

benvenuti nella logistica intelligente



 LPR®

FORMAZIONE: UN IMPEGNO VITALE

500 mila offerte di lavoro: quasi senza risposta

UMBERTO RUGGERONE, NELL'AUDIZIONE AL SENATO SUI PROBLEMI DEL LAVORO (IL SERVIZIO A PAG. 20), HA AFFERMATO CHE "LE AZIENDE LOGISTICHE HANNO FATTO UN ENORME SFORZO, DURANTE LA PANDEMIA, PER RISPONDERE ALLA DRAMMATICA PARTICOLARITÀ DELLA SITUAZIONE, METTENDO IN CAMPO IN DICHIOTTO MESI RIFORME, IN PRIMO LUOGO NELL'INNOVAZIONE, PREVISTE NEI PROSSIMI CINQUE ANNI". UN IMPEGNO ENORME, MA CHE HA TROVATO UN OSTACOLO: LA MANCANZA DI MATERIALE UMANO. UN RECENTE STUDIO CONDOTTO DA HUNTERS GROUP HA MESSO IN LUCE CHE SOLTANTO NEL 2022 SONO CRESCIUTE DEL 35% LE RICHIESTE DI PROFESSIONISTI IN GRADO DI ASSolvere I COMPITI RICHIESTI DALLA SUPPLY CHAIN 4.0. I RUOLI PIÙ RICHIESTI: SUPPLY CHAIN MANAGER, LOGISTIC SPECIALIST E SENIOR PROGRAM MANAGER. TROVARLI È MOLTO DIFFICILE IN UN PAESE CHE HA TRASCURATO COLPEVOLMENTE IL LAVORO. DA ALCUNE RICERCHE, LE ASSUNZIONI PROGRAMMATE, IN DIVERSI RUOLI, ANCHE DI MINORE PORTATA PROFESSIONALE, SAREBBERO OGGI INTORNO A 530 MILA. RESTANO I PROBLEMI DI TROVARLI E PER GLI ASPETTI PIÙ QUALIFICATI MANCANO ALL'APPELLO QUASI IL 70%, MENTRE "LA PREPARAZIONE INADEGUATA" SI ATTESTA AL 12%. TERRITORIALMENTE, IL NORD EST È LA REGIONE CON LE MAGGIORI DIFFICOLTÀ: GLOBALMENTE, È DIFFICILE DA TROVARE IL 53,4% DEL PERSONALE IN TUTTI I RUOLI. SE QUESTI DATI, MOLTO PREOCCUPANTI, SI METTONO A CONFRONTO IN ITALIA CON LA DISOCCUPAZIONE, IN PRIMO LUOGO GIOVANILE, SI COMPRENDE CHE NEL "SISTEMA PAESE" C'È QUALCOSA CHE NON FUNZIONA: MANCA UN COLLEGAMENTO, IN PRIMO LUOGO, TRA LA SCUOLA E IL MERCATO DEL LAVORO, CON IL LIVELLO DELL'ISTRUZIONE BASSO, SENZA ESPERIENZE SU QUANTO VIENE RICHIESTO ALL'ESTERNO. IN QUESTA SITUAZIONE, LA FORMAZIONE DIVENTA VITALE. AL DI LÀ DELLE SOLUZIONI PREVISTE DALLA PRIMA VERSIONE DEL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA CHE PREVEDEVA UN FORTE IMPEGNO SULLA MOLTIPLICAZIONE DEGLI ITS (CHE IN GERMANIA SFORNANO PIÙ DI 10 MILA PERSONE L'ANNO, MENTRE IN ITALIA INTORNO AI 1.500), OCCORRE ACCELERARE FORTEMENTE SULLA FORMAZIONE CHE DEVE ESSERE SVOLTA IN UNA FATTIVA COLLABORAZIONE TRA IMPRESE, PUBBLICO E PRIVATO. NEGLI ULTIMI ANNI, IN QUESTO SENSO PASSI AVANTI SONO STATI FATTI, MA È NECESSARIO UN ULTERIORE, FORTE, DETERMINANTE IMPEGNO.

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

Economia

**L'ECONOMIA "NON OSSERVATA"
AUMENTA IN LINEA CON IL PIL**

10

Denatalità

**NEL 2022, A LIVELLI
RECORD**

14

Umberto Ruggerone

**IN AUDIZIONE AL SENATO
SUL LAVORO**

20

Cover Dachser Italy Food Logistics

**IL PARTNER PER IL TRASPORTO
E LO STOCCAGGIO DEI PRODOTTI ALIMENTARI**

34

Portualità

**PORTI ITALIANI: QUALE
FORMA DI GOVERNANCE?**

43

Primo Piano

**NUMBER 1 INVESTE AL SUD:
NUOVO HUB NEL CASERTANO**

46

Primo Piano

**GS1 ITALY: VERSO
I NUOVI CODICI 2D**

50

Cargo Ferroviario

**ENTRA IN SCENA
UN NUOVO ATTORE**

54

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

18

DALLE AZIENDE

23



La denatalità nel nostro paese sta sempre più diventando un grave problema: nel 2022, si è segnato un nuovo record negativo, mentre la popolazione giovanile, tra i 18 e i 34 anni, è la più bassa dell'Unione europea (servizio a pag. 14)



Umberto Ruggerone è stato ascoltato in senato dalla commissione d'inchiesta sulle condizioni di lavoro: messa in risalto la difficoltà di reperire lavoratori nel nostro paese, specialmente quelli a elevata specializzazione (servizio a pag. 20)



MHW Academy



COMPETENZE, PASSIONE E VOGLIA DI CRESCERE

Una squadra speciale al servizio dei nostri partner

Un'academy interna per **valorizzare** le nostre risorse,
trasmettere il **know how di MHW**
e garantire ai nostri clienti **soluzioni** e **flessibilità**



ManHandWork

OPERATORE LOGISTICO EVOLUTO HEADQUARTERS Torino | info@mhwsrl.it | mhwsrl.it | +39 011 2359451

Si fermano produzione e Pil

Secondo la stima dell'Istat, a settembre, sono rimasti invariati, rispetto al mese e al trimestre precedente, rispettivamente, sia la produzione industriale sia il Pil. Per quanto riguarda la prima, invece, in termini tendenziali, a settembre 2023 flette sul 2022 del 2,0% (è notevolmente calata la produzione di beni di consumo: meno 6,5%, mentre crescono i beni strumen-

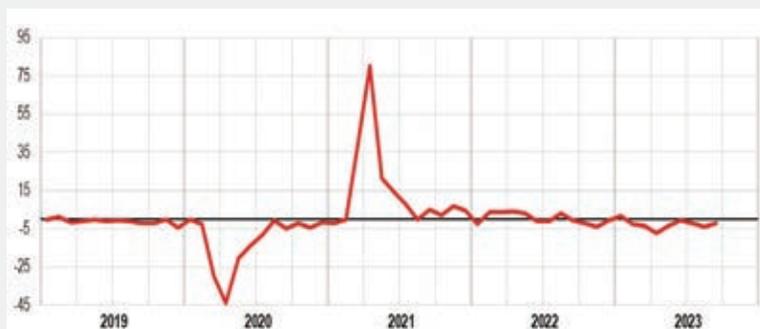


tali del 2,6%). Per il Pil, espresso in valori concatenati con anno di riferimento 2015, corretto per gli effetti di calendario e destagionalizzato, la stima è che sia rimasto stazionario rispetto al trimestre precedente e rispetto al terzo trimestre del 2022. Sempre per il Pil, la situazione congiunturale è la sintesi di una diminuzione del valore aggiunto nel comparto dell'agricoltura, silvicoltura e pesca, di un aumento in quello dell'industria e di una stazionarietà in quello dei servizi. Dal lato della domanda, vi è un contributo negativo della componente nazionale (al lordo delle scorte) e un apporto positivo della componente estera netta. Per il Pil la variazione acquisita per il 2023 è pari al più 0,7%. Questo sta avvenendo anche perché, rispetto al mese precedente, c'è stato un aumento dei prezzi alla produzione che sono cresciuti dello 0,6% su base mensile (mentre sono scesi su base annua del 14,1%). C'è da osservare che al netto del comparto energetico, i prezzi sono diminuiti del-

Produzione industriale

Fonte: ISTAT

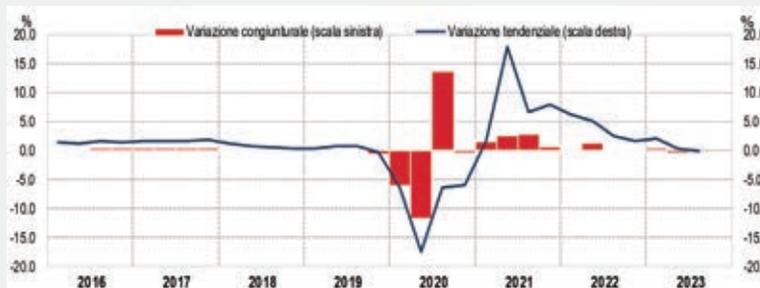
(genn. 2019-sett. 2023, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Prodotto interno lordo

Fonte: ISTAT

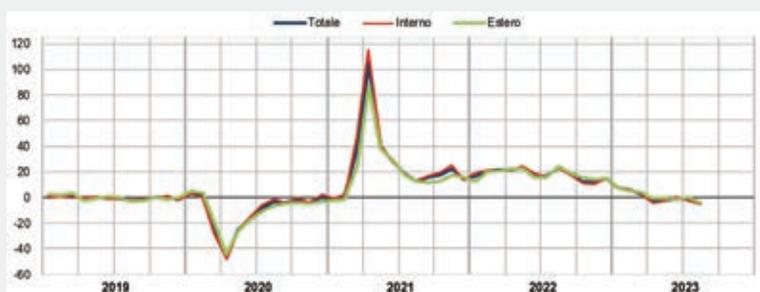
(stima, I trim. 2016-III trim. 2023, variazioni % congiunturali e tendenziali, anno di riferimento 2015)



Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

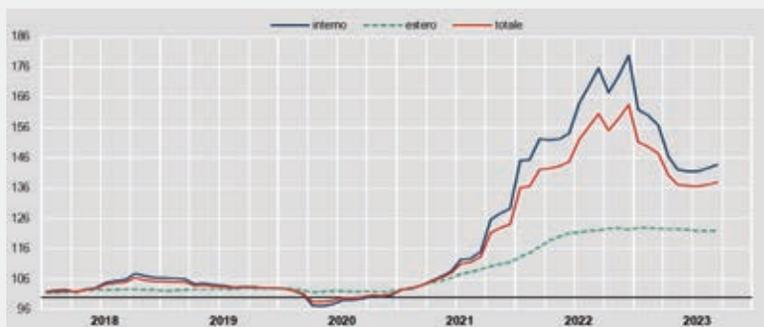
(genn. 2019-ag. 2023, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Prezzi alla produzione dell'industria

Fonte: ISTAT

(genn. 2018- sett. 2023, indice, base 2015=100)



lo 0,2% in termini congiunturali e dello 0,4% in quelli tendenziali. Infine, nel terzo trimestre 2023, rispetto al precedente, i prezzi alla produzione dell'industria diminuiscono dello 0,6% (meno 0,6% mercato interno, meno 0,5% mercato estero). In altre parole, si può affermare che la nostra economia sta rallentando. Una "frenata" che è confermata anche dal fatturato dell'industria: ad agosto 2023, l'Istat stima che, al netto dei fatto-



Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

(genn. 2018-ott. 2023, indice Nic*, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



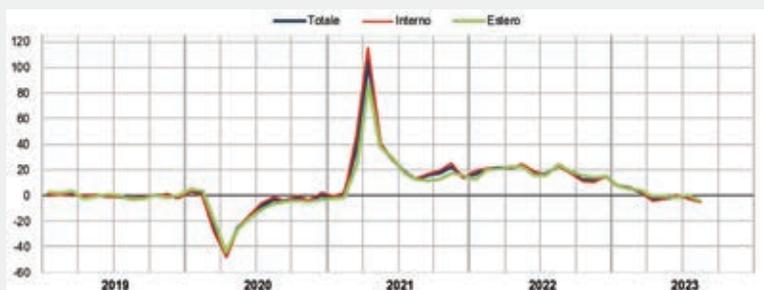
*Nic: indice nazionale dei prezzi al consumo per la collettività, esclusi i tabacchi

ri stagionali, sia diminuito dello 0,4% in termini congiunturali, sintesi di una flessione sul mercato interno (meno 0,6%) e di un leggero aumento su quello estero (più 0,1%). Nel trimestre giugno-agosto l'indice complessivo è cresciuto dello 0,2% rispetto al trimestre precedente (più 0,6% sul mercato interno e meno 0,5% su quello estero). Con riferimento ai raggruppamenti principali di industrie, ad agosto gli indici destagionalizzati del fatturato segnano un aumento congiunturale per i beni di consumo (più 0,8%) e per l'energia (più 7,6%), mentre si registra un calo per i beni intermedi (meno 0,4%) e per i beni strumentali (meno 2,8%). Corretto per gli effetti di calendario, il fatturato totale diminuisce in termini tendenziali del 5,0%, con diminuzioni del 5,7% sul mercato interno e del 3,8% su quello estero. Con riferimento al comparto manifatturiero, i settori che mostrano gli incrementi tendenziali maggiori sono la farmaceutica (più 10,2%) e i mezzi di trasporto (più 5,3%), mentre >

Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

(genn. 2019-sett. 2023, dati in valore, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



le maggiori flessioni si riscontrano nella chimica (meno 19,8%) e nel comparto dei prodotti petroliferi raffinati (meno 19,7%). Va sottolineato che, in volume, sempre in agosto 2023, la stima relativa al settore manifatturiero sia diminuita dell'1,0% in termini congiunturali. Anche i prezzi al consumo stanno diminuendo: secondo le stime preliminari, nel mese di ottobre 2023 l'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (Nic), al lordo dei tabacchi, registra una diminuzione dello 0,1% su base

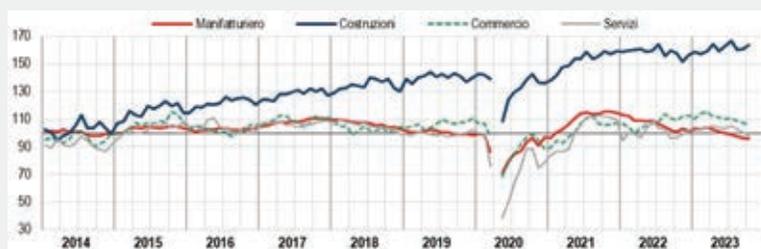


mensile e un aumento di 1,8% su base annua, calando però dal più 5,3% del mese precedente. La consistente decelerazione del tasso di inflazione si deve prevalentemente al forte rallentamento su base tendenziale dei prezzi degli energetici, sia non regolamentati (da più 7,6% a meno 17,7%) sia regolamentati (da meno 27,9% a meno 32,7%), e in misura minore al calo degli alimentari non lavorati (da più 7,7% a più 5,0%) e lavorati (da più 8,9% a più 7,4%). Anche il clima di fiducia di imprese e consumatori sta risentendo del complicato momento della nostra economia: a ottobre 2023, l'Istat stima una diminuzione sia dell'indice composito del clima di fiducia delle imprese (che cala da 104,9 a 103,9 punti) sia del clima di fiducia dei consumatori (l'indice passa da 105,4 a 101,6 punti). Quest'ultimo è il calo più significativo. ■

Fiducia imprese

Fonte: ISTAT

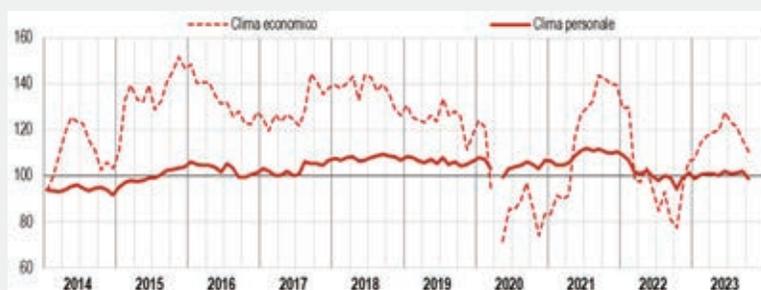
(genn. 2014-ott. 2023, indici destagionalizzati, base 2010=100)



Fiducia consumatori: clima economico

Fonte: ISTAT

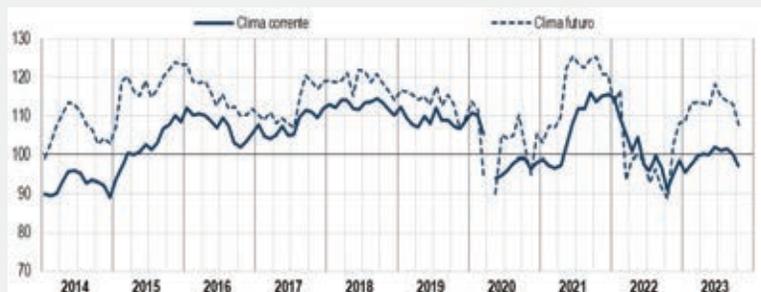
(genn. 2014-ott. 2023, indici destagionalizzati, base 2010=100)



Fiducia consumatori: clima futuro

Fonte: ISTAT

(genn. 2014-ott. 2023, indici destagionalizzati, base 2010=100)





Assologistica



organizzano



19^a Edizione del Premio
**IL Logistico
dell'Anno**

23 NOVEMBRE 2023
MILANO

PER OGNI CHIARIMENTO: tel. 026691567

Rallentano la manifattura e il settore dei servizi

Nel contesto economico del primo semestre del 2023 si sono fatti sentire gli aumenti del tasso di interesse decisi dalla Banca centrale europea.

di **Stefano Pioli**

Nel secondo trimestre del 2023, la crescita è rimasta solida negli Stati Uniti, mentre il Pil ha frenato marcatamente in Cina, anche per effetto della crisi immobiliare. Complessivamente, in estate, l'attività economica globale ha rallentato: è proseguita la flessione del ciclo manifatturiero e l'espansione nei servizi si è attenuata. Secondo le previsioni pubblicate in ottobre dall'Fmi, il prodotto mondiale rallenterà nel biennio 2023-24, anche per effetto delle tensioni geopolitiche, accentuate dai recenti attacchi terroristici in Israele, che pesano sull'evoluzione del quadro congiunturale globale. Questa situazione e la debolezza dell'interscambio di merci grava sulle prospettive del commercio internazionale, anche perché sono tornate a salire le quotazioni energetiche.

L'inflazione e le politiche monetarie. Nei mesi estivi l'inflazione di fondo è diminuita negli Stati Uniti e nel Regno Unito, pur rimanendo elevata. La Federal Reserve e la Bank of England, rispettivamente nelle riunioni di luglio e agosto, hanno aumentato di 25 punti base i propri tassi di riferimento, portandoli ai massimi dal biennio 2007-08 e lasciandoli invariati in settembre (mentre l'orientamento della politica monetaria della Banca del Giappone è rimasto accomodante). Diversa la posizione della Bce che ha proseguito con il rialzo dei tassi: in luglio e settembre, ha aumentato di complessivi 50 punti base i tassi

di interesse. Il Consiglio attualmente ritiene che i tassi di riferimento abbiano raggiunto livelli che, se mantenuti per un periodo sufficientemente lungo, forniranno un contributo sostanziale al ritorno tempestivo dell'inflazione all'obiettivo del 2%. Ha inoltre ribadito che intende reinvestire in modo flessibile, almeno sino alla fine del 2024, il capitale rimborsato sui titoli in scadenza nel quadro del programma di acquisto di titoli per l'emergenza pandemica. **C o n s e -**guenza, nell'area dell'euro, il costo dei finanziamenti a imprese e famiglie è ulteriormente salito, riflettendo il rialzo dei tassi ufficiali, mentre i rendimenti sui titoli pubblici decennali sono aumentati, così come i differenziali di quelli italiani con i corrispondenti titoli tedeschi. Nel terzo trimestre dell'anno, si è verificato un inasprimento delle condizioni nei mercati finanziari internazionali che non ha facilitato la ripresa degli investimenti nel settore manifatturiero.

Secondo le stime della Banca d'Italia, il ristagno del Pil nell'area dell'euro, in atto dalla fine del 2022, è proseguito anche nei mesi estivi. Vi hanno inciso le condizioni di finanziamento più rigide e gli effetti dell'alta inflazione sul potere d'acquisto delle famiglie, come dimostrano i livelli del consumo al dettaglio. In Italia, non solo sono rallentati la manifattura e il settore dei servizi (nonostante l'alta frequenza di turisti), ma sono emersi segnali di raffreddamento



L'inflazione è restata alta nel primo semestre, rallentando i consumi di tutti i prodotti durevoli, non durevoli e semidurevoli

nel mercato del lavoro (l'occupazione e il tasso di partecipazione sono rimasti sostanzialmente stabili). E' vero che si è rafforzata la dinamica delle retribuzioni nel settore privato non agricolo, ma le pressioni al rialzo provenienti dai rinnovi contrattuali appaiono nel complesso contenute. Si è verificato anche un rallentamento delle esportazioni, che

(2023)

	gen.	feb.	mar.	apr.	mag.	giu.	lug.	ago.	set.
Italia	6,6	6,4	6,2	6,0	6,1	6,1	6,0	6,0	6,0
Francia	4,8	4,8	4,9	5,3	5,4	5,3	5,1	5,1	5,0
Germania	6,4	6,2	6,0	6,1	6,2	6,0	6,0	6,0	6,0
Spagna	4,2	3,9	4,1	4,0	4,1	3,7	3,5	3,5	3,6



In Italia, anche nel mercato del lavoro sono emersi segnali di raffreddamento

hanno risentito sia della scarsa vivacità della domanda globale sia della critica attività economica dell'area euro. In settembre, l'inflazione al consumo e quella di fondo sono scese al 4,3% e al 4,5%, rispettivamente. Nelle proiezioni degli esperti della Bce la dinamica dei prezzi al consumo diminuirà marcatamente nel 2024 (al 3,2%) e nel 2025 (al 2,1%).

I prestiti bancari si riducono e aumenta il costo del credito. Come accennato, tra maggio e agosto il credito a famiglie e imprese è nuovamente diminuito. La domanda di finanziamenti è frenata sia dall'aumento del costo dei prestiti sia dalle minori esigenze di liquidità per investimenti. Le indagini presso le banche evidenziano inoltre che il maggiore rischio percepito dagli intermediari e la minore disponibilità a tollerarlo continuano a contribuire a un irrigidimento

alle imprese. I nuovi crediti deteriorati si mantengono su livelli contenuti. In particolare, nel secondo trimestre, la spesa delle famiglie, valutata in termini reali, si è espansa solo dello 0,2% (dallo 0,6% del primo trimestre): alla crescita dei consumi per servizi si è contrapposta la flessione degli acquisti di tutti i beni (durevoli, non durevoli e semidurevoli). Nonostante le condizioni ancora complessivamente favorevoli del mercato del lavoro, i consumi delle famiglie sono stati frenati dal ristagno del reddito disponibile in termini reali (meno 0,2% sul periodo precedente). Secondo un sondaggio sperimentale della Banca d'Italia presso circa 1.900 famiglie, condotto tra agosto e settembre, la quota dei nuclei che hanno riportato almeno qualche difficoltà a sostenere le spese mensili è cresciuta nella prima parte del 2023 rispetto al complesso del 2022.

delle politiche di concessione dei finanziamenti, indebolendone la dinamica. Gli intermediari si aspettano un ulteriore inasprimento dei criteri per la concessione del credito

Secondo i nuovi obiettivi di finanza pubblica - aggiornati dal governo alla fine di settembre - nel 2023 l'indebitamento netto e il debito in rapporto al Pil continuerebbero a diminuire e si collocherebbero rispettivamente al 5,3% e al 140,2%. L'indebitamento netto scenderebbe gradualmente nei prossimi anni, fino al 2,9% del Pil nel 2026. Le previsioni parlano di una crescita del Pil per quest'anno dello 0,7% (molto dipenderà dall'andamento dell'economia nel quarto trimestre), dello 0,8% nel 2024 e dell'1,0% nel 2025. La crescita risentirebbe dell'inasprimento delle condizioni di finanziamento e della debolezza degli scambi internazionali e trarrebbe beneficio dalle misure previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza e dal graduale recupero del potere d'acquisto delle famiglie, facilitato dal calo dell'inflazione. Comunque, l'acuirsi delle tensioni geopolitiche, il peggioramento dell'economia cinese e la maggiore rigidità delle condizioni di offerta del credito in Italia, così come nel complesso dell'area dell'euro, si configurano come rischi al ribasso per la crescita economica. I rischi per l'inflazione sono connessi con un ulteriore rincaro delle materie prime e con una minore velocità di trasmissione della recente discesa dei costi di produzione; un deterioramento più marcato e persistente della domanda aggregata costituisce il principale rischio al ribasso. ■

Economia “non osservata”: cresce in linea con il Pil

L'economia sommersa e le attività illegali raggiungono, nel 2021, la cifra di 192 miliardi di euro, segnando una crescita del 10% sul 2020.

L'Istat ha pubblicato un report sull'“economia non osservata” del 2021, che è costituita dalle attività produttive che, per motivi diversi, sfuggono all'osservazione diretta e comprende, essenzialmente, l'economia sommersa e illegale. Le principali componenti dell'economia sommersa sono costituite dal valore aggiunto occultato tramite comunicazioni volutamente errate del fatturato e/o dei costi (sotto-dichiarazione del valore aggiunto) o generato mediante l'utilizzo di lavoro irregolare. L'economia illegale include sia le attività di produzione di beni e servizi la cui vendita, distribuzione o possesso sono proibite dalla legge (come la produzione e lo smercio degli stupefacenti), sia



L'impiego irregolare al servizio delle persone genera un alto valore aggiunto non dichiarato, toccando il 22% del totale. In questa voce svolge un ruolo importante il lavoro domestico, come quello della badante

ta del 10,0% rispetto all'anno precedente (quando era 174,6 miliardi), sostanzialmente in linea con la dinamica del Pil (più 9,7%). L'incidenza dell'economia non osservata sul Pil si è di conseguenza mantenuta costante al 10,5%, 0,8 punti percentuali al di sotto di quanto osservato nel 2019 (quando aveva segnato 11,3%). Questa crescita è stata guidata dall'andamento del valore aggiunto da sotto-dichiarazioni che ha registrato un aumento di 11,7 miliardi di euro rispetto al 2020. Di minore entità l'incremento del valore aggiunto generato dall'utilizzo di lavoro irregolare (5,7 miliardi di euro, pari al 9,2%) e dalle attività illegali (0,9 miliardi di euro, pari al 5,0%). In controtendenza, le altre componenti del sommerso hanno mostrato una riduzione pari a 0,8 miliardi di euro (meno 5,5%) rispetto all'anno precedente, principalmente dovuta a una contrazione degli affitti in nero.

Siamo di fronte a “numeri” sostenuti, che mettono in luce le difficoltà per il fisco di riuscire ad aggredire una pra-



quelle che, pur essendo legali, sono svolte da operatori non autorizzati. Nel 2021, il valore aggiunto generato dall'economia non osservata, ovvero dalla somma di economia sommersa e attività illegali, si è attestato a 192,0 miliardi di euro, segnando una cresci-



tica di illegalità ormai entrata nelle abitudini di tanti italiani. Comunque, la sostanziale stabilità dell'incidenza dell'economia non osservata sul Pil è il risultato di andamenti eterogenei delle sue componenti. In particolare, mentre la dinamica marcata mostrata dalla

sotto-dichiarazione ne ha riportato l'incidenza sul Pil ai livelli pre-crisi (5,0%), la crescita meno sostenuta del valore aggiunto da lavoro irregolare ha comportato un'ulteriore discesa della sua incidenza (fino al 3,7%, dal 4,3% del 2019). Tali diversi andamenti hanno prodotto una significativa ricomposizione del peso delle diverse componenti sul totale dell'economia non osservata. Rispetto al 2020, infatti, a un aumento della rilevanza della sotto-dichiarazio-

curata il fenomeno, ha utilizzato una disaggregazione settoriale che tiene in considerazione la specificità funzionale dei prodotti/servizi scambiati piuttosto che le caratteristiche tecnologiche dei processi produttivi. Nella classificazione utilizzata a questo fine, le attività industriali sono distinte in produzione di beni di consumo, produzione di beni di investimento e produzione di beni intermedi (che include il comparto energetico e della gestione dei rifiuti).

costruzioni (10,5%). Il valore aggiunto generato dall'impiego di lavoro irregolare presenta una maggiore incidenza negli altri servizi alle persone (22,0% del valore aggiunto totale), anche per l'inclusione del lavoro domestico. Al contrario, il fenomeno risulta limitato nei comparti dell'industria (con un impatto compreso tra lo 0,9% e il 2,8%) e negli altri servizi alle imprese (1,6%). In agricoltura, infine, il valore aggiunto sommerso, connesso alla sola componente di lavoro irregolare, è pari al 15,7% del totale del comparto.

Unità di lavoro irregolari

Fonte: Istat

(2018-2021, valori in migliaia, tasso di irregolarità e variazioni %)



ne (dal 45,6% al 47,6%) si è associata una riduzione di tutte le altre tipologie: dal 35,7% al 35,5% il lavoro irregolare, dal 9,9% al 9,5% l'economia illegale, dall'8,7% al 7,5% le altre componenti.

In particolare, nel 2021, il complesso dell'economia sommersa vale 173,9 miliardi di euro, in aumento di 16,5 miliardi rispetto al 2020. La parte più importante in questo caso è la componente legata alla sotto-dichiarazione che vale 91,4 miliardi di euro mentre quella connessa all'impiego di lavoro irregolare è pari a 68,1 miliardi (erano, rispettivamente, 79,7 e 62,4 miliardi l'anno precedente), mentre le componenti residuali ammontano a 14,4 miliardi di euro (15,2 miliardi nel 2020). L'Istat, per cogliere in maniera più ac-

Nel terziario, le attività dei servizi professionali sono considerate separatamente dagli altri servizi alle imprese. Nel complesso, i settori dove il peso del sommerso economico è maggiore sono gli altri servizi alle persone, dove esso costituisce il 34,6% del valore aggiunto del comparto, il commercio, trasporti, alloggio e ristorazione (20,9%) e le costruzioni (18,2%). Per gli altri servizi alle imprese (5,2%), la produzione di beni d'investimento (3,4%) e la produzione di beni intermedi (1,5%) si osserva invece un'incidenza minore. Il contributo del valore aggiunto sotto-dichiarato all'attività produttiva ha un ruolo significativo per gli altri servizi alle persone (11,8% del totale del valore aggiunto), il commercio, trasporti, alloggio e ristorazione (11,7%) e le

Il ricorso al lavoro non regolare da parte di imprese e famiglie è una caratteristica strutturale del mercato del lavoro italiano. Sono definite non regolari le posizioni lavorative svolte senza il rispetto della normativa vigente in materia fiscale e contributiva e quelle relative alle attività illegali, quindi non osservabili direttamente presso le imprese, le istituzioni e le fonti amministrative. Nel 2021, sono 2 milioni e 990 mila le unità di lavoro a tempo pieno (Ula) in condizione di non regolarità, occupate in prevalenza come dipendenti (circa 2 milioni e 177 mila unità). Rispetto al 2020, il lavoro non regolare segna una crescita contenuta del 2,5%, che non ha recuperato la considerevole caduta registrata in corrispondenza della crisi pandemica (meno 18,4%) e sembra segnalare un ridimensionamento del fenomeno. Il tasso di irregolarità, calcolato come incidenza percentuale delle Ula non regolari sul totale, risulta quindi in calo nell'ultimo anno, attestandosi al 12,7%, dopo il 13,6% fatto registrare nell'anno precedente. Il calo del tasso di irregolarità è dovuto all'effetto combinato della contenuta dinamica positiva del lavoro non regolare a fronte di un forte aumento dell'input di lavoro regolare, che registra un più 10,7%, tornando in linea con i livelli del 2019. ■

Il costo della mala burocrazia

Alle imprese il cattivo funzionamento dello Stato costa 52,7 miliardi.

di **Virginia Sestieri**

La burocrazia costa alle imprese e al paese, secondo quanto affermato nel 2019, da The European House Ambrosetti, 52,7 miliardi di euro ogni anno. Questo è il costo che le imprese hanno nella gestione dei rapporti con la burocrazia italiana. Il cattivo funzionamento della pubblica amministrazione aggiunge altri costi al sistema produttivo nazionale, secondo quanto affermato dalla CGIA di Mestre, stimabili in 49,6 miliardi per debiti commerciali che la pubblica amministrazione ha con le imprese (è quanto affermato da Eurostat nel 2023), a questa cifra si possono aggiungere i 40,0 miliardi che rappresentano i costi della lentezza e del cattivo funzionamento della giustizia (affermazione del ministro della Giustizia Carlo Nordio di quest'anno), i 24,7 miliardi degli sprechi e delle inefficienze della sanità (secondo quanto sostenuto nel 2023 dalla fondazione indipendente Gimbe) e i 12,5 miliardi per inefficienze e sprechi nel servizio pubblico locale (affermazione di The European House Ambrosetti e delle Ferrovie dello Stato). Il

totale di queste cifre porta a un costo totale di circa 180 miliardi di euro. È evidente che tali cifre non possono essere sommate perché sono di fonte diversa, non sono assolutamente omogenee e a volte si sovrappongono per diverse ragioni. Quindi, la cifra di 180 miliardi non ha alcun valore, diciamo, "scientifico", ma indica una situazione molto difficile e gravosa per il paese, oltre che per il sistema produttivo nazionale. Restano comunque in tutta la loro evidenza sia i 52,7 miliardi sia i 40 miliardi che le imprese affrontano per i rapporti con la pubblica amministrazione e per i crediti non riscossi. Siamo di fronte a una mala burocrazia che danneggia evidentemente il sistema produttivo. Inoltre, i 180 miliardi rappresentano oltre il doppio della cifra che secondo

il ministero dell'Economia e delle Finanze è quantificabile per l'evasione fiscale. Cifra che ammonta a 84,4 miliardi di euro (importo riferito alla media degli anni 2018-2020). È evidente che nel rapporto "dare-avere" tra le imprese e la pubblica amministrazione,



pur considerando la non scientificità della cifra di 180 miliardi per le ragioni espresse in precedenza, il risultato è palesemente a favore dello Stato, che dovrebbe provvedere per migliorare una situazione davvero difficile per il sistema produttivo nazionale. ■

Il costo delle principali inefficienze nel nostro "sistema paese"

Fonte: CGIA

(Le cifre riportate non sono sommabili in quanto provenienti da diverse fonti, non sono omogenee e, a volte, si sovrappongono)

	IMPATTO ECONOMICO	FONTE
Burocrazia (costo per imprese)	57,2	The European House Ambrosetti
Debiti commerciali PA	49,6	Eurostat
Giustizia	40,0	Carlo Nordio ministro della Giustizia
Sanità	24,7	GIMBE
Trasporto pubblico locale	12,5	The European House Ambrosetti

PENSA A QUELLO CHE SAI FARE MEGLIO, DELLA LOGISTICA CI OCCUPIAMO NOI.

Perché preoccuparti della Logistica, quando puoi occuparti solo del tuo business? Ti aiutiamo a progettare e realizzare la migliore soluzione di Logistica Integrata, offrendo servizi di stoccaggio, allestimento ordini e consegna espressa al destinatario finale. Grazie all'integrazione tra magazzini e HUB di distribuzione, garantiamo efficienza sull'intera supply chain.

Scopri di più su poste.it

Posteitaliane

SPEDIZIONI
E LOGISTICA

CONTI E
PAGAMENTI

PREVIDENZA E
ASSICURAZIONI

MUTUI E
PRESTITI

INTERNET E
TELEFONIA

RISPARMIO E
INVESTIMENTI

SERVIZI
DIGITALI

LUCE
E GAS

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. L'offerta di "Logistica Integrata" (warehousing, trasporto e delivery) è un'offerta modulare nell'ambito della quale le diverse componenti sono contrattualizzate autonomamente ed erogate anche per il tramite delle singole società del gruppo Poste Italiane soggette a direzione e coordinamento di **Poste Italiane S.p.A.**, con sede in Roma al Viale Europa n. 190, in funzione del servizio richiesto e, segnatamente, da **SDA Express Courier S.p.A.**, quanto ai servizi di warehousing e trasporto o da **Piurima S.p.A.**, quanto ai servizi di trasporto a temperatura controllata mentre i servizi di corriere espresso e pacchi sono direttamente contrattualizzati ed erogati da **Poste Italiane S.p.A.**

Per maggiori informazioni, per conoscere le condizioni economiche e contrattuali, le caratteristiche, le limitazioni, le modalità di reclamo e di assistenza alla clientela, i tempi di consegna sia nazionale che internazionale nonché gli oneri e formalità doganali è possibile richiedere un contatto commerciale attraverso il form online al seguente link https://www.sda.it/wps/portal/Servizi_online/contatto-commerciale.

Italia: denatalità nel 2022 a livelli record

Anche l'anno scorso la tendenza non si è invertita: calano i nati. La popolazione giovanile, tra i 18 e 34 anni, è la più bassa in confronto con l'Unione europea.

di **Valerio di Velo**

Secondo i dati Istat, anche nel 2022 è continuato a calare il numero dei nati: l'anno scorso sono stati 393.333, con un calo di 6.917 rispetto al 2021 (meno 1,7%). Dal 2008, anno in cui si è rilevata la quota maggiore di nascite negli anni 2000, la flessione è stata continua: rispetto a quell'anno, il calo è stato di 183 mila nati (meno 31,8%). Ciò significa che è "sparita" dalla carta geografica una città come Modena, che ha esattamente una popolazione pari al calo delle nascite dal 2008 a oggi. Questa flessione è determinata dai mutamenti strutturali della popolazione femminile in età feconda, fissata, in maniera convenzionale, tra i 15 e i 49 anni, che sono in forte flessione: quelle nate negli anni del baby-boom, dalla metà degli anni Sessanta alla metà dei Settanta, è tutta uscita dalla fase riproduttiva e quelle che nate dopo vivono in un'epoca caratterizzata da un drammatico baby-bust, il disastro delle nascite. Anche i

figli della popolazione straniera, che avevano in parte compensato il ridimensionamento delle famiglie italiane nei primi anni del 2000, oggi sono in calo in quanto le famiglie si stanno "allineando" al "costume di vita" del nostro paese.

Basta osservare il grafico "Giovani e anziani" che pubblichiamo per rendersi conto, visivamente, del "disastro" demografico: dal 1992 al 2022, ossia solo in trent'anni, la situazione si è completamente rovesciata. Nel 1992, la popolazione dei giovani di 18 ai 34 anni (quella più "produttiva") era intorno ai



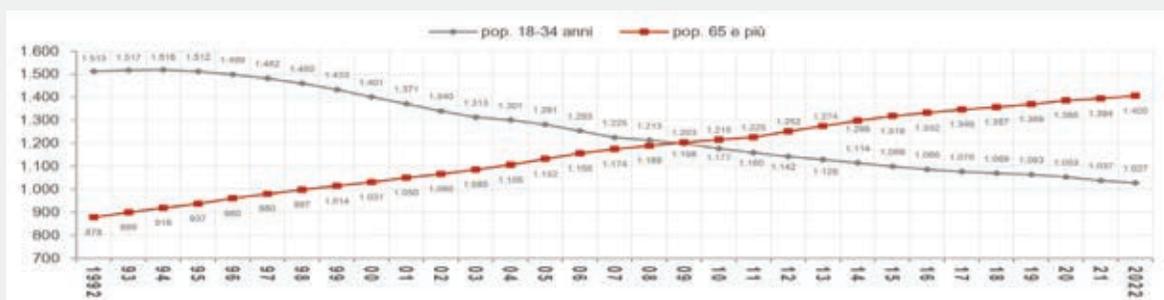
Dal 2008, anno in cui si è registrato il valore più alto delle nascite negli anni Duemila, al 2021 i nati sono sistematicamente diminuiti

15,130 milioni mentre quella pari od over 65 era di poco superiore agli 8,7 milioni di unità. La forbice si è completamente invertita nel 2022: gli appartenenti alla fascia dai 18 ai 34 anni sono diventati poco più di 10 milioni, mentre gli over 65 si sono quasi raddoppiati superando di poco i 14 milioni, collocandosi nettamente sopra la fascia 18-34.

Giovani e anziani

Fonte: Istat

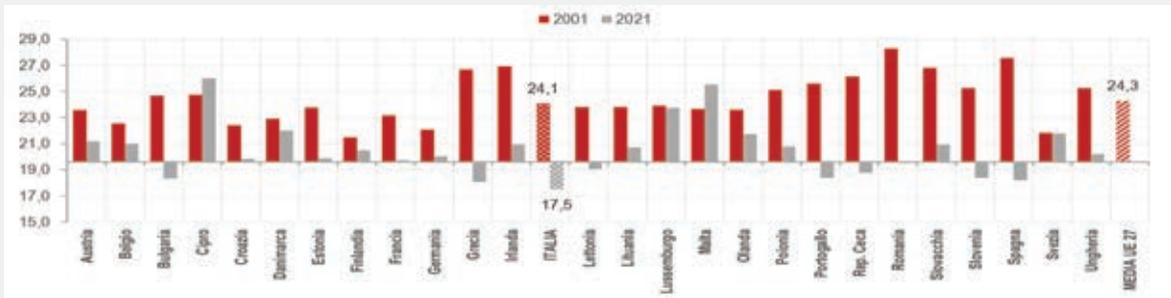
(1992-2022, confronto tra il numero di giovani, 18-34 anni, e anziani, 65 anni e oltre, valori assoluti per 10 mila abitanti)



Giovani nell'Unione europea

Fonte: Istat

(18-34 anni, confronto tra il 2001 e il 2021, valori %)



Giovani nel sud e nel centro-nord

Fonte: Istat

(confronto anni 1981, 2001, 2021 e previsioni anni 2040 e 2060, valori per mille abitanti)



Oggi, nel Mezzogiorno, la quota di giovani è maggiore del centro-nord: il 18,6% contro il 16,8%. Ma la loro flessione è molto forte: dal 2002, meno 28%. Questa è una tendenza che minaccia, molto probabilmente, di proseguire: oltre un giovane su due, nel sud, è insoddisfatto della sua condizione economica e un terzo sottolinea "che è peggiorata". Inoltre, si dilata molto notevolmente l'uscita dalla casa dei genitori: il 71,5% dei 18-34enni vive in famiglia (contro il 49,4% dell'Unione europea) con un forte aumento rispetto al 2002, quando era il 62,2%. Una situazione molto difficile. Cosa fare per migliorarla? Una domanda da porre al governo.



La popolazione giovanile dai 18 ai 34 anni rappresenta in Italia il 17,4% con un decremento del 23,3% rispetto al 2002 ed è inferiore alla media dell'Unione europea

Le prospettive per il futuro non cambiano: nei primi sei mesi del 2023 i nati calano ancora, rispetto allo stesso pe-

riodo del 2023, di circa 3.500 unità (meno 1,9%).

fortemente preoccupate da un insieme di fattori, che vanno dalla difficoltà di trovare lavoro, o di mantenerlo, all'au-

mento del costo della vita, all'inflazione, da quanto costa un figlio al difficile equilibrio economico della vita familiare.

Ovviamente il problema è strutturale, si "salda", in termini generali, con le condizioni socio-economiche della società italiana. Oggi, le donne hanno difficoltà a generare figli perché sono

mentamento del costo della vita, all'inflazione, da quanto costa un figlio al difficile equilibrio economico della vita familiare. Senza dubbio, il problema della natalità è stato gravemente sottovalutato nel nostro paese in tutto questo tempo. Probabilmente, per la precarietà dei governi e per il poco tempo in cui sono rimasti in carica. Oggi, il governo, che ha la possibilità di rimanere in carica per cinque anni, dovrebbe mettere mano al problema in maniera molto seria: basta guardare a cosa fa la Francia, che ha un tasso di natalità per donna di 1,86, superiore alla media dell'Unione europea di 1,53 e che surclassa l'Italia, ferma all'1,26%. E' una questione di scelte politiche, oltre che di cultura. ■

THE ECONOMIST

Gli Stati Uniti e la guerra a Gaza

L'esplosione mortale a Gaza all'ospedale arabo Ahli la sera del 17 ottobre ha ucciso molti palestinesi che si erano là rifugiati. Nonostante le prove evidenti che le loro morti sono state causate dal fallimento di un razzo palestinese carico di carburante, i paesi arabi si sono affrettati a condannare Israele. Hezbollah, una milizia libanese pesantemente armata, si sta avvicinando alla guerra vera e propria con Israele. I ponti faticosamente costruiti tra Israele e i suoi vicini arabi giacciono in rovina. Quanto sono fragili le forze che cercano di tenere insieme le cose. Quindici ore dopo l'esplosione, il presidente Joe Biden è atterrito in Israele, un uomo anziano con il peso del mondo sulle spalle. La diplomazia di Biden è in un momento particolarmente pesante sotto l'aspetto geopolitico. Oltre a segnalare il dolore e il sostegno a Israele, mette a fuoco quanto questa crisi sia importante per il Medio Oriente e per l'America.

Nell'ultimo mezzo secolo gli Stati Uniti sono stati l'unico paese disposto e in grado di portare un qualche tipo di ordine nella regione. Indipendentemente dai numerosi fallimenti della politica americana in quel paese, anche in Iraq e in Siria, Biden e il suo segretario di Stato, Antony Blinken, si sono ancora una volta assunti questo fardello. Morte e malattie incombono su Gaza. Il veleno si sta diffondendo in tutto il mondo arabo. Non hanno molto tempo. Il pericolo imminente è sul secondo fronte nel nord di Israele. Il bilancio delle vittime di Ahli Arab significa che Hezbollah e i suoi sponsor iraniani rischiano di perdere la faccia se non riescono a vendicare le vite palestinesi perse. Hezbollah avrà ora un forte sostegno anche nel mondo arabo in caso di attacco. Se Israele concludesse che la guerra è inevitabile, potrebbe colpire per primo. L'America ha incaricato due portaerei di dissuadere Hezbollah e l'Iran dall'aprire un secondo fronte. Se lo sfidano, dovrebbe usarli per una dimostrazione di forza. Un secondo pericolo è che le relazioni arabo-israeliane tornino indietro di decenni. In mezzo ai bombardamenti senza precedenti di Israele, gli arabi ricordano le guerre precedenti in cui Israele ha colpito

scuole e ospedali. Israele ha imposto l'assedio totale di Gaza; il suo presidente ha detto che tutti gli abitanti di Gaza condividono la responsabilità. Nonostante gli eccessi di Israele, i leader arabi avrebbero potuto chiedere la calma e un'indagine indipendente sull'esplosione dell'ospedale. L'uccisione di massa dei palestinesi presso l'ospedale Ahli avrebbe dovuto indurli a raddoppiare i loro sforzi per salvaguardare i civili di Gaza e spronarli a creare un piano regionale per un futuro palestinese migliore. Invece, l'esplosione ha approfondito l'odio e le lamentele. Con parole che non possono essere facilmente ritratte, i partner arabi di Israele hanno incolpato lo Stato ebraico. La Giordania ha immediatamente cancellato un vertice tra Biden e i leader arabi che era stato la migliore speranza per la diplomazia regionale. L'Egitto è più determinato che mai a tenere i rifugiati temporanei fuori dal Sinai, in parte per paura di essere visto come complice di Israele in quello che i palestinesi temono sia un piano per svuotare Gaza in modo permanente.

Si tratta di un deplorabile fallimento della leadership, con profonde implicazioni regionali e globali. La maggior parte dei governi arabi detesta Hamas e il suo sostenitore, l'Iran. Paesi come gli Emirati Arabi Uniti e l'Arabia Saudita hanno bisogno di stabilità e beneficiano di buone relazioni con Israele. Tuttavia, sono così cauti nel mettere alla prova la rabbia dei loro cittadini con la verità sull'origine del razzo che hanno scelto di sabotare gli interessi a lungo termine del loro popolo. Per l'Iran, questa sembra una vittoria. Per anni ha avuto una strategia di finanziamento, armamento e addestramento di agenti di Hamas e Hezbollah. Calcola che la violenza e il caos indeboliscono Israele e screditano i governi arabi. Se la vista dell'America che combatte Hezbollah a fianco di Israele porta a una rottura delle relazioni di Biden con il mondo arabo, un Iran esultante avrà costruito le basi per il proprio dominio regionale.

Anche la Russia e la Cina stanno vincendo. C'è la percezione nel sud del mondo che questa complessa storia sia in realtà una semplice storia di palestinesi oppressi e colonizzatori israeliani. La Cina e la Russia sfrutteranno questa caricatura per sostenere che l'America sta rivelando il suo vero disprezzo per le persone dalla pelle scura a Gaza e la sua ipocrisia sui diritti umani e sui crimini di guerra, proprio come affermano di aver fatto presumibilmente provocando una guerra in Ucraina. Cosa può fare il signor Biden? La sua analisi deve iniziare



Il presidente Biden ha davanti una situazione molto complicata: se non riuscirà a garantire la sicurezza di Gaza sarà una catastrofe anche per gli Stati Uniti

con la necessità di pace tra palestinesi e israeliani e con il riconoscimento che ciò non potrà accadere finché Hamas governerà Gaza. Gaza City è costellata di tunnel. Distruggere la capacità di Hamas di fare la guerra richiede quindi un'offensiva di terra. La tragedia di Ahli Arab convalida il cinico calcolo secondo cui le vittime palestinesi aiutano Hamas minando il sostegno a Israele. L'esercito israeliano ha bisogno di essere visto come un risparmiatore di civili, anche perché ha bisogno di tempo per distruggere i tunnel di Hamas. Gaza è sull'orlo del baratro. Le scarse condizioni igienico-sanitarie minacciano malattie epidemiche. Israele ha finalmente accettato che alcuni aiuti possano entrare a Gaza. Servirà molto di più. Se l'Egitto continua a vietare l'ingresso ai rifugiati, Israele dovrebbe andare oltre, creando rifugi sul proprio territorio nel Negev, sotto la supervisione delle agenzie delle Nazioni Unite.

È anche fondamentale spiegare cosa viene dopo l'invasione. Israele deve dimostrare che la sua lotta è contro i terroristi, non contro il popolo di Gaza. Dovrebbe promettere un nuovo inizio dopo la guerra, con un programma di

ricostruzione e la promessa di non strangolare l'economia di Gaza. Dovrebbe sostenere una nuova costituzione palestinese e nuovi leader eletti. Tutto questo sarebbe più facile con un nuovo governo israeliano eletto quando la guerra sarà finita. Anche se Biden riuscisse a convincere Israele a fare questi passi, ciò lascia sul campo la domanda più difficile di tutte: come garantire la sicurezza nella Gaza post-Hamas? Israele non può occupare l'enclave in modo permanente. Questa idea è stata giustamente abbandonata nel 2005. E' quindi necessario un impegno internazionale. Poiché non è chiaro chi si unirà a tale impegno, Biden dovrebbe iniziare a costruire una coalizione ora. Più Israele mostra al mondo arabo che è seriamente intenzionato a proteggere i civili e a pianificare per il giorno dopo, più è probabile che i leader arabi facciano la loro parte. Questo è un compito arduo. L'antisionismo radicato degli arabi comuni eroderà la volontà dei loro leader di aiutare la pace. L'alternativa è il decadimento che alimentano gli Stati come l'Iran e la Russia. Biden è l'unico leader in grado di rimettere insieme le cose. Se fallisce, e la sicurezza del Medio Oriente si sgretola, sarà una catastrofe anche per l'America. ■

Un fondo complementare per le imprese ferroviarie

Giuseppe Rizzi, presidente dell'associazione FerMerchi, intervenendo al convegno della Uil Trasporti "La cura del ferro", ha chiesto "una urgente istituzione di un fondo complementare a sostegno delle imprese ferroviarie del trasporto merci danneggiate dalle interruzioni causate dai lavori del Pnrr e provocate dai recenti eventi naturali sui valichi alpini". Gli interventi sull'infrastruttura ferroviaria previsti dall'attuazione del Pnrr, di portata epocale, sono necessari perché compensano uno



storico gap nei confronti degli investimenti attuati a favore della strada e rendono la rete ferroviaria nazionale adeguata agli standard europei. A riguardo uno studio commissionato da Greenpeace Europa ha rilevato che dal 1995 al 2018 l'Italia ha investito 151 miliardi sulle strade e 118 sulle ferrovie, con un gap del 28% a favore della strada. "Fino al termine dei lavori, è urgente sostenere le imprese ferroviarie del trasporto merci, le più colpite in termini di disagi e conseguenti danni dalle necessarie interruzioni notturne. Nel corso del 2023 molte linee hanno capacità ridotta per oltre il 50% e nel 2024 la situazione peggiorerà", ha proseguito Rizzi. Il contesto, già difficile e complesso, è stato recentemente aggravato dall'interruzione dei principali valichi alpini con il Frejus chiuso fino all'estate 2024 e il Gottardo con capacità limitata al 50% fino a inizio nuovo anno. Da questi transita il 60% di tutto l'import/export italiano e il 34% viaggia su ferrovia, garantendo l'approvvigionamento dell'industria nazionale. Una situazione drammatica per l'economia e per il settore ferroviario delle merci. Rizzi, ha, quindi, concluso: "E' necessaria un'azione politica decisa con misure e risorse a sostegno del comparto, altrimenti la nuova infrastruttura ferroviaria realizzata a fine lavori del Pnrr sarà senza traffico e con meno operatori".

Ricorso del governo contro l'Austria per il Brennero

Il consiglio dei ministri, nella seduta del 16 ottobre, ha adottato formalmente la richiesta del ministero dei Trasporti di avviare la procedura prevista dall'art. 259 del Trattato dell'Unione europea contro i divieti austriaci imposti al Brennero. È la prima volta che l'Italia ricorre direttamente alla Corte di giustizia contro un altro Stato membro per violazione del



diritto europeo. Si è trattato, ha precisato il ministro Matteo Salvini, "di una scelta difficile ma obbligata a fronte della posizione attendista assunta dalla commissione europea e all'impossibilità di raggiungere una soluzione negoziata. Spetterà quindi alla Corte di giustizia chiarire se i divieti austriaci al traffico pesante siano legittimi o se debba prevalere il principio della libera circolazione di merci e persone sancito dai Trattati". La notizia è stata così commentata da Alessandro Peron, segretario generale della Fiap: "E' certamente un'ottima e attesa notizia. Sulla questione del Brennero così come sulla complessiva criticità del transito delle merci dai valichi alpini, che ha visto impegnata la Fiap in questi ultimi anni sia a livello nazionale che internazionale, non è infatti più ammissibile che un principio fondante l'Unione europea venga disconosciuto, giustificando scelte autonome e arbitrarie con motivazioni di carattere ambientalista e di salute sociale, sostanzialmente di facciata visto che, poi, a casa loro, le istituzioni austriache permettono alle imprese di casa propria di circolare ed inquinare comunque e con qualsivoglia veicolo. Scelta egoista il cui risultato è, semplicemente, quello di spostare il traffico verso altre direttrici, visto che non vi sono, attualmente, altre possibilità di natura intermodale in grado di assorbire i flussi di transito delle merci necessari al nostro import/export, insieme a quello dei pa-

esi del nord Europa. L'immobilità delle istituzioni europee, a partire dalla presidente della commissione, Ursula von der Leyen, non è più accettabile e mortifica un principio pilastro dell'Europa".

Crescono le esportazioni nel mese di agosto

Ad agosto si sia verificata una crescita congiunturale per entrambi i flussi commerciali con l'estero, più intensa per le esportazioni (più 5,1%) che le importazioni (più 3,8%). L'aumento su base mensile dell'export è dovuto all'incremento delle vendite verso entrambe le aree, verso l'area comunitaria (più 3,5%) e verso i paesi terzi (più 6,9%). Nel trimestre giugno-agosto, rispetto al precedente, l'export ha registrato un lieve incremento (più 0,3%), mentre l'import una riduzione del 2,0%. L'export è cresciuto su base annua del 2,5% in termini monetari (da meno 7,7% di luglio) e del 3,4% in volume. La crescita dell'export in valore è stata la sintesi di un aumento dell'8,9% per i mercati extra-Unione europea e



di una contrazione del 3,7% per l'area Ue. Tra i settori che hanno contribuito maggiormente alla crescita tendenziale dell'export si segnalano: mezzi di trasporto, autoveicoli esclusi (più 55,4%), autoveicoli (più 18,5%), macchinari e apparecchi non classificati altrove (più 11%), prodotti alimentari, bevande e tabacco (più 6,3%). Su base annua, i paesi che hanno fornito i maggiori contributi all'aumento dell'export sono stati: Stati Uniti (più 34,0%), paesi Opec (più 14,7%) e Svizzera (più 8,0%). Si sono ridotte, invece, le esportazioni verso i paesi europei: Germania (meno 3,9%), Regno Unito (meno 8,7%) e Francia (meno 4,1%). Nei primi otto mesi del 2023, l'export ha registrato una crescita tendenziale del

2,3%. La stima del saldo commerciale ad agosto è stata pari a più 2.070 milioni di euro (era meno 9.508 milioni ad agosto 2022). Il deficit energetico (meno 4.541 milioni) si è ridotto a quasi un terzo del valore registrato un anno prima (meno 11.836 milioni), mentre l'avanzo nell'interscambio di prodotti non energetici è aumentato da 2.329 milioni di agosto 2022 a 6.612 milioni di agosto 2023..

Italia: l'inflazione aumenta la povertà assoluta

Nel 2022 sono poco più di 2,18 milioni le famiglie in povertà assoluta, per un totale di oltre 5,6 milioni di individui. Il fenomeno mostra una maggiore diffusione rispetto al 2021: l'incidenza a livello familiare risulta, infatti, pari all'8,3% e quella individuale arriva al 9,7% mentre, secondo i dati ricostruiti, nel 2021 i corrispondenti valori si attestavano, rispettivamente, al 7,7% e al 9,1%. In larga misura l'aumento osservato è imputabile alla forte accelerazione dell'inflazione registrata nel 2022 (più 8,7% la variazione dell'indice armonizzato dei prezzi al consumo), il cui impatto è risultato particolarmente elevato per le famiglie meno abbienti (più 12,1% la variazione su base annua dei prezzi stimata per il primo quinto di famiglie). In effetti, le spese per consumo di questa fascia di popolazione, che include anche le famiglie in povertà assoluta, pur in forte crescita in termini correnti, non hanno tenuto il passo dell'inflazione, determinando un calo in termini reali della loro spesa del meno 2,5%. A dispetto della denatalità e a conferma dello scarso aiuto dato dal



governo alle famiglie numerose, sono proprio queste ultime ad avere le maggiori difficoltà. Sono, infatti, maggiormente esposte le famiglie che hanno tre o quattro figli ed oltre. ■

L'audizione al senato di Ruggerone

Il presidente di Assologistica è stato ascoltato dalla commissione d'inchiesta sulle condizioni di lavoro, sullo sfruttamento e la sicurezza nel nostro paese.

di **Valerio di Velo**

Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica, accompagnato da Giovanni De Ponti, responsabile delle relazioni istituzionali dell'associazione, è stato ascoltato, in un'audizione, dalla "Commissione parlamentare di inchiesta sulle condizioni di lavoro in Italia, sullo sfruttamento e sulla sicurezza nei luoghi di lavoro pubblici e privati". Ruggerone ha esordito dicendo che "ringraziamo di questa convocazione che ci permette di parlare del nostro settore che non di sovente ha l'opportunità di esporre le proprie caratteristiche e peculiarità ai decisori politici". Ruggerone, quindi, ha illustrato i principali aspetti della logistica: "Come settore siamo, dopo il commercio, coloro che occupano il più alto numero di dipendenti nel nostro paese: parliamo di circa un milione di persone. Assologistica, in particolare, rappresenta 250 aziende con più di 70 mila dipendenti. Tutte queste persone, quotidianamente, lavorano per assicurare alla società e ai cittadini tutto ciò che serve per vivere. La logistica è presente e attraversa in qualche modo tutti i momenti che caratterizzano il sistema produttivo: dalle materie prime ai semilavorati, ai prodotti finiti. In tutto c'è la presenza della logistica". Un aspetto, quest'ultimo, di cui la società italiana si è accorta con ritardo: solo nel 2020, nel momento drammatico dei black out, quando tutto era chiuso, e la paura di rimanere senza i rifornimenti attanagliava i cittadini, la logistica ha continuato a lavorare, quotidianamente, riuscendo a non far mancare nulla



"La logistica ha dovuto fare una vertiginosa accelerazione sul fronte della digitalizzazione e dell'innovazione per fronteggiare la crisi aperta dalla pandemia. Le aziende in 18 mesi hanno realizzato programmi che erano previsti nei prossimi cinque anni", ha detto Ruggerone

ai supermercati e a tutti gli altri luoghi di acquisto.

Ciò ha fatto scattare il primo riconoscimento della politica italiana verso la logistica, "un settore - ha detto Ruggerone - che ha dimostrato in quei giorni tutta la sua capacità di lavoro, la sua validità, la sua organizzazione. Siamo stati i primi ad assumerci il rischio di continuare l'attività, di avere 'protocolli', di salvaguardare i nostri dipendenti. Ci siamo riusciti, assicurando al paese la continuità di ogni rifornimento". Ed è giunto anche il riconoscimento dei cittadini: una ricerca dell'Isfort ha affermato che nella società è salito di tre volte il livello dell'importanza sociale della logistica. Da qui la richiesta, portata avanti da Assologistica, che il set-

tore abbia il riconoscimento di "servizio pubblico essenziale, in quanto è quello che consente di vivere ogni giorno ai cittadini". "E' stato un enorme sforzo per le nostre aziende, perché ha richiesto un'accelerazione molto forte in termini di informatizzazione delle procedure, una profonda e rapida riorganizzazione per rispondere all'enorme crescita dell'eCommerce. Tutto ciò ha significato fare in 18 mesi quello che le imprese avevano messo in programma per i prossimi cinque anni", ha detto Ruggerone. "Recentemente abbiamo firmato il contratto nazionale di lavoro della logistica con i sindacati e stiamo già lavorando per prepararci alla prossima scadenza. Questo perché stiamo correndo il rischio, proprio per l'accelerazione vertiginosa di cui parlavo prima

e per la forte spinta all'introduzione di innovazioni, che si crei una frattura e un impatto negativo con l'impianto normativo che regola il settore. Da qui sorge l'impegno con i sindacati affinché questo 'spazio' non venga riempito da chi nulla a che fare con la logistica", ha aggiunto il presidente di Assologistica.

“Sono stato eletto presidente un giovedì del mese di giugno del 2021 alle ore 12 e alle 15 ho scritto una lettera all'allora ministro del Lavoro Andrea Orlando per chiedere un incontro urgente. Mi ero consultato in precedenza con parecchi associati che avevano segnalato le difficili condizioni in cui si portava avanti il lavoro. Da qui la richiesta urgente di un incontro con il ministro. Purtroppo, proprio la mattina dopo, in un sobborgo vicino Novara, vi è stata la morte davanti a un magazzino di un manifestante durante uno sciopero”, ha ricordato Ruggeroni, che ha aggiunto: “Al ministro abbiamo suggerito di mettere a disposizione tutti gli strumenti in grado di garantire di poter lavorare in pace e in sicurezza. Ricordavo in precedenza che abbiamo firmato il contratto di lavoro: un contratto che non prevede il subappalto e se in qualche caso è consentito deve essere eseguito secondo le regole e le norme del contratto. Siamo anche in stretto contatto con la prefettura e con l'Università di Milano e con i sindacati per redigere un documento che assicuri la regolarità del settore. Inoltre, presso la prefettura esiste già un sistema di accertamento sulle società di logistica, che dimostrano di avere le carte in regola”. Assologistica rappresenta le aziende che svolgono il lavoro in “conto terzi”, il che vuol dire che la produzione e il commercio affidano alle imprese di logistica i prodotti per farli arrivare al momento giusto, nel posto



“Non troviamo le persone per coprire le richieste di lavoro: ad esempio, mancano autisti e macchinisti. Per questo la formazione è indispensabile e fondamentale”, ha affermato il presidente di Assologistica

giusto, a un costo giusto. “Ciò significa che non siamo un'associazione di categoria, ma un'associazione di filiera, di una filiera anche molto lunga. Noi, infatti, ad esempio, rappresentiamo chi movimentava le merci per nave, aereo, strada, chi lavora nei magazzini, chi fa l'intermodalità, chi fa la logistica dell'arte, del food, della farmaceutica, e potrei continuare. Un lavoro complesso che, comunque, deve essere svolto in condizioni di sicurezza”, ha detto Ruggeroni.

Il presidente di Assologistica ha quindi parlato di due fenomeni che stanno emergendo: il primo riguarda l'intenzione sempre più manifestata da parte di grandi imprese logistiche di portare all'interno molti dei servizi che oggi vengono subappaltati. Ad esempio, più di duemila persone, in alcuni casi che sono stati discussi con Assologistica e i sindacati, verranno assunti con contratti a tempo indeterminato per un lavoro che prima era svolto dalle cooperative. Il secondo fenomeno riguarda la grande difficoltà a trovare il personale: non ci sono autisti, non ci sono macchinisti per la ferrovia. “Un fenomeno - ha detto Ruggeroni - che si sta manifestando in tutta Europa: in Inghilterra,

oggi, è l'esercito che porta il carburante alle pompe. Quindi, la formazione è molto importante. Noi siamo impegnati a fondo su questo fronte: facciamo molti corsi, organizzati da Assologistica Cultura e Formazione, in ogni settore della logistica. Inoltre, nel rinnovo del contratto è previsto un aumento dei versamenti verso Ebilog, l'ente nazionale bilaterale per il settore, destinati alla formazione”. Formazione che significa efficienza e sicurezza. A questo proposito, Ruggeroni ha aggiunto: “Il nostro settore è molto competitivo, la ricerca dell'efficienza deve essere continua. Per questo dobbiamo 'fare squadra' già al nostro interno con i clienti e con i fornitori. 'Fare squadra' non è semplice: abbiamo pochi 'campioni italiani' nel settore e ne avremmo bisogno. Per Expo, a Milano, la gara per la gestione del food è stata vinta dalla tedesca DB Schenker. Questo per la nostra incapacità di fare squadra. Quindi, dobbiamo migliorare, ma tenendo sempre presente che bisogna evitare la concorrenza sleale e conservare l'assoluto rispetto delle regole. Non è un problema di illegalità, questo non si pone, ma di osservanza dei regolamenti. E' quanto stiamo portando avanti con i sindacati”.

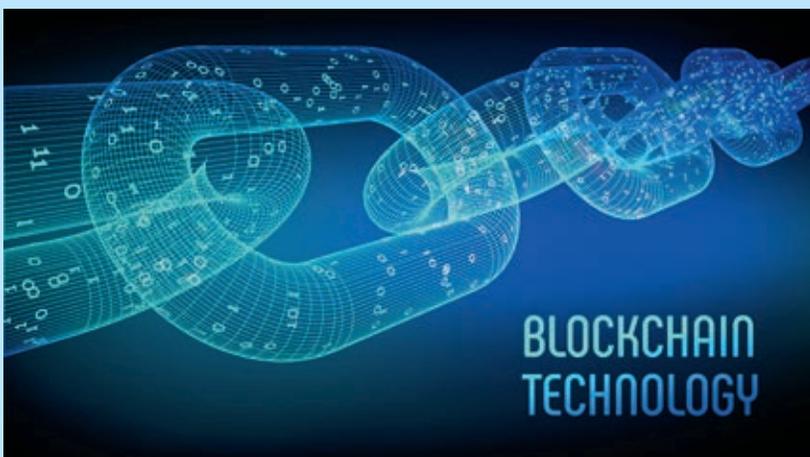
La e-CMR di Accudire entra nella rosa dell'European Blockchain Sandbox

La piattaforma consente alle imprese la completa digitalizzazione dei processi attraverso un approccio paperless ed eco-friendly.

Accudire è una società che nasce nel 2019 con l'obiettivo di rivoluzionare i processi di export attraverso un nuovo modello di business digitale. Ha elaborato una nuova piattaforma, la e-CMR, che consente alle imprese la completa digitalizzazione di processi e della documentazione attraverso un approccio paperless ed eco-friendly, preservando il Made in Italy e proteggendo i prodotti dalla contraffazione. Grazie a tale piattaforma, le aziende possono ridurre i costi, massimizzare i margini, diminuire gli sprechi e lavorare in sinergia con i molti altri attori coinvolti lungo la catena. Accudire consente un miglior collegamento tra commercio e finanza

italiana, l'unica con blockchain. L'European Blockchain Regulatory Sandbox è un'importante iniziativa lanciata dal programma "Digital Europe" dell'European Commission, che dal 2023 al 2026 supporterà annualmente 20 casi d'uso innovativi incentrati sulle Distributed Ledger Technologies. L'amministratore delegato di Accudire, Abramo Vincenzi, ha così commentato l'inserimento della e-CMR nella rosa dei migliori 20 use case europei: "Siamo onorati di essere stati selezionati come partecipanti a questo importante progetto europeo incentrato sull'applicazione delle DLT nel mondo delle spedizioni internazionali e di contribuire allo sviluppo di una necessaria

internazionali, superando l'anacronistica gestione e le problematiche dei documenti cartacei. Siamo fieri di poter affermare che Accudire è attualmente l'unica azienda in Europa ad utilizzare la tecnologia Blockchain per la lettera di vettura elettronica all'interno di flussi di informazioni completamente digitali lungo le filiere globali. La definitiva adozione di massa dell'e-CMR, già riconosciuta dall'agenzia delle entrate relativamente agli aspetti fiscali, contribuirà a semplificare l'attività della supply chain grazie a un approccio paperless e con minori costi di gestione, con documenti di trasporto non alterabili e quindi più sicuri, accessibili in tempo reale alla filiera logistica".



commerciale, semplificando il flusso di informazioni finanziarie e quindi il pagamento delle merci e il dialogo tra banche e imprese. La e-CMR è stata selezionata tra i 20 use case che parteciperanno all'European Blockchain Sandbox: l'unica e-CMR premiata fra le diverse europee presenti sul mercato, l'unica

regolamentazione normativa per il loro impiego. Nel settore dell'export, le nuove tecnologie consentono di creare soluzioni uniche, che soddisfano contemporaneamente le esigenze di semplificazione degli operatori logistici e la necessità delle aziende di rispettare pienamente gli aspetti fiscali inerenti alle spedizioni

La selezione, operata dall'esperto di blockchain Warren Brandeis e supervisionata da un gruppo di accademici universitari indipendenti, è stata annunciata dallo studio legale internazionale Bird&Bird e dal suo ramo consultivo OXYGY congiuntamente alla commissione europea. Lo use case DLT di Accudire, condotto nel luglio 2021 e presentato due mesi dopo a Trieste nel corso della conferenza Italy Smart Export, ha riguardato una spedizione dall'Italia alla Turchia con la completa digitalizzazione della documentazione logistica e l'interoperabilità tra i soggetti pubblici e privati coinvolti: Benetton Group, l'azienda esportatrice, il porto di Trieste, per la dogana e luogo di partenza della spedizione Ro-Ro, l'agenzia delle dogane che ha effettuato un controllo di qualità sulla correttezza del processo, uno spedizioniere globale e una società di importazione turca.

Malpensa Distripark apre una nuova connessione

Malpensa Distripark, società del Gruppo Ferrovie Nord Milano, che gestisce le strutture del terminal di Sacconago e la distribuzione delle merci, ha aperto una nuova connessione intermodale tra lo scalo di Busto Arsizio e quello di Ferentino, in provincia di Frosinone. Il nuovo traffico - operato dalla impresa ferroviaria Captrain - è stato inaugurato martedì 10 ottobre. Il collegamento che ha una capacità di 28 contenitori a treno è caratterizzato da una frequenza di tre roundtrip/settimana con arrivo e partenza da Sacconago il martedì, giovedì e sabato. Lo scalo di Ferentino si colloca



a circa 80 chilometri a sud di Roma in un'area a forte vocazione industriale, caratterizzata anche dalla presenza di sedi di importanti aziende multinazionali. Grazie alla creazione di questo nuovo collegamento intermodale sarà possibile per le società collocate nel sud del Lazio sfruttare le relazioni già esistenti tra lo scalo di Ferrovie Nord Milano e il Belgio per inviare le proprie merci dal centro Italia direttamente al Nord Europa, senza alcun trasferimento su gomma. L'utilizzo dell'intermodalità per collegare i 685 chilometri che separano i due terminal in Lombardia e nel Lazio consentirà di eliminare dalle strade oltre 6.500 mezzi l'anno, con una riduzione complessiva di migliaia di tonnellate di CO2, contribuendo quindi allo sviluppo di un trasporto sempre più sostenibile in termini di minori emissioni e congestione del traffico stradale.

TUI Airline adotta la soluzione SITA OptiClimb

TUI Airline ha completato l'assunzione della soluzione SITA OptiClimb in tutte e cinque le sue compagnie aeree come parte del programma di sostenibilità del gruppo per ridurre le emissioni. L'adozione completa della nuova tecnologia segue il successo della sua prima parziale acquisizione, che



ha permesso di risparmiare fino a 200 kg di carburante e 600 kg di CO2 per aereo al giorno. Secondo l'Associazione internazionale del trasporto aereo, il carburante rappresenta quasi il 30% dei costi operativi di una compagnia aerea ed è il principale responsabile delle emissioni. Le compagnie aeree stanno adottando applicazioni digitali innovative come SITA OptiClimb per ottenere riduzioni del carburante e delle emissioni, in attesa del complemento di strategie a lungo termine come l'adozione di carburanti sostenibili. Si stima, infatti, che, se ogni compagnia aerea utilizzasse SITA OptiClimb, sarebbe possibile risparmiare circa 5,6 milioni di tonnellate di carbonio l'anno. Il decollo dell'aereo è la fase del volo che consuma più carburante. SITA OptiClimb è una soluzione innovativa di analisi predittiva che utilizza il machine learning per costruire modelli di performance specifici per la coda del velivolo. Alimentati con le previsioni meteorologiche 4D e gli input dei piani di volo, questi modelli sono in grado di prevedere scenari di consumo di carburante. La soluzione fornisce quindi ai piloti informazioni quali la velocità di salita e i livelli di accelerazione personalizzati, specifici per ogni coda e volo, utili per ottimizzare il carburante senza compromettere i tempi di volo. Yann Cabaret, Ceo di SITA for aircraft, ha dichiarato: "Siamo lieti di continuare ad aiutare il Gruppo >

TUI nei suoi obiettivi di sostenibilità. La nostra ambizione è quella di collaborare con l'industria del trasporto aereo per progredire più velocemente nel nostro percorso condiviso verso il net-zero e per migliorare l'efficienza dei viaggi attraverso l'innovazione e la tecnologia”.

Ferrovia: **è nato un accordo di rete**

E' nato in ambito ferroviario un importante accordo strategico di rete tra tre società: Ferrotramviaria Engineering, società di ingegneria che offre servizi integrati ad elevato contenuto tecnico e innovativo per la realizzazione di grandi opere a committenza pubblica e privata, con particolare specializzazione nel settore delle infrastrutture e delle tecnologie per il trasporto ferroviario, stradale e intermodale; For.Fer, centro di formazione riconosciuto dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, che svolge l'attività di formare personale altamente specializzato da collocare in ambito ferroviario e di fornire alle imprese ferroviarie consulenze e servizi di aggiornamento professionale e tecnico; dPlan, società che opera su tutto il territorio nazionale nel settore



della sicurezza e salute nei luoghi di lavoro, con il fine di ridurre i rischi d'infortunio, migliorare la qualità del lavoro e ottimizzare i tempi di produzione. Con questo accordo le tre società intendono accrescere la loro capacità innovativa e la loro competitività sul mercato attraverso lo scambio di informazioni e prestazioni professionali ed esercitando in comune uno o più servizi rientranti nell'oggetto delle proprie attività. L'accordo, infatti, è basato su un comune impegno

nel perseguire eccellenza e innovazione nei rispettivi settori al fine di portare nuove opportunità e sinergie. E' prevista una vasta gamma di attività comuni, tra cui la promozione di servizi nei rispettivi settori di competenza; perseguire la maggiore e migliore penetrazione nel mercato di riferimento nazionale, e possibilmente internazionale, anche con comuni campagne di marketing; ottimizzare il coordinamento, la collaborazione e l'integrazione funzionale delle imprese aderenti alla rete, mettendo in comune dati e know-how.

GLI HUB DI MICROMOBILITÀ DI AMAZON



Amazon ha presentato due nuovi hub di micromobilità a Roma e Trento, che si aggiungono ai quattro già aperti in Italia nelle città di Milano, Napoli, Genova e Bologna. Grazie all'impiego di cargo scooter elettrici, gli hub consentiranno di ridurre le emissioni di CO2 legate alle consegne dell'ultimo miglio e contribuiranno anche a migliorare la qualità dell'aria, alleviare la congestione del traffico e a ridurre l'inquinamento acustico nei centri urbani. Nelle città europee tradizionalmente a elevata densità, gli hub di micromobilità sono usati da Amazon per effettuare consegne ai clienti con cargo scooter elettrici, cargo bike e consegne a piedi. Gli hub di micromobilità permettono di togliere dalla strada i tradizionali van per le consegne, alleviando la congestione del traffico nei centri urbani e migliorando la qualità dell'aria.

Baoli ha presentato i carrelli KBD/G 25-35

Baoli, azienda produttrice di carrelli elevatori parte del Gruppo Kion, ha presentato la nuova serie di carrelli elevatori KBD/G 25-35 con capacità di carico da 2,5 a 3,5 tonnellate e disponibile sia con motore diesel che GPL. “L’impegno quotidiano di Baoli è volto a rendere la logistica e la movimentazione dei materiali un processo semplice e sicuro per tutti i nostri clienti”, racconta Massimo Marchetti, director sales & service Baoli. “La nuova serie KBD/G è infatti pensata per una vasta gamma di applicazioni industriali e com-



merciali, dalle fabbriche ai cantieri passando per la grande distribuzione e la vendita all’ingrosso. Grazie alle sue caratteristiche, l’ultimo arrivato in casa Baoli rappresenta una soluzione vincente in termini di costo, qualità e sicurezza”. I nuovi modelli con capacità di carico da 2,5 a 3,5 tonnellate raggiungono una velocità massima di 17km/h e sono dotati di una trasmissione idrodinamica di alta qualità che garantisce una buona manovrabilità e una guida fluida. Il nuovo design del sollevatore, con altezza di sollevamento fino a 6.500 millimetri, offre all’operatore una visibilità più ampia sia sulle punte delle forche che sul carico, assicurando una movimentazione sicura e veloce. La piastra portaforche è disponibile con 6 rulli di serie. Tuttavia, è possibile installare sul carrello anche 8 rulli: in questo caso, il vantaggio per il cliente è una riduzione dei costi di manutenzione garantita dalla maggiore durata dei rulli e dei profili del sollevatore. Venendo al sistema di alimentazione, i carrelli KBD sono equipaggiati con motori diesel Doosan Euro 5 mentre la serie KBG è invece dotata di motori GPL Doosan, disponibili nelle

versioni per mercati UE e mercati extra UE. Due sistemi di alimentazione potenti e affidabili che permettono ai carrelli di affrontare agevolmente anche pendenze del 26%. Per quanto riguarda il comfort, la spaziosa postazione di guida con cabina sospesa garantisce un’eccellente visibilità e stabilità. Il volante regolabile, il selettore elettronico della direzione di marcia, la pedana ampia, il freno di stazionamento a pedale - che riduce lo sforzo dell’operatore - e le leve idrauliche montate lateralmente costituiscono una postazione di guida comoda e confortevole.

IL NUOVO PALLET Q+ DI CHEP

Chep Italia, società leader specializzata in soluzioni per la supply chain, appartenente al Gruppo Brambles, ha presentato Q+, il primo pallet composto esclusivamente da rifiuti in plastica riciclata, certificato dall’European Certification of Plastics Recyclers. Molteplici sono i vantaggi dell’uso del nuovo pallet: oltre a garantire una riduzione delle emissioni di CO2, il pallet si ispira ai principi dell’economia circolare e segue le



direttive europee che incoraggiano le aziende a ridurre l’impiego di materiali plastici monouso. Ad oggi, Chep ha prodotto un milione di pallet Q+, recuperando e riutilizzando efficientemente 2.500 tonnellate di rifiuti in plastica, conseguendo ottimi risultati anche in linea al programma di sostenibilità 2025 adottato dal Gruppo. L’impiego del quarto di pallet, in sostituzione delle piattaforme in legno, affonda le sue radici in tempi remoti: sin dall’inizio, in Germania nel 1992, si è affermato in molti paesi europei.

Accordo DHL Express e World Energy

DHL Express e World Energy, produttore leader di carburante per l'aviazione sostenibile (SAF) e fornitore di soluzioni a basse emissioni di carbonio, hanno firmato un accordo strategico a lungo termine per accelerare la decarbonizzazione della logistica aerea attraverso l'acquisto di circa 668 milioni di litri di SAF tramite i certificati di carburante per l'a-



viazione sostenibile. Il contratto, della durata di sette anni e valido fino al 2030, è uno dei più lunghi e più grandi accordi nel settore dell'aviazione. Si prevede che l'accordo ridurrà di circa 1,7 milioni di tonnellate di emissioni di anidride carbonica. L'accordo rappresenta un'ulteriore testimonianza dell'ambiziosa tabella di marcia per la sostenibilità del Gruppo DHL, che prevede l'obiettivo di ridurre le emissioni annuali di gas serra del Gruppo al di sotto dei 29 milioni di tonnellate di CO2 nel 2030. "DHL Express è fermamente impegnata a sperimentare un futuro sostenibile della logistica aerea", ha dichiarato John Pearson, Ceo di DHL Express. "Collaborando con World Energy e confermando questo accordo, stiamo facendo un altro passo concreto verso la minimizzazione della nostra impronta di carbonio e contribuendo a un futuro più sostenibile. Vogliamo ispirare altri fornitori ad accelerare la produzione e l'adozione di SAF a livello industriale". "Siamo onorati di collaborare con DHL in questa impresa di decarbonizzazione dell'aviazione", ha dichiarato Gene Gebolys, Ceo di World Energy. "La decarbonizzazione dei settori più difficili da abbattere richiede l'impegno di tutta la catena del valore e partnership come quella che lanciamo oggi sono fondamentali per consentire ad aziende come DHL di raggiungere i propri obiettivi climatici".

Lidl Italia investe nella logistica sostenibile

Lidl Italia, catena di supermercati con oltre 730 punti vendita su tutto il territorio nazionale, continua a investire nello sviluppo di una logistica sostenibile portando il biometano liquefatto (bio LNG) per autotrazione al centro-sud Italia, in collaborazione con Greenture, società controllata al 100% da Snam, attiva nello sviluppo, realizzazione e manutenzione di stazioni di rifornimento di carburanti green, e LC3, vettore all'avanguardia nell'impiego di carburanti alternativi. Un progetto che nasce dall'iniziativa di Lidl Italia e che vede l'insegna della grande distribuzione organizzata al fianco di due partner storicamente impegnati nella comune volontà di promuovere una mobilità a zero emissioni. Grazie a questa sinergia, la stazione di rifornimento di Ferentino, Frosinone, appartenente al network Greenture, erogherà bio LNG, proveniente dall'impianto di produzione di biometano di Tortona e trasportato attraverso un automezzo trainante una cisterna criogenica del parco di LC3 alimentato a biometano, consentendo il rifornimento dei vettori Lidl. Questi verranno impiegati presso il polo logistico Lidl di Anagni, sempre in provincia di Frosinone, contribuendo alla consegna quotidiana delle merci ai supermercati di Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo e Campania. Il progetto risponde pienamente all'o-



biiettivo ambizioso di Zero Emissioni Nette al 2050, delineato dall'Unione Europea nel Green Deal, che richiede un approccio sistemico, che coinvolga tutte le fasi della catena del valore, dalla produzione alla distribuzione. Lidl Italia, infatti, grazie a questo progetto riduce le emissioni indirette, dovute alla catena di fornitura a monte e promuove comportamenti più sostenibili. "La sostenibilità è parte integrante del nostro agire, per questo, già a partire dal 2020, sempre in collaborazione con il nostro partner logistico LC3, siamo stati la

prima realtà retail italiana a impiegare mezzi alimentati a biometano, iniziando così il nostro graduale passaggio da un trasporto principalmente basato su carburanti fossili a combustibili alternativi - ha commentato Luca Ros, direttore logistica di Lidl Italia - Un progetto che abbiamo fortemente voluto e che, in soli tre anni, ci ha portati a una flotta di 18 mezzi alimentati a bio LNG operativi nel nord Italia. La proficua collaborazione con Snam e LC3, che condividono i nostri stessi valori e che ringraziamo per l'impegno profuso, ci ha permesso di estendere questo modello virtuoso al centro-sud arrivando complessivamente a 23 mezzi”.

Penny Italia sceglie Vocalize

KFI, leader nello sviluppo di soluzioni e tecnologie per l'industria 4.0, è stata scelta da Penny Italia come partner per ottimizzare i processi di prelievo e abbandonare i vecchi sistemi Speaker Dependent grazie all'applicazione di Vocalize.



Il tutto con l'obiettivo di una maggiore flessibilità operativa, estensione delle funzioni vocali e apertura a nuove soluzioni per aumentare ulteriormente l'efficienza e la reattività dei propri impianti. Nata nel 1994 con l'apertura del primo punto vendita a Cremona, grazie al successo della formula "assortimento di qualità, marca e prezzi bassi", oggi Penny Italia conta 440 punti vendita in tutta la penisola, serviti da 8 centri di distribuzione e oltre 4.800 collaboratori. Penny Italia è stata una delle prime realtà italiane a introdurre la tecnologia vocale nei propri centri di distribuzione. Dopo oltre 15 anni di picking guidato da impianti di tipo Speaker Dependent e già un'esperienza di rinnovo dei dispositivi hardware,

CARBURANTI ALTERNATIVI DI DKV MOBILITY

DKV Mobility, la piattaforma B2B leader in Europa per i pagamenti e le soluzioni on the road, amplia ulteriormente la sua offerta di fornitura di carburanti alternativi. Attualmente, i clienti possono acquistare il carburante diesel HVO a ridotto contenuto di CO2 (in varie miscele fino a HVO100) presso circa 650 stazioni di servizio in Europa (di cui circa 60 in Italia) tramite la loro DKV Card e utilizzarlo per tutti i veicoli diesel con omologazione. "L'HVO offre ai nostri clienti l'opportunità di ridurre le emissioni di CO2 della loro flotta fino al 90%, senza dover convertire o sostituire i veicoli", ha affermato Sven Mehringer, managing director energy&vehicle services di DKV Mobility. "Questo rende tale carburante a riduzione di CO2 uno strumento efficace al fine di migliorare l'impatto ambientale".



l'azienda ha riconfermato la propria pluriennale partnership con KFI e giudicato maturi i tempi per la migrazione a una tecnologia vocale di ultima generazione, basata su Android e il Deep Learning con l'introduzione di Vocaliza nei suoi 8 centri di distribuzione. La piattaforma sfrutta una tecnologia di riconoscimento vocale basata sull'intelligenza artificiale per "vocalizzare" le interazioni uomo-macchina nei flussi di lavoro in ambito logistico, industriale e nelle operazioni sul campo. Attraverso la riproduzione dei dialoghi correntemente in uso, Vocalize permette agli operatori di interagire mantenendo l'interfaccia abituale, seguendo il workflow tradizionale. L'obiettivo era quello di guadagnare flessibilità nella fase operativa, evitando sessioni di training vocale dei nuovi operatori, oltre che estendere l'impiego della voce in nuovi processi aziendali. ■



ONHC
ODONTONETWORK



Oltre
un milione
di **sorrisi**
garantiti



A chi ci rivolgiamo

Aziende pubbliche e private, associazioni di categoria e società di welfare

Le aziende possono utilizzare uno strumento per offrire welfare sanitario odontoiatrico come benefit ai propri dipendenti e ai propri iscritti.

Compagnie di assicurazione e riassicurazione

Il controllo del rischio, delle frequenze e delle tariffe attraverso un network convenzionato consente di trasferire un importante "know-how" per la costruzione di modelli attuariali equilibrati e sostenibili.

Chi siamo

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 2.200 strutture affiliate e capillarmente distribuite su tutto il territorio italiano con oltre 6.000 medici odontoiatri operanti, attraverso i quali eroghiamo prestazioni ai nostri assistiti.

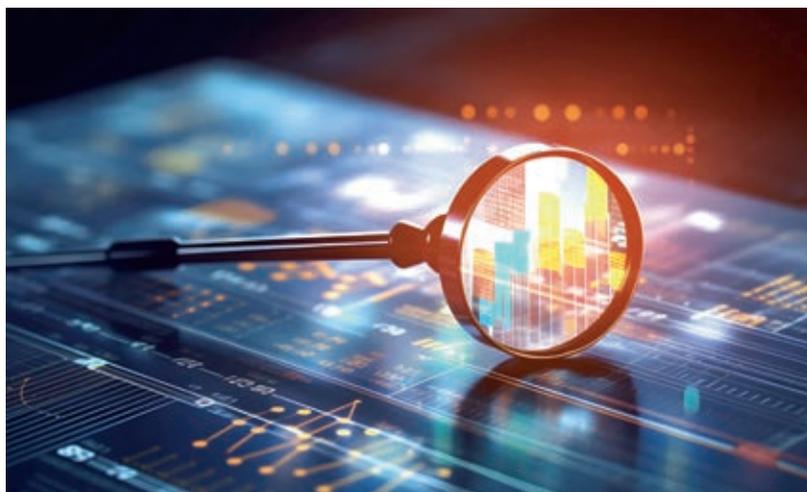
L'obiettivo è l'erogazione di cure odontoiatriche di qualità a costi calmierati e accessibili tramite un network regolamentato per servizi, procedure e tariffe. Odontonetwork è in possesso di certificazione di qualità RINA ISO 9001:2015 rilasciata per la gestione e l'implementazione del network odontoiatrico.

Un'indagine di Ernest&Young

Il settore delle infrastrutture nel nostro paese offre buone opportunità per chi è disposto a superare le tante criticità, come, ad esempio, la burocrazia.

Il mondo delle infrastrutture in Italia sta vivendo un momento di sfide e opportunità, secondo quanto evidenziato nell'annuale indagine dell'Ernest&Young Infrastructure Barometer 2023. L'ultima edizione del rapporto, basato su interviste a dirigenti di grandi aziende, investitori infrastrutturali, istituti finanziari e fondi di private equity, offre uno sguardo approfondito sull'interesse degli investitori nel settore delle infrastrutture italiane. L'indagine sottolinea come questo settore offra opportunità significative per coloro che sono disposti a superare gli indubbi problemi rappresentati dalla burocrazia e dalle complessità normative. "La revisione del codice degli appalti - nota l'indagine - potrebbe aprire nuove opportunità per rendere l'Italia più attrattiva agli occhi degli investitori"

Una notizia positiva è che il 71% degli intervistati ha investito o fornito finanziamenti nel settore infrastrutturale italiano negli ultimi quattro anni. Tuttavia, c'è una netta differenza tra le diverse asset class infrastrutturali. Mentre il settore dell'energia brilla con il 45% degli investitori che hanno confermato investimenti nell'ultimo anno, il settore dei trasporti sta affrontando una contrazione dell'interesse, con una flessione del 2%. Comunque, l'analisi delle asset class infrastrutturali in Italia rivela un quadro interessante. In sintesi, le strutture sanitarie, i data center, le energie rinnovabili, l'efficienza energetica, i porti commerciali e la logistica sono tra le cinque aree che hanno registrato maggiore interesse e investimenti nell'ultimo anno. Al contrario, invece, i traghetti, le torri di trasmissione, il settore del gas,



Le tecnologie emergenti, come l'intelligenza artificiale, applicate alle infrastrutture, potrebbero portare notevoli benefici agli investimenti

gli interventi su edifici pubblici in partenariato pubblico-privato e i porti turistici sono tra le aree di minor interesse, anche a causa delle limitate opportunità di investimento in questi settori nel nostro paese. Gli investitori riconoscono l'importanza di ridurre il divario infrastrutturale esistente in Italia per ottenere rendimenti più elevati rispetto ad altri paesi dell'Unione europea, ma identificano alcuni ostacoli: l'incertezza normativa (74% degli intervistati), l'alto livello di complessità burocratica (68%) e il rischio di contenziosi (40%). Nonostante queste criticità, la performance degli investimenti infrastrutturali in Italia è generalmente vista in linea con la media del portafoglio (67%) o addirittura superiore (27%) da parte degli investitori.

Guardando al futuro, il 56% degli intervistati prevede un aumento del numero di deal che le loro aziende concluderanno in Italia, mentre il 64% si aspet-

ta un aumento della competizione. Nel settore delle fusioni e acquisizioni, le infrastrutture energetiche sono il principale punto di attrazione (32%), mentre seguono a forte distanza i trasporti (18%), le infrastrutture sociali (15%) e il settore TMT (13%). Gli investitori stanno anche diventando più sensibili ai criteri ambientali, sociali e di governance nella selezione dei loro investimenti. Il 63% afferma di selezionare aziende con un alto rating ESG, mentre il 31% utilizza criteri di screening negativi per evitare investimenti in società non conformi ai requisiti di sostenibilità. Le tecnologie emergenti, come l'intelligenza artificiale, il cloud, gli analytics e l'Internet delle cose, stanno guadagnando importanza nel settore delle infrastrutture. Queste applicazioni potrebbero apportare notevoli benefici, in particolare nei settori dell'energia e delle telecomunicazioni, e sono considerate un asset class rilevante dal 54% degli intervistati. ■



Logistica Lonato SpA e software NovaSystems Industria: la supply chain del futuro

LONATO SPA
SERVIZI LOGISTICI INTEGRATI
TERMINAL FERROVIARIO
DEPOSITI MERCE

NS NOVA SYSTEMS
INDUSTRIA

Il processo “dalla fabbrica al porto”

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha inaugurato un ambizioso progetto volto ad ottimizzare, attraverso iniziative mirate di formazione rivolte a giovani in cerca di lavoro, il processo integrato “dalla fabbrica al porto”. Questa iniziativa, frutto di una collaborazione fruttuosa e costante con le imprese, è progettata per sviluppare e integrare nuove figure professionali, sviluppando competenze qualificate in risposta alle esigenze occupazionali reali del settore dell’economia del mare. Il risultato è un modello virtuoso che promuove un flusso operativo efficiente e affidabile. Il “Tecnico delle spedizioni marittime”, 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). L’“Operatore logistico specializzato in scorta tecnica” ha una preparazione che amplia

la base formativa comune del carrellista e del magazziniere 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’“Operatore polivalente terminal portuale” 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. Il “Tecnico doganalista” è una figura tradizionalmente compresa all’interno dell’offerta formativa di Scuola Nazionale Trasporti e Logistica,

ma la cui formazione è continuamente rivista e progettata in funzione dei cambiamenti, sia di tipo normativo sia di tipo tecnologico. Si tratta di una figura esperta nella gestione delle procedure doganali e della documentazione collegata nell’ambito degli scambi internazionali. Il “Logistic manager” è una figura caratterizzata da un potenziale manageriale, in possesso di competenze in logistica e gestione d’impresa. Risponde all’esigenza di assicurare alle imprese profili post-laurea di livello gestionale, in grado di ottimizzare l’operatività attraverso le funzioni di pianificazione e programmazione e di gestire il processo commerciale.



Il progetto “Dalla fabbrica al lavoro” è costantemente svolto in collaborazione con le imprese

Il modello proposto dalla Scuola Nazionale Trasporti e Logistica non solo rappresenta un progresso significativo nella formazione professionale, ma apre la strada a un futuro dove l’istruzione e il mondo del lavoro si intersecano funzionalmente. La visione di formare professionisti altamente qualificati e pronti all’inserimento immediato nelle imprese non è solo un obiettivo raggiunto, ma anche un impegno a una partnership duratura tra istituzioni educative e realtà produttive. Questa sinergia non solo beneficia i giovani in cerca di lavoro, dotandoli delle competenze necessarie per eccellere, ma offre alle imprese una risorsa preziosa, contribuendo a colmare il divario tra domanda e offerta di competenze nel settore logistico. ■

catani@scuolatrasporti.com

40

40 anni di attività

7 sedi operative

120 mila trasporti l'anno

400 mezzi

**...ne abbiamo
fatta di strada!**



Containers Fidenza

Via Piemonte, 11 - 29122 Piacenza (IT)

Tel. 0523.571123

containersfidenza.it



DACHSER ITALY FOOD LOGISTICS:

Il partner per il trasporto e lo stoccaggio di prodotti alimentari

L'azienda risponde con grande efficienza e qualità alle esigenze del cliente.

Filiale italiana del gruppo multinazionale DACHSER con sede in Germania, DACHSER Italy Food Logistics opera nel segmento degli alimenti a temperatura controllata. Ha il proprio magazzino e sede principale a Nogarole Rocca di Verona, dalla quale svolge il proprio "core business" di approvvigionamento, trasporto e distribuzione in tutta Europa. Completano il quadro l'ufficio commerciale in provincia di Taranto e la sede di Massalengo, vicino a Milano, inaugurata nel 2021. Per DACHSER Food Logistics il cliente è al centro e continua ad essere la vera linea guida della nostra politica di qualità. Per questo, dalla fine del 2021 sono stati fatti importanti investimenti e implementati processi che hanno permesso a DACHSER Italy di aumentare la puntualità, la precisione e la rapidità nel recupero delle informazioni da comunicare al cliente. La qualità ha un ruolo di primo piano in DACHSER Italy Food Logistics. L'ottimizzazione dei processi e l'efficienza sono quindi costantemente perseguiti.

Grazie al grande impegno della propria organizzazione, DACHSER Italy Food Logistics ha la certificazione di qualità UNI EN ISO 9001:2015 per l'erogazione di servizi di trasporto e logistica distributiva di prodotti alimentari refrigerati. Oltre alla certificazione ISO 9001 e IFS Logistics, l'azienda è inoltre

certificata per lo stoccaggio e gestione di prodotti BIO secondo il Reg. CE 834/2007. Con l'ottenimento di queste prestigiose certificazioni, si conferma lo standard elevato dei servizi dell'azienda, per poter essere il leader di qualità assoluto. DA-



DACHSER offre un servizio di qualità standard grazie ai suoi 23 partner, con 12 mila unità di raccolta, 1,8 milioni di posti pallet e una copertura di 34 paesi europei

DACHSER Italy Food Logistics dimostra, prima di tutto, di poter rispondere in modo flessibile sia ai cambiamenti del mercato sia alle esigenze del singolo Cliente. Perché per noi il Cliente è al centro, sempre. Con i suoi magazzini integrati DACHSER Food Logistics offre soluzioni per la logistica ed il trasporto che vanno oltre il semplice stoccaggio, preparazione e consegna delle merci. Infatti, può assicurare ai propri clienti tempi di consegna fino a 7 giorni su 7

e lead time entro le 48 su buona parte del territorio nazionale.

DACHSER Italy Food Logistics non è solo un partner forte nel mercato nazionale, ma offre anche ai clienti prospettive molto interessanti per l'esportazione, consegnando in tutta Europa in tempi rapidi. A livello europeo, DACHSER è membro fondatore della rete European Food Network (EFN), i cui partner sono classificati al primo o al secondo posto a livello loca-



La società, specializzata nel trattamento degli alimenti a temperatura controllata e non solo, opera con prestigiose certificazioni, che garantiscono l'alta qualità delle prestazioni

compresa una celere evasione degli ordini groupage ed una consegna puntuale.

DACHSER Italy Food Logistics sta implementando il servizio export groupage, con una divisione ad hoc per affiancare le aziende italiane che intendono aumentare il loro fatturato verso il mercato estero. DACHSER è membro fondatore della rete European Food Network (EFN) e offre la possibilità di tracciamento della

le, offre la più ampia copertura in Europa con 23 partner, 12.000 unità di raccolta, 1,8 milioni di posti pallet e una copertura di 34 Paesi europei. DACHSER ha 379 sedi in tutto il mondo e attualmente impiega circa 32.850 dipendenti, di cui più della metà in Germania, mentre le organizzazioni locali rappresentano DACHSER in 42 Paesi. Con le sue spedizioni a livello globale, la sua rete logistica e le soluzioni IT integrate, DACHSER si impegna a offrire la più intelligente combinazione ed integrazione al mondo di un network di servizi logistici. L'obiettivo di DACHSER è quello di ottimizzare il bilancio logistico dei propri clienti.



Un magazzino della DACHSER, che ha 379 sedi in tutto il mondo e attualmente impiega circa 32.850 dipendenti, di cui più della metà in Germania, mentre le organizzazioni locali rappresentano DACHSER in 42 paesi

DACHSER Italy Food Logistics

al fianco delle aziende che sviluppano l'Export. L'internazionalizzazione rappresenta una carta vincente nella strategia d'impresa, nonostante organizzare al meglio un ufficio export richieda uno sforzo di pianificazione da non sottovalutare. Il complesso insieme di attività rivolte ai mercati esteri presuppone infatti che l'azienda sia strutturata per poter seguire correttamente tutte le fasi del ciclo produttivo, dall'offerta alla logistica, dal

trasporto fino al pagamento della merce. Le aziende italiane che intraprendono un processo di internazionalizzazione spesso, pur disponendo di un prodotto o servizio vincente, non sono sufficientemente preparate per i mercati esteri. Per questo, avere il supporto di un provider organizzato come DACHSER Italy Food Logistics è un grande vantaggio: aiuta a soddisfare velocemente le richieste del potenziale cliente in termini di logistica,

merce sulla quasi totalità della rete, di cui fanno parte realtà fra le più riconosciute nei Paesi dove DACHSER non è presente direttamente. DACHSER offre un servizio di qualità standard grazie ai suoi 23 partner, con 12.000 unità di raccolta, 1,8 milioni di posti pallet e una copertura di 34 Paesi europei.

Per maggiori informazioni visita il nostro sito www.dachser.it

Cisco acquisisce Splunk

L'unione di queste due aziende, leader mondiali nella tecnologia, permetterà loro di guidare i mercati della sicurezza nell'era dell'intelligenza artificiale.

Cisco, società statunitense, con sede centrale a San Jose, California, leader tecnologico mondiale, presente in tutto il mondo, che mira ad aiutare i clienti a reimpostare le loro applicazioni, ad alimentare il lavoro ibrido, a proteggere le loro aziende, a trasformare le loro infrastrutture e a raggiungere i loro obiettivi di sostenibilità. La società ha annunciato l'intenzione di acquisire Splunk, altra società tecnologica californiana, con sede a San Francisco, che produce software per la ricerca, il monitoraggio e per l'analisi dei dati generati dalle macchine tramite un'interfaccia web. Al completamento dell'acquisizione, Gary Steele, presidente e Ceo di Splunk, entrerà nell'executive leadership team di Cisco, con uno stretto contatto diretto con Chuck Robbins, chair e Ceo di Cisco. L'acquisto ha lo scopo di aiutare le aziende a essere più sicure e resilienti in un mondo dove sempre più si affaccia l'intelligenza artificiale. Insieme, Cisco e Splunk diventeranno una delle più grandi aziende di software al mondo. L'acquisizione accelererà la crescita dei ricavi e la crescita del margine lordo. Infatti, si uniscono due aziende "Great Places to Work" con valori e culture simili e team di talento. L'unione di queste due aziende, leader nell'innovazione, permetterà loro di guidare i mercati della sicurezza e dell'observability nell'era dell'intelligenza artificiale.

L'acquisizione testimonia la capacità



Con la loro unione, le due aziende diventeranno una delle più grandi imprese a livello globale nel settore della tecnologia

di Splunk di aiutare le aziende a migliorare la loro resilienza digitale e accelererà la strategia di Cisco che mira a connettere tutto in modo sicuro per rendere ogni cosa possibile. L'unione di questi due leader riconosciuti nel campo dell'intelligenza artificiale, della sicurezza e dell'osservabilità contribuirà a rendere le organizzazioni più sicure e resilienti. "Siamo entusiasti di poter unire le forze di Cisco e Splunk. La combinazione delle nostre competenze guiderà la prossima generazione di soluzioni di sicurezza e osservabilità abilitate dall'intelligenza artificiale. Passando dalla modalità di rilevamento e risposta a quella di previsione e prevenzione delle minacce contribuiremo a rendere le organizzazioni di tutte le dimensioni più sicure e resilienti", ha dichiarato Robbins. Steele, dal suo canto, ha così commentato l'acquisi-

zione: "L'unione con Cisco rappresenta una nuova tappa del percorso di crescita di Splunk. Accelera la realizzazione della nostra missione che ci vede impegnati ad aiutare le aziende a diventare più resilienti, consentendoci di produrre al contempo un grande valore per i nostri investitori. Insieme, le due aziende saranno leader nel mercato security e observability che utilizza la potenza dei dati e dell'intelligenza artificiale per offrire soluzioni straordinarie e trasformare l'industria. Siamo entusiasti di unire le forze con un partner di lunga data e di fiducia che condivide la nostra passione per l'innovazione e l'esperienza del cliente e ci aspettiamo che la comunità di dipendenti Splunk possa beneficiare di opportunità ancora maggiori grazie all'unione di due organizzazioni rispettate e motivate".

La soluzione completa per la logistica integrata

Poste Italiane è al fianco delle aziende, offrendo soluzioni modulari, complesse e personalizzate per la gestione dell'intera catena del valore.

Nel mondo frenetico degli affari di oggi, la logistica si è affermata come un elemento cruciale per il successo aziendale. Le imprese cercano costantemente modi per migliorare la loro catena di approvvigionamento e di distribuzione, al fine di rimanere competitive in un mercato in continua evoluzione. Ecco dove entra in gioco **Poste Italiane**, l'azienda leader nella fornitura di soluzioni di logistica integrata. La sua mission è chiara e diretta: supportare le aziende in ogni aspetto della loro catena del valore. Questo significa progettare, eseguire e monitorare la strategia di supply chain dei clienti, offrendo un servizio completo di gestione end to end. Dall'approvvigionamento delle merci presso i fornitori dei clienti, fino alla distribuzione al destinatario finale sia consumer che business, **Poste Italiane** è al fianco delle aziende, offrendo soluzioni modulari, complesse e personalizzate per la gestione dell'intera catena del valore. Ma non è tutto: l'obiettivo principale è rendere la catena di fornitura globale orientata al cliente e sostenibile, utilizzando l'automazione, le tecnologie intelligenti e le piattaforme IT per integrare flussi fisici e digitali.

Una rete di logistica integrata all'avanguardia. **Poste Italiane** può vantare un network distributivo esteso e altamente efficiente, che comprende: 186 mila mq di magazzini SDA integrati con il network distributivo; 4 Hub di smista-

mento automatizzati; 7 mini Hub per cross docking; 90 filiali di distribuzione; oltre 5.300 corrieri; oltre 30 mila portallettere; circa 12.800 Uffici Postali; oltre 15.500 punti di ritiro. Questo network consente di offrire soluzioni dedicate, tra cui servizi di corriere espresso, consegna programmata, trasporto a carico parziale o completo. Grazie all'integrazione tra il warehousing e il network distributivo, l'azienda è in grado di ottimizzare l'efficacia ed efficienza dell'intera supply chain.

Una gamma completa di servizi. **Poste Italiane** offre un'ampia gamma di servizi

di logistica integrata, che includono warehousing: servizi inbound (ricevimento, controllo, messa a stock); storage (stoccaggio merce); servizi outbound (picking, packing, stampa LdV e DDT) e servizi a valore aggiunto come la reverse logistics, l'etichettatura dei prodotti, il campionamento e il controllo, l'inventario su richiesta e lo smaltimento dei prodotti; servizi e accessori di delivery (corriere espresso); postedeliverybusiness e postedeliverynow; servizi di trasporto: servizi FTL e LTL per il trasporto primario su gomma a carico completo o a carico parziale.



L'hub di Poste Italiane a Landriano, Pavia

Soluzioni Taylor Made. Un aspetto unico di **Poste Italiane** è il suo Competence Center dedicato, che sviluppa soluzioni su misura per soddisfare le specifiche richieste dei clienti. Questo team specialistico analizza attentamente le esigenze di logistica del cliente e crea progetti personalizzati per ottimizzare i flussi lungo tutta la supply chain. Inoltre, offre soluzioni tecnologiche innovative di integrazione dei flussi fisici e digitali per dialogare con i sistemi del cliente. In conclusione, **Poste Italiane** rappresenta un punto di riferimento nell'ambito della logistica integrata, offrendo un'ampia gamma di servizi e soluzioni personalizzate per le aziende. Con i suoi asset distintivi sia fisici che digitali e il suo impegno per l'innovazione, è pronta a guidare il futuro della logistica integrata. ■

A San Francisco, si è svolto l'“Aveva World”

Il tema è stato “Connetti il tuo mondo”: la visione della società Aveva su come le imprese possono accelerare l'efficienza, l'agilità e la sostenibilità.

di **Ingrid Woller**

Presenti oltre duemila partecipanti tra executive ed esperti di tecnologia all'“Aveva World”, il principale appuntamento di Aveva, società leader globale nel software industriale, in programma dal 23 al 26 ottobre a San Francisco, California. Tema dell'evento di quest'anno: “Connetti il tuo mondo”, ovvero la visione di Aveva su come le imprese connesse digitalmente di 12 settori diversi possano accelerare l'efficienza, l'agilità e la sostenibilità costruendo ecosistemi informativi, tramite il cloud, il digital twin e le soluzioni di intelligenza artificiale. Caspar Herzberg, Ceo dell'azienda, ha dichiarato: “Aveva Connect è l'esperienza digitale che consente di accedere a tutto ciò di cui i nostri clienti e partner hanno bisogno per progettare, costruire, operare e ottimizzare meglio con l'intelligenza industriale-as-a-service. Grazie a questa soluzione, è ora possibile scoprire nuove opportunità, come creare un digital twin vivente da un singolo asset all'intera catena del valore in tutti i principali settori industriali. Tali processi aumentano la collaborazione tra i team e le aziende, dando nuovo impulso alla crescita sostenibile. Adottando questo approccio, i leader industriali stanno già ottenendo una redditività superiore del 10%, un triplo ritorno sugli investimenti e prestazioni di sostenibilità superiori del 20%. Ma i veri vantaggi vanno oltre i numeri: gli insight all'interno di un ecosistema digitale connesso permettono di trasformare la volatilità in opportunità commerciale. Convertire la produzione industriale in digital insight contribuisce ad aumentare l'efficienza,

la resilienza e monitorare il proprio impatto sostenibile per raggiungere obiettivi più ambiziosi”.

Nel corso del convegno, Rob McGreevy, chief product officer, e Kim Custeau, EVP portfolio, hanno spiegato come l'integrazione sia un elemento centrale della sui-

va Advanced Analytics”, una soluzione Software-as-a-Service (SaaS) senza codice che consente ai team di ottimizzare l'efficienza produttiva e di condividere i dati in modo sicuro, sfruttando insight immediatamente fruibili da un'unica fonte digitale di informazioni. Le sue applicazioni coprono un'ampia gamma



“Aveva Connect è l'esperienza digitale che consente di accedere a tutto ciò di cui i nostri clienti hanno bisogno per progettare, costruire e ottimizzare meglio con l'intelligenza industriale-as-a-service”, ha detto Caspar Herzberg, Ceo dell'azienda

te di prodotti Aveva, che si è ultimamente arricchita di due nuovi programmi. Il primo, “Aveva PI system”, una soluzione cloud ibrida e completamente integrata che consente alle industrie di trasformare gli asset fisici in insight digitali aggregati, agevolando la collaborazione su dati condivisi e accessibili dagli operatori in tempo reale, sia che si trovino in ufficio, nello stabilimento o che operino sul campo. Questa soluzione completa, a sottoscrizione unica, offre ai clienti una scalabilità flessibile, una gestione centralizzata delle informazioni e una condizione sicura dei dati. Il secondo, “Ave-

va Connect”, una soluzione Software-as-a-Service (SaaS) senza codice che consente ai team di ottimizzare l'efficienza produttiva e di condividere i dati in modo sicuro, sfruttando insight immediatamente fruibili da un'unica fonte digitale di informazioni. Le sue applicazioni coprono un'ampia gamma di settori, come l'industria dei prodotti di consumo, del Food&Beverage e del packaging ma anche segmenti specializzati come il trattamento delle acque e delle acque reflue. Jeffrey Hojlo, analista IDC, ha commentato: “Le aziende di ogni settore stanno cercando di aprire ed espandere il proprio ecosistema, adottando un approccio digital-first. La condivisione di dati, insight, applicazioni, operazioni e competenze viene potenziata con questo approccio, diventando non solo un modo per garantire flessibilità e resilienza, ma anche un'opportunità per far crescere i ricavi e la redditività”.

Il GNL e il bioGNL strategici in tutti gli scenari

Nel corso dell'evento, un focus di Assogasliquidi-Federchimica sui due carburanti.

Rinnovare la flotta e migliorare l'efficienza energetica, incremento di carburanti bio e rinnovabili e sviluppo delle infrastrutture per la loro produzione e distribuzione: questi i temi discussi a Genova nel Port Shipping Tech. Assogasliquidi-Federchimica è intervenuta nel dibattito presentando un focus sul GNL e il bioGNL, che possono fornire, insieme all'impiego dei biocarburanti liquidi, in questo lungo percorso, un contributo importante, partendo dal presupposto che non esiste una effettiva concorrenza fra i diversi vettori energetici, perché tutti devono contribuire a sostituire il bunker fossile che alimenta il 99% dei mezzi navali (il 95% del tonnellaggio) della flotta mondiale, rispettando la tipologia dei traffici, le caratteristiche dei motori, il refitting, ecc.

In questo quadro ampio e di approccio multisettoriale, il GNL e sempre più il bioGNL possono svolgere un ruolo rilevante contribuendo a ridurre l'impatto ambientale sia in fase di navigazione che nelle fasi di stazionamento della nave in banchina, con diretti benefici sul sistema portuale e retroportuale, ponendosi anche come soluzione complementare al cold ironing, in modo da non sovraccaricare l'infrastruttura per l'approvvigionamento dell'energia elettrica. Questo ruolo del Gas naturale liquefatto è confermato anche dalle stime dell'International Maritime Organization elaborate nel 2018 e ribadite quest'anno con due scenari diversi al 2050 che prevedono, rispettivamente, il taglio del 50 e del 100% di CO₂, attraverso soluzioni multiple e complementari sia per l'efficienza motoristica che per l'utilizzo di un

mix energetico. In entrambi gli scenari GNL e il bioGNL sono strategici in un periodo di medio lungo termine. In particolare, secondo i dati riportati dalla pubblicazione "The role of bio-LNG in the decarbonisation of shipping" di Sea LNG, il

relazione al contributo già oggi rilevante per il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione, rappresenta una soluzione pronta e disponibile. Occorre, però, sostenere il settore rivalutando le misure previste dal pacchetto Fit-



In primo luogo, il bioGNL può svolgere un ruolo rilevante nelle fasi di stazionamento della nave in banchina, con diretti benefici sul sistema portuale e retroportuale

bioGNL potrebbe consentire - a seconda dei feedstock e dei processi utilizzati - riduzioni CO₂ sino a meno 188%, generando così addirittura un credito di carbonio. "Quando si considera il GNL all'interno del processo di transizione energetica, lo si può già proiettare al futuro, ben oltre l'orizzonte temporale del 2050 - spiega Andrea Arzà presidente di Assogasliquidi-Federchimica - grazie allo stato di avanzamento della ricerca e della produzione di bioGNL. Come dimostrano gli studi richiamati non si può prescindere dall'utilizzo di tutte le soluzioni offerte dai carburanti alternativi e dai biocarburanti: in questo quadro, il GNL sia nell'ottica della diversificazione delle fonti di approvvigionamento sia in

for 55, prevedendo specifici interventi di sostegno per l'utilizzo del bioGNL e individuando misure strutturali di riduzione del costo". "In termini fiscali - ha concluso Arzà - bisognerebbe confermare l'esenzione dal regime di accisa per i quantitativi di GNL impiegati nel trasporto marittimo, confermare la possibilità per i singoli Stati di definire un quadro di accisa agevolato per i prodotti gassosi nei trasporti, negli usi civili e nelle industrie. E inoltre, estendere la possibilità di usufruire di incentivi anche per quei volumi di bioGNL destinati alla navigazione internazionale, oltre che nelle acque interne, massimizzando la penetrazione delle rinnovabili nel settore marittimo". ■

Ferretto Group: un'intesa con il Gruppo Wipro

Gli indiani acquisiscono il settore della divisione automazione del Gruppo italiano. L'operazione proiettata verso una nuova dimensione internazionale.

Ferretto Group, società che progetta e realizza una gamma completa di soluzioni all'avanguardia per le esigenze di ogni settore e applicazione nell'ambito dei magazzini automatici a trasloelevatore, dei magazzini automatici per lastre e lamiera e dei magazzini verticali, si apre a una nuova dimensione internazionale attraverso la sottoscrizione di un'intesa vincolante con la multinazionale indiana Wipro Enterprises Private Limited, attiva, tra l'altro, nell'automazione industriale attraverso la divisione specializzata gestita dalla controllata Wipro Pari. La storica azienda vicentina, uno dei principali operatori italiani nel campo dell'automazione per magazzini, ha annunciato che Wipro sta investendo per espandere a livello globale il proprio business nel settore logistico. L'operazione prevede la cessione da parte di Ferretto Group della maggioranza delle quote societarie della controllata Ferretto Automation & Services, che sarà proprietaria della divisione automazione. La sinergia tra Ferretto e Wipro Pari garantirà alle due realtà lo sviluppo di nuove opportunità nel campo dei sistemi logistici automatizzati, facendo incontrare la pluridecennale esperienza e competenza tecnica del prodotto assicurata dall'azienda italiana e la forte strutturazione e presenza nei mercati asiatico e americano della multinazionale indiana.

Il presidente di Ferretto Group Riccardo Ferretto ha sottolineato: "L'operazione nasce dalla volontà di aprire una nuova stagione con una marcata spin-



Il magazzino della Ferretto a Vicenza

ta verso l'internazionalizzazione e il consolidamento dell'azienda. È quindi una scelta coerente con la nostra storia e con l'investimento fatto sull'automazione, ma soprattutto è una scelta fortemente proiettata verso il futuro: questo accordo ci permetterà infatti di rispondere alla sempre più alta richiesta di magazzini automatici di grandi dimensioni, garantendoci la capacità e la forza di competere con i maggiori player internazionali in un mercato che sempre più premia le alleanze tra aziende. Una rotta che sarebbe stato difficile, se non impossibile, da seguire con le attuali dimensioni dell'azienda. Questo accordo faciliterà quindi l'apporto e l'espansione in nuovi paesi e in progetti per noi dalle dimensioni inedite, aumentando e migliorando la qualità delle soluzioni e del servizio che da sempre ci caratterizza. A beneficiare di questo nuovo orizzonte commercia-

le sarà anche la divisione dei verticali, che resta strategica per il nostro gruppo. Non ultimo, a indirizzare l'accordo è stata anche la condivisione di una spiccata sensibilità da parte di entrambe le realtà verso l'impegno sociale e i valori etici". Commentando l'acquisizione, Pratik Kumar, Cei di Wipro Infrastructure Engineering, ha dichiarato: "Il nostro business di automazione industriale è cresciuto in modo significativo negli ultimi cinque anni. Siamo già leader di mercato riconosciuti nell'offerta di soluzioni di automazione chiavi in mano nel settore automobilistico globale, in particolare nei settori emergenti delle batterie elettriche e dell'alimentazione a idrogeno. Questa acquisizione ci aiuterà a espandere la nostra offerta oltre alle automazioni industriali, con soluzioni di magazzino automatiche in ambito industriale, retail ed e-Commerce". ■

Merci pericolose: l'importanza di marchi ed etichette conformi ai regolamenti

Il mercato offre spesso prodotti non adeguati, con il rischio di incontrare molte difficoltà fino al blocco delle merci. Il vantaggio di affidarsi a un produttore specializzato, con una lunga esperienza, come Serpac.

La gestione delle merci pericolose è un compito che richiede attenzione e conoscenza dei regolamenti in vigore, non solo per garantire la sicurezza di tutti, ma anche per consegnare in maniera puntuale le merci spedite evitando così problemi quali il blocco delle merci stesse o l'applicazione di sanzioni. Un aspetto fondamentale è l'etichettatura e marcatura dei colli, che decisamente non possono essere lasciate al caso o gestite con metodi fai-da-te. Il mercato offre talvolta prodotti non conformi o fabbricati da produttori che, in buona

SERPAC
FOR DANGEROUS GOODS



Don't risk!
Manage and pack safely

vengono poi applicate sui colli tramite nastro adesivo trasparente.

Secondo l'ADR, le etichette e i marchi devono rispondere a requisiti precisi di qualità, dimensioni e grafica. Devono essere conformi per



fede, non conoscono le caratteristiche richieste dai regolamenti, come il design da utilizzare, le specifiche del tipo di supporto di stampa o le specifiche grafiche. Un errore comune è l'autoproduzione di etichette o marchi, stampati su carta comune con stampanti casalinghe, pratica che non rispetta le regolamentazioni. Spesso si vedono anche etichette stampate su normali fogli di carta che

resistere agli agenti atmosferici senza perdere efficacia. Qualche regolamento definisce richieste aggiuntive. Ad esempio per il trasporto marittimo, il Codice IMDG prevede che le etichette e i marchi debbano essere ancora leggibili dopo un'esposizione di 90 giorni in acqua marina mentre il manuale IATA, definisce precisi parametri di colore da usare. L'uso di etichette e marchi non conformi porta a rischi significativi. Oltre alle

colore, simboli, forma e dimensioni ai modelli del regolamento, essere ben leggibili, indelebili e resistenti alle intemperie. Tutte richieste che il fai-da-te non può rispettare. In generale tutti i regolamenti stabiliscono che le etichette devono

sanzioni pecuniarie, si rischia il blocco della merce con l'obbligo di ri-etichettatura, un processo costoso che comporta l'acquisto di nuovi prodotti conformi e l'intervento di società specializzate.

La sicurezza non può essere compromessa, come anche il servizio verso il vostro cliente finale. È fondamentale utilizzare etichette e marchi conformi ai regolamenti per spedire merci pericolose senza rischi. Un fornitore affidabile, come Serpac, che produce in conformità etichette e marchi anche personalizzati è sicuramente un partner essenziale per garantire che le vostre merci pericolose arrivino a destinazione. I loro prodotti, resistenti e conformi a tutte le caratteristiche grafiche e fisiche richieste dai regolamenti, sono la scelta giusta per gestire e spedire in conformità e sicurezza le merci pericolose. ■

Trieste rafforza il sistema ferroviario

Due iniziative: l'apertura dell'officina riparazione carri e la presentazione del carro ferroviario "Steel Train" dedicato alla siderurgia.

di Ivana Rossetti

Il porto di Trieste, primo in Italia per numero di treni movimentati, che ha fatto dell'intermodalità il suo punto di forza, mette a segno un passo significativo nell'evoluzione dei servizi ferroviari ad alto valore aggiunto a supporto della logistica del Friuli Venezia Giulia. Un doppio evento: l'inaugurazione di "Ready wagon", l'officina per la riparazione di carri ferroviari all'interno dell'interporto di Gorizia e la presentazione dello "Steel Train" di VTG, un rivoluzionario carro ferroviario progettato per il trasporto dell'acciaio su rotaia, che aiuterà a ridurre le emissioni di CO2 dell'industria siderurgica spostando tonnellate di merce dalla strada alla ferrovia.

L'officina di riparazione dei carri ferroviari, realizzata da Adriafer Rail Services, è stata creata proprio per soddisfare le crescenti esigenze del settore ferroviario del Friuli Venezia Giulia, offrendo soluzioni logistiche e servizi di manutenzione avanzati e all'avanguardia anche per clienti d'oltreconfine (Slovenia e Austria). L'impianto comprende 20 mila mq di piazzali operativi, un magazzino racchiuso coperto di 3 mila mq coperti, dotato di apparato di trattamento dell'aria e di carroponete di 25 tonnellate, e 5 aste di binario della lunghezza complessiva di 1.575 metri. Le attività potranno prevedere ulteriori sviluppi con la realizzazione della "lunetta" che consentirà di bypassare la stazione di Gorizia e di arrivare presso il raccordo direttamente con



Il porto di Trieste opera circa 10 mila treni l'anno

treni a trazione elettrica. Un ulteriore sviluppo sarà poi consentito dall'allargamento dei piazzali operativi su aree adiacenti, che permetteranno anche un'attività terminalistica. Il carro "Steel Train" di VGT, invece, aiuterà il comparto siderurgico ad usare meno la strada: la siderurgia, che in Italia vale circa tre miliardi, quest'anno ha prodotto 1,6 milioni di tonnellate di acciaio proveniente per la maggior parte dagli stabilimenti del nord e viaggia ancora con l'auto-transporto e, da solo, è il responsabile del 10% delle emissioni inquinanti.

Zeno D'Agostino, presidente dei porti di Trieste e Monfalcone, ha sottolineato: "Nello sviluppo complessivo delle attività collegate alla ferrovia, il tema della manutenzione dei car-

ri è elemento fondamentale, perché da una parte crea valore e dall'altra rafforza la competitività del nostro sistema. I treni, infatti, prediligono nodi logistici in grado di offrire servizi a 360 gradi e noi puntiamo da sempre ad un approccio total quality". Maurizio Cociancich, amministratore delegato di Adriafer, ha aggiunto: "Questa operazione dell'apertura dell'officina di riparazione carri mira ad aumentare la competitività dell'intero sistema logistico regionale partendo dalle necessità specifiche dei porti di Trieste e Monfalcone. Adriafer Rail Services è riuscita a portare un'attività logistico-industriale, e quindi lavoro, in un'area finora sottoutilizzata del territorio regionale. Questo è solo l'inizio della rinascita intermodale di Gorizia".

Porti italiani: quale forma di governance?



Rifarsi alle esperienze di FS, Poste ed Enel, con la società per azioni di proprietà pubblica potrebbe essere una soluzione.

di **Paolo Giordano**

Durante l'estate ci sono stati riferimenti da parte di alcune forze di maggioranza alla "stagione di privatizzazioni" che si dovrebbe aprire nel nostro paese. In questa "stagione", per dire la verità, molto chiacchierata, sono finiti anche i porti. Poi, il primo ministro Giorgia Meloni ha chiuso la faccenda dicendo che "la privatizzazione dei porti non è all'ordine del giorno". Nell'intervista che il presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, ha rilasciato sul numero scorso di Euromercati, ha chiuso la discussione dicendo che "l'esperienza tipo Pireo sia fuori dal

dibattito politico". Un pericolo scampato? Speriamo di sì, perché la privatizzazione dei porti italiani aprirebbe la strada non solo alla Cina (nonostante il governo al 31 dicembre voglia interrompere l'accordo con i cinesi sulla via della seta), ma anche alle grandi compagnie armatoriali sempre più vogliose di accumulare nelle loro mani porti, terminal e connessioni terrestri. Per i porti si aprirebbe un destino molto lontano da quello che era nelle intenzioni della riforma 84/94.

Purtroppo quella riforma, discussa per

trent'anni, e che ha trovato una sua ridefinizione su alcuni aspetti nel lavoro iniziato e non concluso dal ministro Delrio, oggi è decisamente insufficiente per affrontare i problemi che la portualità italiana ha. Oltretutto, nella riforma del ministro Delrio, inizialmente, erano previste solo cinque, massimo sei, Autorità di sistema portuale. Nel dibattito, per ovvie motivazioni di campanile, sono diventate prima quindici, poi sedici. Non si è riusciti a "scontentare" nessuno. E' difficile spiegare perché, nel tentativo di dare maggior senso alla specializzazione dei porti, si sia finiti >

per accreditare 16 Autorità di sistema portuale, facendo una cosa alquanto inutile, rendendo anche vano il tentativo di mettere in piedi una politica gestionale centrale, che era nella intenzioni di Delrio. Oggi, ci troviamo con una situazione complicata che riguarda la governance dei porti: che sono rimasti enti pubblici non economici. Ciò significa che le Autorità portuali sono “legate” alle regole della pubblica amministrazione, con tutte le sue lungaggini e artifici burocratici. Questo ha costituito, inoltre, un problema nei confronti dell’Unione europea: la commissione ha rilevato che un soggetto che incassa i canoni delle concessioni non può “sorvolare” sul pagamento delle tasse. Ed è stato aperto un procedimento di infrazione.

Oggi, i porti italiani sono in una situazione che deve essere affrontata. Ci sono problemi che riguardano l’efficienza dei porti, ad esempio il livello della loro connessione, e problemi di governance. Per quanto riguarda la connettività, siamo al quindicesimo posto, secondo



Veduta aerea del porto antico di Genova

il Liner Shipping Connectivity Index, lontani non solo dalla Cina, Corea e Singapore che guidano questa classifica, ma distanziati anche da Spagna, Olanda, Gran Bretagna, Belgio. Per un paese collocato al centro del Mediterraneo, con ottomila chilometri di coste, è un dato che deve essere migliorato. Per la governance, scartata, come augurabile, la privatizzazione sic et simpliciter, che, come detto, aprirebbe le porte del nostro paese e della nostra portualità a qualche Stato sovrano, magari non in linea con le scelte di campo del nostro governo in termini geopolitici, resta la forma che deve essere scelta.

Nella storia del nostro paese, è stata trovata, anni fa, una soluzione per le Ferrovie dello Stato, per le Poste e per

l’Enel: quella della società per azioni. Ciò permetterebbe di far uscire le Autorità portuali dalle strettoie dell’amministrazione dello Stato, lasciando una maggiore libertà di azione sul mercato. Quando nel nostro paese è stato il codice civile a regolare l’azione delle società è migliorato il bilancio ed è anche

migliorata a livello internazionale la possibilità di muoversi, sfuggendo a regole d’altri tempi che caratterizzano ancora l’amministrazione statale. Certamente, resta da decidere chi dovrà essere proprietario delle azioni. Anche in questo caso, Ferrovie dello Stato, Poste ed Enel insegnano: deve restare di proprietà pubblica. Lo Stato, le Regioni e gli enti locali hanno tutti diritto di rappresentanza, incidendo tutti sulla vita dei porti. Questa potrebbe essere la via d’uscita: rendere privata la forma giuridica, ferma restando la proprietà pubblica, potrebbe rappresentare la soluzione più corretta per mettere i porti nelle condizioni di competere con i porti non solo europei, ma principalmente con la crescita di quelli mediterranei. ■

Indice di connettività marittima

Fonte: LSCI

(2014, 2021 e 2023 per paese)

	2014	2021	2023
1) Cina	137,16	171,18	137,16
2) Corea	93,09	111,25	118,72
3) Singapore	98,1	110,68	116,28
4) Malesia	88,85	98,68	103,15
5) Stati Uniti	85,58	102,61	97,8
6) Spagna	78,68	90,07	95,04
7) Olanda	79,7	90,74	91,92
8) Gran Bretagna	83,14	90,00	90,1
9) Belgio	82,25	86,96	89,2
10) Vietnam	44,06	77,47	87,83
15) Italia	62,01	76,34	79,13

Come e perché mettere il “turbo” a EPAL

A Catania, una tavola rotonda indetta dal Gruppo Casadei.

Riuscirà il Decreto Voucher 51 a raddoppiare il potenziale economico e ambientale del pallet EPAL interscambiabile, oggi tenuto a freno dalla complessità dei sistemi logistici? Il decreto è ben fatto o migliorabile? Le aziende l'hanno capito e lo attuano? Chi sono gli adottatori precoci? C'è qualcuno che rema contro? NoIPal del Gruppo Casadei ha chiamato a una tavola rotonda a Catania, lo scorso 30 settembre, i 7 protagonisti del bancale per raccontare il cambiamento in atto: **1.** il primo a credere nel noleggio di EPAL: Gianni Sintucci di Orogel; **2.** il primo ambasciatore del cambiamento nella GDO: Vincenzo Vergara di CDS Spa - Gruppo Romano socio Selex; **3.** il vettore e logistico siciliano: Massimiliano Ursino di SLD; **4.** il promotore del decreto: Giovanni De Ponti di Assologistica; **5.** il legale specialista del settore: l'avvocato Eros Titi; **6.** il massimo esperto tecnico, normativo e ambientale Sebastiano Cerullo di Conlegno; **7.** il fautore-attore del riutilizzo e del riciclo, Nicola Semeraro di Rilegno.

NoIPal ha scelto apposta come palcoscenico la Sicilia, con i suoi 3mila anni di commerci, di trasporti, di logistica; con la sua rete stradale difficile, capace di stressare qualsiasi vettore; con la sua sete di imprese, di posti di lavoro, di eccellenze nascoste dietro i luoghi comuni e poco raccontate. Prima ancora dell'arrivo del Decreto Voucher 51, NoIPal ha messo il turbo ad EPAL con piattaforme fisiche e digitali capaci di far dialogare le imprese lungo la supply chain; ha dimostrato che il



noleggio funge da “termoregolatore” dei sovraccarichi, dei picchi di tensione, dei deficit e di quelle pratiche raramente regolabili. A Catania, presso il suo più recente NolPal Point integrato nell'azienda C&S Pallets della famiglia Minuto, l'esempio di come mettere in rete risorse esistenti paga; al di là di

ombre e resistenze che, come sempre accade, ogni nuova legge porta con sé. Qualcosa sta cambiando, come raccontano i 7 protagonisti di questa storia in onda su youtube, per vedere il video integrale basterà inquadrare il QR Code con uno smartphone. ■

Number 1 investe al sud: apre un nuovo hub nel casertano

L'iniziativa presentata in un convegno organizzato con Confindustria Campania.

di **Gioia Valenti**

Number 1 Logistics Group aumenta il proprio perimetro di azione con l'apertura di un nuovo hub logistico a Pignataro Maggiore, nel casertano. Il nuovo spazio, progettato secondo elevati standard tecnologici e ambientali, si svilupperà su 52 mila metri quadrati di superficie coperta, per 100 mila posti pallet, a circa un chilometro dallo svincolo dell'autostrada di Capua sull'A1. Il polo logistico offre diversi spazi per uffici, numerosi parcheggi, baie di carico e nel prossimo futuro anche servizi per agevolare la sosta degli autisti e sarà dedicato a incontrare la crescente domanda dei settori agrifood. Sul fronte occupazionale darà lavoro a duecentotrenta persone. È interessante in particolare la vocazione green ed ecosostenibile del progetto: si tratta infatti della più grande opera brown field realizzata in Italia nel 2023, una ristrutturazione avvenuta senza consumo di suolo, attraverso la rigenerazione di un sito industriale dismesso del quale sono state bonificate tutte le aree e riutilizzati tutti i materiali possibili (oltre il 70%). Il presidente di Number 1, Renzo Sartori, ha così commentato l'inaugurazione: "Questo nuovo polo logistico di avanguardia ha l'obiettivo di consolidare la nostra capilla-

rità anche al sud e la nostra posizione di partner strategici al fianco di aziende nostre clienti che sono leader nel settore del food. È una grande area logistica, con accesso velocissimo all'autostrada, un magazzino innovativo anche per le soluzioni tecnologiche e di risparmio energetico, strategico per lo sviluppo dell'azienda e che testimonia il grande impegno di Number 1 sui temi dello sviluppo sostenibile".

L'evento inaugurale, realizzato in collaborazione con Confindustria Caserta, è stato l'occasione per una riflessione sul valore della logistica. Vittorio Marzano, professore di trasporto merci e logistica presso l'Università Federico II di Napoli, ha sottolineato: "La logistica e il trasporto merci sono settori chiave per il paese, il 'sistema linfatico' che consente produzione, consumi, esportazioni. Un ruolo peraltro spesso non percepito dai cittadini, ma anche dalle istituzioni. A fronte di questa centralità, logistica e trasporto vivono una pressione senza precedenti: dall'aumento dei costi alla scarsità di manodopera, e soprattutto con la necessità di governare le rivoluzioni tecnologiche e digitali che stanno modificando radicalmente il sistema. Va poi riconosciuto che la sostenibilità, giusta-

mente al centro dell'agenda di imprese e pubbliche amministrazioni, si traduce in molti casi in ulteriori costi produttivi, e che le emissioni del trasporto merci sono molto più difficili da ridurre rispetto al trasporto passeggeri. In questo contesto, l'unica soluzione davvero efficace è un cambio di paradigma: le imprese che sapranno sviluppare modelli di logistica cooperativa, sia tra operatori sia nelle supply chain, insieme alle imprese di produzione, saranno le uniche in grado di trarre reali benefici dalle rivoluzioni in corso e di acquisire un vantaggio competitivo". Soffermandosi poi sulla Campania ha ricordato che "la Campania esprime eccellenze imprenditoriali e infrastrutturali nel settore, e l'iniziativa di Number 1 rappresenta un ulteriore eccezionale volano in tal senso. La Campania esprime il 28% delle imprese del Mezzogiorno, più dell'8% del PIL nazionale, e mostra notevole propensione alle esportazioni manifatturiere (più 23% nell'ultimo anno, contro poco più del 14% della media nazionale). Alcune filiere sono rilevanti a livello nazionale, a cominciare da quella agroalimentare".

Il presidente della Confindustria di Caserta, Beniamino Schiavone ha sottolineato

L'INTERVENTO DI RIXI

È intervenuto all'evento in collegamento anche il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi che ha dichiarato: "Oggi celebriamo la creazione di valore con un'opera che permetterà di sfruttare al meglio la posizione geografica del nostro paese nella catena logistica. Siamo un hub naturale al centro del mercato mondiale e abbiamo l'opportunità di ritagliarci un ruolo sempre più da protagonista nel Mediterraneo. In questo momento di forti tensioni geopolitiche è importante dotarsi di infrastrutture che agevolino imprese e approvvigionamenti. Il nostro ministero sta dando il proprio supporto al tessuto imprenditoriale con importanti investimenti per permettere al nostro sistema logistico di mettere in campo una piattaforma sempre più competitiva. La macchina pubblica e le imprese private devono lavorare insieme, con sinergie e obiettivi comuni".

UN CONVEGNO SULLA DECARBONIZZAZIONE

Si è svolto a Roma il convegno “I trasporti italiani ed europei e la sfida del 2035” che ha posto il focus su trasporti e infrastrutture per la mobilità, sul ruolo dell’elettricità, dell’idrogeno e dei biocarburanti per l’alimentazione dei veicoli. Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy, ha sottolineato l’impegno del governo “per decarbonizzare il settore, in termini di aumentare l’efficienza, di ottimizzazione dell’uso dei trasporti e di aumento dell’uso delle fonti rinnovabili. Il governo si è impegnato su questi fronti e ha ottenuto in pochi mesi risultati importanti, fra cui l’apertura agli e-fuels nel regolamento dei veicoli leggeri”. Sul ruolo dei biocarburanti nella decarbonizzazione dei trasporti, Alessandro Sabbini, responsabile dei rapporti istituzionali centrali di Eni, ha dichiarato: “La decarbonizzazione trasporti è già iniziata: è resa possibile dalle tecnologie già disponibili, come il biocarburante HVO, che può essere utilizzato con le infrastrutture esistenti e in molti veicoli già in circolazione. L’HVO è un esempio di economia circolare applicata alla mobilità e contribuisce da subito alla riduzione delle emissioni del trasporto stradale, anche pesante, e dei trasporti aereo, marittimo e ferroviario”. Sulla spinta che possono dare alla transizione energetica in atto le sperimentazioni e le innovazioni tecnologiche si è soffermato Alberto Moro, direttore generale automotive del Gruppo Bitron: “Sviluppare tecnologie è fondamentale, ma questo lavoro porta con sé una grande responsabilità verso il pianeta. Uno dei principali obiettivi di Bitron è operare con la consapevolezza del nostro ruolo nel preservare un futuro migliore per le generazioni che verranno. Il nostro impegno nella ricerca e nello sviluppo di tecnologie dedicate alla mobilità elettrica, all’idrogeno e all’utilizzo di biocarburanti, sono pilastri fondamentali dei nostri business”.



come la logistica può essere un fattore attrattivo di nuovi investimenti per aumentare la densità del tessuto produttivo locale. “Il nuovo impianto logistico realizzato da Number 1 è un importante contributo per la provincia di Caserta, che vanta la più grande area industriale del Mezzogiorno. Un’operazione realizzata anche grazie al supporto di Confindustria Caserta, che ha seguito i lavori sin dall’inizio, e che oggi prende vita e testimonia le potenzialità che il nostro territorio è in grado di esprimere. Sono certo che esempi virtuosi, per determinazione e vivacità imprenditoriale, come questo e tante altre realtà del tessuto produttivo casertano, siano di esempio e stimolo per favorire nuovi investimenti industriali, fondamentali per il rilancio della nostra economia”.

Nel 2022 a livello nazionale si sono registrati 2,8 miliardi di investimenti nel settore immobiliare logistico ed è su questo punto che è intervenuto Giuseppe Nargi, direttore regionale per Campania, Cala-

bria e Sicilia di Intesa SanPaolo Banca dei Territori: “È motivo di orgoglio e soddisfazione vedere una grande azienda come Number 1 investire al sud, segno evidente che il settore della logistica, cruciale per lo sviluppo del commercio, mettendo a sistema infrastrutture e sviluppo, trova molto attrattivo il territorio meridionale. Il nostro Gruppo continua a sostenere il tessuto produttivo del sud Italia garantendo nuovo credito per investimenti sostenibili, capaci di generare valore aggiunto per il territorio. Le imprese meridionali a cui abbiamo dato voce si sono distinte per aver mantenuto il loro livello di competitività anche in contesti in continua evoluzione, investendo in progetti innovativi per rendere più efficienti i processi e migliorare la qualità dei prodotti in un’ottica di transizione ambientale e sociale. La sostenibilità è un concetto ampio e trasversale che va dall’utilizzo delle nuove tecnologie al miglioramento dei parametri ESG. Investire su questo fronte vuol dire dotarsi degli strumenti per aumentare la competitività

e Intesa Sanpaolo, come prima banca italiana, è al fianco del tessuto economico e produttivo come parte attiva in questo percorso”.

In rappresentanza del mondo imprenditoriale della Campania è intervenuto l’amministratore delegato del Pastificio Garofalo, Massimo Menna, che ha detto: “Il 2022 è stato un anno complicato in cui abbiamo fatto i conti con l’altissimo livello di prezzo del grano duro, dell’energia e degli imballaggi e i problemi relativi all’export: l’aumento enorme del costo dei noli marittimi e i ritardi nella consegna dei containers. Il 2023 è stato un anno in cui si è dimostrata la necessità di giocare in squadra tra industria, logistica e distribuzione per superare la difficile fase inflattiva che stiamo attraversando. Le aziende non possono concepirsi come un unicum, per prosperare serve ragionare in un’ottica di rapporti stabili con operatori altamente professionali, affidabili ed efficienti”.

Accordo per una joint venture tra Fnac Darty e Ceva Logistics

La joint venture si chiamerà "Weavenn" e mira a diventare uno dei principali protagonisti europei nel mercato della logistica dell'eCommerce.

Fnac Darty, Gruppo multinazionale, con sede a Ivry-sur-Seine, Francia, dove è particolarmente presente, è leader europeo nella vendita al dettaglio di prodotti per l'intrattenimento e il tempo libero, elettronica di consumo ed elettrodomestici ed è posizionato in diversi paesi dell'Unione europea e dell'Africa, e Ceva Logistics hanno firmato un accordo per la creazione di una joint venture con l'ambizione di diventare uno dei principali attori europei nel mercato della logistica dell'eCommerce e dei marketplace SaaS. La joint venture, basata sulle rispettive competenze, si chiamerà "Weavenn" e offrirà un servizio unico e completamente integrato per combinare le migliori soluzioni tecnologiche di marketplace e una logistica ad alte prestazioni per la distribuzione multicanale. Questa offerta, all'avanguardia sul mercato, risponderà a tutte le esigenze degli operatori del commercio elettronico, compresa la gestione completa dei marketplace, la vendita diretta ai consumatori e la consegna omnichannel.

La joint venture offrirà ai clienti la credibilità di entrambe le aziende: il gruppo Fnac Darty, con una rete di quasi 1.000 negozi, unito a un modello omnichannel collaudato con

24 milioni di visitatori unici mensili dei suoi siti web, e Ceva Logistics, leader mondiale nella logistica per conto terzi, con una rete che copre più di 170 paesi e una piattaforma di adempimento riconosciuta a livello internazionale, Shipwire. "Con oltre un miliardo di righe d'ordine nel 2022, l'eCommerce è diventato una parte centrale della nostra attività e competenza logistica. Collaborando con un leader del settore come Fnac Darty, riconosciuto per la qualità del suo servizio ai consumatori, possiamo creare una soluzione che benefici

amministratore delegato di Fnac Darty, ha aggiunto: "Più di 40 milioni di francesi ripongono oggi la loro fiducia nel gruppo Fnac Darty, e da oltre un decennio i nostri marchi sono riusciti a dare una svolta all'eCommerce per offrire un'esperienza omnichannel ai clienti, riconosciuta in tutto il mondo del retail. Fnac, pioniere in questo campo, ha lanciato il suo marketplace utilizzando una propria soluzione tecnologica già nel 2009. Allo stesso modo, Darty è rinomata per la sua esperienza unica nel servizio post-vendita ed è stata recentemente ricono-

sciuta per la qualità della sua consegna all'ultimo miglio, nonché per le sue offerte di ritiro e per i suoi prodotti di seconda mano. Unire le forze con Ceva, leader mondiale nella logistica, significa proseguire nella ricerca di servizi ad alto valore aggiunto per i nostri clienti, che è al centro del nostro piano strategico Everyday. Siamo convinti che insieme definiremo nuovi standard di qualità ed efficienza per i nostri partner retail e per i nostri milioni di clienti

individuali". Questo nuovo progetto di partnership dimostra la determinazione dei due gruppi a rafforzare la propria posizione in un mercato europeo che è valutato intorno agli 80 miliardi di euro, con una crescita stimata di oltre il 10% l'anno. ■



Fnac Darty è un Gruppo multinazionale con sede in Francia e posizionato in 13 paesi europei e africani, con una lunga tradizione nella vendita online

delle migliori tecnologie e sia in grado di sostenere la crescita del mercato, soddisfacendo le esigenze dei venditori in termini di efficienza, accessibilità, trasparenza e visibilità", ha affermato Mathieu Friedberg, Ceo di Ceva Logistics. Enrique Martinez,



LA SOLUZIONE SMART, EASY ED ECONOMICA AI PROBLEMI DI FORMAZIONE IN LOGISTICA E SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

PROGRAMMA VIDEOCORSI NOVEMBRE-DICEMBRE 2023

NOVEMBRE 2023

6 NOVEMBRE

TRASPORTO MULTIMODALE E REGIME NORMATIVO A LIVELLO NAZIONALE ED INTERNAZIONALE
Avv. Alberta Frondoni

8 NOVEMBRE

RUOLO E GESTIONE DEL "CUSTOMER CARE" PER UNA SUPPLY CHAIN E UNA LOGISTICA DI SUCCESSO
Dr. Fausto Benzi

14 NOVEMBRE

NUOVI RISCHI (PANDEMICI, RISCHI LEGATI A GUERRA E SANZIONI, ECC.) E NUOVE CLAUSOLE ASSICURATIVE NATE DI CONSEGUENZA
Avv. Marco Lenzi

17 NOVEMBRE

INTEGRAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ NELLA GESTIONE DELLA SUPPLY CHAIN: QUALI SFIDE PER IL PROSSIMO FUTURO?
Dr. Claudio Cont

24 NOVEMBRE

INTELLIGENZA ARTIFICIALE E GESTIONE DEL PERSONALE NEL MONDO DELLA LOGISTICA
Avv. Patrizia D'Ercole

28 NOVEMBRE

I RISCHI ASSICURABILI GRAVANTI SULL'ATTIVITÀ DI LOGISTICA E DI TRASPORTO: ANALISI, COPERTURA, INDENNIZZO
Dr. Franco Larizza

DICEMBRE 2023

1 DICEMBRE

BUSINESS CONTINUITY: LA NORMA ISO 2230
Dr. Emanuele Capra
a cura Certiquality

5 DICEMBRE

DOGANE E FISCALITÀ IVA: TUTELARSI E PREVENIRE ACCERTAMENTI E SANZIONI
Dr. Marco Sella

6 DICEMBRE

DANNI A MERCI DA TRASPORTARSI A TEMPERATURA CONTROLLATA: RESPONSABILITÀ VETTORIALE E PROFILI ASSICURATIVI
Avv. Alberta Frondoni

12 DICEMBRE

I CONFLITTI TRA COMMITTENTE E OPERATORE LOGISTICO: NECESSITÀ DI BUSINESS CONTINUITY E SOLUZIONE DELLE CONTROVERSIE
Avv.iti Claudio Perrella e Alessio Totaro

12 DICEMBRE

IFS LOGISTICS VERSIONE 2.3
Dr.ssa Santina Modafferi
a cura di Certiquality

14 DICEMBRE

LE DICHIARAZIONI DOGANALI ELETTRONICHE: IMPORT, EXPORT, DOCUMENTI E CONSERVAZIONE
Avv. Ettore Sbandi



Assologistica Cultura e Formazione | DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA" CON CORSI, WORKSHOP, SEMINARI E CONVEGNI

Via E. Cornalia, 19 - 20124 Milano - Tel. 02.6691567 - e-mail: culturaformazione@assologistica.it
www.assologisticaculturaeformazione.com

Verso i nuovi codici 2D

GS1 Italy, che è nata mezzo secolo fa, introducendo in Italia il codice a barre, sta lavorando alacremente sull'obiettivo di riuscire, entro il 2027, a farli leggere da tutti gli scanner dei punti vendita retail.

di **Tiziano Marelli**

Per una serie di coincidenze, si vanno intrecciando importanti compleanni nel mondo dell'innovazione connessa al largo consumo. Anzitutto quello di GS1 Italy, che ha compiuto mezzo secolo di vita, e anche quello di ECR (l'associazione che raggruppa le principali aziende di industria e distribuzione per innovare i processi e per migliorare l'efficienza di filiera produttore-distributore-consumatore), che di anni ne ha celebrati trenta. Ma non è finita qui, perché proprio GS1, "nascondo", ha introdotto in Italia l'uso del codice a barre, e quindi anche in questo caso si tratta di un genetliaco; in più, praticamente la stessa età di ECR la compie anche il QR Code. Un

intreccio di torte e candeline virtuali da festeggiare, ed è proprio quello che è successo nei giorni scorsi a Milano dove, organizzato da GS1 Italy, si è tenuto l'evento "Transforming tomorrow - La nuova sfida del largo consumo", un appuntamento che ha avuto il merito di far convogliare allo splendido auditorium Monterosa 91, disegnato da Renzo Piano, tutti i maggiori attori del settore - leader d'azienda, imprenditori, manager, esperti di nuove tecnologie e intellettuali - per discutere di innovazione, di digitalizzazione, di intelligenza artificiale e generativa, e di nuovi compor-



Il tradizionale codice a barre, introdotto in Italia da GS1, lascerà il posto a nuovi codici che permetteranno di avere molte più informazioni non solo per i consumatori, ma anche per le imprese

tamenti dei consumatori analizzando insieme lo stato delle frontiere tecnologiche che stanno delineando profondi cambiamenti socio-culturali e nuove sfide, ma anche grandi opportunità per le imprese, sia nel rapporto con i consumatori sia nell'efficienza della supply chain.

Per usare un linguaggio della (più o meno) recente civiltà, potremmo dire che GS1 e codice a barre sono definibili alla stregua di boomer, mentre ECR e QR Code sono più identificabili come millennials. A questo punto la domanda che ne deriva è: da co-

sa saranno caratterizzati e con quali appellativi il presente e l'immediato futuro? Non possiamo ancora definire al meglio quello che ci aspetta, ma quel che è certo è che GS1 sta lavorando alacremente per mettere a punto un'iniziativa globale con l'obiettivo, entro la fine del 2027, di far sì che gli scanner dei punti vendita retail di tutto il mondo siano in grado di leggere e di elaborare anche i nuovi codici 2D, oltre ai codici a barre lineari. Anche se graduale, al momento della sua operatività ci troveremo dinnanzi a una vera e propria rivoluzione che per un certo periodo vedrà



La maggiore disponibilità di dati che permetterà il codice 2D rappresenterà nuove opportunità di business per imprese e retailer, che si avvarranno anche delle nuove frontiere offerte dall'intelligenza artificiale

il barcode tradizionale affiancato dal QR Code contenente un GS1 Digital Link o dal GS1 DataMatrix, per arrivare infine ad avere solo un codice sulle confezioni dei prodotti: quello bidimensionale. In questa soluzione il barcode GS1 si fonde al QR Code e viene inglobato dalla nuova simbologia che conterrà d'ora in avanti dati strutturati secondo lo standard GS1 Italy, che continua così a svolgere il tradizionale compito di identificare, ma in più offre una vasta gamma di nuove opportunità, funzionali alle esigenze delle aziende di aumentare

efficienza e comunicare meglio, alle nuove richieste del consumatore, nonché ai nuovi obblighi di legge in materia di etichettatura e tracciabilità.

Rispetto al codice a barre classico, infatti, il codice 2D veicola un set di informazioni molto più ampio, consente di condividerlo con tutti i partner della filiera, fino al consumatore finale, e migliora l'efficienza dei sistemi di lettura del codice a barre e la raccolta dei dati a essi collegati. Soprattutto integra lo spazio fisico di

etichettatura presente sulle confezioni con quello infinito offerto dal digitale, superando tutti i limiti imposti da etichette spesso troppo piccole e affollate di claim, loghi, icone e informazioni comunque insufficienti per il consumatore finale. Ora, con un solo simbolo, come il QR Code contenente un GS1 Digital Link, è possibile assolvere anche a eventuali nuovi obblighi di legge in materia di etichettatura in modo semplice e veloce e senza ritoccare le confezioni, e fornire ai consumatori un ampio patrimonio di informazioni, sempre verificate e aggiornate, avviando con loro una nuova modalità di comunicazione e di relazione diretta, anche attraverso iniziative di fidelizzazione e promozioni, anche in-store. Senza dimenticare i vantaggi in termini di sicurezza e sostenibilità dovuti alle migliorate soluzioni di tracciabilità che i nuovi barcode abilitano. Questa maggiore disponibilità di dati rappresenta la base per brand e retailer per cogliere nuove opportunità di business, avvalendosi anche delle nuove frontiere e delle applicazioni dell'intelligenza >

IL PROFILO DI GS1 ITALY

GS1 Italy è un'organizzazione non profit che dal 1973 studia e sviluppa gli standard più utilizzati al mondo per la comunicazione tra imprese. Nel nostro paese riunisce 40 mila imprese nei settori largo consumo, sanitario, bancario, nella logistica, nel foodservice e nelle costruzioni. I sistemi standard GS1, i processi condivisi Ecr, i servizi e gli osservatori di ricerca semplificano e accelerano il processo della trasformazione digitale delle imprese e della supply chain permettendo alle aziende di creare esperienze gratificanti per il consumatore, aumentare la trasparenza, ridurre i costi e operare scelte sostenibili.

artificiale. Si può così avere chiara la dimensione di come tutto questo cambierà il nostro modo di approcciare qualsiasi tipo di rapporto connesso agli acquisti propri del largo consumo che si rivelerà libero dai vincoli dello spazio fisico grazie ai barcode 2D, capaci di contenere una quantità senza precedenti di informazioni affidabili

2023-2026 di GS1 Italy: l'approccio collaborativo di filiera permetterà di incrementare l'efficienza e, di conseguenza, di ridurre gli impatti ambientali, di dare risposte coerenti ai bisogni del consumatore, e, non ultimo, di mitigare gli effetti delle dinamiche inflattive, contenendo l'aumento dei prezzi". Possiamo dirlo: siamo ufficialmen-

una semplice scansione, ad esempio dal proprio smartphone. Si tratta di una svolta epocale, perché questi codici di nuova generazione, collegando il prodotto fisico al suo gemello digitale, abilitano potenzialità applicative vastissime, che vanno dai processi interni al marketing, dalla tracciabilità alla sostenibilità. E questa svolta è vicina".

"I nuovi codici bidimensionali offrono alle imprese la possibilità di condividere con i consumatori una quantità straordinaria di informazioni, anche dal proprio smartphone", ha detto Bruno Aceto, Ceo di GS1



e di abilitare potenzialità applicative vastissime - dai processi interni al marketing, dalla tracciabilità alla sostenibilità - con importanti vantaggi tanto per le aziende quanto per i consumatori.

Come ha spiegato aprendo i lavori dell'incontro il presidente di GS1 Italy Alessandro d'Este, "Le nuove tecnologie contribuiranno ad accelerare la digitalizzazione delle imprese italiane e delle filiere logistica e distributiva. Un obiettivo che rappresenta un punto fondamentale del piano strategico

te entrati nell'era dell'innovazione "no limits", e quello che si va delineando velocemente è un universo in rapida e infinita espansione, che, per essere compreso e gestito, richiede a tutti un cambio di paradigmi, di strategie e di approccio di pensiero. Concetti ribaditi anche dal Ceo di GS1 Italy Bruno Aceto: "I nuovi codici bidimensionali rispondono al bisogno delle imprese, a qualsiasi livello della supply chain, di condividere in modo efficiente una quantità straordinaria di dati affidabili, a cui aziende e consumatori potranno accedere agilmente, anche solo con

È facile immaginare quindi come il settore della logistica in tutte le sue declinazioni e funzioni debba ritenersi coinvolto in queste innovazioni che sono da considerare vere e proprie trasformazioni epocali, partner imprescindibile per ogni tassello da aggiungere a un quadro d'insieme che per comporsi perfettamente deve poter contare su un lavoro di squadra di tutti gli attori che ne delineano cornice e contenuto. Una sfida importante, da affrontare nella veste di protagonisti. ■



LA SOLUZIONE SMART, EASY ED ECONOMICA AI PROBLEMI DI FORMAZIONE IN LOGISTICA E SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

PROGRAMMA SEMINARI E WEBINAR
novembre 2023 - gennaio 2024



27 NOVEMBRE

DIGITAL EXPORT: LE NUOVE DICHIARAZIONI DOGANALI E FISCALITÀ IVA
Dott. Marco Sella, Cross-Border | Global Trade Solutions, Doganalista – Customs compliance manager; Prof.ssa Maria Grazia Ortoleva, Associato di Diritto tributario - Università degli Studi di Verona; Prof. Avv. Sebastiano Maurizio Messina, Ordinario di Diritto tributario - Università degli Studi di Verona, Cassazionista, Studio Legale Messina



29 NOVEMBRE

COSA CAMBIA NEL WHISTLEBLOWING CON IL D.LGS. 24 DEL 2023
Avv.ti Grazia Torrente e Alessandra Vignone, Torrente Vignone Studio Legale Internazionale



30 NOVEMBRE

LA CERTIFICAZIONE DELLA PARITÀ DI GENERE DELLE AZIENDE:
MODALITÀ DI OTTENIMENTO E BENEFICI
Dr. Paolo Stern, Presidente Nexum Stp SpA



17 GENNAIO

E-CMR: VANTAGGI E APPLICABILITÀ DELLA VERSIONE DIGITALE DELLA LETTERA DI VETTURA
Avv.ti Sidney Mathoux e Simone Zobbi, Studio RPLT RP Legalitax



25 GENNAIO

RC SOLIDALE & SUPPLY CHAIN - PROFILI DI RESPONSABILITÀ SOLIDALE NEL SETTORE DELLA LOGISTICA E TRASPORTI E STRUMENTI ASSICURATIVI DI MITIGAZIONE DEL RISCHIO

Relatori:

Federico Franzini, Head of Transport & Logistics Department – Marsh JLT Specialty

Avv. Germano Margiotta, Studio Legale Margiotta & Partners

Emanuele Rossi, Placement Manager, Corporate Segment

Introduzione lavori: Jean Francois Daher, segretario generale di Assologistica



Assologistica Cultura e Formazione | DIVISIONE DI ASSOLOGISTICA CHE FA E CREA "CULTURA LOGISTICA" CON CORSI, WORKSHOP, SEMINARI E CONVEGNI

Via E. Cornalia, 19 - 20124 Milano - Tel. 02.6691567 - e-mail: culturaformazione@assologistica.it

www.assologisticaculturaeformazione.com

Entra in scena un nuovo attore

Una nuova figura, l'operatore logistico ferroviario, che deve organizzare per i clienti un servizio da origine a destino secondo una logica door to door.

di **Paolo Sartor**

Fino a pochi anni fa, era diffuso tra gli addetti ai lavori il concetto che lo sviluppo del trasporto ferroviario cargo era indipendente dalla congiuntura economica, ma legato solo alla capacità di proporre soluzioni più competitive e affidabili rispetto a quelle offerte dal trasporto stradale. Negli ultimi anni, il comparto del trasporto ferro-



Per un effettivo rilancio del trasporto ferroviario, va anche risolto il problema infrastrutturale: mancano raccordi a porti e interporti, oltre che a tante industrie

vario cargo, per effetto di numerosi fattori concomitanti è in continuo sviluppo, da una parte perché la politica e le istituzioni puntano sulla ferrovia per rispondere agli impegni e alle direttive introdotte dall'Unione europea, finalizzate a ridurre l'impatto ambientale e sociale legato alla mobilità delle merci, decongestionare la rete stradale e autostradale, e, dall'altra, per rispondere a fattori di natura economica con richieste sempre più frequenti e pressanti dal mondo industriale, della distribuzione e del commercio. Per rispondere alle moderne esigenze anche le imprese ferroviarie e gli operatori logistici devono essere in grado di fornire un servizio a 360°

trasformandosi da soggetti gestori di singoli anelli della catena logistica a integratori logistici, orientandosi verso l'ingresso di un nuovo attore nel mercato della fornitura di servizi logistici e di spedizione, quella dell'operatore logistico ferroviario. In definitiva, si tratta di superare il vecchio modello concettuale-organizzativo dei servizi logistici ferroviari, passando da una logica che prevedeva una netta ripartizione dei servizi all'interno dei confini domestici da parte delle rispettive imprese di trazione, verso lo sviluppo di una nuova offerta di servizio da origine a destino secondo una logica door to door con mezzi e attrezzature proprie e di terzi in partenariato con imprese este-

re, includendo un ampio ventaglio di servizi logistici accessori.

L'approccio al mercato. Con l'arrivo dell'operatore logistico ferroviario, l'offerta di servizi logistici trasforma l'impresa ferroviaria da puro fornitore di servizi di trazione, a operatore con un presidio diretto del cliente e dell'offerta di servizi lungo l'intera catena logistica, affidando a una o più imprese di trazione e di servizi accessori le fasi che compongono la spedizione secondo una logica door to door. In pratica l'operatore logistico ferroviario si preoccupa di selezionare, comporre e gestire tutte le fasi di un trasporto plurimodale o intermodale. Tra le atti-

ività incluse in questa nuova filosofia di servizio: l'aggregazione e distribuzione di carichi multi mittenti e multi destinatari, la gestione integrata di servizi logistici di handling nei magazzini e negli scali merci e terminal, la gestione di magazzini e lavorazione delle

possibilità di poter usufruire di numerosi servizi accessori, una maggiore efficienza generale a cui si accompagna una minore complessità organizzativa da gestire visto che il cliente della ferrovia dispone di un unico interlocutore, che garantisce una chiara

rispetto al trasporto stradale e ha introdotto profonde innovazioni nel materiale rotabile, nelle unità di trazione e nel modello di esercizio dei convogli. Per anni il business model, le risorse utilizzate, come locomotori e vagoni, e il modello organizzativo, la proposta



L'operatore logistico ferroviario deve modificare il tradizionale business model del settore, assumendosi responsabilità complete dalla partenza all'arrivo della merce

merci, il noleggio di carri specializzati, la gestione diretta dei rapporti con le imprese di trazione estere coinvolte nella trazione, l'outsourcing di attività di logistica interna dell'azienda cliente, l'organizzazione delle eventuali terminalizzazioni stradali a partenza e a destino (per le imprese non raccordate), la gestione dei rapporti con le imprese di manovra (shunting) dei vagoni nei raccordi e terminal marittimi o terrestri e la gestione dei rapporti con gli hub ferroviari esteri.

I vantaggi per il cliente della ferrovia introdotti dall'operatore logistico ferroviario sono molteplici: un migliore lead-time di consegna della merce, la

prefigurazione dei costi-contenuti della prestazione logistica e un maggiore controllo del traffico e del flusso fisico e documentale. Sulla carta esistono due alternative strategiche a livello operativo per consentire alle imprese ferroviarie un possibile recupero di quote di traffico merci dalla modalità stradale a quella ferroviaria: l'integrazione orizzontale tra imprese nazionali ed estere per fornitura di servizi di trasporto merci o l'integrazione verticale con altri operatori per una gestione dell'intera catena logistica da partenza a destino.

Il trasporto ferroviario cargo ha volta per volta pagina per recuperare competitività

commerciale e di esercizio delle imprese ferroviarie cargo erano rimaste pressoché invariate. Nello stesso periodo il mondo dell'autotrasporto è stato il protagonista di molte innovazioni che hanno sensibilmente migliorato le sue prestazioni tecnico-economiche e di impatto ambientale, per venire incontro alle esi-

genze della committenza. Da qualche anno si respira un'aria nuova nel comparto ferroviario cargo, con da una parte innovazioni sul materiale rotabile proposte dai costruttori e dall'altra introducendo innovazioni del modello operativo nell'organizzazione dei treni da parte delle imprese ferroviarie. Ad esempio, alcune imprese ferroviarie - come ad esempio InRail, che ha ottenuto le certificazioni per poter operare direttamente anche nelle reti ferroviarie di Slovenia e Croazia, si sono dotate delle certificazioni ERA, tali da garantire l'interoperabilità e la continuità del servizio di trazione con lo stesso locomotore anche nelle reti estere, a tutto vantaggio di un maggior

controllo nel passaggio ai confini internazionali della stessa impresa ferroviaria. Il miglioramento del round

rispetto al trasporto stradale e più in generale una approccio alla logistica e al trasporto che non consideri so-

dei vagoni all'interno dei porti, interporti, scali merci e raccordi presenti nelle zone industriali.



Nel settore cargo le ferrovie possono dare un contributo positivo e svolgere un ruolo determinante nelle previsioni di evoluzione della logistica moderna a patto che siano in grado di rispondere alle specifiche esigenze delle aziende e siano supportate da una adeguata offerta infrastrutturale

La ferrovia deve costruire un sistema di produzione che sia in grado di competere con l'autotrasporto

trip del treno grazie alla continuità del servizio ha consentito una sensibile riduzione del ciclo di utilizzo del carro e di conseguenza una maggiore efficienza e affidabilità complessiva nell'organizzazione delle spedizioni.

Per un pieno decollo della ferrovia nel comparto cargo in Italia, come è noto a tutti i logistici, esiste un deficit infrastrutturale in termini di accesso alla rete ferroviaria. Servono in tal senso politiche che incentivino lo sviluppo di aree industriali e distributive raccordate (emblematico come la quasi totalità dei Cedi utilizzati dal mondo della grande distribuzione organizzata sia priva di un raccordo ferroviario, a parte rare eccezioni), politiche di incentivazione paritetiche

lamente l'alternativa su gomma, che rischia nell'attuale scenario di essere sempre meno percorribile visti gli orientamenti in atto da tempo a livello nazionale ed europeo. E' necessario inoltre una maggiore armonizzazione dei sistemi, delle reti e delle regole a livello europeo, dove tutte queste discontinuità rappresentano incrementi di costo logistico, senza una reale giustificazione e serve uno spazio competitivo europeo realmente liberalizzato, dove tutti possano competere ad armi pari, in un quadro di regole chiaro e armonizzato. Infine è fondamentale (per garantire un equilibrato rapporto tra costi e servizi resi) la costituzione di un soggetto unico a livello di singole infrastrutture logistiche, a cui affidare le manovre

attraverso l'adeguamento e potenziamento funzionale delle reti ferroviarie e dei nodi (raccordi, terminal e interporti) e la realizzazione-completamento delle grandi opere infrastrutturali, in particolare per l'attraversamento dell'arco alpino che in questo ultimo periodo sta soffrendo particolarmente a causa dei lavori di manutenzione, adeguamento o potenziamento sulle infrastrutture. Inoltre, per la sua completa affermazione, l'intermodalità ferroviaria non deve pensare solo a un singolo mercato o settore merceologico, ma deve diventare un sistema di produzione nella mobilità delle merci che crea un vantaggio competitivo per le imprese rispetto al trasporto stradale.

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.

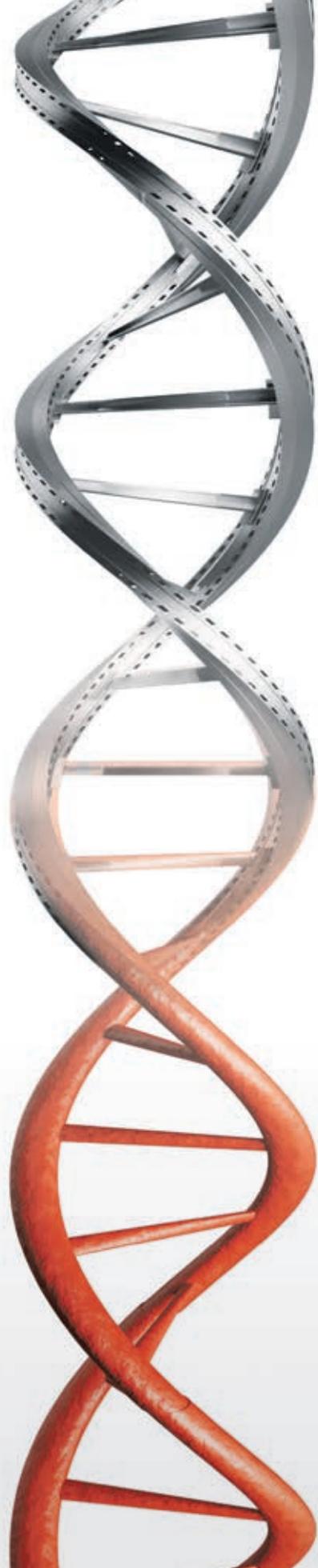
Assologistica -in collaborazione con Assologistica Cultura e Formazione e al magazine Euromerci- promuove **il Logistico dell'Anno**, premio destinato a chi effettua innovazione in ambito logistico.



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



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|automazione



TECNOLOGIE E
LOGISTICHE DI MAGAZZINO

Modulblok S.p.A