posizionarsi come leader nella transizione al digitale dei documenti e dei flussi informativi”. ■



LA SOLUZIONE SMART, E DI FORMAZIONE IN LOGISTICA

PROGRAMMA VIDEOCORSI

LUGLIO

4 LUGLIO** (9,30-12,30 e 14,30-17,30)
SUPPLY CHAIN E GESTIONE DOGANALE:
SOLUZIONI E STRATEGIE PER EFFICIENTARE
LA FILIERA LOGISTICA

Dott. Marco Sella

9 LUGLIO (9,30-12,30)
START UP E PHASE OUT DEI CONTRATTI DI APPALTO.
Come gestire l'inizio e la fine delle partnership
nella logistica e come prevenire i rischi di business
continuity, il passaggio di operatore e il pagamento
delle fatture per l'attività fatta

Avv. ti Claudio Perrella e Alessio Totaro

10 LUGLIO (9,30-13,00)
ACCISE PRODOTTI ENERGETICI IMPIEGATI IN USI
DIVERSI DALLA CARBURAZIONE E COMBUSTIONE

Dr.ssa Barbara Ceconato

17 LUGLIO** (9,30-13,00)
SUPPLY CHAIN INNOVATIVA: INDICAZIONI E
SOLUZIONI PER OTTIMIZZARE L'INTERA CATENA
LOGISTICA

Dott. Fausto Benzi

24 LUGLIO** (9,30-12,30 e 14,30-17,30)
EXPORT COMPLIANCE UE E USA: RESTRIZIONI,
EMBARGHI E DIFESA

Dott. Marco Sella

SETTEMBRE

30 SETTEMBRE (9,30-12,30)
L'IMPATTO DEGLI EVENTI NEL MAR ROSSO
SULLA FILIERA LOGISTICA (DIRITTI E NUOVI
OBBLIGHI DEGLI OPERATORI LOGISTICI)

Avv. Marco Lenti

OTTOBRE

2 OTTOBRE (9,30-12,30)
EX WORKS (O RESA FRANCO FABBRICA)
ED EXPORT DEL BRAND ITALIA: RISCHI,
OPPORTUNITÀ, CONTRATTI E MARCATURA DEI
PRODOTTI

Avv. Ettore Sbandi

9 OTTOBRE (9,30-13,00)
COME OTTIMIZZARE CONTENERE I COSTI
DELLA LOGISTICA DISTRIBUTIVA

Dott. Fausto Benzi

15 OTTOBRE (9,30-13,00)
REGOLE DA RISPETTARE E STRUMENTI NORMATIVI
UTILI PER TERZIARIZZARE (CON SUCCESSO)
IL SERVIZIO DI TRASPORTO NAZIONALE
E INTERNAZIONALE SU GOMMA

Avv. ti Grazia Torrente e Alessandra Vignone

22 OTTOBRE** (9,30-13,00)
ORIGINE PREFERENZIALE:
LA RIVOLUZIONE DAL 1° GENNAIO 2025
(PEM-CONVENZIONE PAN-EUROMEDITERRANEA)

Dott. Marco Sella

28 OTTOBRE** (9,30-13,00)
ACCISE NEI PRODOTTI ENERGETICI E IMPOSTA
DI CONSUMO NEGLI OLI LUBRIFICANTI

Dr.ssa Barbara Ceconato

29 OTTOBRE (9,30-12,30)
DOLO E COLPA GRAVE NELLA CONDOTTA
DEL VETTORE E DEI SUOI AUSILIARI: NORMATIVE
NAZIONALI ED INTERNAZIONALI
CON PRESENTAZIONE DI 'CASE LAW'

Avv. Alberta Frondoni



Assologistica Cultura e Formazione

DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA"
CON CORSI, WORKSHOP, SEMINARI E CONVEGNI

EASY ED ECONOMICA AI PROBLEMI LOGISTICA E SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

CORSI LUGLIO - DICEMBRE 2024

31 OTTOBRE** (9,30-12,30)

TENDER LOGISTICI: QUANDO E PERCHÉ ATTIVARLI,
FACENDO ATTENZIONE A NORMATIVA DI
RIFERIMENTO E DOCUMENTAZIONE DI GARA

Avv.ti Claudio Perrella e Alessio Totaro

NOVEMBRE

4 NOVEMBRE** (9,30-12,30)

I DOCUMENTI DI TRASPORTO ELETTRONICI:
NUOVE REGOLE, NUOVE OPPORTUNITÀ

Avv. Marco Lenti

6 NOVEMBRE (9,30-13,00)

KPI E LOGISTICA: UNA GUIDA ALLA LORO
IMPLEMENTAZIONE PER L'EFFICIENTAMENTO
AZIENDALE

Dott. Fausto Benzi

14 NOVEMBRE (9,30-12,30)

LA LOGISTICA CHE VERRÀ:
PRESENTAZIONE ANALISI DI VARI TIPI DI NETWORK
DISTRIBUTIVI, ALCUNI INEDITI

Dr. Dario Favaretto

20 NOVEMBRE (9,30-12,30)

CBAM, EUDR E ALTRI TRIBUTI AMBIENTALI
E DI CONFINE: LA GESTIONE AUTOMATIZZATA
E I TOOL PER MONITORAGGIO E DICHIARAZIONI
PERIODICHE

Avv. Ettore Sbandi

27 NOVEMBRE** (9,30-13,00)

GESTIONE DEL MAGAZZINO IN-HOUSE PRESSO
L'AZIENDA: NORME SULLA SICUREZZA DA
RISPETTARE E TUTELE ASSICURATIVE DA PREVEDERE

Avv.ti Grazia Torrente e Alessandra Vignone

DICEMBRE

6 DICEMBRE

RENTRI: TUTTE LE NORME PREVISTE DAL NUOVO
REGOLAMENTO

Dr. Enrico Carlino

11 DICEMBRE (9,30 - 13,00)

STRATEGIE DI DE-RISKING IN DOGANA

Dr. Marco Sella

12 DICEMBRE (9,30-12,30)

PROGETTARE IL MAGAZZINO: FOCUS SULLE FASI
DI ANALISI, PROGETTAZIONE E IMPLEMENTAZIONE

Dr. Dario Favaretto

****Corsi in versione ibrida: sia online che in presenza**

La convention di Due Torri

L'azienda bolognese, allo stadio Dall'Ara, ha discusso sugli scenari dei mercati nel biennio attuale, sulla sostenibilità ambientale e sull'intelligenza artificiale.

di **Tiziano Marelli**

In una cornice spettacolare - quella dello stadio Dall'Ara della città felsinea - Due Torri, azienda bolognese del gruppo Franceschelli, ha festeggiato il mezzo secolo di vita regalandosi anch'essa un palcoscenico da Champions, "pareggiando" il sorprendente traguardo recentemente raggiunto dalla squadra di calcio del Bologna. L'occasione si è rivelata perfetta per la convention che annualmente l'azienda organizza per approfondire i temi più delicati e attuali propri del settore della logistica. L'appuntamento, che ha visto la partecipazione di circa 300 invitati, è stato denominato Innovalab e i dibattiti si sono concentrati sull'intelligenza artificiale, sugli scenari dei mercati nel biennio attuale e sulla sostenibilità ambientale e sociale. Due Torri, che è contestualmente proprietaria di Pallet Network One Express (società leader nelle consegne espresse su pallet in tutta Europa) e di More Value (che offre servizi alle aziende che vendono prodotti tramite eCommerce e marketplace), è attiva dal 1974 nel settore della logistica. Ora è la terza generazione di famiglia a essere solidamente al timone del gruppo, fra l'altro riuscito in questi decenni a mantenersi interamente a capitale italiano.

L'azienda è leader nel business della logistica integrata specializzata nella gestione di tutte le attività e i processi di magazzino, nel controllo dei flussi di distribuzione e nella progettazione dei servizi logistici personalizzati e su misura, e attualmente gestisce merci in molteplici settori: editoriale, cosmeceutico,



Un momento della convention di Due Torri allo stadio Dall'Ara di Bologna

biomedicale e farmaceutico, chimico, elettrico ed elettronico, alimentare secco, industriale, meccanico, tecnologico e fashion. Per quanto riguarda i canali distributivi è presente nel B2B con servizi di logistica e trasporto per le imprese attive nella stessa catena produttiva, nella Gdo, nella vendita al dettaglio grazie all'esperienza maturata nei canali retail e Horeca e nell'eCommerce, offrendo anche i servizi di logistica e distribuzione per Amazon. Tra gli obiettivi prioritari perseguiti non manca quello di sensibilizzare tutti i dipendenti (circa 200, e il numero - in una logica costante d'espansione - è destinato a salire), collaboratori, clienti e partner ai temi della sostenibilità. Una politica aziendale a tutto campo che ha permesso l'evolversi da provider logistico a partner strategico affiancando i clienti attraverso servizi mirati e consulenze personaliz-

zate, attivismo che l'amministratore delegato di Due Torri Andrea Franceschelli spiega così: "Siamo un'azienda con una storia consolidata, con un passato ben radicato e idee ben chiare per il futuro: l'innovazione è e sarà la protagonista della nostra crescita. La base del nostro successo in mezzo secolo di attività sta nella capacità di personalizzazione, nella qualità del servizio, nella vicinanza e nell'ascolto dei bisogni dei clienti che noi riteniamo alla stregua di nostri partner a tutti gli effetti". Per quanto riguarda l'immediato futuro Franceschelli ha voluto sottolineare che "Due Torri si sta preparando ad ampliare nuovi mercati e il portafoglio servizi, visto che l'internazionalizzazione è alla base degli obiettivi futuri. Ed è in questo contesto che a breve apriremo una nuova sede in Lombardia e rinforzeremo i servizi doganali per i nostri clienti".

Su alcuni dei tempi più attuali del settore, Euromercì ha rivolto alcune domande ad Andrea Franceschelli.



PARTIAMO DALLA SOSTENIBILITÀ, ARGOMENTO CHE VI VEDE PARTICOLARMENTE ATTIVI. DA DOVE PARTE QUESTA VOSTRA SENSIBILIZZAZIONE, SORTA DI MARCHIO DI FABBRICA AZIENDALE?

■ Ci siamo resi conto ormai da tempo dell'importanza della questione, e abbiamo deciso di affrontarla con il supporto delle migliori istituzioni preposte, tanto che l'anno scorso abbiamo deciso di coinvolgere su questo tema l'Università di Bologna chiedendo che venissero organizzati dei corsi sulla sostenibilità dedicati ai nostri addetti. Questo perché non potevamo essere solo noi a farlo, ma dovevamo poter contare sulle peculiarità di un ateneo prestigioso come quello della nostra città, da sempre attento agli aspetti economici e sociali del territorio. Posso dire che grazie a questa iniziativa abbiamo implementato ulteriori step di miglioramento nel nostro approccio nei confronti della sostenibilità ambientale, e questo si è tradotto – per fare solo degli esempi - in una maggiore attenzione alle emissioni, alle utenze, all'utilizzo dell'acqua e allo smaltimento dei rifiuti.

QUINDI, DI CONSEGUENZA, ANCHE IN UNA MIGLIORE VIVIBILITÀ DELLE STRUTTURE LOGISTICHE NEL COMPLESSO...

■ In molte aree d'Europa questa è stata una problematica affrontata già da molto tempo, e ora ce ne stiamo accorgendo concretamente anche in Italia. Ultimamente stiamo assistendo all'opera di sviluppatori logistici che stanno dando una grossa mano in questo senso, e un esempio perfetto viene dall'impegno che Prologis sta dedicando all'argomento: quello che sta succedendo all'Interporto di Bologna è paradigmatico in tal senso. In quell'area enorme ogni giorno "vivono" al suo interno più di seimila persone, e quindi si è finalmente capito come sia diventato imprescindibile dotare quelle aree di veri e propri servizi alle persone che le "abitano", tenendo conto che anche i cittadini delle aree circostanti ne possono usufruire. Abbellire quei viali dotandoli di opere d'arte che "colorano" i magazzini grazie ai migliori protagonisti dell'urban art, di aree verdi, zone relax, piste ciclabili, impianti sportivi e addirittura laboratori medici significa molto più di lanciare un segnale: siamo piuttosto davanti a un'inversione di rotta che fa ben sperare in un futuro più attento alle esigenze delle persone, sia che si tratti di lavoratori interni che di fruitori esterni. Noi siamo assolutamente certi che sia questa la strada da percorrere, e il nostro contributo non verrà certo meno.

ANCHE PERCHÉ C'È SEMPRE PIÙ BISOGNO DI PERSONE CHE LAVORINO SERENAMENTE NEGLI SPAZI DELLA LOGISTICA, IN PRIMO LUOGO I GIOVANI. COME PREPARARLI A QUESTO IMPATTO NEL MIGLIORE DEI MODI?

■ Il nostro è un settore che sta crescendo in maniera evidente e dirom-

pente. Noi abbiamo avuto la fortuna di far parte, dal 2018, nella definizione dei corsi Ists di logistica post-diploma a Bologna. Ci è stato espressamente chiesto di contribuire come azienda nel fornire indicazioni di direzione tecnica: quali argomenti, quali moduli proporre ai ragazzi chiedendoci anche se eravamo disponibili per eventuali stage presso di noi, e naturalmente abbiamo aderito con entusiasmo. Il nostro impegno, e il mio in prima persona, è stato totale: nel tenere i corsi, nell'organizzare le visite aziendali e quant'altro potesse risultare funzionale al miglior risultato dell'iniziativa. Come è risaputo il settore logistico sconta una grande carenza di manodopera rispetto al fabbisogno reale complessivo, quindi si può ben immaginare quanto si possa considerare vitale l'inserimento in azienda di figure dal profilo professionale che si rivelino poi all'altezza della situazione. Per fare un esempio, è capitato molte volte al nostro ufficio risorse umane di effettuare colloqui con giovani che non avevano esperienze lavorative nel nostro ambito, e quindi non era assolutamente scontato che l'incontro poi andasse a buon fine. Invece, grazie a questi corsi riusciamo a preparare i giovani a cosa andranno incontro. Devo dire che i risultati si sono rivelati più che soddisfacenti per ambo le parti. Importante è anche l'approccio che i nostri manager devono instaurare verso ragazzi che sono di tutt'altra generazione, giovani che hanno problemi ed esigenze diverse da quelle che avevano incontrato chi li ha preceduti. Una grande sfida che si traduce anche in una enorme opportunità di crescita, che noi come azienda dobbiamo essere in grado di affrontare, e credo che i risultati dell'impegno profuso ci daranno ragione. ■

Dispatch aumenta la sostenibilità

La società Usa applica una sofisticata tecnologia di ottimizzazione dei percorsi.

di **Ingrid Woller**

Dispatch, la principale piattaforma di consegna dell'ultimo miglio B2B negli Stati Uniti, situata a Bloomington, Minnesota, sostituisce i tradizionali servizi di corriere offrendo una suite di soluzioni software per aziende di qualsiasi dimensione. Semplifica la consegna dell'ultimo miglio con

lità nella parte dell'ultimo miglio della catena di approvvigionamento è un ruolo cruciale per Dispatch anche per dare un esempio. In un'epoca in cui la sostenibilità ambientale è una priorità assoluta per le aziende, Dispatch riconosce la propria responsabilità di ridurre al minimo l'impronta di carbonio per i clienti, offrendo al contempo

Analizzando vari fattori come la distanza di viaggio, la direzione di marcia, i modelli di traffico e la capacità del veicolo, la tecnologia di ottimizzazione del percorso di Dispatch identifica i percorsi più efficienti per i conducenti, riducendo al minimo il consumo di carburante e le emissio-

ni non necessarie. Inoltre, le funzioni di raggruppamento multi-stop e di instradamento dinamico riducono il numero di conducenti sulla strada accettando più ordini contemporaneamente e facendo guadagnare all'autista una retribuzione equa per la sua giornata. Ciò non solo avvantaggia l'ambiente, ma migliora anche l'efficienza operativa e riduce i costi per i clienti. "Attraverso il nostro valore fondamentale, Driven to Deliver, ci assumiamo la responsabilità radicale delle nostre responsabilità aziendali, e questo include la consapevolezza e l'azione sull'impatto ambientale", ha affermato Jason Kirton,

chief technology officer di Dispatch. "Grazie ai progressi tecnologici delle consegne e della logistica, stiamo facendo passi da gigante per ridurre la nostra impronta di carbonio e contribuire a un futuro più sostenibile". Nell'ambito della sua roadmap, Dispatch continua a investire in ricerca e sviluppo per migliorare ulteriormente le sue soluzioni software per la consegna dell'ultimo miglio ed esplorare tecnologie innovative che riducano al minimo l'impatto ambientale. ■



La società ottimizza la logistica di consegna per oltre 54 mila aziende in tutto il paese

una rete di autisti appaltatori indipendenti, software di gestione delle consegne e integrazioni API. Opera attualmente in più di 75 mercati statunitensi. Oggi, è impegnata per ridurre le emissioni di carbonio per i suoi stakeholder attraverso una sofisticata tecnologia di ottimizzazione dei percorsi. Secondo l'Environmental Protection Agency-EPA, il settore dei trasporti è una delle principali fonti di emissioni globali di gas serra, rappresentando il 15% nel 2019. Ecco perché la sostenibi-

un ottimo servizio. Lo sviluppo di un software proprietario per la consegna dell'ultimo miglio offre a Dispatch l'opportunità di creare soluzioni che promuovano gli sforzi per la sostenibilità. Attraverso algoritmi di ottimizzazione dei percorsi, consegne multi-stop e raggruppamento automatico degli ordini, la società ottimizza la logistica di consegna per oltre 54 mila aziende in tutto il paese, con un conseguente risparmio di 77 milioni di miglia per i clienti, una riduzione del consumo di carburante e delle emissioni dei veicoli.

ORGANIZZA IL WEBINAR GRATUITO

TRASFORMAZIONE DIGITALE IN DOGANA: NOVITÀ E ANTICIPAZIONI



25 Settembre 2024 - ore 11,00-12,00

L'incontro sarà un approfondimento sugli strumenti più recenti per la digitalizzazione dei processi doganali a disposizione degli esportatori.

Verranno illustrate le novità sugli sviluppi normativi previsti entro la fine dell'anno, dalla Trade Compliance ai meccanismi di mitigazione del rischio nel commercio internazionale.

Relatore:

MARCO SELLA

Doganalista – Customs & Global Trade Director, CROSS-BORDER | Global Trade Solutions

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

Fercam: un miliardo di fatturato

Nel 2023, nonostante una difficile situazione mondiale, l'azienda altoatesina ha raggiunto importanti risultati nel settore distribution e logistica europea.

In un clima congiunturale mondiale molto complicato, con il settore logistico caratterizzato da una riduzione dei volumi, l'azienda di trasporti e logistica Fercam è riuscita a raggiungere anche nel 2023 un fatturato netto di oltre un miliardo, attestandosi a 1.06 milioni di euro. Sono stati, in particolare, raggiunti ottimi risultati per il settore distribution premiato da una efficiente qualità del servizio che pur in un quadro di grande difficoltà è riuscito a migliorare la propria performance di fatturato con un più 4,6%. "È stato un anno di consolidamento per il settore distribution e logistica europea, coronato dall'accordo di joint venture con Dachser, siglato ad agosto 2023 con la costituzione di Dachser&Fercam Italia, operativa dall'inizio dell'anno in corso. Siamo legati a Dachser da una forte partnership ventennale e la joint venture completa a perfezione la rete europea dell'operatore tedesco, che non aveva strutture proprie in questo settore sul mercato italiano. Questa fitta rete europea dovrebbe concretizzarsi in un notevole sviluppo dell'intero settore, permettendoci contemporaneamente di concentrare le forze sui nostri obiettivi strategici tendenti al rafforzamento del nostro core business", ha affermato Hannes Baumgartner, Ceo di Fercam. L'aumento del numero di trasporti (più 4%) nel settore Full Truck Load a causa della riduzione dei noli non si è trasformata in un altrettanto favorevole andamento del fatturato del settore, che da solo costituisce più del 50% del fatturato globale dell'azienda. I conflitti geopolitici e una congiuntura mondiale debole oltre alle significative sovraccapacità e a un sensibile calo delle tariffe nel trasporto aereo e marittimo hanno

fortemente impattato il settore; in linea con tale sviluppo e in presenza di un mercato molto difficile anche lo sviluppo del fatturato A&O aziendale.

Nel 2023, Fercam è riuscita a limitare gli effetti negativi e a rafforzare la propria posizione di operatore logistico globale. Diversi progetti, rinviati a causa della pandemia, sono stati avviati e in parte conclusi nel 2023. Grazie a una situazione finanziaria stabile, ha gradualmente avviato un ampio programma di investimenti per l'ampliamento della rete e del parco automezzi. Gli investimenti si sono concentrati soprattutto su una sempre maggiore soste-

nas, a nord ovest di Vilnius. "Abbiamo deciso di insediarsi in questa località per il trasporto combinato strada ferrovia da e verso Italia-Paesi Baltici, a cui si dedicherà questa struttura. È infatti vantaggioso essere presenti nei punti di arrivo e partenza del treno per la consegna e il ritiro degli automezzi. Inoltre, per il nostro parco automezzi è una zona in cui ancora sono disponibili molti autisti di notevole esperienza e competenza e in particolare abbiamo sempre dato massima importanza a essere presenti come interlocutori in loco per i nostri più importanti clienti", ha dichiarato Hansjörg Faller, responsabile freight management e responsabile per



nibilità dei servizi erogati con un massiccio impiego di carburanti alternativi, quali il HVO, atti a ridurre le emissioni di CO2. Per il core business aziendale, il Full Truck Load, è stata ulteriormente ampliata la rete di consociate estere e all'inizio dell'anno in corso è stata costituita una società in Lituania, a Kau-

la nuova società estera dell'operatore altoatesino. Le attività in Lituania, che oltre al trasporto intermodale, prevedono anche tradizionali trasporti su strada dall'Europa verso paesi Baltici e Finlandia, saranno effettuate dal parco automezzi proprio, forte di 30 unità e integrati da operatori locali. ■

DSV Italia punta a emissioni zero

E' stato acquistato il marchio energia rinnovabile di Enel.

DSV, terzo player mondiale specializzato in soluzioni di logistica e trasporto, raggiunge un nuovo traguardo di sostenibilità con l'acquisizione del Marchio Energia Rinnovabile di Enel. L'attestato riconosce l'efficienza del sistema di gestione energetica sviluppato da DSV e certifica l'utilizzo di energia proveniente al 100% da fonti rinnovabili da parte di tutti i siti italiani del gruppo, ad eccezione di quelli di Calvenzano e Settala che entreranno nell'iniziativa a partire dal secondo trimestre 2024. "Questa iniziativa, che ci consentirà di raggiungere nei prossimi mesi un fattore di emissioni pari a zero e che si integra ai progetti di relamping già in atto nei nostri magazzini, ci accompagnerà verso l'obiettivo di lungo periodo in cui saremo noi stessi a produrre energia pulita attraverso il fotovoltaico", ha commentato Davide Uracchi, managing director di DSV Solutions. Secondo l'ultima ricerca dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano, il mondo della logistica è in un periodo di rinnovamento, con una nuova attenzione alla sostenibilità sociale che si accompagna a quella economica e ambientale. In particolare, il 20% delle imprese del settore sta focalizzando i propri sforzi sulla transizione green, concentrandosi in primis sulla riduzione della carbon footprint legata alle attività aziendali. In linea con questo scenario, anche la filiale italiana di DSV punta a operare con la più bassa impronta di carbonio possibile, allineandosi alla strategia del gruppo che mira a ridurre le emissioni scope 1 e 2 fino al 50%, scope 3 fino al 30% entro il 2030. Nel 2023, DSV ha compiuto



L'azienda in Italia si è allineata alla strategia del gruppo che mira a ridurre le emissioni scope 1 e 2 fino al 50%, scope 3 fino al 30% entro il 2030

un passo significativo nella sua strategia di sostenibilità introducendo, a livello di gruppo, l'utilizzo del carburante sostenibile per l'aviazione per tutti i business travel. Questa mossa ha portato a una riduzione delle emissioni legate a questo servizio del 93%, evidenziando l'impegno di DSV nella lotta contro il cambiamento climatico.

Il servizio Green Logistics di DSV risponde alla crescente necessità di affrontare le emissioni di CO2 che non rientrano direttamente sotto il controllo dell'azienda. Riconoscendo l'importanza della collaborazione per accelerare la decarbonizzazione, DSV ha sviluppato un pacchetto di soluzioni di Green Logistics per aiutare clienti e partner a ridurre l'impronta di carbonio delle loro catene di approvvigionamento. Nel solo 2023, la domanda di reporting delle emissioni di CO2 è aumentata del 47% a livello globale, e sono stati realizzati oltre 100 progetti volti all'ottimizzazione della sup-

ply chain. Un dato rilevante riguarda la dimensione delle aziende coinvolte nel programma Green Logistics: il 65% delle imprese che hanno scelto di impegnarsi nel percorso di sostenibilità con DSV sono di grandi dimensioni, mentre il 35% appartiene alla categoria delle piccole e medie imprese. Questo riflette come l'interesse verso pratiche sostenibili stia crescendo in modo trasversale, indipendentemente dalle dimensioni aziendali. L'impegno di DSV nel percorso Green Logistics si estende attraverso una varietà di settori industriali, dimostrando come la sostenibilità sia un tema di rilevante importanza per le imprese. Tra i clienti che hanno aderito all'iniziativa, figurano rappresentanti di settori quali robotica, automotive, alimentare, moda, farmaceutico, tessile e arredamento. Questa diversità testimonia che aziende di ogni settore stanno compiendo passi concreti verso la sostenibilità e l'attenzione ai temi green. ■

Geotab: un vero e proprio “ufficio” traffico per i clienti

“L’offerta che siamo in grado di proporre per gli automezzi è molto complessa e diversificata: dalle soluzioni di scarico dei dati da remoto alle intercettazioni relative alle effrazioni, fino ai dati di guida sulla percorrenza e sul riposo”, sottolinea Fabio Maio, direttore delle vendite Geotab nel nostro paese.

di **Tiziano Marelli**

Geotab è partner leader nelle soluzioni per il trasporto connesso per la trasformazione, il monitoraggio e la gestione delle flotte grazie ai dati ricavati dai mezzi dei clienti associati (oltre 50 mila) in informazioni utili: ogni giorno ne elabora oltre 75 miliardi, generati da più di 4 milioni di veicoli collegati alla sua piattaforma in 160 paesi in tutto il mondo. Il team di professionisti che quotidianamente li gestisce in ambito data science si occupa di analisi dei dati e applicazioni di intelligenza artificiale. Sull’attività di Geotab nel nostro paese abbiamo rivolto alcune domande a Fabio Maio, direttore vendite Italia.



FABIO MAIO

DA QUANDO SIETE PRESENTI NEL NOSTRO TERRITORIO E COME RISPONDE IL MERCATO ALLE VOSTRE PROPOSTE?

■ Siamo “sbarcati” in Italia nel 2019, e

posso dire senza tema di smentita che in meno di cinque anni abbiamo fatto molta strada, e il termine non è casuale perché il nostro lavoro è proprio quello di affiancare anzitutto le flotte dei nostri clienti partner, quindi il riferimento alla strada è obbligato e naturale. La nostra è un’azienda di altissimo profilo ingegneristico: ci occupiamo di tutto ciò che riguarda i prodotti hardware o software e siamo in grado di soddisfare tutti i tipi di esigenze delle flotte, leggere e pesanti. Per le soluzioni telematiche connesse al nostro settore di competenza si pensa banalmente alle problematiche connesse alla localizzazione, ma l’offerta che siamo in grado di proporre è molto più complessa e diversificata: dalle soluzioni di scarico dei dati da remoto alle intercettazioni relative alle effrazioni, fino ai dati di guida sulla percorrenza e sul riposo. Di fatto rappresentiamo per i nostri clienti un vero e proprio ufficio traffico per il monitoraggio di tutte le informazioni di viaggio dei loro mezzi. Questo è per noi un momento di affermazione e abbiamo pensato di diffondere, in occasione di Transportec, un chiaro messaggio rispetto a quanto sia possibile fornire soluzioni per flotte sempre più efficienti, sicure e sostenibili.

ECCO, LA SOSTENIBILITÀ, UN ASPETTO SEMPRE PIÙ PRESSANTE IN TERMINI DI APPLICAZIONE DIFFUSA NEL CAMPO DELLA LOGISTICA. COME LO AFFRONTATE?

■ Il nostro è uno sguardo particolarmente attento a questa tematica, momento d’interesse sempre più fondamentale per tutto il settore. Noi ci crediamo ciecamente. Disponendo di un vasto ecosistema di fornitori, partner e clienti, credo di poter dire che facciamo parte di un mondo che ci vede tutti coinvolti. Abbiamo recentemente messo a punto il nostro report periodico sulla sostenibilità, e lo abbiamo chiamato “Fiducia. Trasparenza. Trasformazione”.

NE VOGLIAMO PARLARE?

■ Si tratta dell’annuale bilancio dedicato proprio alla sostenibilità nel quale prendiamo in esame l’importanza degli approfondimenti analitici basati sui dati per la gestione e il monitoraggio degli obiettivi ambientali. Nel documento abbiamo evidenziato come gli approfondimenti guidati dai dati stiano aiutando Geotab e le aziende di tutto il mondo a misurare e raggiungere in modo più efficiente gli obiettivi per la salvaguardia del clima. Dalla ricerca si evince l’importanza di un’ulteriore collaborazione con i partner della supply chain e i produttori per ottenere una tracciabilità completa, dalle materie prime alla fine del ciclo di vita. Inoltre, un maggiore utilizzo dei dati contribuirà a garantire un più elevato livello di trasparenza e una migliorata capacità di comprensione delle sfide da affrontare. Il report ha anche approfondito le sfide più complesse legate all’urgenza di bilancia-

“Sulla transizione all’elettrico sia di auto che di furgoni noi siamo in grado di fornire tutti i dati economici, in base alle percorrenze, ai consumi e alla convenienza, che dimostrano se è conveniente o meno passare a questo sistema”, dice Maio

re l’impatto ambientale con le esigenze di business, come ad esempio l’aumento dei viaggi di lavoro e la necessità di una maggiore trasparenza in merito alle emissioni di Scope 3. L’edizione più recente dei nostri report periodici ha evidenziato, fra l’altro, che rispetto al 2019 abbiamo già potuto verificare come la situazione sia nel complesso migliorata, e per quanto riguarda il traguardo delle emissioni zero entro il 2040 posso dire che intendiamo senz’altro raggiungere l’obiettivo: è alla nostra portata.

CON UNO SGUARDO PARTICOLARE RIFERITO ALLA MOBILITÀ ELETTRICA?

■ In realtà credo che la situazione sia ben più complessa. Per esempio, rimanendo nel nostro ambito, si tratta di seguire delle precise best practice che vanno oltre la scelta del tipo di mobilità. Guido bene, freno, vedo il semaforo rosso: c’è bisogno di picchiare sull’acceleratore? Questi sono alcuni dei nostri modi di invogliare le flotte a cambiare il loro “stile di vita” partendo dai criteri di guida corretta ai conducenti. Si tratta di una filosofia che va a toccare una serie di corde, come quelle della manutenzione e dei consumi di carburante. Stiamo vedendo che a queste nostre sollecitazioni c’è corrispondenza da parte di molti clienti che stanno adottando dei sistemi premianti e formativi se il comportamento dei loro conducenti si dimostra all’altezza. Tornando alla transizione all’elettrico sia di auto che di furgoni noi siamo in grado di fornire tutti i dati economici che dimostrano se è conveniente o meno per ogni nostro singolo partner avviare una transizione e passare a questo sistema in base alle percorrenze, ai consumi e alla convenienza. Possiamo mettere chiaramente in luce se conviene



scegliere l’elettrico tout court oppure se è meglio considerare l’ibrido o lasciare le cose come stanno. Insomma, noi intendiamo “guidare” al meglio verso una sostenibilità grazie ai dati inconfutabili in nostro possesso. E posso affermare che siamo gli unici in grado di farlo.

L'IMPORTANZA DELLA LOGISTICA SULLA VITA DI TUTTI I GIORNI HA SUBITO UN'ACCELERAZIONE DALL'AVVENTO DELLA PANDEMIA IN POI. COME SI È MOSSA GEOTAB DA ALLORA FINO AD OGGI?

■ È indubbio che la pandemia si sia rivelata un’opportunità di crescita per tutto il settore. Grazie all’attività emergenziale vissuta dalle aziende di logistica in quella situazione abbiamo potuto verificare quando sia stato importante il loro apporto in un periodo di chiusura mondiale pressoché totale per mettere ulteriormente a punto i nostri strumenti di misurazione, e di conseguenza abbiamo vissuto un momento di espansione globale perché l’esigenza di analizzare nello specifico i dati di trasporto si è rivelata fondamentale in un momento così critico per tutto il mondo. Soprattutto per quanto riguarda quelli riferiti alla gestione delle consegne: in questo particolare segmento posso affermare che il nostro supporto telematico si è rivelato assolutamente fondamentale, anche in termini di visione futura.

A PROPOSITO DI FUTURO, VOSTRO E DEL SETTORE LOGISTICO NEL SUO COMPLESSO

SO: COME LO IMMAGINATE ANCHE ALLA LUCE DELL'IMPORTANZA SEMPRE PIÙ PRESSIONE DELL'INTELLIGENZA ARTIFICIALE?

■ Consideriamo la logistica futura un mercato ancora in decisa e ulteriore espansione, e come società d’innovazione ci sentiamo in grado di monitorare continuamente il settore per verificare la possibilità di creare altri strumenti a supporto del settore: rendere concrete nuove idee fa parte naturale del nostro Dna aziendale. Per fare un esempio in questa direzione, recentemente abbiamo lanciato “Ace”, un copilota basato sull’intelligenza artificiale e generativa, strumento intuitivo e conversativo che consente di dialogare direttamente con la piattaforma. In pratica, con Ace ci si può connettere alla nostra piattaforma, porre delle domande e ricevere in pochissimo tempo un report di risposte dettagliato. Del resto, Geotab è da molto tempo che impegna le proprie forze migliori lavorando nel campo dell’intelligenza artificiale in maniera assolutamente pionieristica, e grazie anche a questo possiamo permetterci di sfruttare appieno il potenziale fornito dai dati per mettere a punto le analisi predittive possibili e in tempo reale, così da affrontare al meglio le sfide dell’oggi anche per guardare con fiducia a quelle di domani. La nostra capacità di “andare oltre” è la caratteristica che ci distingue rispetto a chiunque altro nel nostro specifico campo d’azione, un terreno nel quale non temiamo rivali. ■

DKV offre servizi alle flotte di ogni dimensione

“Si tratta davvero di una grande novità pensata per chiunque gestisca flotte, che comporta vantaggi in termini di risparmio di tempo per il pagamento dei pedaggi”, afferma Marco Berardelli, managing director di DKV Mobility Italia.

Per DKV il recente Transportec-Logitech che si è tenuto a Milano-Rho Fiera è stata l'occasione per festeggiare 90 anni - la filiale italiana ne conta esattamente la metà: 45 - d'intensa attività che hanno permesso ormai da tempo alla società multinazionale di casa madre tedesca - marchio riconosciuto letteralmente e universalmente come “inventore” della carta carburante - di diventare leader incontrastata nel settore dei pagamenti e nelle soluzioni on the road nello sviluppo di soluzioni connesse al pedaggio, al rifornimento e ai servizi digitali specifici per i professionisti del mondo dei trasporti. Progresso tecnologico e attenzione verso i clienti espresso attraverso DKV Mobility, la piattaforma B2B leader in Europa per i pagamenti e le soluzioni on the road. Nel particolare, i servizi in questione comprendono fra l'altro la DKV Card standard, una carta carburante multimarca che semplifica la contabilità in ogni azienda, già a partire dal primo veicolo: camion, autobus, furgoni o veicoli leggeri. Lo strumento non richiede tassa d'iscrizione né quota annuale, rende semplice il rimborso dell'Iva e delle accise, funziona come una vera e propria carta di credito e consente di fare rifornimento e acquistare servizi per autoveicoli senza pagare in contanti e in una sola fattura riunisce spese di carburante, pedaggi, lavaggi auto, formalità doganali e trasporti combinati. Questo è possibile in quasi 70 mila stazioni di servizio in Europa associate, di cui più di 11 mila

in Italia: circa il 50% del totale complessivo installate nel nostro paese. Grazie all'adesione al sistema DKV è possibile contare su circa 90 mila punti di ricarica e 33 mila partner continentali per ogni tipo di riparazione, cambio di pneumatici, servizi di recupero e traino, noleggio di automezzi. È operativa anche la DKV Card Charge, a disposizione delle flotte elettrificate: consente di ricaricare il veicolo a un numero sempre più elevato di colonnine in tutta Europa. Ai partner che decidono di aderire all'iniziativa è possibile anche ottenere la DKV Card Climate per sostenere i progetti di compensazione delle emissioni di carbonio, oltre alla DKV Card NGO, recentemente lanciata anche in Italia, carta carburante e di ricarica elettrica specifica per le organizzazioni no-profit. Inoltre, DKV Box Europe permette agli autotrasportatori di viaggiare in tutta Europa e saldare il pedaggio senza interruzioni né disagi dovuti a sistemi diversi; sono disponibili anche DKV Box Italia per gli auto-

trasportatori che si muovono per lo più sul territorio nazionale, e DKV Box Italia Fleet, telepedaggiamento per i veicoli sotto le 3 tonnellate e mezzo grazie al quale i clienti di flotte miste possono utilizzare il pedaggio lungo l'intera rete autostradale italiana. Partendo da questi dati, Euromercì ha rivolto alcune domande a Marco Berardelli, managing director di DKV Mobility Italia.

SI TRATTA DI UNA NOVITÀ ASSOLUTA E DI UNA BELLA SODDISFAZIONE. COME CI SIETE ARRIVATI?

«C'è voluto tanto lavoro per mettere a punto un'offerta del genere. Adesso possiamo offrire un servizio nuovo e pratico a tutti i nostri clienti sia che abbiano flotte aziendali miste di veicoli commerciali pesanti e leggeri sia di soli veicoli sotto le 3,5 tonnellate. Si tratta davvero di una grande novità pensata per chiunque gestisca flotte, che comporta vantaggi in termini di risparmio di tempo per il pagamento dei pedaggi grazie alla possibilità di controllo dei costi con la gestione di un box facile da installare e intuitivo da usare. Solo da qualche mese siamo riusciti a ottenere la certificazione necessaria - un percorso lungo e difficile, iniziato otto anni fa - e ora siamo operativi sia all'estero ma soprattutto anche in Italia su tutto il parco veicolare. Questo significa di fatto essere in grado di fornire un'offerta più composita, che permette di scegliere e ottenere dei benefici in termini di costi e servizi. Siamo



MARCO BERARDELLI



"In Italia mettiamo a disposizione 50 mila colonnine elettriche, numero che rappresenta quasi il 99% del totale di quelle installate su tutto il territorio nazionale", dice Berardelli

i primi, di fatto, a rappresentare un'alternativa a Telepass che di fatto gestiva una sorta di vera e proprio monopolio, e ne siamo orgogliosi".

AVETE IDENTIFICATO DEGLI OBIETTIVI RISPETTO A QUESTA OPERAZIONE?

Si tratta di stime piuttosto complesse da prevedere, ma come gruppo europeo nel suo complesso abbiamo identificato obiettivi che riteniamo assolutamente alla nostra portata. Per esempio, in termini di fatturato, ci aspettiamo una crescita in doppia cifra ogni anno. In particolare, per quanto riguarda il nostro paese, immaginiamo un aumento del 20% anno su anno. Forse siamo ottimisti, ma del resto si tratta di numeri che nel complesso stiamo realizzando da tempo per tutti gli altri nostri strumenti immessi sul mercato, e consolidati ormai da molto tempo a questa parte.

VISTA LA VOSTRA PRESENZA CAPILLARE IN EUROPA, QUANTO HA INFLUITO LA GUERRA IN UCRAINA SULLA VOSTRA ATTIVITÀ?

Il conflitto in atto ha prodotto un impatto indubbiamente negativo sul nostro operato, soprattutto nella parte centrale e occidentale del continente. Direi che ci troviamo in una situazione

di grande attenzione e monitoraggio rispetto a quanto accade giorno per giorno. Del resto è qualche anno, anche tenendo conto della precedente pandemia, che il nostro mondo ha dovuto registrare un aumento consistente del prezzo del gasolio, e questo ha creato senz'altro seri problemi al sistema dei trasporti truck nel suo complesso.

QUINDI DIVENTA IMPRESCINDIBILE "GUARDARE" AD ALTRE FORME DI ENERGIA. VOI COME VI STATE MUOVENDO?

È tutto il nostro settore che si sta muovendo verso altri tipi di energie, con uno sguardo particolarmente attento rivolto alla sostenibilità. La nostra idea, come fornitori di servizi, è quella di riuscire a mettere a disposizione del mercato le migliori possibilità disponibili attualmente e quelle che potrebbe esserlo in futuro. La mobilità elettrica è attualmente al centro delle nostre valutazioni. Si tenga conto che noi siamo i primi sul mercato italiano ad aver lanciato la Card Charge che permette di fare, oltre che il rifornimento di gasolio e benzina, anche la ricarica elettrica. In Italia mettiamo a disposizione 50 mila colonnine, numero che rappresenta quasi il 99% del totale di quelle installate su tutto il territorio nazionale. Sono ormai quasi dieci anni

che siamo stati i primi a cogliere l'importanza della transizione energetica rispetto ai nostri competitor, e lo posso dire senza tema di smentita. E comunque posso anche affermare che l'elettrico non sarà l'unico strumento della mobilità del futuro: ce ne sono anche altri, e noi guardiamo con grande e particolare interesse anche all'idrogeno, formula che riteniamo molto più adatta alle esigenze particolari del mondo del truck. Abbiamo ben chiaro quanto l'evoluzione tecnologica sia importante, convinti anche del fatto che con tutta probabilità verranno alla luce più realtà. E noi siamo pronti a coglierle, visto che il nostro core business è quello di essere un'azienda di servizi, e questi devono rivelarsi i più moderni e attuali possibili a disposizione della nostra comunità. Grazie a questa filosofia tendiamo ad allargare sempre più il nostro portafoglio-servizi per coprire tutte le aree d'interesse del settore.

È POSSIBILE "DARE I NUMERI" DI DKV PIÙ RECENTI, SIA IN EUROPA CHE IN ITALIA?

Nel 2023, in Europa il volume transato è stato di circa 17 miliardi di euro complessivi. In Italia, dove serviamo circa 50 mila clienti e contiamo 75 addetti interni, sempre in termini di volume transato abbiamo superato un miliardo di euro. Si tratta di numeri importanti, che naturalmente intendiamo consolidare e aumentare anche nel corso di quest'anno. Siamo consci e soddisfatti del fatto che il lavoro della filiale italiana ha senz'altro contribuito al successo globale di DKV nel suo complesso. Questo è potuto succedere perché abbiamo lavorato non solo sui prodotti, ma anche sulla costruzione costante di un rapporto solido e duraturo con partner e clienti. Affidabilità, serietà e trasparenza si sono rivelati fattori chiave per la nostra crescita, e continueranno a farlo. (T.M.)



Schneider Electric collabora con Nvidia

La collaborazione intende ottimizzare l'infrastruttura dei data center e rendere possibili rivoluzionari progressi dettati da tecnologie quali l'edge artificial intelligence e i digital twin.

Schneider Electric, leader nella trasformazione digitale della gestione dell'energia e dell'automazione, ha annunciato una collaborazione con Nvidia per ottimizzare l'infrastruttura dei data center e rendere possibili rivoluzionari progressi dettati da tecnologie quali l'edge artificial in-

telligence e i digital twin. Schneider Electric sfrutterà la propria esperienza in tema di infrastrutture per data center e le tecnologie AI avanzate di Nvidia per presentare al mercato i primi reference design disponibili. Questi design sono destinati a ridefinire i parametri di riferimento per lo sviluppo e il funzionamen-

to dell'AI all'interno degli ecosistemi tecnologici dei data center e a segnare una svolta significativa nell'evoluzione del settore. Con l'affermarsi in tutti gli ambiti di applicazioni di intelligenza artificiale, che richiedono più risorse rispetto al computing tradizionale, le necessità di capacità di calcolo per l'e-

laborazione dei dati sono aumentate in modo esponenziale. La diffusione dell'AI ha stimolato importanti trasformazioni e creato complessità nella progettazione e nel funzionamento dei data center; gli operatori si sono dovuti mettere velocemente al lavoro per costruire rapidamente e iniziare a gestire strutture stabili dal punto di vista energetico, che siano allo stesso tempo efficienti e scalabili. "Stiamo lanciando il futuro dell'AI per le organizzazioni", ha dichiarato Pankaj Sharma, executive vice president, secure power division & data center business di Schneider Electric. "Combinando la nostra esperienza nelle soluzioni per data center alla leadership di Nvidia nelle tecnologie di intelligenza artificiale, aiutiamo le organizzazioni a superare le barriere legate all'infrastruttura data center e a liberare tutto il potenziale dell'AI. La nostra collaborazione apre la strada a un futuro più efficiente, sostenibile e rivoluzionario, che vede come protagonista l'intelligenza artificiale".

Nella prima fase della collaborazione, Schneider Electric presenterà reference design per data center all'avanguardia, creati su misura per i cluster di accelerated computing Nvidia e realizzati per l'elaborazione dei dati, la simulazione ingegneristica, l'automazione della progettazione elettronica, la progettazione farmaceutica assistita da computer e l'intelligenza artificiale generativa. Un'attenzione particolare sarà rivolta all'abi-

litare la distribuzione ad alta potenza, sistemi di liquid cooling e strumenti di controllo che assicurino una messa in opera semplificata e affidabilità nel funzionamento dei cluster ad estrema densità. Grazie a questa collaborazione, Schneider Electric intende fornire ai proprietari e agli operatori dei data center gli strumenti e le risorse necessarie a integrare agevolmente all'interno delle proprie infrastrutture le soluzioni di intelligenza artificiale rendendo l'implementazione più efficiente e garantendo un esercizio affidabile per tutto il ciclo di vita. Per rispondere alle esigenze in continua evoluzione dei carichi di lavoro AI, i reference design offriranno un solido quadro di riferimento per sviluppare la piattaforma di accelerated computing Nvidia all'interno dei data center, ottimizzando al contempo le prestazioni, la scalabilità e la sostenibilità di tutto l'IT. I partner, i progettisti e i responsabili dei data center potranno utilizzare questi progetti di riferimento sia per intervenire sulle data room esistenti, che devono supportare nuove implementazioni di server per intelligenza artificiale ad alta densità, sia per creare nuovi data center completamente ottimizzati per un cluster AI raffreddato a liquido. "Grazie alla nostra collaborazione con Schneider Electric, forniamo reference designs per data center che supportano l'intelligenza artificiale con le tecnologie di accelerated computing Nvidia di nuova generazione", ha dichiarato Ian Buck, vice president of hyperscale and HPC di Nvidia. "Questo fornisce alle organizzazioni l'infrastruttura

raccomandata per sfruttare il potenziale dell'AI, promuovendo l'innovazione e la trasformazione digitale nei diversi settori".

Oltre ai progetti di riferimento per data center, la società Aveva, una sussidiaria di Schneider Electric, collegherà la sua piattaforma di digital twin a Nvidia Omniverse con la volontà di offrire un ambiente unificato per la simulazione e la collaborazione virtuale. Questa integrazione favorirà la collaborazione tra progettisti, ingegneri e altri attori coinvolti, accelerando la progettazione e lo sviluppo di sistemi complessi e contribuendo a ridurre il time-to-market e i costi. "Le tecnologie Nvidia potenziano le funzionalità di Aveva nel creare un'esperienza di collaborazione realistica e coinvolgente, supportata dalla ricchezza di dati e dalle funzionalità di intelligent digital twin di Aveva", ha affermato Caspar Herzberg, CTO di Aveva. "Insieme, stiamo creando una realtà industriale virtuale completamente simulata in cui è possibile riprodurre i processi, modellare i risultati ed effettuare cambiamenti reali. Questa fusione di intelligenza digitale e risultati concreti ha il potenziale di trasformare il modo in cui le industrie possono operare con maggiore sicurezza, efficienza e sostenibilità". In collaborazione con Nvidia, Schneider Electric intende esplorare nuovi casi d'uso e nuove applicazioni in tutti i settori e portare avanti la propria visione, per produrre cambiamenti positivi e plasmare il futuro della tecnologia. ■

A PROPOSITO DI SCHNEIDER ELECTRIC

L'obiettivo di Schneider è consentire a tutti di sfruttare al meglio le energie e risorse a disposizione, coniugando progresso e sostenibilità per tutti. Questo è ciò che chiamiamo Life Is On. La nostra missione è essere il partner digitale per la sostenibilità e l'efficienza. Guidiamo la trasformazione digitale integrando tecnologie di processo e per la gestione dell'energia, leader a livello mondiale, connettendo dall'end-point al cloud prodotti, controlli, software e servizi, lungo l'intero ciclo di vita, consentendo una gestione integrata di abitazioni, edifici, data center, infrastrutture e industrie. Siamo la più locale delle aziende globali. Sosteniamo standard aperti e un ecosistema di partner appassionati dei nostri valori condivisi di scopo, inclusività e valorizzazione delle persone.

Lenovo e Veeam hanno posto sul mercato TruScale Backup

Le due aziende tendono a fornire una protezione dei dati semplificata.

Veeam Software, leader numero uno per quota di mercato nella protezione dei dati e nel ripristino da ransomware, e Lenovo, potenza tecnologica globale, hanno annunciato la disponibilità di Lenovo TruScale Backup with Veeam, un'esperienza simile a quella del cloud on-premises che aiuta a proteggere i carichi di lavoro indipendentemente dalla loro ubicazione

e consente ai clienti di scalare l'infrastruttura a seconda delle necessità. TruScale Backup with Veeam combina

server e storage Lenovo ThinkSystem, Veeam Backup & Replication, Veeam ONE e i servizi Lenovo TruScale al fine

di fornire la protezione dei dati come servizio per uno sviluppo on-premise o in sede senza alcun problema. Questo



Veeam è leader mondiale nella protezione dei dati e nel recupero da ransomware

LE DUE AZIENDE

Veeam, leader mondiale nella protezione dei dati e nel recupero da ransomware, aiuta ogni organizzazione a non limitarsi a riprendersi da un'interruzione o da una perdita di dati, ma a continuare a far funzionare le loro attività. Con Veeam, le organizzazioni ottengono una resilienza radicale attraverso la sicurezza dei dati, il recupero dei dati e la libertà dei dati per il loro cloud ibrido. Veeam Data Platform offre un'unica soluzione per ambienti cloud, virtuali, fisici, SaaS e Kubernetes che offre ai responsabili IT e della sicurezza la tranquillità di sapere che le applicazioni e i dati sono protetti e sempre disponibili. Con sede centrale Seattle e uffici in più di 30 paesi, Veeam protegge oltre 450 mila clienti in tutto il mondo, tra cui il 74% dei Global 2000, che si affidano a Veeam per mantenere in funzione le loro aziende. Lenovo è una potenza tecnologica globale da 57 miliardi di dollari di fatturato, al n. 217 della classifica Fortune Global 500, che serve ogni giorno milioni di clienti in 180 mercati. Focalizzata sull'audace visione di offrire una tecnologia più intelligente per tutti, Lenovo ha costruito il suo successo come azienda di PC più grande al mondo con un portafoglio pocket-to-cloud di dispositivi abilitati, pronti per l'AI e ottimizzati per l'AI (PC, workstation, smartphone, tablet), infrastrutture (server, storage, edge, high performance computing e software defined infrastructure), software, soluzioni e servizi. I continui investimenti di Lenovo nell'innovazione che cambia il mondo stanno costruendo un futuro più equo, affidabile e intelligente per tutti, ovunque.



Il palazzo Lenovo a Santa Clara, California, Usa

aiuta i clienti a ridurre i tempi di ripristino, a semplificare la complessità dell'IT e a mantenere la sovranità dei dati. "Le aziende hanno già diversi problemi quando devono scalare in modo rapido la loro infrastruttura. TruScale Backup con Veeam offre loro la massima semplicità, non solo riducendo la complessità dell'IT, ma contribuendo anche a garantire che i dati siano protetti e sotto la loro governance, indipendentemente dalla loro ubicazione. Grazie alla protezione dei dati e al recupero da ransomware di Veeam, i nostri clienti comuni possono dedicare il loro tempo alla gestione dell'azienda", ha sottolineato John Jester, chief revenue officer di Veeam.

Le aziende hanno bisogno di backup e ripristino dei dati affidabili a causa della maggiore complessità dell'IT e delle minacce informatiche in continua evoluzione. Secondo l'azienda Gartner, "entro il 2028, il 75% delle grandi imprese adotterà il BaaS rispetto al 15%

del 2024". Un'indagine di IDC del gennaio 2023 indica che il 47% degli intervistati utilizza lo storage as a service on-premises e un altro 32% prevedeva di utilizzarlo nel 2023. I motivi principali citati sono la necessità di aumentare la capacità di storage su richiesta e di velocizzarne lo sviluppo. "TruScale Backup with Veeam di Lenovo è una scelta strategica per il Backup as a Service per diversi motivi. Non solo offre ai clienti il vantaggio tattico della protezione contro il ransomware con l'immutabilità di default, ma consente di dimensionare la soluzione fin dall'inizio, con un'economia simile a quella del cloud, gestibile in base alle esigenze. Siamo felici di collaborare con Veeam per offrire questi e altri vantaggi ai nostri clienti", ha dichiarato Dale Aultman, vice president & general manager, hybrid cloud services di Lenovo. TruScale Backup with Veeam aiuta i clienti a proteggere in modo efficiente i dati critici e a ripristinarli in modo sicuro in caso di cyberattacco. Il servizio aiuta inoltre

i clienti a seguire facilmente la best practice 3-2-1-1-0 per l'archiviazione sicura dei dati. I clienti possono facilmente creare più copie dei dati di backup senza costi aggiuntivi per seguire le best practice e lavorare per raggiungere gli obiettivi di punto di ripristino desiderati con zero errori nei loro backup.

Altri vantaggi chiave di TruScale Backup

con Veeam sono: l'offerta di un'esperienza simile al cloud e un'economia on premise; contribuire a migliorare l'affidabilità del backup con il ripristino granulare e self-service di macchine virtuali e file; alleggerire i team IT dei clienti dalle attività quotidiane del ciclo di vita e dalla pianificazione della capacità con scalabilità on-demand. "Non è un segreto che le aziende IT siano alle prese con un eccesso di complessità e di dati. I severi requisiti per fornire livelli di servizio di protezione dei dati e resilienza informatica non sono mai stati così cruciali. Tuttavia, molti responsabili IT si trovano ad affrontare problemi di integrazione tra i vari livelli dei loro sistemi di protezione dei dati. Ecco perché la collaborazione tra Lenovo e Veeam arriva al momento giusto: offre davvero il meglio dei due mondi per garantire la recuperabilità orchestrata delle risorse di dati su scala in una soluzione integrata", ha notato Christophe Bertrand, principal analyst, di theCube Research. ■

Sacar ha organizzato un magazzino automatico

E' stato realizzato in base alle esigenze specifiche dell'azienda e dei servizi di distribuzione modellati sulle esigenze del mercato.

La logistica, in tutti i suoi segmenti, è sempre di più uno degli elementi chiave per il successo delle imprese. Questo vale ancora di più per le aziende come Sacar, leader nella fornitura di prodotti e componenti per i settori ferramenta e fai da te, che gestisce oltre 10 mila referenze di diverse tipologie: per rispondere con rapidità ed efficienza alle richieste dei clienti, così come per governare gli approvvigionamenti con la massima efficacia e rapidità, è indispensabile infatti ricorrere alle moderne tecnologie e modellare sia il magazzino sia i servizi di distribuzione e commercializzazione in funzione delle esigenze del mercato. Per questo motivo Sacar si è dotata di un magazzino automatico che ha modificato internamente, in base alle proprie specifiche esigenze e alle caratteristiche del proprio ramo di business. Grazie all'apporto dell'esperienza professionale del management e alle avanzate possibilità offerte dalla tecnica, è stato infatti realizzato un magazzino integrato che permette di rispondere con rapidità e precisione a qualunque tipo di operazione, riducendo a zero i margini di errore grazie a un preciso controllo quantità/peso del prodotto venduto.

“Il principio base sul quale abbiamo impostato la nostra struttura - ha spiegato Marco d'Adda, responsabile commerciale e ricerca & sviluppo di Sacar - è quello per cui è la merce che deve arrivare all'operatore, e non il contrario, secondo un flusso programmato, proprio dal nostro magazzino elettronico. Quindi abbiamo voluto e impostato una

gestione completamente automatica degli ordini e della preparazione degli articoli da organizzare e spedire, lasciando una sola parte manuale, che è quella del picking. Oggi siamo in grado di gestire tutti gli ordini del nostro volume attuale nelle ore lavorative standard (otto giornaliere) con uno/due operatori. Infatti, al carico della merce il magazzino è generalmente gestito da un solo operatore, mentre per il picking

te direttamente dall'azienda grazie a mezzi propri), con tempi di consegna estremamente rapidi: “Il ritiro da parte del corriere è quotidiano e la frequenza è calcolata anche in funzione dell'entità e dell'urgenza degli ordini, garantendo la partenza della merce entro 24 ore”, ha specificato d'Adda. Sempre con riferimento alla gestione ordini, un altro servizio molto richiesto, in particolare da parte della Gdo specializzata, è



Al carico della merce il magazzino è generalmente gestito da un solo operatore, mentre per il picking possono essere necessari due addetti

possono essere necessari due addetti. Peraltro, si tratta di operazioni molto semplici che non richiedono una particolare formazione: il magazzino guida l'utente con vari controlli e impedisce l'errore, correggendo o proponendo verifiche più approfondite”. La stessa attenzione alla logistica è dedicata da Sacar anche alle consegne, per le quali utilizza un service esterno (a eccezione della Lombardia, dove sono effettua-

quello del merchandising, ovvero della riorganizzazione, della sistemazione e del refill degli articoli a scaffale, che viene curato da personale Sacar direttamente presso i punti vendita. Sacar, infine, ha anche abbracciato le logiche del drop shipping per alcune insegne della Gdo, occupandosi direttamente dell'ordine, gestito presso la propria sede e affidato al corriere del cliente stesso.

Number 1 lo ha presentato a Parma

“L’impegno dell’azienda va oltre i numeri e si focalizza da sempre sul valore delle persone e sulla sostenibilità come pilastro fondamentale della sua strategia di crescita”, ha detto il presidente Sartori.

Il bilancio di sostenibilità rappresenta uno strumento fondamentale per comunicare e monitorare gli obiettivi e gli impegni di sostenibilità a livello aziendale. In questo contesto, Number 1, leader in Italia nella logistica integrata per i beni di largo consumo, si pone all'avanguardia presentando i suoi progressi sulle tematiche ambientali, sociali e di governance a Cibus Fiere di Parma, durante l'evento “Creare Valore. La sostenibilità come fattore strategico”. Number 1, con un fatturato di circa 400 milioni di euro, 56 siti e 9 hub strategici in tutta Italia, si impegna quotidianamente a consegnare i prodotti delle più importanti marche del mercato grocery a oltre 120 mila punti di destino nel territorio nazionale. “L’impegno dell’azienda - ha dichiarato il presidente Renzo Sartori - va oltre i numeri e si focalizza da sempre sul valore delle persone e sulla sostenibilità come pilastro fondamentale della sua strategia di crescita. Già nel 2020, abbiamo fatto una scelta pionieristica diventando una Società Benefit, la prima nel settore della logistica a compiere tale passo. Questa decisione ha comportato un cambiamento statutario e una ridefinizione della mission aziendale. Successivamente, riconoscendo l'importanza di misurare il proprio impatto ambientale, sociale e di governance, secondo standard internazionalmente riconosciuti, Number 1 abbiamo deciso di collaborare con ARB SBPA. E questa partnership ha portato prima all'ottenimento del SI Rating e oggi alla presentazione del suo primo bilancio di sostenibilità”.

Per la sostenibilità ambientale, Num-



Per la sostenibilità sociale, sono anni che Number 1 sostiene il Banco Alimentare, gestendo risorse logistiche e infrastrutture per garantire che gli alimenti donati dall'industria possano essere raccolti e consegnati

ber 1 adotta soluzioni ecologiche all'avanguardia e pratiche che favoriscono la decarbonizzazione e aumentano la competitività. I recenti magazzini di nuova generazione inaugurati a Pignataro Maggiore, Cesena, e San Giorgio di Piano, Bologna, che ha ottenuto la certificazione Leed Gold - certificazione sull'eco compatibilità riconosciuta internazionalmente - sono esempi concreti di questo impegno. Già oggi con la sua flotta l'azienda produce il 30% in meno di CO2 rispetto alle medie di mercato e entro il 2024 sarà in grado di comunicare la CO2 prodotta per il trasporto di ogni singolo cliente. Questo consentirà di aumentare il lavoro di partnership già in essere con industria e grande distribuzione per un ulteriore efficientamento in ottica sostenibile dell'intera filiera. Per la sostenibilità sociale, l'impegno di Number 1 si estende alla promozione dell'inclusione lavorativa e sociale attraverso la collaborazione con Associazione Next, nata in seno a Number 1, che grazie a progetti come Aula 162, promuove percorsi professionalizzanti e crea opportunità di lavoro per coloro che

si trovano in situazioni di disagio sociale o economico. Inoltre, sostiene da molti anni la Fondazione Banco Alimentare, gestendo risorse logistiche e infrastrutture per garantire che gli alimenti donati dall'industria, possano essere raccolti e consegnati in modo tempestivo ed efficiente ai vari punti di distribuzione gestiti da Banco Alimentare. In un anno si registrano circa 400 viaggi gestiti da Number 1, con più di 160 mila km fatti e il trasporto di 70 mila quintali di merce per conto di Banco Alimentare. Per la sostenibilità di governance, la strategia di di Number 1 si concentra sull'adozione di pratiche aziendali trasparenti, etiche e responsabili. Sono stati rivisti i sistemi di governance per garantire che riflettano pienamente i valori e gli standard etici che guidano ogni decisione aziendale. Inoltre, l'azienda collabora attivamente ogni anno con istituti accademici e le organizzazioni del settore per rimanere all'avanguardia. Nel 2024 l'azienda è impegnata a conseguire la certificazione per la parità di genere lavorando all'empowerment di tutte le figure femminili inserite in azienda. ■

Linde mette sul mercato i nuovi AGV stoccatori L-Matic HD

Sono in grado di sollevare carichi fino a 1.600 chilogrammi e raggiungere altezze di sollevamento fino a 3,8 metri, con la massima sicurezza.

Linde Material Handling mette l'intelligenza al servizio della logistica e lo fa attraverso i suoi nuovi AGV, Automated Guided Vehicles, L-Matic HD. Figli degli stoccatori automatici Linde L-Matic - in grado di movimentare carichi fino a 1.200 kg - questi nuovi mezzi rappresentano una versione ancora più potente. Nello specifico, questo stoccatore, disponibile in due versioni, L-Matic HD e L-Matic HD k, è particolarmente adatto per il deposito e il prelievo di europallet e pallet industriali in magazzini a corsie larghe e come veicolo di rifornimento per applicazioni in corsie strette: i nuovi AGV sono, infatti, in grado di sollevare carichi fino a 1.600 kg e raggiungere altezze di sollevamento fino a 3,8 metri. Per quanto riguarda la sicurezza, è la dimostrazione di quanto sia vincente il binomio "tecnologia-sicurezza". Questo AGV presenta, infatti, una serie di scanner di sicurezza a 360°, in grado di monitorare l'intero ambiente di lavoro e consentire il riconoscimento tempestivo di persone, ostacoli e altri carrelli elevatori. Infine, il modello può anche essere equipaggiato con due funzioni opzionali come Linde BlueSpot, luci di avvertimento, un secondo sensore di presenza del carico, nonché un dispositivo di rilevamento degli ostacoli aggiuntivo.

"Oggi, l'automazione dei flussi dei materiali è una realtà diffusa in molti settori per le operazioni di stoccaggio e asservimento della produzione. In particolare, processi caratterizzati da un elevato livello di standardizzazione sono particolarmente idonei per



Lo stoccatore L-Matic HD

l'automazione e quindi per i nostri veicoli a guida autonoma. Per questa ragione, noi di Linde vogliamo offrire il meglio a tutte quelle aziende che scelgono di migliorare la propria competitività aumentando l'automatizzazione nell'intralogistica, una scelta intelligente e lungimirante. Oltre a garantire un ampio portfolio, siamo anche particolarmente fieri del nostro team di esperti, un gruppo che è cresciuto molto negli ultimi anni e che garantisce la massima professionalità in fatto di pianificazione e implementazione", ha dichiarato Roberto Mola, sales manager automation di Linde Italia. Linde è particolarmente sensibile al tema dell'innovazione, intesa non solo come automazione ma anche come digitalizzazione di dati,

documenti e processi, un'attività di primaria importanza per molte realtà. Per questa ragione, Linde propone ai suoi clienti il Linde Warehouse Navigator, un sistema di gestione del magazzino, di prelievo degli ordini e di guida dei carrelli elevatori che consente di controllare, monitorare e documentare tutti gli ordini, le scorte e i movimenti delle merci nel magazzino, senza bisogno di documenti cartacei. Il Linde Warehouse Navigator può essere facilmente integrato nel software del cliente e permette - grazie ad una visualizzazione 3D - una panoramica dello stato di occupazione corrente dell'intero magazzino, mostrando ai conducenti dei carrelli il percorso più veloce per raggiungere la loro destinazione. ■

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.euomerci.it - Seguiteci anche su Facebook e LinkedIn



**INTERPORTO
PADOVA SPA**
logistic intermodal platform

Innovando e avendo la massima cura dell'ambiente Interporto Padova è oggi la più avanzata Piattaforma Interportuale Italiana per la logistica sostenibile, da sempre, al servizio del territorio, dell'economia e snodo nei grandi traffici italiani ed europei.

EFFICIENZA, SERVIZI, SOSTENIBILITÀ

EFFICIENZA E SOSTENIBILITÀ

Interporto Padova inaugura un nuovo impianto fotovoltaico primo elemento di un progetto che porterà a fornire energia elettrica pulita e autoprodotta a tutte le attività del terminal. E' il primo impianto del genere in Italia che dispone di un sistema di accumulo in grado di alimentare H24 le cinque grandi gru elettriche e le altre attività del terminal. Un altro passo verso l'obiettivo della totale autonomia energetica sostenibile.

FOTOVOLTAICO, INTERMODALITÀ E AUTOMAZIONE CI FANNO ESSERE GREEN

INTERMODALITÀ E AUTOMAZIONE PER UNA LOGISTICA GREEN

L'area intermodale dispone di 18 binari di carico e scarico nei quali grazie a gru elettriche container e semirimorchi vengono spostati dai camion alla ferrovia. Il terminal utilizza un moderno sistema di gate automatizzati. Per i mezzi stradali è attivo il riconoscimento automatico delle unità di carico, grazie a 5 gate-in e 3 gate-out. Inoltre 2 portali ferroviari garantiscono il riconoscimento automatico dei carri in entrata e uscita.



siamo a

GREEN III EDIZIONE
FIERA DI PADOVA
LOGISTICSEXPO
SALONE INTERNAZIONALE
DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE
9-10-11 OTTOBRE 2024

Vieni a trovarci

IMMOBILI LOGISTICI E SERVIZI

Interporto Padova concede in locazione immobili progettati in base alle specifiche esigenze delle imprese logistiche e del trasporto.

La posizione vicina alla città, ma direttamente collegata alle autostrade e alle tangenziali, rende l'intera area logistica strategica per le esigenze di spedizionieri e corrieri.



Galleria Spagna, 35
35127 Padova
Tel. + 39 049 7621811

info@interportopd.it
www.interportopd.it