



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

**Tecnologia: i fattori chiave per il successo del business**

**EDITORIALE**  
**PNRR, NEL SUD MOLTI**  
**PROGETTI A RISCHIO**

**FERROVIA**  
**LA DIFFICILE VIA**  
**DELLO SVILUPPO**

**TRASPORTO AEREO**  
**QUANTE PAROLE**  
**GETTATE AL VENTO...**



Assolistica



organizzano



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

**23 NOVEMBRE 2023**  
MILANO

PER OGNI CHIARIMENTO: tel. 026691567

---

## **PNRR: NEL SUD MOLTI PROGETTI A RISCHIO**

### **La Svimez è stata ascoltata in audizione al senato**

---

IL 19 SETTEMBRE, LA SVIMEZ E' STATA ASCOLTATA DALLA PRESIDENZA DELLA QUARTA E QUINTA COMMISSIONE DEL SENATO SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEL PIANO DI RIPRESA E RESILIENZA, AGGIORNATO AL 31 MAGGIO DI QUEST'ANNO. LA SVIMEZ HA DELINEATO UN QUADRO PREOCCUPANTE, IN PRIMO LUOGO PER IL MEZZOGIORNO. INFATTI, SECONDO LA SVIMEZ, DOPO LA REVISIONE DEL PIANO EFFETTUATA DAL GOVERNO, GLI INTERVENTI CRITICI RISULTANO 78 PER UN IMPORTO DI OLTRE 83 MILIARDI, DI CUI 39 FINANZIANO MISURE LOCALIZZATE NEL MEZZOGIORNO. I DEFINANZIAMENTI HANNO RIDOTTO GLI INTERVENTI CRITICI A 37, "MA PERMANE - DICE LA SVIMEZ - L'ESIGENZA DI SCIogliere I NODI CHE RALLENTANO LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE, SOPRATTUTTO PERCHE' LA LORO DIMENSIONE FINANZIARIA (38,5 MILIARDI, DI CUI CIRCA 20 NEL MEZZOGIORNO) POTREBBE RENDERE COMPLESSA, NEGLI SCENARI DI FINANZA PUBBLICA, CHE PRESUMIBILMENTE CARATTERIZZERANNO I PROSSIMI ANNI, UNA SOSTITUZIONE DEL FINANZIAMENTO ATTRAVERSO RISORSE NAZIONALI". IN QUESTO PERCORSO OCCORRE UNA PRONTA INDIVIDUAZIONE DELLE FONTI DI FINANZIAMENTO ALTERNATIVE. "IN QUESTO SENSO - HA AFFERMATO LA SVIMEZ - E' IMPORTANTE VALORIZZARE AL MASSIMO IL COORDINAMENTO DEGLI INTERVENTI DEL PNRR CON LE PROGRAMMAZIONI EUROPEE. L'UTILIZZO DELLE RISORSE DELLA PROGRAMMAZIONE 2021-2027 DEI FONDI PER LA COESIONE PUO' RAPPRESENTARE UNO STRUMENTO UTILE PER METTERE IN SICUREZZA GLI INTERVENTI DEL PIANO CHE HANNO DIFFICOLTA' A ESSERE REALIZZATI NEI TEMPI PREVISTI". QUESTA OPERAZIONE VA PIANIFICATA IL PRIMA POSSIBILE IN CONSIDERAZIONE DEL FATTO CHE DOVRA' ESSERE CONCORDATA NON SOLO CON LE REGIONI, MA, PRESUMIBILMENTE, DOVRA' RENDERSI NECESSARIA UNA RISCrittURA DELL'ACCORDO DI PARTENARIATO. C'E' UN ALTRO ASPETTO DI CRITICITA': LE DIFFICOLTA' AMMINISTRATIVE DI MOLTI COMUNI DEL MEZZOGIORNO. "METTERE IN COMPETIZIONE LE AMMINISTRAZIONI LOCALI HA SIGNIFICATO PERDERE DI VISTA I BENEFICIARI FINALI DEGLI INVESTIMENTI: CITTADINI E IMPRESE", AFFERMA LA SVIMEZ. IL SISTEMA DEI BANDI HA RIGUARDATO MOLTI DEGLI INTERVENTI SULLE INFRASTRUTTURE LOCALI (SCUOLE, ASILI NIDO, ASSISTENZA SOCIALE, RIGENERAZIONE URBANA) E ANCHE ALTRI AMBITI FONDAMENTALI DEI SERVIZI TERRITORIALI, MA HA MAL FUNZIONATO. UN DIFETTO DI IMPOSTAZIONE CHE SI E' TRADOTTO IN UN PROCESSO DI ATTUAZIONE INCERTO CHE RICHIEDERA' INTERVENTI PIU' DECISI VOLTI A RAFFORZARE LE GOVERNANCE TERRITORIALI, SPECIE NELLE REGIONI A MINORE CAPACITA' AMMINISTRATIVA.

# 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**

**RALLENTA  
A LIVELLO GLOBALE**

**8**

**Tecnologia**

**COME AR/VR, AI E LA TECNOLOGIA 3D  
STANNO AIUTANDO LA RIVOLUZIONE INDUSTRIALE**

**36**

**Cover**

**LONATO LAVORA  
IN UN'OTTICA FUTURA**

**40**

**Intervista a Legnani, Fercargo**

**LA DIFFICILE VIA DELLO SVILUPPO  
PER IL TRASPORTO SU FERROVIA**

**42**

**Intervista a Giampieri, Assoporti**

**OGGI, SI APRONO  
NUOVE OPPORTUNITA'**

**44**

**Primo Piano**

**ANDAMENTO DEI NOLI INTERNAZIONALI  
DELLE MERCI NEL 2022**

**49**

**Trasporto aereo**

**QUANTE PAROLE  
GETTATE AL VENTO...**

**52**

**Trasporto aereo**

**FIUMICINO CONTRO  
MALPENSA?**

**54**

**IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA**

**4**

**NEWS**

**16**

**DALLE AZIENDE**

**20**



*Dijam Panigrahi, co-fondatore e direttore operativo di GridRaster, azienda americana, fornitrice leader di piattaforme AR/VR basate su cloud, illustra le nuove tecnologie al servizio della logistica, e non solo (il servizio a pag. 36)*



*Le inutili, continue sollecitazioni, portate avanti per anni, di tutti i protagonisti del trasporto aereo per la cargo city di Malpensa annullate dalla decisione del ministero dell'Ambiente di non realizzarla (il servizio a pag. 52)*

# ALLA SCOPERTA DI PROLOGIS URBAN ART



## Frena anche l'occupazione

L'economia del paese è in rallentamento: secondo la stima dell'Istat, a luglio, la produzione industriale è diminuita rispetto al mese precedente dello 0,7%. E' comunque aumentata nel trimestre maggio-luglio, rispetto ai tre mesi precedenti, dello 0,2%. In termini tendenziali, ossia in confronto con luglio del 2022, corretto per gli effetti del calendario (c'è stato un

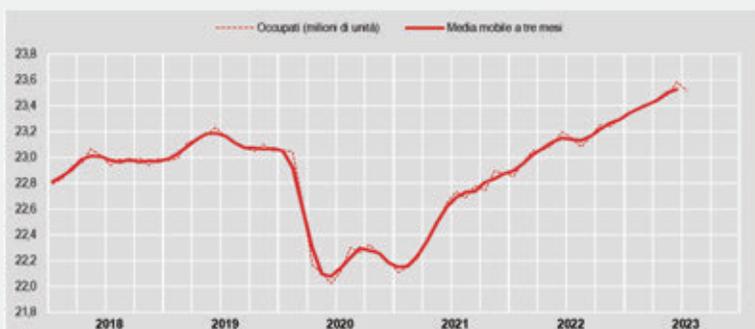


giorno lavorativo in meno quest'anno) la perdita si attesta al 2,1%. La flessione ha riguardato sia i beni di consumo (meno 3,7%) sia i beni intermedi (meno 4,5%), mentre cresce quello dei beni strumentali (più 3,0%). I soli settori di attività che presentano variazioni tendenziali positive sono la fabbricazione di mezzi di trasporto (più 10,1%), la pro-

### Occupati

Fonte: ISTAT

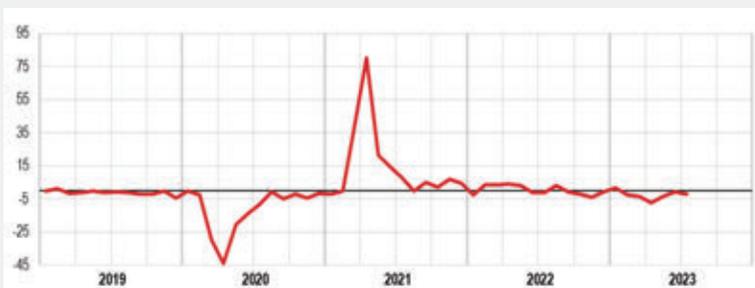
(genn. 2018-lug. 2023, valori assoluti in milioni)



### Produzione industriale

Fonte: ISTAT

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



### Produzione industriale per raggruppamento imprese

Fonte: ISTAT

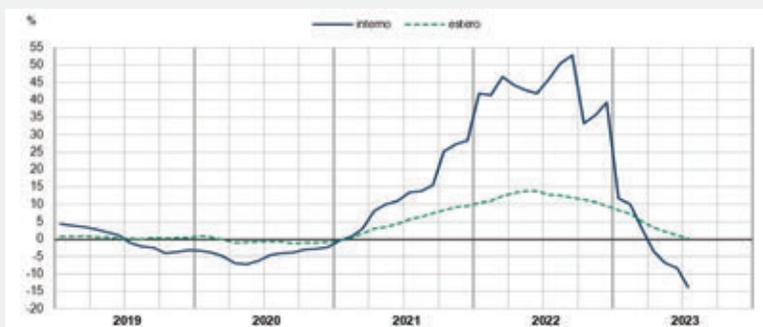
(lug. 2023, variazioni % congiunturali e tendenziali, base 2015=100)

	Dati destagionalizzati		Dati corretti per gli effetti di calendario	
	lug 23 giu 23	mag23-lug23 feb23-apr23	lug 23 lug 22	gen-lug 23 gen-lug 22
Beni di consumo	-1,6	-0,6	-3,7	-3,0
Durevoli	-4,4	-2,7	-10,1	-6,0
Non durevoli	-1,5	-0,5	-2,7	-2,4
Beni strumentali	-1,5	+1,0	+3,0	+3,9
Beni intermedi	-0,5	0,0	-4,5	-6,1
Energia	+3,7	+1,0	-4,0	-8,7
<b>Totale</b>	<b>-0,7</b>	<b>+0,2</b>	<b>-2,1</b>	<b>-2,6</b>

## Prezzi alla produzione dell'industria

Fonte: ISTAT

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



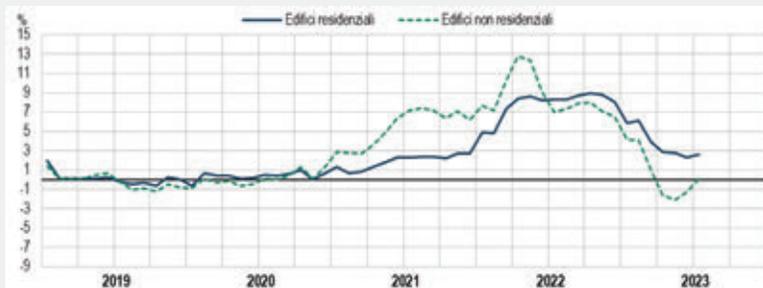
duzione di prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici (più 5,8%) e la fabbricazione di computer e prodotti di elettronica (più 0,4%). I settori rimanenti sono tutti in flessione, con un calo maggiore nell'industria del legno, della carta e della stampa (meno 12,3%). In sintonia con la flessione della produzione industriale, anche l'occupazione a luglio ha segnato il passo: gli occupati, dopo sette mesi di continua crescita, sono di-



## Prezzi alla produzione costruzioni

Fonte: ISTAT

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



minuiti dello 0,3 (pari a meno 73 mila unità). Il calo dell'occupazione, osservato per uomini e donne, dipendenti e autonomi, coinvolge solamente la fascia di età tra i 25 e i 49 anni. Cresce, di conseguenza, anche il numero di persone in cerca di lavoro (più 1,9%, pari a più 37 mila unità) che coinvolge sia uomini sia donne e si limita alle classi d'età centra-

## Prezzi alla produzione costruzioni per attività

Fonte: ISTAT

(lug. 2023, variazioni % congiunturali e tendenziali, base 2015=100)

		Variazioni percentuali congiunturali		Variazioni percentuali tendenziali	
		lug 23 giu 23	mag - lug 23 feb - apr 23	lug 23 lug 22	gen - lug 23 gen - lug 22
F 41.2	Edifici residenziali e non residenziali	+0,8	+0,5	+1,4	+2,3
	Edifici residenziali	+0,9	+0,9	+2,6	+3,8
	Edifici non residenziali	+0,8	0,0	+0,1	+0,6
F 42.1	Strade e ferrovie	+0,5	+0,4	+0,2	+2,2
	F 42.11 Strade e autostrade	+0,5	+0,5	3,0	+3,8
	F 42.13 Ponti e gallerie	+0,4	+0,5	-0,1	+2,1

trali. Il tasso di disoccupazione totale sale al 7,6%, aumentando di 0,2 punti, mentre quello giovanile scende al 22,1%. Anche riguardo all'occupazione, confrontando il trimestre maggio-luglio con quello precedente si registra un aumento pari allo 0,5%, per un totale di 119 mila occupati. La produzione industriale è diminuita nonostante, sempre a luglio 2023, ci sia stato una leggera diminuzione dei prezzi alla produzione rispetto a giugno (meno 0,1%), ma un notevole calo rispetto a luglio 2022: su

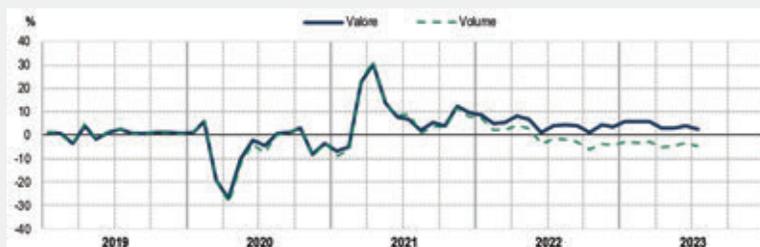


base annua, infatti, la diminuzione dei prezzi è stata del 10,2% (mentre a giugno era del meno 5,5%). Nel trimestre maggio-luglio, il calo è stato notevole: 6,2%. Invece, sono aumentati i prezzi per le costruzioni: per gli edifici residenziali, l'aumento è stato dello 0,8%. Per le vendite al dettaglio, in volume, c'è stato un calo a luglio: 0,2% rispetto a giugno, ma con un aumento del valore dello 0,4%, per effetto dell'inflazione. Le vendite dei beni alimentari crescono in valore (0,8%), ma restano stazionarie in volume. Nel trimestre maggio-luglio, invece, i beni alimentari sono diminuiti in volume dello 0,5%, mentre sono aumentate in valore (più 1,3%). Le cose sono peggiorate se si osservano in termini tendenziali: rispetto a luglio del 2022, i consumi dei beni alimentari sono diminuite in volume del 4,5%, aumentando in valore del 2,7%. ■

## Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

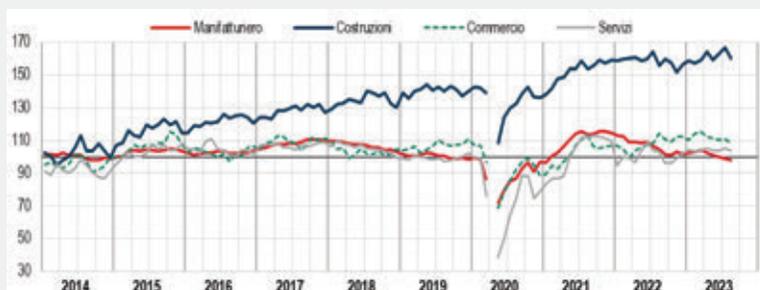
(genn. 2019-lug. 2023, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



## Fiducia delle imprese

Fonte: ISTAT

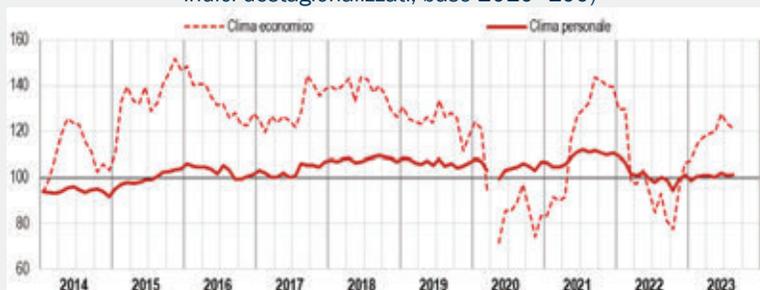
(per settore, genn. 2014-ag. 2023, indici destagionalizzati, base 2010=100)



## Fiducia dei consumatori

Fonte: ISTAT

(clima economico e personale, genn. 2014-ag. 2023, indici destagionalizzati, base 2010=100)



# Il credito delle banche si è ridotto nel secondo semestre del 2022

Si sono “irrigidite” anche le condizioni offerte dalle banche, specialmente nel settore manifatturiero. Peggiorano anche le condizioni per ottenere mutui.

**D**opo l'espansione osservata nella prima metà del 2022, nel secondo semestre la domanda di credito delle imprese si è ridotta in tutte le aree del paese, con un calo più marcato nel Mezzogiorno. È quanto emerge dallo studio “La domanda e l'offerta di credito a livello territoriale”, che riporta i risultati dell'indagine Regional Bank Lending Survey, condotta dalle filiali regionali della

nord est. Sulla riduzione hanno inciso le minori esigenze di finanziamento degli investimenti e, al centro Italia, anche quelle di ristrutturazione delle posizioni debitorie pregresse. Il fabbisogno per la copertura del capitale circolante, connesso con l'aumento dei costi di produzione e con l'espansione dell'attività economica, ha continuato a fornire un contributo espansivo alla domanda di prestiti, seppure

lato un incremento degli spread applicati ai finanziamenti alle imprese, soprattutto per le aziende giudicate maggiormente rischiose, in connessione con un aumento della rischiosità percepita e dei costi di provvista.

**Nel secondo semestre del 2022** la domanda di mutui per l'acquisto di abitazioni e di crediti per finalità di consumo da parte delle famiglie è



*In tutte le ripartizioni territoriali, per le famiglie, è diventato più difficile e costoso ottenere prestiti finalizzati al consumo*

Banca d'Italia su un campione di 244 banche relativa al secondo semestre del 2022. La contrazione ha riguardato il settore manifatturiero e il terziario in tutte le ripartizioni territoriali, mentre la domanda delle imprese edili si è invece ridotta soltanto nel

in misura minore rispetto al semestre precedente. Nello stesso periodo le politiche di offerta di credito alle imprese sono state moderatamente irrigidite, in particolare nei confronti delle aziende centro-settentrionali e di quelle edili. Le banche hanno segna-

diminuita fortemente in tutte le aree del paese, dopo l'espansione osservata nella prima parte dell'anno. I criteri di offerta dei mutui per l'acquisto di abitazioni sono stati irrigiditi in tutte le macroaree, riflettendo sia l'aumento del costo della provvista sia il maggior rischio percepito. Anche le condizioni praticate sui prestiti finalizzati al consumo sono peggiorate in tutte le ripartizioni territoriali. Per le nuove erogazioni di mutui sono aumentati in misura marcata sia il rapporto tra il valore del finanziamento e quello dell'immobile (loan to value ratio at origination) sia la durata media dei prestiti. Nel periodo, i rispar-

miatori hanno fortemente aumentato la domanda di titoli di Stato e, in misura minore, di obbligazioni bancarie e di depositi (anche diversi dai conti correnti); si è invece ridotta la richiesta di prodotti del risparmio gestito e di titoli azionari. ■

# L'economia internazionale in rallentamento

La situazione italiana si deve misurare con un mondo in difficoltà.

di **Valerio di Velo**

**L'** Istat ha corretto la previsione del Pil del secondo trimestre: il dato definitivo è in peggioramento dallo 0,3% allo 0,4%. La dimostrazione che la nostra economia sta incontrando difficoltà, dopo l'exploit del 2022, che aveva portato l'Italia a essere il paese che in Europa era riuscito meglio ad assorbire sia la pandemia sia lo scoppio della guerra in Ucraina. Le difficoltà potrebbero continuare: infatti, il nostro paese, che principalmente è un "trasformatore" di materie prime, quindi "un esportatore", può trovare una situazione critica confrontandosi con l'economia mondiale. Un'economia che non



*Ad agosto, il Pmi mondiale è rimasto, da febbraio, sotto il livello di espansione, lasciando intendere per i prossimi mesi una possibile riduzione degli scambi internazionali*

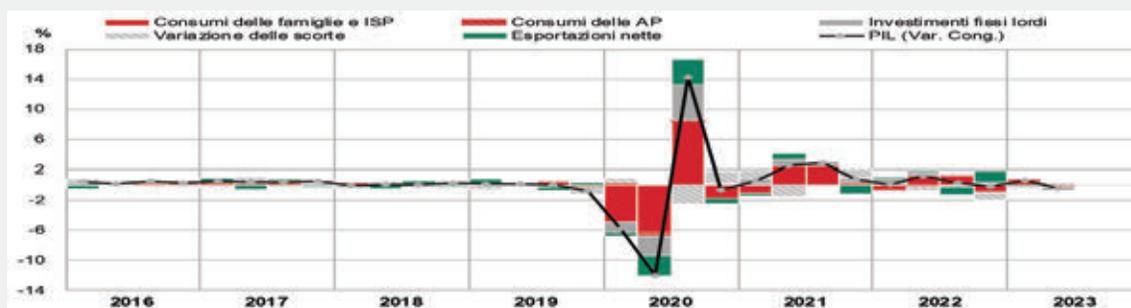
dà segnali di "risveglio". Infatti, il calo dei consumi ha determinato in molti paesi anche una flessione

delle importazioni. A giugno, il commercio globale di merci in volume è diminuito dello 0,7%. Anche il Pmi

## Il Pil italiano

Fonte: Istat

(I trim. 2016-II trim. 2023, variazioni % congiunturali del Pil e delle sue componenti)



## Usa: Pmi della manifattura

Fonte: ISM

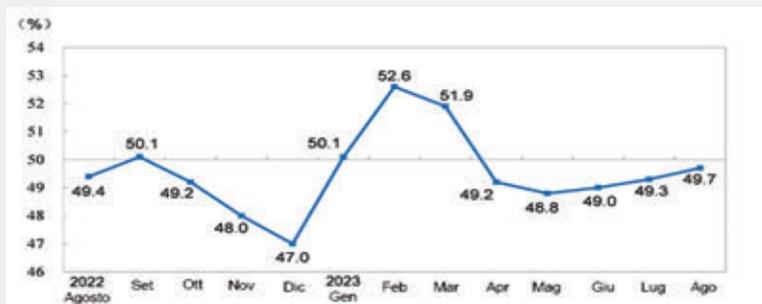
	AGOSTO	LUGLIO	DIFFERENZA	ANDAMENTO
PMI	47.6	46.4	+1.2	lento
NUOVI ORDINI	46.8	47.3	-0.5	veloce
PRODUZIONE	50.0	48.3	+1.7	da contrazione
OCCUPAZIONE	48.5	44.4	+4.1	lento
CONSEGNE FORNITORI	48.6	46.1	+2.5	lento
INVENTARIO	44.0	46.1	-2.1	lento
INVENTARIO CLIENTI	48.7	48.7	0	-
PREZZI	48.4	42.6	+5.8	lento
NUOVI ORDINI EXPORT	46.5	46.2	+0.3	veloce
IMPORT	48.0	49.6	-1.6	lento
			ECONOMIA	lenta contrazione
			MANIFATTURA	lenta contrazione

globale sulle previsioni dell'export è rimasto in agosto sotto la soglia di espansione. Nel frattempo anche i prezzi delle principali materie prime stanno ricominciando a crescere, dopo la recente frenata. Negli Stati Uniti, la seconda stima del Pil ha mostrato una marginale revisione al ribasso (a più 0,5% dal 0,6%) per il periodo aprile-giugno, con una riduzione delle stime iniziali per gli investimenti fissi parzialmente compensata dalle revisioni al rialzo per la spesa pubblica, per i consumi delle famiglie e per gli investimenti residenziali. Anche negli Usa, i Pmi sono contraddittori e prevedono "una manifattura in lenta contrazione". Il segnale più allarmante per l'America è venuto dalla fiducia dei consumatori, che, ad agosto, come rileva il Conference Board, sorprendentemente, è diminuito di quasi 8 punti, passando da 114 a 106,1. La Germania, nostro primo cliente per l'export, secondo il Fondo monetario internazionale, potrebbe essere l'unica economia del G7 a contrarsi nel 2023. In base alle previsioni dell'organizzazione, il paese potrebbe perdere, quest'anno, lo 0,3% del Pil. La Cina si sta confrontando con una situazione difficile: ad agosto sono diminuite, in confronto con l'anno scorso sia le importazioni, meno 7,3%, sia le esportazioni, meno 8,8%. Il crollo dei "giganti" dell'immobiliare sta avendo pesanti ripercussioni, nonostante l'intervento del governo. Sta continuando, inoltre, la diminuzione della domanda estera ed è in calo la spesa dei consumatori interni. Anche l'indice Pmi cinese manifatturiero, ad agosto, è calato ancora, rimanendo sotto la soglia dell'espansione.

## Cina: il Pmi della manifattura

Fonte: Statistics China

(ag. 2022-ag. 2023)



# Cosa serve all'Unione europea

di **Mario Draghi**

*Mario Draghi, secondo alcune voci, sarebbe stato contattato dalla presidente della commissione europea Ursula von der Leyen per preparare un documento sul futuro della competitività europea. Recentemente, Draghi ha scritto un articolo sull'Economist dedicato a quanto dovrebbe fare oggi l'Unione europea, in particolare sull'unione fiscale. Riportiamo l'articolo, pensando di fare cosa gradita ai lettori.*

**U**n'unione monetaria può sopravvivere senza un'unione fiscale? Questa è la domanda che ha accompagnato l'area dell'euro fin dalla sua creazione. Poiché fin dal suo concepimento ha impedito trasferimenti fiscali, l'unione monetaria è stata considerata da molti economisti destinata al fallimento, prima ancora di essere lanciata. È sopravvissuta a una crisi esistenziale, tra il 2010 e il 2012, soltanto grazie a soluzioni di ripiego e ancora oggi non si avvicina a dare una risposta a quell'interrogativo. Eppure, paradossalmente, le prospettive di un'unione fiscale nella zona euro stanno migliorando perché la natura dell'integrazione fiscale necessaria sta cambiando. In genere, l'unione fiscale viene vista come un trasferimento dalle regioni più prospere a quelle che stanno vivendo recessioni economiche, e in Europa resta forte l'opposizione dell'opinione pubblica alla possibilità che i paesi più forti sostengano i più deboli. Questo tipo di politica di "stabilizzazione" federale è diventata in ogni caso meno rilevante.

**La zona euro si è evoluta** in due modi che stanno spianando la strada a un'unione fiscale diversa e potenzialmente più accettabile. Il primo: dal 2012, la Banca centrale europea ha messo a punto strumenti politici atti ad arginare l'indesiderata divergenza tra gli oneri finanziari dei paesi più forti e dei più deboli e ha dimostrato di volerli utilizzare. Questo ha permesso alle politiche fiscali nazionali - che rivestono un ruolo fondamentale di stabilizzazione nella zona



*L'Unione europea, oggi, "deve confrontarsi con choc comuni esterni come la pandemia, la crisi energetica e la guerra in Ucraina. Questi choc sono troppo grandi perché un paese riesca a gestirli da solo", afferma Draghi*

euro - di stabilizzare il ciclo economico. A sua volta, questo rende meno indispensabili i trasferimenti di fondi da un paese all'altro. Secondo: l'Europa non sta più affrontando crisi provocate da politiche inadeguate in determinati paesi. Al contrario, deve confrontarsi con choc comuni esterni come la pandemia, la crisi energetica e la guerra in Ucraina. Questi choc sono troppo grandi perché un paese riesca a gestirli da solo. Di conseguenza, c'è meno opposizione ad affrontarli attraverso un'azione fiscale comune. La risposta dell'Europa alla pandemia è stata la presa d'atto di questa nuova realtà: è stato istituito un fondo di 750 miliardi di euro per aiutare gli Stati membri dell'Ue ad affrontare la transizione verde e la transizione digitale. Un prerequisito politico fondamentale affinché una compagine fiscale dell'Ue si sviluppi seguendo linee federali è che i paesi che ricevono questi fondi li usino in maniera

efficace. L'Europa deve ora affrontare una molteplicità di sfide sovranazionali che richiederanno in un arco di tempo limitato investimenti considerevoli, tra cui quelli per la difesa, la transizione verde e la transizione digitale. Al momento, tuttavia, l'Europa non dispone di una strategia federale per finanziarli e del resto le politiche nazionali non possono farsene carico perché le regole fiscali e le regole per gli aiuti di Stato limitano la capacità dei paesi di agire in modo indipendente. Tutto ciò contrasta fortemente con quanto accade in America, dove per raggiungere gli obiettivi nazionali l'amministrazione di Joe Biden sta allineando spesa federale, cambiamenti normativi e incentivi fiscali. Se non si agisce, c'è il serio rischio che l'Europa non riesca a centrare i suoi obiettivi climatici, a fornire la sicurezza che i suoi cittadini chiedono, e che perda la sua industria a vantaggio delle regioni che impongono

meno vincoli. Per questo motivo, tornare passivamente alle sue vecchie regole fiscali - sospese durante la pandemia - sarebbe l'esito peggiore.

**L'Europa si trova davanti due possibilità.** La prima è allentare le sue normative sugli aiuti di Stato, permettendo agli Stati membri di assumersi il pieno carico degli investimenti necessari. Tenuto

conto, tuttavia, che lo spazio fiscale nella zona euro non è distribuito uniformemente, un approccio di questo tipo sarebbe in sostanza oneroso. Le sfide comuni, come quella per il clima e la difesa, sono semplici: o tutti i paesi raggiungono il loro obiettivo comune, oppure non lo raggiunge nessuno. Se alcuni paesi possono usare il loro spazio fiscale ma altri no, l'impatto che avranno tutte le spese è inferiore, perché nessuno sarà in grado di arrivare alla sicurezza climatica o militare. La seconda opzione è quella di ridefinire il quadro fiscale dell'Ue e il processo decisionale per renderli adeguati alle nostre sfide condivise. La commissione europea ha presentato una proposta di nuove regole fiscali proprio quando - con l'ulteriore allargamento dell'Ue previsto - è arrivato il momento giusto per prendere in considerazione questi cambiamenti. Le regole fiscali dovrebbero essere allo stesso tempo sia rigide, per permettere che le finanze dei governi siano convincenti sul medio termine, sia flessibili, per consentire ai governi di reagire a choc inatteso. Quelle attuali non sono né l'una né l'altra, e questo porta a politiche troppo accomodanti nei periodi di crescita e troppo rigide in quelli di bassa congiuntura.



*“Le regole fiscali dovrebbero essere allo stesso tempo sia rigide, per permettere che le finanze dei governi siano convincenti sul medio termine, sia flessibili, per consentire ai governi di reagire a choc inatteso”, sostiene Draghi*

**La proposta della commissione** europea farebbe molto per rimediare a una simile prociclicità. Anche se messa in atto completamente non risolverebbe del tutto il compromesso tra regole rigide - che per essere credibili devono essere automatiche - e flessibilità. Soltanto trasferendo maggiori poteri di spesa al centro sono possibili regole più automatiche per gli Stati membri. A grandi linee, questo è quanto accade in America, dove accanto a un governo federale potenziato si applicano regole fiscali inflessibili ai vari Stati, ai quali è vietato in maniera categorica fare deficit. Le regole del pareggio di bilancio sono accettabili proprio perché a livello federale ci si fa carico del grosso della spesa discrezionale. Qualora dovesse federalizzare parte delle spese d'investimento indispensabili per perseguire gli obiettivi condivisi odierni, l'Europa potrebbe arrivare a un equilibrio simile. La spesa e l'indebitamento federali condurrebbero a una efficienza maggiore e a uno spazio fiscale maggiore, poiché i costi aggregati di indebitamento sarebbero inferiori. Le politiche fiscali nazionali potrebbero a quel punto essere più mirate, concentrarsi sulla riduzione del debito e sulla costituzione di riserve per i tempi peggiori. Regole fiscali più automatiche diventerebbero

quindi praticabili. Riforme di questo tipo implicherebbero di mettere in comune più sovranità, e di conseguenza richiederebbero nuove forme di rappresentanza e un processo decisionale centralizzato. Quando l'Ue si allargherà per includere i Balcani e l'Ucraina, queste due agende confluiranno in un tutt'uno in modo naturale. Noi dobbiamo evitare di ripetere gli errori commessi in passato espandendo la nostra peri-

feria senza rafforzare il centro. In caso contrario, rischiamo di indebolire la capacità dell'Ue di agire, invece di consolidarla. Una capacità decisionale più centralizzata richiederà, a sua volta, il consenso dei cittadini europei sotto forma di revisione dei trattati dell'Ue, cosa che i policymaker europei si sono astenuti dal fare dai tempi dei referendum falliti in Francia e nei Paesi Bassi nel 2005. Oggi mentre ci avviciniamo alle elezioni europee del 2024, questa prospettiva appare irrealistica, perché molti cittadini e molti governi sono contrari alla perdita di sovranità che una riforma del trattato comporterebbe. Anche le alternative, tuttavia, sono velleitarie.

**Le strategie che hanno garantito** in passato la prosperità e la sicurezza dell'Europa - fare affidamento sull'America per la sicurezza, sulla Cina per le esportazioni e sulla Russia per l'energia - sono diventate insufficienti, incerte o inaccettabili. In questo nuovo mondo, la paralisi è chiaramente intollerabile per i cittadini, mentre la drastica opzione di uscire dell'Ue ha dato risultati contrastanti. La creazione di un'unione più forte si rivelerà l'unico modo per garantire la sicurezza e la prosperità tanto desiderate dai cittadini europei. ■

# Sempre meno giovani...

I dati, in peggioramento, ci collocano all'ultimo posto nell'Unione europea.

di **Stefano Pioli**

**N**egli ultimi dieci anni è sceso di quasi un milione il numero dei giovani tra i 15 e i 34 anni. Questa contrazione nella fascia di età più produttiva della vita lavorativa sta arrecando grosse difficoltà alle aziende italiane. Molte imprese, infatti, faticano a trovare il personale, non solo per lo storico problema di trovare candidati disponibili e professionalmente preparati, specialmente con le nuove competenze, ma anche perché la platea degli under 34 pronta a entrare nel mercato del lavoro si sta progressivamente riducendo. Questo vale anche per lavori meno qualificati, come nel settore dell'agricoltura, dove si stanno trovando difficoltà anche per effettuare la vendemmia. Ciò significa che la crisi demografica sta facendo sentire i suoi effetti e nei prossimi anni la rarefazione delle maestranze più giovani è destinata ad accentuarsi ulteriormente. In totale, il sistema informativo Excelsior di Unioncamere - Anpal (che, periodicamente, raccoglie i dati attraverso interviste rivolte agli imprenditori e successivamente li elabora per mezzo di un modello econometrico multisettoriale) calcola che entro il 2027 il mercato del lavoro italiano richiederà poco meno di tre milioni di addetti soltanto in sostituzione delle persone destinate ad andare in pensione. A legislazione vigente, pertanto, nei prossimi cinque anni quasi il 12% degli italiani lascerà definitivamente il posto di lavoro per aver raggiunto il limite di età. Con sempre meno giovani destinati a entrare nel mercato del lavoro, "rimpiazzare" una buona parte di chi scivolerà verso la pensione diventerà un grosso problema per tanti imprenditori. La situazione è aggravata da una serie di circostanze, come l'abbandono scola-



*La Cgia di Mestre chiede un "patto sociale" con gli immigrati*

stico, che, soprattutto nel Mezzogiorno, continua a essere molto elevato.

**Si deve fare i conti** con una realtà allarmante: i giovani sono pochi e in calo, con un livello di povertà educativa preoccupante e sono lontani dal mondo del lavoro. Tutto ciò appare evidente se si fa un paragone con gli altri paesi europei: nel 2022, in Italia, un giovane su quattro (fascia di età 18-24 anni) non lavorava, non studiava e non era oggetto di formazione. Quindi, con una percentuale del 25,7% (dato Eurostat) contro il 21,4% della Grecia, il 20,2% della Croazia, il 19,3% della Romania, senza parlare dei paesi che stanno nettamente meglio: Paesi Bassi (5,3%), Slovenia (8,0%), Germania (8,6%), Danimarca (9,2%) e Francia (15,6%). E' un quadro desolante che rischiamo di pagare caro se, come sistema paese, non torneremo ad aumentare il numero delle nascite, a investire maggiormente nella scuola, nell'università e, soprattutto, nella formazione professionale. Servirebbe, inoltre, un "patto sociale" con gli immigrati che vo-

glio stabilirsi in Italia: è quanto chiede la Cgia di Mestre. "Alla luce della denatalità in corso nel nostro paese, appare evidente che per almeno i prossimi 15-20 anni dovremo ricorrere stabilmente anche all'impiego degli extracomunitari. In che modo? Per legge, a nostro avviso, dovremmo stabilire che il permesso di soggiorno, a eccezione di chi ha i requisiti per ottenere la protezione internazionale e di chi entra con già in mano un contratto di lavoro, andrebbe accordato a chi si rende disponibile a sottoscrivere un patto sociale con il nostro paese. Il contenuto dell'accordo? Se un cittadino straniero si impegna a frequentare uno o più corsi ed entro un paio di anni impara la nostra lingua e un mestiere, al conseguimento di questi obiettivi lo Stato italiano lo regolarizza e gli 'trova' un'occupazione. Sia chiaro: è un'operazione complessa e non facile da gestire, anche perché il tema dell'immigrazione e del suo rapporto con il mondo del lavoro è molto articolato". Inoltre, ciò sarebbe possibile solo con un'amministrazione pubblica molto più efficiente. ■

# Italia: crescono i debiti delle famiglie

Si è giunti alla cifra record, al 31 dicembre del 2022, di oltre 595 miliardi.

di **Ottavia Accorinti**

**A**l 31 dicembre 2022 l'importo medio dell'indebitamento per nucleo familiare presente in Italia è salito a 22.710 euro. Complessivamente lo stock dei debiti bancari in capo a tutte le famiglie italiane si è attestato sul livello record di 595,1 miliardi di euro ed è aumentato del 3,5% rispetto al 2021, come riportato nel grafico che pubblichiamo. Sebbene lo stock dei debiti sia in aumento a causa dell'inflazione, dell'incremento del costo dei mutui e dell'impennata delle bollette che hanno segnato negativamente gran parte dell'anno scorso, la situazione è critica, ma ancora sotto controllo. E' probabile che l'incremento dei debiti sia in parte riconducibile alla forte ripresa economica avvenuta nel biennio 2021-2022. Le aree provinciali più esposte economicamente, infatti, sono anche quelle che presentano i livelli di reddito più elevati.

Sicuramente in queste realtà tra gli indebitati ci sono anche nuclei appartenenti alle fasce sociali più deboli. Tuttavia, il maggiore indebitamento di questi territori potrebbe essere riconducibile ai significativi investimenti avvenuti negli anni scorsi nel settore

immobiliare che, ovviamente, sono in massima parte ascrivibili alle famiglie che hanno un buon tenore di vita. Altra cosa, invece, è interpretare i dati del Mezzogiorno; in termini assoluti la situazione è meno critica che nel resto del paese, anche se il peso dell'inde-

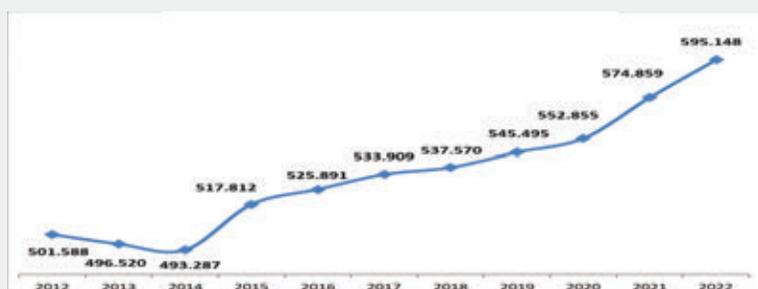
*Nel Mezzogiorno, il peso dell'indebitamento è maggiore per le famiglie vulnerabili*



## I debiti delle famiglie

Fonte: Cgia Mestre

(2012-2022, andamento del debito in totale per anno)



bitamento delle famiglie più povere è sicuramente maggiore che altrove. Va altresì ricordato che la maggiore incidenza del debito sul reddito si registra nelle famiglie economicamente più vulnerabili, ovvero in quelle a rischio povertà ed esclusione sociale. I dati dell'Istat ci dicono, inoltre, che le crisi che si sono succedute dal 2008 in poi hanno aumentato il numero dei nuclei familiari in difficoltà economica, visto che gli effetti di questi choc economici hanno aumentato il divario tra poveri e ricchi.

THE ECONOMIST

## L'attuale crisi della Germania

Quasi venticinque anni fa questo giornale definì la Germania il malato dell'euro. La combinazione della riunificazione, di un mercato del lavoro sclerotico e il rallentamento della domanda di esportazioni hanno afflitto l'economia, portando allora la disoccupazione a due cifre. Poi una serie di riforme nei primi anni 2000 ha inaugurato un'età dell'oro. La Germania divenne l'invidia dei suoi pari. Con la sua ingegneria di livello mondiale, il paese si distingueva anche come una potenza all'avanguardia nell'esportazione. Tuttavia, mentre la Germania ha prosperato, il mondo ha continuato a girare.

Di conseguenza, la Germania ha ancora una volta iniziato a rimanere indietro.

**La più grande economia europea** è passata da leader della crescita a ritardatario. Tra il 2006 e il 2017 ha "sovrapformato" e ha tenuto il passo con l'America. Eppure oggi ha appena vissuto il suo terzo trimestre di contrazione o stagnazione e potrebbe finire per essere l'unica grande economia a contrarsi nel 2023. Secondo il FMI, la Germania crescerà più lentamente di America, Gran Bretagna, Francia e Spagna nei prossimi cinque anni. A dire il vero, le cose non sono così allarmanti come lo erano nel 1999. La disoccupazione oggi si aggira intorno al 3% e il paese è più ricco e più aperto. Ma i tedeschi si lamentano sempre più che il loro paese non funziona come dovrebbe. Quattro su cinque dicono ai sondaggisti che la Germania non è un posto giusto in cui vivere. Per anni la "sovrapformance" della Germania nei vecchi settori ha coperto la sua mancanza di investimenti in quelli nuovi. L'autocompiacimento e l'ossessione per la prudenza fiscale hanno portato a trop-

po pochi investimenti pubblici, e non solo nella Deutsche Bahn e nella Bundeswehr. Nel complesso, gli investimenti del paese nella tecnologia dell'informazione come percentuale del Pil sono meno della metà di quelli in America e in Francia. Anche il conservatorismo burocratico si mette



*Frankoforte, la storica piazza del Römerberg. La Germania negli anni 2000 ha prosperato, diventando "la locomotiva d'Europa", ma oggi sta rimanendo indietro, anche perché il mondo ha continuato a "girare"*

in mezzo: l'ottenimento di una licenza per la gestione di un'impresa richiede 120 giorni, il doppio rispetto alla media dei paesi Ocse. A questo si aggiungono il peggioramento della geopolitica, la difficoltà di eliminare le emissioni di carbonio e i travagli di una popolazione che invecchia. La geopolitica significa che la produzione potrebbe non essere più la vacca da mungere di una volta. Di tutte le grandi economie occidentali, la Germania è la più esposta alla Cina. L'anno scorso il commercio tra i due paesi ammontava a 314 miliardi di dollari. Tale rapporto era una volta governato dal motivo del profitto. Ora le cose sono più complicate. In Cina le case automobilistiche tedesche stanno perdendo la battaglia per la quota di mercato contro i concorrenti locali. Inoltre, nelle aree più sensibili, mentre l'Occidente "de-rischia" i suoi legami con la Cina, alcuni potrebbero essere recisi del tutto. Nel frattempo, una corsa alla produzione avanzata e a catene di approvvigionamento robuste sta scatenando un torrente di sussidi per promuovere l'industria locale cinese che minaccerà le imprese tedesche.

**Un'altra difficoltà viene** dalla transizione energetica. Il settore industriale tedesco utilizza quasi il doppio dell'energia rispetto al secondo più grande in Europa e i suoi consumatori hanno un'impronta di carbonio molto più grande di quelli in Francia o in Italia. Il gas russo a buon mercato non è più un'opzione e il paese, in uno spettacolare autogol, si è allontanato dall'energia nucleare. La mancanza di investimenti nelle reti e un sistema di permessi lento stanno ostacolando la transizione verso l'energia rinnovabile a basso costo, minacciando di rendere i produttori meno competitivi. Sempre più spesso, inoltre, la Germania manca del talento di cui ha bisogno. Un baby boom dopo la seconda guerra mondiale significa che 2 milioni di lavoratori, al netto, andranno in pensione nei prossimi cinque anni. Sebbene il paese abbia attratto quasi 1,1 milioni di rifugiati ucraini, molti sono bambini e donne non lavoratrici che potrebbero presto tornare a casa. Già due quinti dei datori di lavoro affermano di avere difficoltà a trovare lavoratori qualificati. Non si tratta solo di brontolii: lo stato di Berlino non può riempire nemmeno la metà dei suoi posti vacanti di insegnamento con personale qualificato.

*Per anni, la "sovraperformance" tedesca nei vecchi settori ha coperto la sua mancanza di investimenti in quelli nuovi: un problema che deve essere affrontato*



**Affinché la Germania possa prosperare** in un mondo più frammentato, più verde e che invecchia, il suo modello economico dovrà adattarsi. Tuttavia, mentre l'alta disoccupazione ha costretto la coalizione di Gerhard Schröder ad agire nel 1990, i campanelli d'allarme sono più facili da ignorare questa volta. Pochi nel governo di oggi, composto

dai socialdemocratici, dai liberali e dai verdi, ammettono la portata del compito. Anche se lo facessero, la coalizione è così litigiosa che le parti farebbero fatica a trovare un rimedio. Inoltre, Alternative für Deutschland, un partito populista di estrema destra, è al 20% nei sondaggi a livello nazionale e potrebbe vincere alcune elezioni statali il prossimo anno. Pochi al governo proporranno un cambiamento radicale per paura di fare il suo gioco. La tentazione potrebbe quindi essere quella di attenersi ai vecchi modi di fare le cose. Ma questo non riporterebbe indietro il periodo di massimo splendore della Germania. Né placerebbe l'ondata di sfide allo status quo. La Cina continuerà a svilupparsi e competere, e la riduzione del rischio, la decarbonizzazione e la demografia non possono essere semplicemente ignorate.

**Invece di spaventarsi, i politici** devono guardare avanti, promuovendo nuove imprese, infrastrutture e talenti. Abbracciare la tecnologia sarebbe un regalo per nuove aziende e industrie. Una burocrazia digitalizzata farebbe miracoli per le piccole imprese che non hanno la capacità di compila-

re risme di documenti. Un'ulteriore riforma dei permessi contribuirebbe a garantire che le infrastrutture vengano costruite rapidamente e nel rispetto del budget. Anche il denaro conta. Troppo spesso le infrastrutture hanno sofferto perché il governo ha fatto delle sue regole di pareggio di bilancio un feticcio. Anche se la Germania non può spendere liberamente come avrebbe potuto fare negli anni 2010, quando i tassi di interesse erano bassi, rinunciare agli investimenti come un modo per frenare la spesa eccessiva è una falsa economia. Altrettanto importante sarà attrarre nuovi talenti. La Germania ha liberalizzato le sue regole sull'immigrazione, ma il processo di visto è ancora glaciale e la Germania è più brava ad accogliere i rifugiati rispetto ai professionisti. Attrarre immigrati più qualificati potrebbe persino coltivare talenti locali, se aiutasse ad affrontare la carenza cronica di insegnanti. In un paese di governi di coalizione e burocrati cauti, niente di tutto questo sarà facile. Eppure, due decenni fa, la Germania ha realizzato una notevole trasformazione con effetti straordinari: è tempo di tornare a quell'epoca. ■

potrebbe persino coltivare talenti locali, se aiutasse ad affrontare la carenza cronica di insegnanti. In un paese di governi di coalizione e burocrati cauti, niente di tutto questo sarà facile. Eppure, due decenni fa, la Germania ha realizzato una notevole trasformazione con effetti straordinari: è tempo di tornare a quell'epoca. ■

## Privatizzazione dei porti: il modello spagnolo

Il tema della riforma portuale ha acceso il dibattito estivo nel mondo marittimo, in particolare sulla privatizzazione. Nel dibattito è intervenuto anche il direttore generale di Spediporto Giampaolo Botta, che ha affermato: “La portualità è il terminale logistico al servizio del sistema produttivo italiano. Rappresenta, quindi, un asset strategico, su cui, a nostro avviso, il settore pubblico deve mantenere un pieno controllo”. Dopo questa affermazione, Botta ha aggiunto che “non ci devono, però, essere preclusioni verso l’ingresso di investitori privati”.



A questo proposito, il presidente di Spediporto ha citato il modello spagnolo: “Già dai primi anni '90, il mondo economico e politico spagnolo si è interrogato sul futuro della portualità. Il sistema vede, oggi, una presenza pubblica su due livelli, locale e centrale, che ha dato ottimi frutti, grazie anche all’integrazione con gli investitori privati come testimoniato, ad esempio, dalla crescita del porto di Barcellona”. Una delle “chiavi” per leggere questo successo sta nel cosiddetto “obbligo di servizio”: “Ogni soggetto privato che opera nel porto è tenuto a garantire la qualità dei servizi offerti, una loro corretta esecuzione. Non si tratta di una mera valutazione astratta, ma sono le stesse Autorità portuali che vigilano”. Spediporto ha già più volte sottolineato come, per garantire l’ulteriore sviluppo di un porto fondamentale per il paese come quello di Genova, siano indispensabili gli investimenti nelle infrastrutture ma anche un efficace sistema di servizi alle merci, soprattutto nelle fasi di controllo e di movimentazione. E qui, racconta Botta, il modello torna a essere quello catalano, con Barcellona che “ha aperto un centro verifiche tra i più efficienti, operativo 24 ore su 24, sette giorni su sette”. Botta, infine, ha tracciato un parallelismo tra l’area logistica operativa, sempre del porto di Barcellona, la Zal, e la fin troppo attesa Zona logistica semplifi-

cata, che dimostra come attirando “capitali privati che non solo investono, ma offrono servizi di qualità, si possa accrescere il potenziale e la qualità di un bene pubblico”.

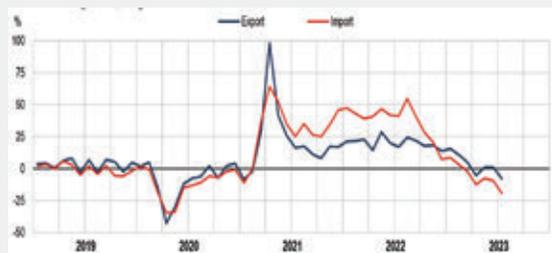
## Luglio 2023: calano esportazioni e importazioni

A luglio, l’Istat ha stimato una flessione congiunturale per entrambi i flussi commerciali con l’estero, più intensa per le importazioni (meno 4,7%) che per le esportazioni (meno 1,8%). La riduzione su base mensile dell’export è dovuta al calo delle vendite verso entrambe le aree, sia verso l’Unione europea (meno 1,5%) sia verso l’extra-Ue (meno 2,2%). La flessione ha riguardato anche il trimestre maggio-luglio, rispetto al precedente, con l’export che si riduce del 2,5% e l’import del 4,1%. A luglio in particolare, l’export è diminuito su base annua del 7,7% in termini monetari (era più 1,0% nei due mesi precedenti) e dell’11,6% in volume. La contrazione dell’export in

### Commercio con l’estero

Fonte: ISTAT

(genn. 2019-lug. 2023, variazioni % tendenziali, dati grezzi)



valore riguarda sia l’area comunitaria (meno 8,7%) sia quella extra-Ue (meno 6,7%). L’import registra una flessione tendenziale del 19,4% in valore, molto più ampia per l’area extra Ue (meno 31,8%) rispetto all’area Ue (meno 5,7%), mentre in volume mostra un calo più contenuto (meno 3,7%). Tra i settori che hanno contribuito maggiormente alla riduzione tendenziale dell’export si segnalano: coke e prodotti petroliferi raffinati (meno 60,2%), articoli farmaceutici, chimico-medicali e botanici (meno 23,0%), prodotti chimici (meno 15,0%), metalli e prodotti in metallo (meno 13,9%). Su base annua, i paesi che hanno fornito i maggiori contributi alla flessione dell’export sono: Belgio (meno 52,3%), Cina (meno



## CONTRIBUTO ALL'ART



La Federazione italiana autotrasportatori-Fiap ha espresso soddisfazione per l'esclusione dell'autotrasporto dal pagamento

del contributo all'Autorità di regolazione dei trasporti che è contenuto nel decreto Asset. La Fiap aveva espresso in una nota che tale contributo "era una vera e propria tassa" sull'esercizio dell'attività che, inoltre, "andava a colpire le imprese che si sono strutturate nel tempo e che avevano adottato percorsi di miglioramento a vantaggio dei clienti". La Fiap ha anche chiesto la restituzione dei contributi versati e l'esclusione dal pagamento anche per le aziende logistiche. Pasquale Russo, presidente di Conftrasporto, dal canto suo, ha insistito affinché l'esonero dal pagamento del contributo venga esteso anche ai terminalisti e agli operatori portuali. Russo ha precisato che "in considerazione delle significative attività e funzioni svolte dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel settore portuale, l'esclusione dalle competenze dell'Art, nell'ottica dell'efficienza della regolazione, dovrebbe valere anche per i terminalisti e gli operatori portuali".

14,5%), Stati Uniti (meno 14,0%) e Germania (meno 5,8%). Sono cresciute, invece, le esportazioni verso paesi Opec (più 20,1%) e la Turchia (più 11,3%). Comunque, nei primi sette mesi del 2023, l'export registra una crescita tendenziale del 2,3%. Sempre a luglio, la stima del saldo commerciale è pari a più 6.375 milioni di euro (era meno 460 milioni a luglio 2022). Il deficit energetico (meno 4.821 milioni) è in forte riduzione rispetto all'anno precedente (meno 11.412 milioni), mentre l'avanzo nell'interscambio di prodotti non energetici aumenta da 10.951 milioni di luglio 2022 a 11.196 milioni di luglio 2023.

## Uno studio per realizzare una nave ad ammoniaca

ClassNK, Consort Bunkers, Daihatsu Diesel, Daikai Engineering e SeaTech Solutions International hanno firmato un memorandum di intesa per realizzare uno studio congiunto per una nave cisterna alimentata ad ammoniaca. Il memorandum è stato firmato dai rappresentanti di tutte e cinque



le parti alla presenza di un funzionario della Port Authority di Singapore. Consort Bunkers, che opera navi bunker a Singapore, il porto di bunkeraggio più grande del mondo, Daihatsu Diesel, che sta sviluppando motori a combustibile alternativo, tra cui l'ammoniaca, Daikai Engineering, che fornisce la vendita di macchinari e attrezzature marine e il servizio post-vendita nella regione del sud-est asiatico, ClassNK, una società di classificazione che si occupa della valutazione della sicurezza delle navi e SeaTech Solutions International, che progetta navi dotate di motori a combustibile alternativo, hanno tutti concordato di studiare congiuntamente il progetto. In base al memorandum, che è stato vidimato dall'Autorità portuale di Singapore, le cinque società uniranno le loro competenze e collaboreranno per la realizzazione della navigazione decarbonizzata. ■

# L'uso dell'intelligenza artificiale è destinato a crescere rapidamente

La società americana ABI Research conferma l'espansione di questa tecnologia.

di **Ingrid Woller**

**P**ortare i cantieri al passo con la digitalizzazione del magazzino e dei trasporti sta guidando l'adozione di tecnologie consolidate della supply chain per aiutare a tracciare, allocare e ottimizzare le risorse nel cantiere. Secondo la società americana di intelligence tecnologica globale ABI Research, la base installata di telecamere abilitate all'intelligenza artificiale nella logistica raggiungerà 11,2 milioni a livello globale entro il 2030 e l'adozione di camion autonomi aumenterà significativamente a un tasso di crescita media globale del 52,7% dal 2022 al 2030. "Gli impianti di produzione elettronica stanno diven-

tando il nuovo terreno di riferimento per i fornitori affermati di soluzioni per la supply chain mentre si diversificano in Yard Management Systems e si uniscono a un numero crescente di aziende emergenti che si concentrano sull'automazione dei movimenti dei rimorchi e sul monitoraggio delle risorse in tempo reale. Nel tentativo di digitalizzare e aggiornare le operazioni, si prevede che le installazioni di sistemi di magazzino, le tecnologie di tracciamento abilitanti e i trattori autonomi aumenteranno considerevolmente nel breve-medio termine", ha spiegato Ryan Wiggan, analista del settore presso ABI Research.



*La base installata di telecamere abilitate all'intelligenza artificiale nella logistica raggiungerà 11,2 milioni a livello globale entro il 2030, secondo ABI Research*

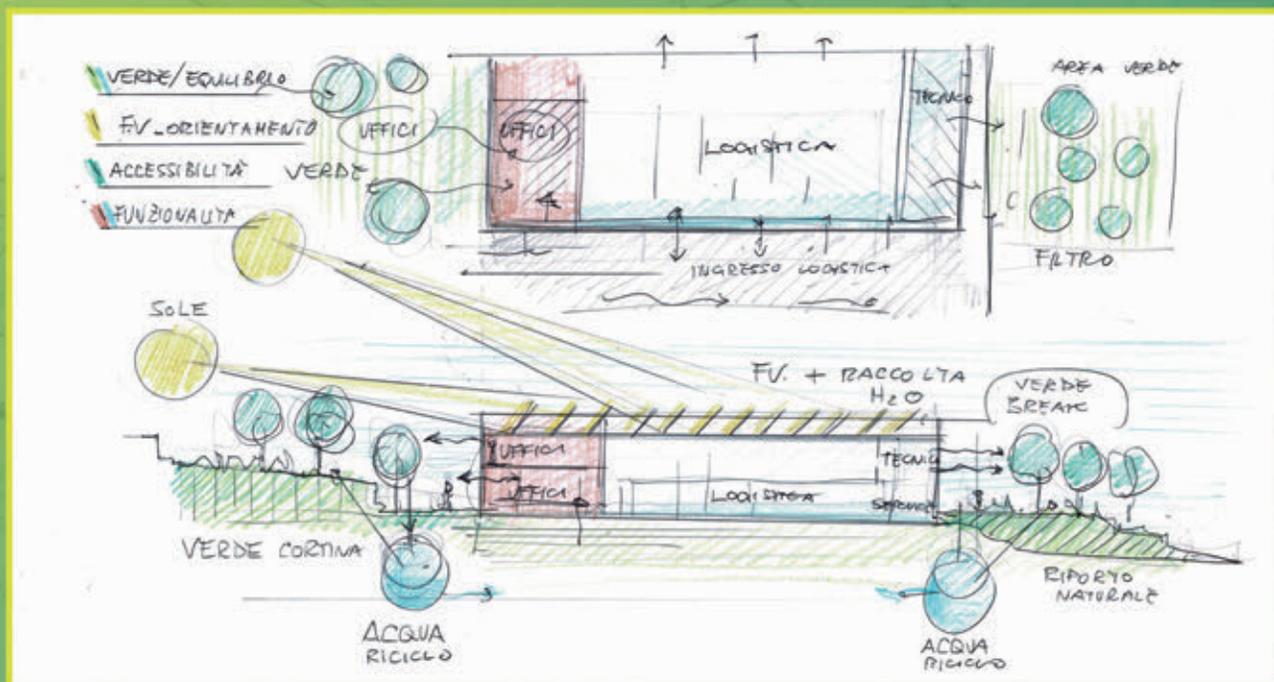
**Per consentire il monitoraggio** e la visibilità delle risorse e dei lavoratori nel magazzino, i dispositivi palmari e le telecamere abilitate all'intelligenza artificiale vedranno aumentare gli sviluppi a livello globale, crescendo a un tasso globale medio del 13,0% e del 14,8%, rispettivamente, dal 2022 al 2030. Oggi, negli Stati Uniti, i fornitori affermati Advantech, Honeywell e Zebra guideranno l'aumento dei dispositivi portatili, mentre Blue Yonder, Peripass e Robovision sono pionieri dei sistemi di telecamere da magazzino abilitati all'intelligenza artificiale. I camion autonomi e teleoperati sono an-

cora all'inizio, ma i recenti round di investimento, le partnership e i progetti proof-of-concept di successo indicano un forte interesse verso questa tecnologia. Outrider, Phantom Auto, EasyMile e Fernride sono alcune delle poche aziende che stanno raddoppiando l'automazione del magazzino, con sviluppi che aprono la strada a una più ampia diffusione commerciale nei prossimi anni. "I progressi nell'intelligenza artificiale stanno abbattendo molti dei limiti affrontati dalle tecnologie negli ambienti esterni. La potenza di calcolo avanzata aiuta a elaborare i dati provenienti dai feed delle telecamere, identificare rimorchi e at-

trezzature e guidare i veicoli autonomi in modo sicuro. Dove alcune tecnologie non potevano funzionare prima, l'intelligenza artificiale ha contribuito a sbloccare nuovi casi d'uso e continuerà a guidare l'adozione di soluzioni", ha concluso Wiggan. Questi risultati provengono dal rapporto Yard Digitalization Market di ABI Research. Questo rapporto fa parte del servizio dell'azienda, che include ricerche, dati e approfondimenti. I fogli di calcolo sono composti da dati approfonditi, analisi delle quote di mercato e previsioni altamente segmentate e specifiche per fornire informazioni dettagliate. ■

# VANTAGGI E OPPORTUNITÀ DI COSTRUIRE SOSTENIBILMENTE ANCHE IN LOGISTICA

“Human” e “Green” due facce della stessa medaglia:  
la visione di un general contractor



**21 Novembre 2023** - ore 11,00-12,00

**RELATORI:** **ILARIA PASTA** - Responsabile Marketing & Comunicazione Kontractor by Kopron  
**CAMILLO MASTROLORENZO** - Direttore Generale divisione Kontractor by Kopron

L'incontro illustrerà cosa sia un "Green Building" e quali siano le misure da adottare in fase di sua progettazione e costruzione così da limitarne gli impatti ambientali. La "sostenibilità" verrà declinata nelle sue tre dimensioni: ambientale, sociale ed economica. L'analisi proposta evidenzierà la centralità della persona e dei suoi bisogni, per riscoprire una logistica più "umana" di quanto si pensi!

Obbligo di registrazione al seguente indirizzo:

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

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

## Linde ha presentato i transpallet T16P e T20P

Linde Material Handling ha presentato i transpallet T16 P e T20 P introducendo sul mercato due nuovi modelli compatti e dotati di pedana operatore ripiegabile. Con una portata rispettivamente di 1,6 e 2,0 tonnellate e soli 720 millimetri di larghezza, questi carrelli sono ideali per le attività negli spazi ristretti e possono essere utilizzati in una vasta gamma di applicazioni. Grazie a una velocità massima di 8,5 km/h, alla possibilità di superare pendenze fino al 20% e alle nuo-



ve caratteristiche di comfort e sicurezza, questi transpallet permettono di trasportare le merci in modo rapido e sicuro sulle brevi e medie distanze. “Gli spazi ridotti sono una delle sfide principali quando si tratta di caricare o scaricare gli autoarticolati e di muoversi nelle zone di distribuzione e di stoccaggio delle merci. Durante le attività tra bancali ravvicinati nelle aree di carico o scarico degli autoarticolati, ad esempio, gli operatori devono sempre avere il pieno controllo dei loro carrelli elevatori. I nuovi transpallet Linde sono compatti ed ergonomici e permettono di lavorare in piena sicurezza e con grande rapidità. Inoltre, grazie alla pedana ripiegabile, all’occorrenza gli operatori possono scegliere di guidare a bordo carrello risparmiando così tempo ed energia”, ha spiegato Matteo Ravazzani, product manager di Linde MH. Nella gamma di prodotti offerta da Linde, i nuovi T16 P e T20 P - disponibili con batterie al piombo o con batterie al litio di ultima generazione - rappresentano la sintesi tra carrelli esclusivamente con operatore in accompagnamento e i carrelli dotati di pedana ripiegabile o fissa per operatore a bordo, il tutto garantendo ottime prestazioni. Il potente motore

AC trifase da 1,3 kW permette infatti ai nuovi transpallet di raggiungere la velocità massima di 8,5 km/h e nelle situazioni gravose - come ad esempio quando si impegna una rampa inclinata - l’effetto booster automatico offre all’operatore una maggiore potenza. I nuovi transpallet sono in grado di superare pendenze del 15% (T16 P) e del 13 % (T20 P) a pieno carico mentre, senza carico, il mezzo affronta dislivelli anche del 20%..

## EUROTECH MIGLIORA IL FATTURATO



Eurotech, multinazionale con sedi operative in Europa, nord America e Giappone, guidate e coordinate dalla sede centrale in Italia, progetta, sviluppa e fornisce edge computer e soluzioni per l’internet of things complete di servizi, software e hardware a integratori di sistemi e aziende. Forte di una lunga tradizione di trent’anni nella progettazione e realizzazione di computer embedded per applicazioni speciali, oltre 10 anni fa Eurotech ha compreso, in uno slancio visionario, che il paradigma tecnologico stava cambiando e ha intrapreso in modo pionieristico un percorso di evoluzione verso l’edge computing e verso l’industrial IoT, con importanti investimenti sul software integrato con l’hardware e puntando sull’approccio open-source. Oggi, Eurotech conferma la crescita del fatturato già realizzata nel primo trimestre chiudendo i primi sei mesi del 2023 con ricavi, comprensivi del contributo della tedesca InoNet, entrata nel perimetro di consolidamento a settembre 2022, aumentati su base annua del 37,9%.

## Cab Log: hub logistico a Oppeano per AB InBev

Settantamila pallet di capienza, cinquantamila metri quadri di superficie, la possibilità di smistare più di 250 milioni di litri di birra in un anno. A ottobre, Cab Log, azienda di logistica integrata con sede a Noale, Venezia, inaugurerà un nuovo



spazio logistico a Oppeano, nel veronese, per servire lo storico cliente AB InBev, leader mondiale nel settore della birra. Si tratta di un'operazione molto rilevante: l'accordo permette alle due società di rinnovare una collaborazione pluriennale e già duratura, oltre a dar vita a una nuova sede dove lavoreranno circa 150 persone (prevista l'assunzione di almeno cento persone tra magazzino, trasporti e ufficio) e che darà una spinta decisa verso l'intermodale. La scelta dello stabile logistico è stata fatta in ottica "green approach". Il nuovo impianto risponderà ai più importanti obiettivi di sostenibilità: gestione interna a tutela ambientale attraverso l'installazione di impianti fotovoltaici, illuminazione a led a basso consumo con sistema di regolazione "dimmerabile" al fine del funzionamento dell'impianto secondo l'effettiva necessità (ad esempio, al passaggio delle persone o dei carrelli), utilizzo di materiali eco-compatibili, anche per quelli di consumo operativo, contenimento dell'utilizzo dell'acqua potabile e non. Oltre a questo, la piattaforma sarà già predisposta per l'utilizzo di mezzi a gas, elettrici e a idrogeno. Tutto ciò ha permesso di rispettare i più stringenti standard internazionali e di ottenere la certificazione "Leed Gold". La posizione geografica scelta contribuirà a ridurre l'impatto ambientale, in quanto l'hub è collegato con le principali autostrade e snodi ferroviari: si stima, infatti, che in un anno saranno rispar-

miati 2,2 milioni di chilometri percorsi dai camion in A4, con una forte riduzione delle emissioni. Oltre all'impatto a livello nazionale, il progetto è stato studiato in logica anche internazionale, dato che la posizione del nuovo "plant" permetterà a AB InBev di sfruttare maggiormente lo scambio intermodale, garantendo l'ottimizzazione delle tratte dai birrifici del nord Europa. "L'apertura di questo nuovo magazzino a Oppeano permette a Cab Log di espandersi ulteriormente nell'area veronese, dato che in zona già gestiamo 30 mila metri quadrati dedicati alla logistica", ha affermato Massimo Berti, direttore generale della società, che ha aggiunto: "Inoltre, la posizione è strategica per poter entrare in modo più marcato nel settore vinicolo e per aumentare il nostro impegno nel settore dolciario e delle ricorrenze natalizie e pasquali. Ci attendiamo che le nostre attività creino un significativo indotto economico locale, in particolare in termini di occupazione e opportunità per le giovani generazioni".

## Logistica Uno apre all'interporto di Marcianise

Logistica Uno è un'azienda leader nel settore logistico che offre servizi specializzati di stoccaggio delle merci e relativa distribuzione, servizi di food packing oltre che servizi di trasporto in tutte le sue modalità: stradale, ferroviario e navale. L'azienda ha comunicato l'inaugurazione del nostro nuovo



centro di distribuzione presso l'interporto Sud Europa Maddaloni Marcianise, Caserta, per il cliente PAM-RetailPro. Questa nuova struttura rappresenta un successo per Logistica Uno, impegnata da tempo in una strategia di continuo miglioramento per migliorare l'efficienza e la qualità dei servizi per i clienti e partner. Il Cedi è situato in un punto strategico che permette di raggiungere le principali destinazioni del network di PAM-RetailPro, approvvigionando tutti i punti vendita - circa 120 destinazioni - di Campania, Puglia, Abruzzo, Molise e Lazio. Tra i principali vantaggi del nuovo centro di distribuzione si segnala una maggiore efficienza operativa: la struttura è stata progettata per ottimizzare il flusso delle merci e ridurre i tempi di consegna; una superficie coperta di 25 mila metri quadrati interamente dedicati ai prodotti categoria "secco" di Pam con capacità di stoccaggio di 38 mila pallet, consegne h 24 anche in orari notturni per un totale, ad ora, di 100 consegne giorno. La struttura ha anche la capacità di gestire volumi più elevati: il Cedi è stato progettato per gestire volumi di merci in aumento. Infine, un plus importante è il miglioramento della qualità del servizio: grazie a un software per lo stoccaggio automatizzato delle merci per gestire e controllare l'indice di fragilità.

## Nuovo hub logistico di Talea Group in Piemonte

Talea Group, società quotata sul mercato Euronext Growth Milan di Borsa Italiana nata dal rebranding di Farmaè, è tra i prin-



cipali gruppi digitali in Europa nel macrosettore multicanale della salute, benessere e bellezza e nei servizi media e di trasformazione digitale per le imprese. La società ha annunciato l'avvio dell'operatività del nuovo hub logistico automatizzato

a Nichelino, in Piemonte, a circa dieci chilometri da Torino. Il polo logistico piemontese da 13 mila metri quadrati conta 51 risorse - di cui 21 impegnate nella funzione operations - e si aggiunge ai 6.500 metri quadrati complessivi di Migliarino Pisano, in Toscana. Grazie alla completa automatizzazione, il nuovo impianto consentirà al Gruppo di migliorare l'efficienza e la rapidità delle consegne dei prodotti venduti sulle piattaforme digitali: nel nord e centro Italia, infatti, i prodotti potranno essere consegnati entro 24 ore. L'avvio della nuova struttura a Nichelino permetterà inoltre a Talea Group di ampliare ulteriormente l'assortimento di prodotti, consentendo l'ingresso in nuovi settori merceologici. La tecnologia è il cuore pulsante del nuovo impianto in linea con i più elevati standard tecnologici: è la merce a muoversi verso l'operatore e non viceversa, velocizzando molto il processo di preparazione della spedizione e, di conseguenza, la consegna al cliente. Per il polo logistico piemontese è prevista la realizzazione di un impianto fotovoltaico che ha l'obiettivo sia di abbattere i costi energetici che le emissioni di CO2. L'installazione di impianti fotovoltaici rientra nella strategia di decarbonizzazione di Talea Group e rappresenta uno dei principali obiettivi di sostenibilità del Gruppo, che prevede il raggiungimento di zero emissioni di carbonio nei siti operativi entro il 2050. In tal senso, un primo importante step è già stato raggiunto dal Gruppo con l'installazione di un impianto fotovoltaico da 191,9kW e composto da 380 moduli, operativo già a partire dalle prossime settimane, nel polo logistico di Migliarino Pisano.

## Il Gruppo Palletways continua a crescere in Spagna

Il Gruppo Palletways conferma la sua consolidata presenza in Spagna e Portogallo, a 17 anni dal lancio della rete nella penisola iberica, puntando a una crescita di oltre il 10% nella regione nel corso del prossimo anno. Il network iberico, che è raddoppiato dal 2018, ha movimentato 1,3 milioni di pallet e ha registrato una crescita del 10% negli ultimi 12 mesi grazie agli oltre 70 concessionari che movimentano complessivamente circa 6.000 pallet al giorno. I recenti investimenti del Gruppo permetteranno una crescita ulteriore a lungo termine. La scelta strategica è stata quella di realizzare il nuovo hub di 2.100 metri quadrati nel porto di Barcellona, nel corridoio del Mediterraneo, per accelerare le consegne nell'area catalana e nelle isole Baleari, ridurre i costi e l'impatto ambientale, con l'obiettivo di iniziare a gestire anche le spedizioni internaziona-

## LUFTHANSA CARGO AUMENTA LE ROTTE INTERNAZIONALI



Il programma invernale 2023/2024 di Lufthansa Cargo offre una maggiore capacità nella rete di rotte internazionali con 83 collegamenti settimanali. Questi derivano dall'aumento della frequenza verso destinazioni molto richieste e dall'aggiunta di nuove destinazioni. Inoltre, la flotta cargo di Boeing 777 comprenderà un totale di 17 aeromobili con l'aggiunta di un nuovo cargo in servizio entro la fine dell'anno. Verso Tel Aviv e Il Cairo, Lufthansa Cargo opererà tre servizi cargo settimanali B777 da ottobre. Verso l'Asia, la frequenza verso Hong Kong sarà aumentata da sei a sette voli settimanali tramite routing via Mumbai. Con il collegamento combinato da Francoforte via Riyadh a Taipei, la compagnia aggiunge due nuove destinazioni al suo attuale programma di voli a novembre, servendole due volte a settimana. Taipei entrerà a far parte della rete di rotte globali per la prima volta, mentre Riyadh è già stata servita da Lufthansa Cargo fino al 2020.

li entro la fine dell'anno. Oltre ai miglioramenti infrastrutturali, Palletways ha investito anche in una serie di servizi, come il sistema Auto Book-In e Hubdrop per i clienti internazionali con grandi volumi, di cui usufruiranno i concessionari nazionali e i loro clienti in Spagna e Portogallo, oltre a quelli delle reti del Gruppo in Italia, Benelux, Regno Unito, Germania e Ungheria. Luis Zubialde, Ceo del Gruppo Palletways, ha dichiarato: "Siamo orgogliosi di festeggiare il nostro 17° anniversario di attivi-



tà nella penisola iberica con risultati eccellenti e l'ottimismo e l'impegno nel continuare a eccellere in futuro. Il successo del network iberico è il risultato del lavoro di squadra, del coinvolgimento della nostra importante rete di concessionari e dei loro clienti, del nostro impegno nell'innovazione e, soprattutto, nel rispetto per l'ambiente. Continueremo a investire per fornire un servizio di qualità, flessibile ed efficiente, puntando alla sostenibilità e all'innovazione che rappresentano i nostri pilastri fondamentali".

## I nuovi modelli KBE 25-35 G1 al litio di Baoli

L'azienda Baoli, parte del Gruppo Kion, ha presentato la nuova serie di carrelli elevatori elettrici KBE 25-35 G1 alimentati con batterie al litio. L'utilizzo di questa nuova tecnologia permette tempi di ricarica molto rapidi, assicurando l'utilizzo continuo dei mezzi anche su diversi turni di lavoro. Grazie a una portata di carico da 2,5 a 3,5 tonnellate, i nuovi carrelli elettrici della serie KBE G1 sono adatti per tutti i settori industriali, dalla vendita al dettaglio ai magazzini fino al settore agricolo. Finora, gli ultimi arrivati della famiglia Baoli sono stati alimentati esclusivamente con batterie al piombo da 80 Volt con una potenza di 360-450 Ah per i modelli da 2,5 tonnellate e con una potenza di 500-600 Ah per i modelli da 3,0 e 3,5 tonnellate. Oggi, la gamma KBE G1 è disponibile anche con l'opzione delle batterie al litio: il modello KBE 25Li G1 viene infatti proposto con questo tipo di batteria da 80 Volt 277 Ah mentre il modello KBE 30-35Li G1 con una batteria da 80 Volt 412 Ah. "Con l'introduzione di questa nuova opzione di alimentazione", ha affermato Francesco Pampuri, direttore del >



brand management di Baoli Emea, “rispondiamo all’esigenza specifica dei clienti che ricercano mezzi affidabili con consumi ridotti. Oggi siamo così in grado di proporre carrelli semplici, sicuri e solidi senza extra inutili, adatti quindi per la maggior parte delle aree applicative”. “Siamo molto orgogliosi”, continua Pampuri, “di rappresentare un nuovo punto di riferimento per il nostro segmento di mercato, garantendo alte prestazioni e la massima affidabilità”. La tecnologia al litio permette tempi di ricarica molto rapidi, assicurando l’utilizzo continuo dei carrelli elevatori anche su diversi turni di lavoro ed eliminando lunghe pause di ricarica. zione che rappresentano i nostri pilastri fondamentali”.

## Still: due linee di mercato, Classic-Line e Xcellence-Line

Still sviluppa da oltre cento anni soluzioni intralogistiche che si adattano perfettamente alle esigenze della clientela. Fedele a questo approccio orientato alla soddisfazione del cliente, l’azienda ha scelto di ampliare la propria gamma di prodotti proponendo al mercato due specifiche linee: la nuova Classic-Line e la consolidata Xcellence-Line. Intuitiva ed essenziale, la nuova C-Line risponde ad un trend di mercato che vede un incremento nella richiesta di carrelli rapidamente disponibili, efficienti, semplici e intuitivi nell’utilizzo. Sono questi gli elementi distintivi della nuova gamma che nasce proprio per venire incontro a tutte quelle realtà che necessitano di mezzi meno complessi - come, ad esempio, le piccole e medie imprese dotate di una flotta di uno/due carrelli o grandi aziende impegnate in attività meno gravose - con lo stesso livello di qualità, oltre a un customer service eccellente che Still garantisce grazie alla rete capillare estesa sul territorio.

I carrelli della gamma C-Line, prodotti nello stabilimento Kion nel rispetto dei più alti livelli qualitativi di sostenibilità ed efficienza a livello mondiale, sono equipaggiati con pacchetti preconfigurati e sono quindi rapidamente disponibili e acquistabili anche dallo shop online di Still. Alcuni dei carrelli elevatori già presenti nell’attuale gamma dell’azienda fanno ora parte della nuova C-Line: ad esempio, la serie di frontali elettrici RCE 25/35 lanciata dall’azienda ad aprile 2023, caratterizzata da una grande efficienza energetica, consumi di batteria ridotti per garantire un importante risparmio energetico e una bassa manutenzione. Sono inoltre inclusi nella C-Line anche i transpallet ECH già conosciuti per la versatilità e semplicità di utilizzo: in questo caso è possibile scegliere tra le portate



1200 e 1500 kg e puntare sulla batteria da 48V dell’ECH 15 che abbina anche le ruote stabilizzatrici per la migliore esperienza di utilizzo. Infine, ma non per importanza, fanno parte della C-Line anche i sollevatori ECV da 1.000 kg di portata, particolarmente apprezzati dal mercato grazie alla disponibilità di montanti semplici, telescopici e con sollevamento iniziale per adattarsi alle esigenze di ogni cliente. A caratterizzare invece la X-Line - a cui appartengono la maggior parte dei carrelli presenti nella gamma Still - sono le numerose opzioni e personalizzazioni disponibili, grazie alle quali è possibile offrire al cliente un carrello costruito su misura. La gamma X-Line si rivolge a un target di aziende caratterizzate da esigenze intralogistiche gravose, impegnate in turni di lavoro lunghi e applicazioni che richiedono particolari configurazioni. Entrambe le Xcellence-Line e Classic-Line includono carrelli elevatori innovativi, di qualità e caratterizzati da uno straordinario servizio di assistenza. La cura e l’impegno di Still sono garantiti su entrambe le gamme, così come la consulenza esperta, la qualità dei componenti, il servizio di assistenza e ricambi e la massima sicurezza nell’uso dei carrelli. ■

# 2022: in calo le vendite dei prodotti che richiamano la sostenibilità

L'Osservatorio Immagino di GLS 1 Italy ha constatato una perdita di volumi del 4,3%, ma con un aumento dell'8,6% del giro d'affari, causa l'inflazione.

Nel 2022, i consumi alimentari, quelli destinati alla pulizia domestica e all'igiene personale sono andati calando. Sono diminuiti anche quelli che riportano sulla confezione almeno un riferimento al loro impegno sul fronte della sostenibilità. L'Osservatorio Immagino di GLS1 Italy, che si occupa, in particolare, di questi ultimi prodotti, ne ha individuati oltre 36 mila (pari al 27,2% dei quasi 133 mila monitorati) che nel 2022 hanno superato i 15 miliardi di euro di incassi tra supermercati e ipermercati italiani (35,7% del totale). Questo paniere ha perso però, rispetto al 2021, il 4,3% dei volumi venduti ma, per effetto dell'aumento dei prezzi, ha aumentato dell'8,6% il giro d'affari. A questo proposito, ha affermato Marco Cuppini, research and communication director di GLS1 Italy: "Il grocery che comunica in etichetta l'impegno per ridurre l'impatto sull'ambiente registra una crescita sia dell'offerta (più 5,4%) sia della domanda (più 3,2%), a conferma del forte interesse di aziende e consumatori per questa tematica. Anche questo ampio paniere di prodotti risente dell'aumento dei costi di produzione, trasferito poi sui prezzi di vendita, e il conseguente rialzo dell'inflazione che nel mondo del largo consumo confezionato ha raggiunto in media il 15% tra la fine del 2022 e i primi mesi del 2023". L'Osservatorio, nella sua analisi, ha segmentato il mondo della sostenibilità in quattro macro-aree: management sostenibile delle risorse; responsabilità sociale; agricoltura e allevamento sostenibili; rispetto degli animali. Global-

mente, nel 2022, come dimostra la tabella che pubblichiamo, l'andamento migliore a valore è stato quello dei prodotti "etici" nei confronti dei lavoratori e delle comunità (più 10,5% a valore), mentre a volume quello che ha maggiormente contenuto il calo delle vendite è stato quello dei prodotti ottenuti gestendo le risorse naturali in modo sostenibile (meno 3,3%).

**Più in particolare, esaminiamo** il mercato in ciascuno dei quattro segmenti. Nel "Management sostenibile delle risorse", l'Osservatorio ha rilevato, nell'arco del 2022, 16.853 prodotti, che nelle vendite hanno aumentato il fatturato del 10,1%, raggiungendo la cifra di 9,4 miliardi di euro, ma hanno visto calare i volumi del 3,3%. Tra i 15 claim monitorati, hanno perso incassi solo il logo Cleanright (meno 2,2%) e la certificazione Sustainable cleaning (meno 30,0%), ma solo sei hanno chiuso il 2022 con anche i volumi di vendita in aumento. Il claim più diffuso e che sviluppa il maggior valore di vendita resta "riciclabile", presente su oltre 5 mila prodotti, che realizzano 3,8 miliardi di euro di sell-out tra supermercati e ipermercati. Questo



*Il claim che è andato meglio sul mercato è "riciclabile" che è aumentato in volume e in valore*

claim è tuttora in crescita: nel 2022 è riuscito ad aumentare le vendite sia a valore (più 16,6%) sia a volume (più 1,8%), in particolare in alcune categorie merceologiche, come detersivi per il bucato in lavatrice, bevande base thè, cola, patatine, ammorbidenti, bagnoschiuma e docciaschiuma. Bilancio 2022 positivo anche per il claim "con materiale riciclato", che ha ottenuto una crescita annua del 20,5% a valore e del 3,0% a volume, con 4.449 referenze per 2,6 miliardi di euro di sell-out. Ad aver contribuito maggiormente a questo trend, oltre a un'espansione dell'offerta (più 20,5%), sono state categorie come le bevande base thè, i bagnoschiuma e docciaschiuma, gli ammorbidenti, le patatine e i prodotti per il bucato.

**Altro claim che è riuscito ad aumen-** >

tare i volumi venduti (più 3,7%) è “biodegradabile”, che ha registrato anche una delle maggiori crescite a valore (più 28,4%), arrivando a sfiorare 300 milioni di euro di sell-out, anche grazie a una robusta espansione dell’offerta a scaffale (più 24,3%). Tra le categorie più performanti si segnalano accessori da tavola usa e getta, fazzoletti in carta e prodotti per lavastoviglie. La crescita più rilevante delle vendite spetta alla certificazione Ok-Compost. I 717 prodotti che la riportano in etichetta hanno aumentato i volumi venduti di più 11,8% e il fatturato di più 29,7%, superando i 215 milioni di euro. Un risultato a cui hanno contribuito l’ampliamento dell’offerta (più 20,2%) e il trend positivo in alcune categorie, come gelati in vaschetta e accessori da tavola usa e getta. Volumi di vendita in aumento anche per i 296 prodotti certificati Ecolabel (+1,8%), che hanno superato gli 88 milioni di euro di sell-out (più 14,7).

**Responsabilità sociale.** L’Osservatorio ha individuato 9.688 prodotti che riportano sulla confezione una delle cinque certificazioni relative alla responsabilità sociale: FSC, PEFC, Rainforest Alliance, Fairtrade, UTZ. Nel 2022, questo paniere ha superato i 5,1 miliardi di euro di sell-out (più 10,5% annuo), mentre a volume ha perso il 4,6%. Tutte le certifica-

zioni hanno condiviso questo andamento, tranne UTZ che non solo ha mostrato il risultato peggiore a volume (meno 33,6%), ma ha anche registrato un deciso calo a valore (meno 30,2%). La certificazione di gran lunga più diffusa è FSC (Forest Stewardship Council), presente sul 5,8% delle referenze e che, con i suoi oltre 3,9 miliardi di euro di vendite, contribuisce per oltre il 9% al sell-out complessivo di quest’area. Nel 2022, ha aumentato il fatturato dell’11,0% e ha accusato un calo dei volumi inferiore alla media del paniere (meno 3,1%).

**Agricoltura e allevamento sostenibili.** Ormai oltre il 10% dei prodotti confezionati venduti in supermercati e ipermercati italiani dichiara sulle etichette di provenire da agricoltura o allevamento sostenibili. Questo paniere, composto da quasi 14 mila referenze, ha raggiunto i 3,5 miliardi di euro di sell-out e, in un anno, ha guadagnato più del 5,1% a valore nonostante abbia perso il 4,1% a volume. Tra claim e certificazioni sono nove quelli monitorati dall’Osservatorio, otto hanno chiuso il 2022 con una riduzione delle vendite in volume e quattro anche con un minor giro d’affari rispetto al 2021 (Biologico/EU organic, biologico per la cura della persona, certificazione Ecocert, NaTrue). Mentre il claim “filiera”, il principale per giro d’affari

di questo paniere (1,4 miliardi di euro, in crescita annua del 12,1%), riesce a mantenere stabili i volumi (meno 0,7%), a brillare in questo paniere è il claim “senza antibiotici”: non solo ha avuto il maggior tasso di crescita annua a valore (più 17,2%), ma è stato anche l’unico di questo paniere con un aumento delle vendite in volume (più 4,3%), spinte soprattutto da specialità ittiche, pasta fresca ripiena, pollo e maionese.

**Rispetto degli animali.** Nel 2022, è cresciuto a valore di più 6,4% su base annua, avvicinandosi ai 2 miliardi di euro, il giro d’affari dei 3.320 prodotti che dichiarano sulle etichette di essere ottenuti nel rispetto e nella salvaguardia del benessere animale. In quantità, invece, le vendite sono calate del 5,3% rispetto al 2021. Questo trend ha accomunato cinque delle sei indicazioni monitorate (i claim “benessere animale” e “no cruelty”, le certificazioni Friend of the sea e MSC, il logo Cruelty free). L’unica eccezione del paniere è la certificazione ASC (Aquaculture Stewardship Council), cresciuta sia a valore che a volume. Rilevata su 70 prodotti, ha registrato più 1,9% a volume e più 9,7% a valore, superando i 46 milioni di euro di sell-out, grazie alla spinta positiva del salmone affumicato e delle altre specialità ittiche. ■

## Le quattro aree tematiche della sostenibilità

Fonte: GLS1 Italy

	% PRODOTTI	% VENDITE IN VALORE	TREND % VENDITE IN VALORE 2022 VS 2021	TREND % VENDITE IN VALORE 2021 VS 2020	TREND % VENDITE IN VOLUME 2022 VS 2021	PROSSIME PROMO
TOTALE PRODOTTI SOSTENIBILI	27,2	35,7	8,6	1,2	-4,3	31,5
Management sostenibile delle risorse	12,7	21,9	10,1	3,0	-3,3	35,7
Responsabilità sociale	7,3	11,8	10,5	3,5	-4,6	31,1
Agricoltura e allevamento sostenibili	10,5	8,2	5,1	1,1	-4,1	22,9
Rispetto degli animali	2,5	4,5	6,4	1,6	-5,3	39,8

# Mivor ha adottato Agilox, la soluzione sviluppata da CLS

L'azienda, grazie al team di esperti di CLS, è riuscita ad ottimizzare i processi, aumentando significativamente i flussi della produzione.

**C**on sede nella località di Laces, vicino a Bolzano, Mivor è rinomata nel settore agroalimentare occupandosi di commercio all'ingrosso di frutta e ortaggi freschi o conservati. La cooperativa conta circa 300 associati che producono tra le 70 e le 80 mila tonnellate di mele l'anno. Il core business è il processo di confezionamento di mele per i clienti nazionali e internazionali, avvalendosi di una struttura all'avanguardia e ad alto livello di automazione. Nella fase iniziale di progettazione della nuova sala di confezionamento, Mivor aveva l'esigenza di trovare una soluzione efficace che potesse permettere di abbinare il magazzino automatico con le linee di svuotamento. L'adozione della soluzione Agilox sviluppata da CLS ha permesso all'azienda di ridurre i vincoli per la movimentazione orizzontale e di accedere in qualsiasi momento alle altre linee di produzione. Inoltre, questa soluzione ha evitato interruzioni nel processo di produzione, ottimizzando tempi e costi. Prima dell'adozione della soluzione Agilox, era necessario che un paio di carrellisti si occupassero della fase di approvvigionamento e della gestione delle missioni di raccolta/prelievo delle merci. Grazie alle soluzioni di CLS, questo compito viene ora svolto dalle macchine Agilox stesse, consentendo al carrellista di posizionarsi verso l'uscita e di poter gestire le pedane finite e confezionate, fungendo anche da conducente e pallettizzatore.

**“Quando un operatore di linea mi ha segnalato un problema di sovraccarico di una macchina, grazie alla soluzione**

di CLS ho potuto accedere direttamente alla macchina tramite smartphone per risolvere il problema, permettendo così al ciclo di continuare senza nessuna interruzione”, ha affermato Roland Staffler, responsabile della produzione di Mivor. Poiché il sistema dell'azienda richiede una rete complessa di comunicazione tra i magazzini e il programma di gestione degli ordini e della pianificazione, ai quattro AMR Agilox è

no. “Con CLS ci siamo sempre trovati bene, la soddisfazione anche a livello di assistenza è davvero elevata. Solo un paio di volte abbiamo avuto bisogno di alcuni pezzi di ricambio, e dopo averlo segnalato, sono stati consegnati pochi giorni dopo”, ha aggiunto Staffler. In conclusione, la soluzione AMR di CLS è stata ideata su misura per lavorare in sicurezza assieme al personale in spazi limitati, risultando facile



*La cooperativa raccoglie ogni anno tra le 70 e le 80 mila tonnellate di mele dai produttori associati*

stata aggiunta un'ulteriore macchina: il quinto Agilox è stato il punto di svolta. Installato rapidamente, l'integrazione con il sistema di Mivor è stata immediata e, di conseguenza, il flusso dei processi è stato ottimizzato aumentando l'output delle linee di produzione. Mivor dispone anche dei carrelli elevatori di CLS, i quali hanno velocizzato e ottimizzato tutti i processi di magazzi-

da utilizzare, flessibile e semplice da riprogrammare. Mivor, grazie al team di esperti CLS, è riuscita ad ottimizzare i processi e a integrare perfettamente la gestione della supply chain con automazione e tecnologia, abbinando il magazzino automatico alle linee di svuotamento, portando di conseguenza a un notevole aumento dei flussi di produzione. ■



**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.

# Cambia il codice della strada

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

**È** stata pubblicata sulla gazzetta ufficiale la legge 10 agosto 2023, n.103, che ha convertito con modificazioni il decreto-legge 13 giugno 2023, n. 69. In particolare, la nuova legge ha modificato il secondo comma dell'art. 84 stabilendo che: "E' ammessa, nell'ambito del trasporto di merci su strada per conto di terzi, l'utilizzazione di autocarri, trattori, rimorchi e semirimorchi, autotreni e autoarticolati locati senza conducente, dei quali risulti locataria un'impresa stabilita in uno Stato membro dell'UE, a condizione che i suddetti veicoli risultino immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di qualsiasi Stato membro". Con tale disposizione il legislatore ha eliminato il vincolo che imponeva all'impresa di trasporti stabilita nell'UE di utilizzare automezzi presi in locazione senza conducente purché immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione dello Stato membro di provenienza dell'impresa stessa. Inoltre il decreto legge 69/2023 e la legge 103/2023 hanno introdotto modifiche anche al terzo comma dell'art. 84 che oggi prevede che: "L'impresa italiana iscritta all'albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi, in conformità a quanto disposto dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, e, se del caso, al Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009 del parlamento europeo e del consiglio, del 21 ottobre 2009, può utilizzare autocarri, trattori rimorchi e semirimorchi, autotreni ed autoarticolati, acquisiti in disponibilità mediante contratto di locazione e di proprietà di impresa avente sede in uno Stato membro dell'Unione europea, incluse le imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi o di locazione senza conducente regolarmente abilitate".

**Con tale modifica il legislatore** ha eliminato il vincolo che imponeva alle imprese di autotrasporto nazionali di prendere in locazione mezzi di proprietà di altre imprese di autotrasporto nazionali e ha introdotto la possibilità di prendere in locazione mezzi di proprietà di imprese stabilite nell'Unione europea, indipendentemente dal fatto che esse siano a loro volta imprese di autotrasporto. La combinazione delle due disposizioni consente dunque alle imprese di trasporto nazionali di eseguire attività di trasporto (nazionale o internazionale) con mezzi presi in locazione da al-



tre imprese stabilite nell'UE, non necessariamente imprese di autotrasporto, e tali mezzi possono essere immatricolati o messi in circolazione in conformità alla legge di un qualsiasi Stato membro dell'UE medesima, e non solo dunque la legge dello Stato membro ove sia stabilita l'impresa locatrice. La legge impone però alcune condizioni imposte al noleggio di mezzi pesanti. La prima condizione è che il veicolo sia noleggiato senza conducente e non sia abbinato ad un contratto di servizio concluso con la stessa impresa locatrice e riguardante il personale di guida: il locatore, dunque, non può fornire il noleggio del veicolo e contestualmente il personale di guida attraverso un contratto di servizi (tale condizione era presente anche nel vigore del vecchio testo); la seconda è che il veicolo deve essere usato esclusivamente dall'impresa che lo prende a nolo per la sola durata della locazione e deve essere guidato da suo personale dipendente. Infine la legge impone che il contratto di locazione, o suo estratto autentico, sia conservato a bordo del veicolo. La riforma, che incide profondamente sul regime della locazione dei mezzi pesanti, non modifica però la disciplina del traino di rimorchi e semirimorchi, che rimane regolata dall'art. 41, 3° comma della legge 298/74. ■

\* Studio legale Mordiglia  
20121 Milano – via Agnello 6/1  
Tel. 02 36576390  
16121 Genova – Via XX Settembre, 14/17  
Tel. 010586841 – mail: mail@mordiglia.it www.mordiglia.it

# La Scuola a un evento a Brema

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Scuola Nazionale Trasporti e Logistica è stata invitata a partecipare, in rappresentanza di Fermerci, al Rail Freight Connects, un importante evento svoltosi a Brema, in Germania, nei giorni 6 e 7 settembre per approfondire il tema dell'integrazione tra porti e ferrovie. La Scuola è stata chiamata a portare una testimonianza sul tema del gap di professionalità nel settore e su come l'Italia stia trovando risposta a questa problematica. Sono stati sottolineati da parte della Scuola due tipi di carenza: una di carattere qualitativo, correlata alla inadeguatezza delle competenze possedute dai lavoratori e dai manager delle imprese, e una di carattere quantitativo afferente, soprattutto, a posizioni non coperte in organico per alcune figure professionali. Tali carenze sono determinate dai profondi cambiamenti, megatrend, che stanno interessando il settore della logistica: in primo luogo la transizione ambientale e la transizione digitale, ma anche la richiesta espressa dal mercato di "servizi di connettività" sempre più efficienti e innovativi, nonché le caratteristiche degli organici delle imprese in Italia, che evidenziano problematiche di ricambio generazionale e di upgrade delle competenze. In tale contesto le risorse umane risultano centrali e determinanti per la gestione dei cambiamenti, ma solo a condizione di una loro adeguata e sistematica formazione. In particolare, i nuovi processi lavorativi incentrati sulle tecnologie 4.0 richiedono lo sviluppo di nuove tipologie di competenze: digitali, di lettura critica dei dati e delle informazioni, di analizzare i dati misurando e confrontando grandezze, di saper lavorare in squadra con persone che non necessariamente risiedono nello stesso luogo di lavoro o non necessariamente appartengono a imprese facenti parte dello stesso cluster. Le nuove competenze non si devono sostituire, ovviamente, a quelle "tradizionali" già possedute dai lavoratori, ma si devono integrare con esse, generando processi di job enrichment.

**La carenza di manodopera è correlata**, dal punto di vista della Scuola, a tre criticità che devono essere oggi affrontate: il disallineamento temporale esistente tra i megatrend di cambiamento nel settore della logistica e i piani

di sviluppo industriale delle imprese (con conseguente necessità di "personalizzare" i programmi formativi impresa per impresa, ai fini di un'effettiva e positiva ricaduta nei processi lavorativi); la difficoltà di recruitment del personale, determinato da profondi cambiamenti nella società per ciò che riguarda il rapporto fra individui e lavoro, ma anche da una percezione e da una cultura, ad oggi spesso carente, che è necessario sviluppare tra i giovani per attrarli verso il settore logistico; il contesto normativo, che pone una serie di



*Gli odierni processi lavorativi richiedono nuove competenze*

complessità inerenti alla realizzazione dei percorsi formativi. Nel quadro descritto, Scuola Nazionale Trasporti e Logistica si muove tradizionalmente attraverso un metodo di lavoro e un modello di gestione che prevede: l'individuazione puntuale dei fabbisogni presso ogni impresa e presso tutti gli stakeholder di riferimento; un'offerta formativa incentrata non solo su figure professionali standard, ma su competenze derivanti dal cambiamento in atto; la progettazione di percorsi formativi condivisi con le imprese e basati su contenuti interdisciplinari e di contesto; il monitoraggio critico degli esiti dell'azione formativa mediante un processo "scientifico" di validazione delle competenze acquisite dai lavoratori; una costante azione di sensibilizzazione, soprattutto nei confronti di giovani e famiglie, con la programmazione stabile di sessioni di orientamento, al fine di accrescere la conoscenza delle caratteristiche e delle opportunità del settore logistico, asset strategico per il nostro paese. ■

catani@scuolatrasporti.com

# ManHandWork presenta MHW Academy, una élite della logistica

Nasce l'Academy interna dell'operatore logistico torinese. Obiettivi: far crescere le competenze delle risorse e offrire sempre più flessibilità ai propri partner.

**N**ell'era dell'innovazione e della competitività, le aziende di successo devono essere pronte ad adattarsi a un mercato in continua evoluzione e a distinguersi dai propri competitor. Nell'ottica del miglioramento continuo e di un approccio virtuoso nella gestione delle risorse, ManHandWork - operatore logistico evoluto con sede a Torino, un fatturato di 70 milioni di €, 1600 dipendenti e impianti in tutta Italia - è orgoglioso di presentare MHW Academy, un programma interno che offre un'opportunità unica ai suoi dipendenti di inserirsi in un contesto altamente stimolante. Attraverso questa iniziativa, le risorse ambiziose e desiderose di crescere potranno coltivare e

ampliare le proprie capacità, promuovendo il cambiamento e consolidando la posizione dell'azienda nel mercato. "L'imprenditore è un animale strano: dorme sempre poco la notte e pensa in quale direzione può muoversi il mercato e di conseguenza la sua realtà - spiega Marco Covarelli, founder e presidente di ManHandWork -. Il valore delle aziende che offrono un servizio è la risorsa umana. Quindi mi

sono chiesto: cosa posso fare per far crescere le persone e per valorizzarle ancora di più? MHW Academy è stata la risposta a questa domanda". L'obiettivo è duplice: far crescere le risorse attraverso la condivisione dei valori aziendali e le best practice dell'azienda, e allo stesso tempo offrire ai propri clienti una sorta di squadra speciale in

zati, che permetteranno loro di sviluppare le proprie competenze e ampliare le proprie conoscenze. "Assieme al nostro amministratore delegato Annalisa Cavallo abbiamo costruito un modello di cui siamo orgogliosi - prosegue Covarelli -. La realizzazione di un'Academy interna segna una svolta nel nostro percorso e nel settore. Già oggi i clienti

ci riconoscono la capacità di trovare soluzioni concrete ed efficaci alle loro necessità. Ma con l'istituzione di un gruppo di persone altamente motivate e costantemente formate, MHW può garantire ai suoi partner uno standard di servizio ancora più personalizzato".

**La formazione avviene con diverse modalità, tra cui la conoscenza diretta degli impianti attualmente gestiti da**



grado di intervenire con tempestività e soluzioni innovative.

**Entrare nell'Academy di ManHandWork** significa far parte dell'élite della logistica. Questa struttura interna crea un ambiente ideale per crescere, in un contesto come quello di MHW in cui le persone sono da sempre considerate come la risorsa più importante dell'azienda. I partecipanti avranno accesso a programmi di formazione personaliz-

MHW. I membri dell'Academy hanno così l'opportunità di visionare realtà, magazzini, merceologie, sistemi informatici e problematiche sempre diverse: "In affiancamento al training negli impianti, abbiamo definito un programma di formazione in aula attraverso corsi sia all'interno che all'esterno di ManHandWork. - analizza Covarelli -. Ad esempio, coinvolgiamo i componenti dell'Academy nelle riunioni sugli economics di ogni impianto, in modo



Marco Covarelli, founder e presidente di ManHandWork

che comprendano che cos'è un conto economico e cosa succede dopo il loro lavoro".

**Interventi strategici.** L'Academy interverrà innanzi tutto nelle fasi di start-up di nuovi impianti. Questa opportunità consentirà ai dipendenti di trasformare le loro idee innovative in realtà concrete, portando un vantaggio competitivo senza precedenti. Inoltre, l'Academy si occuperà di affiancare gli impianti dell'azienda in situazioni di emergenza e picchi di lavoro, garantendo così un intervento tempestivo ed efficace al cliente. Un altro aspetto fondamentale dell'Academy sarà la creazione di un team dedicato alla formazione delle nuove risorse. Questo gruppo di esperti si impegnerà a trasmettere il metodo MHW ai nuovi ingressi aziendali,



favorendo un'adeguata integrazione nel contesto lavorativo e garantendo l'acquisizione di competenze specifi-

che per ogni ruolo: MHW e i suoi clienti potranno quindi disporre di un pool di talenti poliedrici e preparati.

**“Questo è l'aspetto che più ci ha sorpreso in positivo** - analizza ancora il presidente di ManHandWork - Gli stessi componenti dell'Academy sono diventati a loro volta una squadra di formazione per i colleghi, che attraverso il loro esempio e le loro indicazioni apprendono le metodologie corrette e sono ispirati a migliorarsi”. L'implementazione dell'Academy interna nell'ambito di ManHandWork conferisce all'azienda una serie di vantaggi competitivi rispetto ai concorrenti. L'acquisizione, infatti, di competenze specializzate favorirà l'innovazione e la capacità di MHW di portare il suo valore aggiunto anche nei contesti più evoluti. Tutto genererà un impatto significativo in termini operativi e di risultati economici. L'Academy di ManHandWork rappresenta in definitiva un'opportunità eccellente per gli individui che desiderano crescere e distinguersi. Questa struttura interna promuove l'eccellenza aziendale e gli effetti positivi derivanti da tale iniziativa avvantaggeranno sia l'azienda che i partecipanti, posizionando ManHandWork come leader nel suo settore e le sue risorse come specialisti della logistica.

**All'interno di MHW Academy** figurano oggi 24 dipendenti (con un'età media di 30 anni) tra esperti di ingegneria logistica, responsabili di area e responsabili di magazzino, ma è previsto durante il corso dei mesi un costante inserimen-

to di nuove risorse. “Volevo sbizzarrirmi in qualcosa di nuovo e dopo pochi mesi MHW può contare su uno strumento efficacissimo, che piace moltissimo ai clienti e che ha trovato il pieno entusiasmo dei dipendenti - conclude Covarelli -. Oggi MHW Academy non è più un progetto, ma una realtà consolidata che sicuramente continuerà a



evolversi nel tempo, proprio come il settore della logistica”. Le caratteristiche che rendono il progetto così speciale le spiega il responsabile dell'Academy Leonardo Tando: “È un progetto coraggioso, ma in cui chiunque entri in contatto ne ha da guadagnare. Le persone hanno una possibilità di crescere unica, MHW inserisce nelle sue best practice un servizio senza eguali e i nostri partner possono contare su una squadra sempre pronta ad intervenire. In definitiva, sarà uno strumento di aiuto in caso di emergenze e picchi di lavoro, un esempio di cosa vuol dire MHW a chi incontreremo nelle nostre start-up e una dimostrazione di professionalità ai clienti che avranno bisogno di supporto”. ■

# L'abrogazione del contributo ART per gli operatori dell'autotrasporto

Il decreto 10 agosto 2023 n. 104 è venuto incontro alle richieste del settore.

di **Sidney Mathoux** e **Simone Zobbi** - RP Legal & Tax

Il decreto legge del dicembre 2011, n. 201, ha istituito l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito anche "ART"), affidandole competenze nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori. Si tratta, in particolare, di un'autorità amministrativa indipendente che opera dal 15 gennaio 2014 nel campo della regolazione dei servizi di pubblica utilità, a cui sono affidati importanti compiti di regolazione nel settore dei trasporti, tra cui quelli relativi alle condizioni di accesso alle infrastrutture, ai criteri per la fissazione delle tariffe, alla qualità dei servizi di trasporto, ai diritti dei passeggeri in tutte le modalità di trasporto. Contestualmente all'istituzione dell'ART, il decreto ha stabilito una tassa annuale destinata all'ART e rivolta agli operatori economici attivi nel settore dei trasporti al fine di garantire la sua autonomia finanziaria. Tale contributo, che non può superare l'1 per mille del fatturato derivante dalle attività svolte nell'ultimo esercizio, viene stabilito annualmente dall'ART e deve essere approvato dal presidente del consiglio dei ministri e dal ministro dell'Economia e delle Finanze. Tuttavia, la platea dei soggetti tenuti al versamento del contributo ha subito una recente modifica, accolta con favore dalle società di autotrasporto merci per conto terzi, che ne hanno a più riprese domandato l'abrogazione. Sul punto, infatti, il dl 4 maggio 2023 n. 48 aveva inizialmente previsto l'esonero delle imprese di autotrasporto per conto terzi iscritte all'Albo dal corrispondere il contributo ART per l'esercizio finanziario



*Inizialmente, nel 2021 e 2022, l'autotrasporto era stato esonerato dal pagamento del contributo per mitigare gli effetti dell'aumento del carburante: ora è divenuto definitivo*

2023 (così come in precedenza fatto per le annualità 2021 e 2022), al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dagli aumenti eccezionali dei prezzi dei carburanti e dei prodotti energetici. In seguito, con un intervento ancor più incisivo, il decreto 10 agosto 2023 n. 104 (entrato in vigore l'11/08/2023) recante "Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici", ha disposto l'esclusione del settore dell'autotrasporto dall'ambito delle competenze dell'ART. A ben vedere l'art. 20 del decreto è intervenuto integrando la norma istitutiva dell'ART aggiungendo, al termine dell'elencazione delle sue aree di competenza, la seguente disposizione: "ad esclusione del settore dell'autotrasporto merci". L'intervento normativo di cui sopra è motivato dal fatto che le competenze dell'ART sono attualmente già svolte dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Conseguentemente, l'art. 20 del decreto n. 104/2023 ha disposto espressamente anche la soppressione del contributo annuale in favore dell'ART da parte degli operatori economici del settore, prevedendo espressamente che: "dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il contributo di cui all'art. 37, comma 6, lettera b, del citato decreto-legge, n. 201 del 2011, dovuto dagli operatori economici operanti nel settore dell'autotrasporto è soppresso". Attualmente il decreto n. 104/2023 si trova in discussione alle Camere per la sua conversione in legge, dunque occorrerà attendere il completamento dell'iter legislativo per comprendere se vi saranno emendamenti in sede di conversione. Ad ogni buon conto tale decreto costituisce un intervento legislativo rilevante, già da diverso tempo auspicato dalle aziende di autotrasporto merci. ■

# Definire il modello economico del cloud

La necessità per le imprese di avere un piano di tecnologia cloud che si adegui e corrisponda alle loro aspettative finanziarie.

**R**ick Vanover, senior director product strategy di Veeman, in un articolo ha osservato che “nel mare dell’incertezza economica, una cosa sta emergendo come non negoziabile per le aziende tecnologiche: un modello economico cloud ben

**Capire il “perché”.** Uno dei primi consigli alle aziende che cercano di passare al cloud è probabilmente ancora più rilevante quando si valuta o si definisce un modello economico per il cloud: assicurarsi di capire innanzitutto perché lo si sta facendo. Ciò significa pensare

al di là del semplice risultato commerciale o del “cloud che è una tecnologia interessante che tutti usano”. È necessario invece valutare tre fattori: il fattore aziendale (è necessario avere chiari gli obiettivi che si intende raggiungere) il fattore tecnico (ci saranno tut-

livello di performance, object storage e archiviazione. Nel pianificare questo ciclo di vita, occorre ricordare di considerare altri fattori cruciali come la resilienza ai ransomware e la conformità alle normative. Se i dati risiedono su storage di categoria superiore a quella necessaria, si stanno buttando i soldi.

**Eliminare la dicotomia sicurezza/economia.** La sicurezza e la resilienza sono spesso percepite come opposte alle considerazioni economiche. Questo vale soprattutto per le aziende che cercano di espandersi con il cloud, ma non è detto che sia così. Occorre ricordare che le due principali forze trainanti del passaggio al cloud sono la maggiore resilienza contro il ransomware e la riduzione dei costi: è possibile fare entrambe le cose. L’immutabilità è nata nel cloud e il disaster recovery alimentato dal cloud è ormai un punto fermo per la maggior parte delle aziende: il Veem Data Protection Trends Report 2023 ha rivelato che l’84% delle aziende utilizza il cloud per la funzione di disaster recovery. Questa falsa dicotomia di solito deriva dal debito tecnico, il risultato di non aver incluso la sicurezza nel piano cloud fin dall’inizio. Una simile svista può portare a una catastrofe o, come minimo, a ingenti spese per correggere l’errore. Il problema si amplifica quando i team aziendali e tecnologici operano in silos, cosa che purtroppo sta diventando sempre più comune. La soluzione? Considerare la sicurezza fin dalla fase di progettazione e incorporarla nel modello economico. Assicurarsi che i team tecnici siano allineati con quelli aziendali.



Vanover indica le tre aree chiave su cui le aziende tecnologiche dovrebbero concentrarsi

definito”. Con il crescente bisogno di ottimizzare i costi, il controllo della spesa per il cloud ha assunto una posizione di primo piano nell’elenco delle priorità per i dirigenti informatici delle aziende. Anche se solo nel primo trimestre del 2023 si è registrata una spesa di oltre 63 miliardi di dollari per i servizi cloud, afferma Vanover, “la storia recente direbbe che ben il 30% di tale spesa non è necessaria. Questo dato sorprendente pone l’accento sulla necessità per le organizzazioni di avere un piano di tecnologia cloud che corrisponda alle loro aspettative finanziarie”. Vanover approfondisce, quindi, “le tre aree chiave su cui le aziende tecnologiche dovrebbero concentrarsi”.

ta una serie di fattori che non sempre coincidono con le ragioni aziendali del passaggio al cloud); il fattore economico (è fondamentale definire un piano e un modello tecnico che corrisponda alle aspettative).

**Considerare il ciclo di vita dei dati.** Una trappola comune in cui incorrono le aziende quando definiscono il loro modello economico per il cloud è ignorare il ciclo di vita dei dati. È necessario pensare a dove saranno collocati i dati e a quanto costeranno, ma questi non sono (e soprattutto non dovrebbero essere) gli stessi nell’arco di un ciclo di vita di sette anni. La progressione del ciclo di vita dei dati può essere classificata a grandi linee in tre fasi:

# Come AR/VR, AI e la tecnologia 3D stanno aiutando la nuova rivoluzione industriale

Sono i fattori chiave per l'innovazione e l'espansione del business.

di **Dijam Panigrahi\***

La realtà mista immersiva e le tecnologie di realtà estesa, che comprendono la realtà virtuale (VR) e la realtà aumentata (AR), continuano a essere fattori chiave per l'innovazione e l'espansione del business. Trasformando il modo in cui le aziende gestiscono, interagiscono con i loro clienti e raggiungono i loro obiettivi, questo set di soluzioni tecnologiche ha avuto un impatto significativo in più settori. Mentre è ancora agli inizi, si stima che sia AR che VR supereranno i 100 milioni di utenti in tutto il mondo entro il 2027. Nel realizzare questa tendenza, è chiaro che le organizzazioni che adottano servizi di sviluppo di app AR/VR per creare esperienze immersive per i propri utenti eccelleranno oggi e nel prossimo futuro.

**Cosa sono AR/VR.** Con l'obiettivo di migliorare la percezione e l'interazione dell'utente con il mondo digitale, la realtà aumentata (AR) e la realtà virtuale (VR) sono due tecnologie separate ma correlate. Le principali distinzioni tra AR e VR sono i dispositivi utilizzati e la natura dell'esperienza: l'AR si svolge in un ambiente reale, mentre la VR è interamente virtuale. AR e VR sono entrambi inclusi nella categoria della tecnologia immersiva nota come XR o Extended Reality. C'è anche la realtà mista (MR), che è essenzialmente una combinazione di realtà aumentata (AR) e realtà virtuale (VR). Combina il



La "realtà aumentata", AR, migliora il modo in cui un utente percepisce e interagisce con l'ambiente circostante

mondo fisico e quello digitale per costruire uno spazio in cui vivono fianco a fianco e comunicano in tempo reale. Sovrapponendo dati digitali come immagini, video e modelli 3D all'ambiente fisico, la realtà aumentata o AR, migliora il modo in cui un utente percepisce e interagisce con l'ambiente circostante. Il contenuto digitale viene in genere visualizzato in tempo reale utilizzando uno smartphone, un tablet o occhiali AR specializzati. Pur essendo consapevoli dell'ambiente circostante, gli utenti della tecnologia AR possono visualizzare e interagire con oggetti virtuali. Numerose applicazioni AR possono essere trovate in una vasta gamma di settori, tra cui produzione, edilizia, vendita al dettaglio, assistenza sanitaria e altro ancora. La realtà virtuale può immergere completamente un u-

utente in un ambiente digitale simulato e potrebbe non assomigliare affatto al mondo reale. Il mondo virtuale in cui gli utenti entrano quando indossano un auricolare VR può essere interattivo e reattivo ai loro movimenti. La tecnologia mira a dare agli utenti un senso di presenza e immersione facendoli sentire come se fossero effettivamente "dentro" un ambiente virtuale. Sia l'AR che la VR hanno qualità distintive che presentano interessanti opportunità di business.

**Ciò che è ancora più interessante** è che queste tecnologie di realtà mista immersiva si combinano con l'intelligenza artificiale 3D (AI), l'apprendimento automatico (ML), i servizi cloud e l'Internet of Things (IoT) per alimentare tutto, dalla formazione,

progettazione, ingegneria, produzione, robotica e automazione per le aziende di tutti i settori, specialmente nel crescente ambiente di eCommerce. Di conseguenza, le imprese nei settori manifatturiero, sanitario, tecnologico, delle costruzioni, dell'energia, automobilistico, aerospaziale e dei servizi

queste tecnologie richiedono forti dosi di dati, la capacità di elaborare grandi quantità di dati a velocità impeccabili e la capacità di scalare i progetti in un ambiente informatico che spesso non "abita" negli ambienti di ufficio tradizionali. Le aziende che cercano di sfruttare "Industry 4.0" attraverso il

dei requisiti chiave per le applicazioni di realtà mista è quello di sovrapporre con precisione su un oggetto il suo modello o il gemello digitale. Questo aiuta a fornire istruzioni di lavoro per l'assemblaggio e la formazione e per rilevare eventuali errori o difetti nella produzione. L'utente può anche tenere

traccia degli oggetti e regolare il rendering man mano che il lavoro procede.



*Il mondo virtuale in cui gli utenti entrano quando indossano un auricolare VR può essere interattivo e reattivo ai loro movimenti*

finanziari (solo per citarne alcune) sono più competitive e ben posizionate per la crescita futura. In definitiva, queste tecnologie vengono sfruttate per aiutare le aziende a prendere decisioni più intelligenti e per integrare virtualmente il capitale umano per servire meglio il cliente. In tal modo, le organizzazioni possono creare un'esperienza più solida e personalizzata per i clienti, sia che si tratti di un consumatore finale o di un partner lungo la supply chain. In ogni caso, le organizzazioni intelligenti, esperte e di successo stanno spostando le loro infrastrutture dei carichi di lavoro in ambienti cloud per lanciare e gestire nuovi strumenti per operazioni scalabili.

**Dove la realtà mista immersiva** continua a sfidare le imprese. La sfida è che

metaverso richiedono una fusione precisa e persistente del mondo reale e virtuale. Ciò significa rendere modelli e scene complessi con dettagli fotorealistici, renderizzati nella posizione fisica corretta (rispetto al mondo reale e virtuale) con la scala corretta e una posa accurata. Pensa all'accuratezza e alla precisione richieste nello sfruttare AR/VR per progettare, costruire o riparare componenti di un motore di linea aerea o di un dispositivo chirurgico avanzato utilizzato in applicazioni mediche. Ciò si ottiene oggi utilizzando unità di elaborazione grafica da uno o più server e fornendo i fotogrammi renderizzati in modalità wireless o remota ai display montati sulla testa (HMD) come Microsoft HoloLens e Oculus Quest. L'importanza del 3D e dell'intelligenza artificiale nella realtà mista immersiva: uno

La maggior parte dei sistemi di tracciamento degli oggetti su dispositivo utilizza il tracciamento basato su immagini 2D e/o marker. Ciò limita fortemente la precisione della sovrapposizione in 3D perché il tracciamento 2D non può stimare la profondità con elevata precisione e, di conseguenza, la scala e la posa. Ciò significa che anche se gli utenti possono ottenere quella che sembra una buona corrispondenza quando guardano da una

angolazione e/o posizione, la sovrapposizione perde allineamento mentre l'utente si muove in 6dof. Inoltre, il rilevamento degli oggetti, l'identificazione e la sua stima della scala e dell'orientamento - chiamata registrazione degli oggetti - si ottengono, nella maggior parte dei casi, computazionalmente o utilizzando semplici metodi di visione artificiale con librerie di addestramento standard (esempi: Google MediaPipe, VisionLib). Questo funziona bene per oggetti normali e/o più piccoli e più semplici come mani, volti, tazze, tavoli, sedie, ruote, strutture geometriche regolari, ecc. Tuttavia, per oggetti grandi e complessi in casi d'uso aziendali, i dati di addestramento etichettati (soprattutto in 3D) non sono prontamente disponibili. Ciò rende difficile, se non impossibile, utilizzare il tracciamento

basato su immagini 2D per allineare, sovrapporre e tracciare in modo persistente l'oggetto e fondere il modello renderizzato con esso in 3D.

**Gli utenti di livello enterprise** stanno superando queste sfide sfruttando gli ambienti 3D e la tecnologia AI nei loro progetti di progettazione/costruzione di realtà mista immersiva. L'intelligenza artificiale 3D basata sul deep learning consente agli utenti di identificare oggetti 3D di forma e dimensioni arbitrarie in vari

orientamenti con elevata precisione nello spazio 3D. Questo approccio è scalabile con qualsiasi forma arbitraria ed è suscettibile di utilizzo in casi d'uso aziendali che richiedono la sovrapposizione di rendering di modelli 3D complessi e gemelli digitali con le loro controparti del mondo reale. Questo può anche essere ridimensionato per registrare strutture parzialmente completate con i modelli 3D completi, consentendo la costruzione e l'assemblaggio in corso. Gli utenti raggiungono la precisione in millimetri nella registrazione e nel rendering degli oggetti con questo approccio della piattaforma che supera la limitazione dell'attuale approccio solo dispositivo. Questo approccio al monitoraggio degli oggetti 3D consentirà agli utenti di fondere veramente il mondo reale e virtuale nelle applicazioni aziendali, aprendo molti usi tra cui, ma non solo: formazione con precise istruzioni di lavoro conte-



*Ciò che interessante è che le tecnologie di realtà mista immersiva si combinano con l'intelligenza artificiale 3D, l'apprendimento automatico, i servizi cloud e l'internet of things per integrare virtualmente il capitale umano al servizio del cliente*

stuali, rilevamento di difetti ed errori nella costruzione e nell'assemblaggio e progettazione e ingegneria 3D con rendering e sovrapposizione 3D a grandezza naturale.

**Perché lavorare in un ambiente cloud** è fondamentale. Le aziende e i produttori dovrebbero essere cauti nel modo in cui progettano e sviluppano queste tecnologie, perché c'è una grande differenza nella piattaforma su cui sono costruite e massimizzate per l'uso. Anche se tecnologie come AR/VR sono in uso da diversi anni, molti produttori hanno sviluppato soluzioni virtuali sui dispositivi, in cui tutti i dati tecnologici sono archiviati localmente, limitando gravemente le prestazioni e la scalabilità necessarie per i progetti virtuali di oggi. Limita la capacità di condurre la condivisione delle conoscenze tra le organizzazioni che può essere fondamentale quando si progettano nuovi

prodotti e si comprende il modo migliore per le costruzioni virtuali. Oggi i produttori stanno superando questi limiti sfruttando piattaforme AR/VR basate su cloud (o server remoto) basate su architettura cloud distribuita e intelligenza artificiale basata sulla visione 3D. Queste piattaforme cloud offrono le prestazioni e la scalabilità desiderate per promuovere l'innovazione nel settore in modo rapido e scalabile. ■

---

*\*Dijam Panigrahi è co-fondatore e direttore operativo di GridRaster Inc., società americana, fornitrice leader di piattaforme AR/VR basate su cloud che alimentano esperienze AR/VR di alta qualità su dispositivi mobili per le aziende.*

---

# Sapir: un'azienda efficiente 4.0

E' stato avviato un importante percorso di investimento incentrato su mezzi operativi di ultima generazione e su tecnologie informatiche a supporto di tutti i processi operativi e organizzativi aziendali.

**P**er competere in un mercato dinamico e competitivo come quello attuale bisogna essere veloci e agili. Questo richiede una buona maturità operativa in termini di standardizzazione e ottimizzazione, ma presuppone anche la capacità di cambiare idea, adeguare e rivedere modelli e processi. A fronte di queste considerazioni il management di Sapir ha deciso di avviare un importante percorso di investimento incentrato su mezzi operativi di ultima generazione e tecnologie informatiche a supporto di tutti i processi operativi e organizzativi. Un percorso aziendale di revisione e innovazione dei sistemi di business per sostituire o trasformare i processi e includere cambiamenti tecnologici, organizzativi, sociali, culturali e dei modelli manageriali. Un piano pluriennale di potenziamento dell'infrastruttura di Information Technology che sta apportando soluzioni "smart" per clienti e fornitori, maggior benessere all'organizzazione e qualità ai servizi erogati. Nuovi e significativi traguardi sono stati raggiunti anche attraverso l'adozione di un nuovo programma per la gestione amministrativa, l'ampliamento della rete interna, il potenziamento della connettività interna, il rinnovamento e l'incremento dei dispositivi mobili in dotazione, nonché il potenziamento della videosorveglianza per garantire sicurezza a merci e persone.

**La protezione è stata implementata** tramite avanzate soluzioni di



cyber security, con un nuovo sistema di monitoraggio dell'infrastruttura IT h24 e un datacenter con ridondanza geografica, per garantire business continuity e disaster recovery. La rete è inoltre impermeabile rispetto eventuali criticità sofferte dai fornitori di servizi, grazie alla creazione di varie VLAN virtuali dedicate. Un capitolo ancora più ambizioso è quello relativo agli interventi programmati e in corso d'opera previsti nel nuovo sistema gestionale che, col tempo, consentirà di gestire in un'unica piattaforma tutte le attività aziendali.

**Sono già a regime moduli** informatici e applicativi gestionali relativi alle attività operatività e di manutenzione, avviando il percorso di eliminazione

dei supporti cartacei. Inoltre sono stati attivati dispositivi applicati ai mezzi di sollevamento in grado di registrarne tutti i movimenti e di misurarne le performance. È in dirittura d'arrivo inoltre la procedura informatizzata di controllo accessi, che consentirà agli utenti del terminal di accreditarsi autonomamente tramite il proprio cellulare per l'ingresso al terminal, velocizzando le procedure, facilitando i controlli e migliorando la produttività. A medio termine è infine previsto l'inserimento nel gestionale di tutte le procedure logistiche e commerciali grazie al quale, ad esempio, i clienti potranno conoscere in tempo reale la giacenza delle proprie merci nelle aree Sapir. Da sottolineare che Sapir è sempre attiva sul piano dei finanziamenti europei per l'innovazione e la resilienza, partecipando a vari gruppi formati sia da enti pubblici che privati. ■

# Lonato lavora in un'ottica futura

L'azienda di Brescia sta applicando le nuove tecnologie.

**L**ONATO SpA e NOVA SYSTEMS INDUSTRIA sono unite nell'applicazione dei sistemi di **LOGISTICA 4.0**, processi che portano le attività operative ad essere automatizzate e interconnesse. Hanno sviluppato soluzioni in un'ottica di "machine learning" che permette alle macchine di lavorare in maniera più efficiente, di interazione "uomo-macchina" con sviluppo di tecnologie touch o a realtà aumentata o robotica, di interazione "macchina-macchina". **Maurizio Perotti** di Lonato SpA e **Luca Foroni** di Nova Systems Industria, con i relativi gruppi di lavoro di assoluto rilievo delle aziende che dirigono, hanno affrontato con successo queste tematiche. LONATO SpA, con sede a Lonato del Garda in provincia di Brescia, si occupa di **logistica conto terzi**. È una realtà che vanta 15 anni di storia nel settore. Il plus della LONATO SpA è la specializzazione ferroviaria ovvero la gestione delle merci che viaggiano via ferrovia utilizzando locomotori di manovra **full electric 4.0**, depositi allo stato estero e fiscali IVA, controllo qualità, gestione documentale ed imballaggio.

**"LOGISTICA 4.0"**, asserisce **Maurizio Perotti** "è un passaggio importante per il comparto e per certi versi epocale e porterà ad un nuovo modo di vedere ed intendere la logistica. Logistica 4.0, o meglio **SUPPLY CHAIN 4.0**, sviluppa un concetto di **Logistica Integrata** con una digitalizzazione sempre più avanzata dei processi informativi e la necessità di rispondere in maniera rapida e professionale alle richieste dei clienti. Non sono oneri gestionali, ma



*Transizione 4.0, innovazione e minor impatto ambientale: Lonato mette in esercizio locomotore strada-ferrovia Full Electric interfacciato con Whs Nova System Industria*

**opportunità** di efficienza a supporto del business della logistica. Un esempio: LONATO gestisce la logistica di un importante cliente internazionale che ci utilizza per la gestione di bevande prodotte in Italia. Da LONATO viene effettuato il rilancio via ferrovia al mercato francese. È una gestione articolata che mette assieme produttore, sito di stoccaggio, aziende specializzate che curano il trasporto da e per il sito di logistica. Le condizioni di handling, magazzino e trasporto sono molto precise. Ne consegue che vengono utilizzate check-list informatizzate di controllo qualità che i nostri operatori sono tenuti ad effettuare durante le varie fasi delle attività (HACCP). Il processo, nella sua totalità, l'abbiamo automatizzato effettuando scambi di

flussi informativi sia con il cliente sia con i fornitori di trasporto. La check-list viene effettuata attraverso un tablet o uno smartphone e la sua conclusione alimenta il gestionale di WMS che si trova in CLOUD. Da qui l'estrazione delle informazioni da inviare a chi ne necessita, per altro integrate tra di loro, diventa un processo informatico semplice. Stiamo pensando anche all'adozione di tag NFC da imporre sui mezzi di trasporto, così da agevolare il riconoscimento e i controlli previsti. Togliendo quindi anche la possibilità di errore umano che potrebbe accadere con il riconoscimento visivo e manuale".

**Luca Foroni spiega che l'automazione** dei processi, supportata dalla **connet-**



Logistica Lonato SpA e software NovaSystems Industria: la supply chain sposa la tecnologia cloud

tività verso sistemi informatici costituiti da **applicativi efficienti** e utilizzabili da **qualsiasi dispositivo** PC, Tablet o Smartphone che sia, sono stati sviluppati avendo sempre in mente di aiutare, non complicare, il processo decisionale ed operativo del flusso logistico. Il **dato operativo elementare**, che viene informaticamente tracciato o da solo o aggregato assieme ad altri, fornisce elementi utili alle valutazioni per il miglioramento della produttività. Oltre ad essere di supporto ai processi di consuntivazione, fatturazione e controllo di gestione.

**Maurizio Perotti** di LONATO SpA e **Luca Foroni** di NOVA SYSTEM INDUSTRIA spiegano che entrambe le Società hanno una chiara visione orientata al futuro: “Assieme collaboriamo in investimenti continui su processi di automazione che tendono a limitare sempre di più le attività manuali a favore di quelle automatizzate tramite processi informatici e dispositivi evoluti. Ad esempio: la rilevazione, attraverso la

targa, dei mezzi di trasporto in ingresso al sito di logistica con il riconoscimento automatico e predisposizione delle procedure di accettazione, con la creazione automatica del movimento di precarico della merce a partire dalla BEM elettronica ricevuta dal fornitore. Oppure il rilevamento del peso in ingresso e in uscita di un camion con caricamento del dato direttamente nel gestionale grazie a bilance che sono dispositivi della rete intranet. Oppure il carico, gli spostamenti o lo scarico di bancali utilizzando il GPS degli stessi. L'obiettivo è di disporre di un unico sistema gestionale integrato in grado di operare scambiando dati con tutti gli ERP dei clienti depositanti”.

**La LONATO ha trovato, in NOVA SYSTEMS INDUSTRIA**, un partner in grado di accompagnarla in questa evoluzione epocale. NOVA SYSTEMS INDUSTRIA è una società di **Information & Communication Technology (ICT)** nata nel 1991. Si occupa dello sviluppo e della personalizzazione di soluzioni

strategica. È composta da uno staff di persone con un ampio bagaglio di esperienza funzionale e tecnica, che impiega strumenti software innovativi dal punto di vista tecnico, frutto anche di accordi con importanti partner nazionali ed internazionali. Il settore della logistica è un ambito profondamente conosciuto sotto tutti i punti di vista. È una competenza che appoggia solide basi soprattutto sulla conoscenza dei processi funzionali che regolano l'operatività di un sito. Il CLOUD è lo strumento tecnico principe per gestire la centralizzazione, la conservazione, la protezione e la condivisione dei dati. Il software di gestione logistica **INTELLIMAG** prodotto da **INFOLOG**, di cui NOVA SYSTEMS INDUSTRIA è partner, è lo strumento ideale per accompagnare la LONATO in questa evoluzione. Utilizza concetti tecnici e funzionali semplici ed efficaci che limitano al minimo il gap iniziale di adozione di un gestionale e potenziano, successivamente, l'efficacia e l'efficienza dell'operatività. ■

software volte a semplificare e integrare tutti i processi aziendali, le applicazioni e i sistemi delle aziende clienti. Sin dalla sua fondazione si è specializzata nei settori **industriale manifatturiero, logistico e commerciale**. Negli anni 2000 ha saputo cogliere nell'avvento del **CLOUD** una opportunità



## La difficile via dello sviluppo per il trasporto su ferrovia

“L’obiettivo europeo al 2030 è estremamente ambizioso e ci vogliono politiche di sistema per raggiungerlo”, sottolinea Luigi Legnani, presidente di Fercargo

di **Paolo Giordano**

**L**uigi Legnani è il presidente di Fercargo, l’associazione che raggruppa le aziende italiane ferroviarie private e le filiali internazionali. Il traffico di tali aziende è in continua crescita. A Legnani ci rivolgiamo per capire come, attualmente, sia la situazione della ferrovia, resa complicata sia dal “traguardo” europeo del 2030, quando, secondo l’Unione europea dovremmo arrivare al 30% del traffico spostato dalla strada alla ferrovia, sia dalle difficoltà che stiamo vivendo su tante importanti linee, causati da molti effetti, dalle frane ai lavori.

**PRESIDENTE, ABBIAMO DAVANTI UNA DATA CHE SI STA AVVICINANDO VELOCEMENTE: IL 2030, CON L’OBIETTIVO**

**DELL’UNIONE EUROPEA DI PORTARE SULLA FERROVIA IL 30% DELLE MERCI. UN OBIETTIVO CHE MI PARE MOLTO DIFFICILE DA RAGGIUNGERE. QUAL È LA SUA OPINIONE?**

«Oggi, in Italia, sulla ferrovia si sposta circa il 13% delle merci. Altri paesi europei sono più avanti. Noi dovremmo raggiungere almeno il 18-20%. Poi c’è, come lei ricorda, l’obiettivo europeo del 30%. Questo è un problema non delle imprese ferroviarie, ma del “sistema paese”. Un concetto che ho ripetuto molte volte. E’ estremamente ambizioso: ci vogliono politiche “di sistema” per raggiungerlo...

**E COSA SI STA FACENDO?**

«C’è, oggi, anche grazie al Pnrr, una

forte attenzione sulle infrastrutture, che sono molto importanti, specialmente sull’ultimo miglio. Un lavoro fondamentale perché significa collegare la rete ferroviaria centrale con i porti, gli interporti, con i terminali terrestri. Un lavoro che può eliminare molti “colli di bottiglia”, che oggi frenano la circolazione dei treni. Rfi ci sta lavorando con capacità e professionalità di alto livello.

**COMUNQUE, ANCHE A LIVELLO INFRASTRUTTURALE CI SONO PROBLEMI DI PIANIFICAZIONE, AD ESEMPIO, IL TERZO VALICO NON È ACCOMPAGNATO DAI LAVORI SULLE LINEE TORTONA-VOGHERA OPPURE LA PAVIA-MILANO...**

«Questo è un tema rilevante, che de-

ve trovare soluzione. I lavori del Terzo Valico si devono intersecare con quelli delle linee verso la Svizzera, dove ci sono, oggi, ancora delle strozzature. Se non si procede in questa maniera, anche un lavoro di grande rilevanza, com'è quello del Terzo Valico, diventa pressoché inutile.

**LE INFRASTRUTTURE NON SONO GLI UNICI PROBLEMI CHE ABBIAMO DI FRONTE. COME LEI HA DETTO, SERVE UN "MODELLO DI ORGANIZZAZIONE" CHE PERMETTA ALLA FERROVIA DI CRESCERE. UN "MODELLO" CHE ANCORA, MI PARE, DI NON VEDERE, O MI SBAGLIO?**

▮ Ribadisco che serve un intervento sulla ferrovia "organizzativo". Il che vuol dire occuparsi per sviluppare i servizi. Infrastrutture più servizi, questo è quello che serve. In generale, ciò significa "razionalizzare la logistica". E' quanto ci aspettiamo dal governo. Non c'è tempo da perdere perché se la ferrovia oggi perde un cliente, è molto difficile poi recuperarlo. Se un cliente passa dalla ferrovia alla strada è molto complicato farlo tornare indietro, perché cambia la sua organizzazione del lavoro.

**CI SONO, PERÒ, PROBLEMI CHE NON SI RISOLVONO, PENSO, AD ESEMPIO, AL FERROBONUS CHE HA TEMPISTICHE NON DEFINITE...**

▮ Il Ferrobonus pare stia andando in porto, anche se ha avuto una gestazione lunghissima. Così come il decreto sui carri, che stiamo attendendo che esca con tutte le precisazioni. E' un contributo importante per permettere alle aziende di innovare, di fare sostituzioni e per acquistarne di nuovi. Le imprese ferroviarie devono essere aiutate. Non è pensabile che si aiuti l'autotrasporto e non la ferrovia, è contraddittorio. Questo è un discorso antico: oggi, credo,



*"Le imprese ferroviarie non possono essere lasciate sole, per lo sviluppo servono politiche di sistema", sottolinea Legnani*

che sia anche fuori tempo e che non porta alcun vantaggio date le difficoltà del trasporto stradale. Bisogna correggere il tiro e capire che la ferrovia è essenziale.

**OGGI, LA FERROVIA HA ANCHE ALTRE DIFFICOLTÀ, COME I FERMI DEL TRAFFICO SU MOLTE DELLE LINEE INTERNAZIONALI, CAUSA LAVORI. COME SI ESCE DA TALE SITUAZIONE?**

▮ La situazione per il traffico ferroviario è oggi difficile: c'è un forte disagio, c'è la frana in Francia, ci sono l'intervento sul Bianco, che è stato rinviato, problemi sul Brennero e il Gottardo. Una situazione complicata, che deve essere affrontata con il massimo coordinamento di Rfi per gestire al meglio la situazione. L'autotrasporto è anche in difficoltà: basti pensare alla situazione creata dall'Austria al Brennero. Il sistema del trasporto è sotto tensione.

**QUINDI, IN DEFINITIVA, LA SITUAZIONE NON È ROSEA. TORNANDO A QUANTO DICEVAMO IN PRECEDENZA, PARE MOLTO COMPLICATO RAGGIUNGERE L'OBIETTIVO EUROPEO AL 2030...**

▮ Il problema centrale è quello di fare

scelte. Il paese, nel suo complesso, ha davanti a sé alcune opzioni: o sposa l'obiettivo di fondo, che è quello di sostenere la ferrovia per avvicinarsi al 2030 a quanto chiede l'Europa, facendo proprio un obiettivo strategico, anche collegato alle necessità ambientali, o lascia le cose come stanno, magari facendo qualche cambiamento infrastrutturale, ma senza accompagnarlo a livello, come dicevo, "organizzativo", impegnandosi anche per facilitare i servizi via ferrovia.

**LE FACCIAMO UN'ULTIMA DOMANDA: COME VEDE IL FUTURO. IN ALTRI TERMINI, È OTTIMISTA SULLE POSSIBILITÀ DELLA FERROVIA DI SUPERARE IL MOMENTO DI DIFFICOLTÀ E DI AVVIARSI VERSO SITUAZIONI DI SVILUPPO?**

▮ Bisogna essere ottimisti. Le imprese di Fercargo stanno lavorando con un buon successo. Stiamo facendo tutto il possibile per riuscire a portare il "sistema paese" a considerare la ferrovia come il mezzo di trasporto più sostenibile e a convincere il governo a sostenerci. Solo così possiamo sperare di riuscire nell'intento di continuare sulla strada dello sviluppo. ■

# Oggi, si aprono nuove opportunità

“Dopo la pandemia, e con la guerra in Ucraina, si stanno presentando nuove occasioni di sviluppo, le dobbiamo cogliere con la massima serietà”, sottolinea Rodolfo Giampieri, presidente di Assoporti.

di **Paolo Giordano**

La portualità italiana è sempre al centro dell'attenzione. I porti sono fondamentali per la movimentazione delle merci nelle esportazioni e nelle importazioni, specialmente nel nostro paese, che è un “trasformatore” per eccellenza. Molte sono le problematiche che stanno, oggi, interessando i porti, dato che stiamo vivendo un momento di grande cambiamento. Di tali problematiche parliamo con Rodolfo Giampieri, che nel mese di maggio scorso è stato rinnovato presidente di Assoporti.



Immagine del porto di Catania. “La questione centrale non è il numero delle Autorità portuali: il salto di qualità si è fatto introducendo il concetto di ‘sistema’. Deve essere capito da tutti con molta chiarezza”, dice Giampieri

## **C'È STATO UN RECENTE DIBATTITO SULLA PRIVATIZZAZIONE DEI PORTI. CHE CONSEGUENZE HA AVUTO?**

Penso che il problema sia stato superato: le infrastrutture sono pubbliche e restano pubbliche, anche perché sono strategiche. Poi i privati, tramite le concessioni, fanno i loro investimenti, sotto regole certe e per un periodo determinato. Così è stato e così continuerà. Credo che esperienze tipo Pireo siano fuori dal dibattito politico.

## **UN ALTRO TEMA RECENTE È QUELLO DELLE ZES. IL MINISTRO FITTO HA DETTO CHE SI VUOLE TRASFORMARE TUTTO IL MEZZOGIORNO IN UN'UNICA ZES. UN FORTE CAMBIAMENTO. LEI COSA NE PENSA?**

Le Zes, in primo luogo, sono legate a obiettivi e, soprattutto, ai tempi di realizzazione dei progetti. Quello dei tempi è un elemento centrale: se l'allargamento a tutto il Mezzogiorno riesce a semplificare le procedure e ridurre i tempi creando una strategia unica nelle giuste aspettative dei territori, stiamo andando nella

direzione giusta. Ciò naturalmente, fatti salvi i controlli che certamente servono, e devono essere fatti severamente ma con rapidità. Il mercato muta molto velocemente, non abbiamo la possibilità di “perdere tempo”. Importante è essere consapevoli che per gli investimenti privati i tempi devono essere certi e contenuti. Se queste caratteristiche sono rispettate, penso che l'estensione a tutto il Mezzogiorno possa essere interessante.

## **C'È PERÒ UN ALTRO ASPETTO DELLE ZES, CHE, PENSO, VENGA MODIFICATO CON TALE “ALLARGAMENTO”: ESSERE LEGATE AI PORTI. SONO NATE CON L'INTENTO DI CONNETTERE ALLE ZONE PORTUALI DEL SUD AREE INDUSTRIALI, AREE DI NUOVO SVILUPPO. NON SI PERDE QUESTO ELEMENTO, SE SI RAGIONA SU UN'AREA VASTA COME IL MEZZOGIORNO?**

È indubbio che le Zes siano nate stret-

tamente connesse ai porti. Una caratteristica che non devono perdere all'interno di una visione complessiva dello sviluppo del Mezzogiorno. Tutto ciò nel rispetto delle regole, che saranno date, e, in primo luogo, come dicevo in precedenza, dei tempi. Le regole devono “semplificare” le procedure e gli sportelli unici vanno in questa direzione.

## **FACCIO UN PASSO INDIETRO, TORNO A QUANDO SONO STATE ISTITUITE LE AUTORITÀ DI SISTEMA. ALLORA, NON SI PARLAVA DI FARNE DI MENO? LE 16 AUTORITÀ CHE ESISTONO OGGI NON SONO TROPPE RISPETTO AGLI OBIETTIVI CHE L'ALLORA MINISTRO DELRIO SI ERA PREFISSATO?**

Guardi, ne sono state varate inizialmente quindici, poi si è aggiunta la sedicesima, quella dello Stretto per la gestione di un'area peculiare. La questione

centrale credo che esuli dal numero, di quante sono, è invece quella di far entrare nella mentalità di tutti il concetto di “sistema”, che vada oltre a quello del “campanile”. Questo è il vero salto di qualità. Il “sistema” pone l’attenzione sulla questione del mercato, che deve essere assolutamente centrale. Tutti non possono fare tutto, occorre capirlo con la massima chiarezza. Ed è stata la vera novità. Quello che dobbiamo fare è mettere insieme le diverse esperienze per diventare un soggetto unito con il compito di rappresentare l’Italia in Europa e di essere competitivi con gli altri porti.

**A QUESTO PROPOSITO, L’ITALIA È IL PAESE “IMMERSO” NEL MEDITERRANEO, CHE È SEMPRE PIÙ CENTRALE PER I TRAFFICI MARITTIMI ED È SEMPRE PIÙ ALL’ATTENZIONE GENERALE. QUESTO NON È UN “CAPITOLO” DI GRANDE IMPORTANZA PER IL NOSTRO PAESE?**

Non c’è alcun dubbio che è così sia per il paese sia per la nostra portualità. Le attuali problematiche della geopolitica stanno cambiando gli scenari. Oggi, dopo la tragedia della pandemia e con la guerra in Ucraina, si stanno aprendo nuove opportunità: le dobbiamo cogliere con la massima serietà. Il governo ha posto i porti al centro dell’attenzione. Se non cogliamo l’occasione, con l’Africa che sta crescendo, con l’accorciamento delle filiere logistiche, perdiamo una grande opportunità.

**C’È PERÒ UN PROBLEMA: SONO DIECI ANNI CHE I NOSTRI PORTI SONO FERMI, PIÙ O MENO, INTORNO ALLA CIFRA DI MOVIMENTARE DIECI MILIONI DI TEU. DA QUESTO NUMERO NON CI MUOVIAMO: DIECI ANNI FA GIOIA TAURO ERA IL PRIMO PORTO EUROPEO, ALGECIRAS E BARCELONA ERANO INDIETRO, PER NON PARLARE DI TANGER MED. OGGI, NON È PIÙ COSÌ...**

Prima di tutto, va detto che la portualità nazionale è al servizio del mercato interno. Ma c’è di più: oggi, lo scenario della portualità sta cambiando e anche molto rapidamente. Il traffico contenitori è un segmento molto importante ma la portualità è composta da altri traffici importanti. Se prendiamo le crociere, vediamo che Civitavecchia è tra i primi in Unione Europea, avendo superato stabilmente i due milioni di crocieristi, siamo secondi in Europa per il trasporto dei passeggeri, nel Ro-Ro siamo i primi nel Mediterraneo. Quest’ultimo dato è molto importante perché le filiere logistiche si stanno accorciando, come dicevo in precedenza. Tutto ciò significa che stiamo facendo un gioco di squadra, significa che stiamo cominciando a ragionare come “sistema”. Il porto è un elemento centrale della logistica moderna e si sta trasformando. Noi siamo protagonisti in questa “trasformazione”.

**LE FACCIAMO UN’ULTIMA DOMANDA, SULL’INTERMODALITÀ, CHE È FONDAMENTALE PER I PORTI. NOI ABBIAMO LA SPEZIA, GRAZIE ALLA CONTSHIP, TRIESTE E, PER CERTI VERSI, ANCHE RAVENNA CHE SI STANNO MUOVENDO NELLA DIREZIONE GIUSTA PER L’USO DELLA FERROVIA. IL DISCORSO SI FERMA QUI, COSA FARE PER MIGLIORARE LA SITUAZIONE?**



*“L’Africa è in forte crescita. Dobbiamo cogliere questa occasione”, afferma il presidente di Assoport*

Per decenni la ferrovia è stata il “figlio povero” della mobilità. Oggi, ci dobbiamo rendere conto che se i binari non entrano nei porti, usare la ferrovia è molto difficile, per un problema elementare di costi. Grazie al Pnrr e al Fondo Complementare ci sono stati stanziamenti molto importanti per migliorare l’ultimo miglio di tanti porti e interporti. Possiamo dire che stiamo uscendo dall’epoca in cui parlavamo solo per “titoli”, dicendo che “l’intermodalità era importante”, per entrare in un’era in cui si ragiona sulla realtà. Se riusciremo nell’intento di far

*“La portualità, oggi, è in forte cambiamento e noi dobbiamo essere protagonisti di questa importante fase”, dice Giampieri*



finalmente entrare la ferrovia nel porto, riusciremo anche a farla funzionare, là dove è importante: sulle tratte almeno di 300/400 chilometri. ■

# Napoli e Salerno perdono il 3,8% nel secondo trimestre del 2023

“C'è una forte preoccupazione per un dato negativo che rappresenta un indicatore negativo non solo per il Mezzogiorno, ma per l'intero paese”, ha commentato Domenico De Rosa, Ceo del Gruppo Smet.

**F**rena ancora il traffico merci nei porti di Napoli e Salerno, che nel primo semestre del 2023 registrano una flessione pari al 3,8% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. A mettere in risalto questo ulteriore calo è il bollettino statistico recentemente pubblicato dall'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, che fornisce tutti i dettagli sui singoli porti e sui diversi segmenti del trasporto marittimo. In particolare, a Salerno nei primi sei mesi del 2023

Ro-Ro, che è la vocazione del secondo porto campano: 111.244 unità rotabili, con un calo dell'8,3% rispetto ai primi sei mesi 2022. “Non nascondiamo la preoccupazione per questa significativa flessione, che rappresenta a nostro avviso un indicatore economico fortemente negativo non solo per il Mezzogiorno ma anche per tutto il paese”, ha commentato Domenico De Rosa, Ceo del Gruppo Smet, che ha anche aggiunto: “Si tratta infatti di un'ennesima brusca frenata, che in ultima analisi

tratto risorse agli investimenti delle imprese e alla capacità di acquisto dei privati cittadini, danneggiando gravemente l'economia reale. Servono misure urgenti per favorire la ripresa”.

“Operando regolarmente nei retroporti di Salerno e di altri scali del Mezzogiorno, vogliamo esprimere preoccupazione anche per la nuova normativa per le Zone economiche speciali, che crea una Zes unica per tutto il sud italiano

*Il porto di Salerno visto dall'alto. Il porto, nel primo semestre dell'anno, ha perso l'8,3%, rispetto allo stesso periodo del 2022, nel settore Ro-Ro, che è la “vocazione” dello scalo*



sono state movimentate complessivamente oltre 6,5 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del 5,7% rispetto all'anno precedente. Ancora più critico lo scenario del trasporto

dobbiamo ricondurre all'eccessiva attenzione da parte della Banca Centrale Europea al rientro dell'inflazione al 2% e a una politica monetaria di continuo rialzo dei tassi di interesse, che ha sot-

e stabilisce uno speciale credito d'imposta da cui però vengono esclusi settori produttivi strategici, tra cui quello dei trasporti. Confidiamo in modifiche adeguate, che possano attrarre investimenti collegati ai flussi commerciali internazionali”, ha proseguito De Rosa, che ha così concluso: “Ci auguriamo che la banca europea non alzi i tassi di interesse oltre il 4% toccato con l'ultima stretta di alcuni giorni fa e che già ad aprile 2024 possa avvenire un primo taglio. Ma certo è che la crisi energetica ha contribuito in maniera decisiva alla crescita dell'inflazione. Lo stesso aumento del petrolio, che attualmente sfiora i 100

dollari al barile, rischia di infiammare nuovamente l'inflazione, proprio quando urge un cambiamento radicale nella politica monetaria perseguita dall'Europa”.



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

PROGRAMMA videocorsi OTTOBRE-NOVEMBRE 2023

## OTTOBRE 2023

### 3 OTTOBRE

L'APPALTO DI SERVIZI LOGISTICI ALLA LUCE DELLE RECENTI EVOLUZIONI NORMATIVE E GIURISPRUDENZIALI: POSSIBILI SOLUZIONI GESTIONALI E CONTRATTUALI

Avv. Patrizia D'Ercole

### 5 OTTOBRE

LOGISTICA LINEA DI DEMARCAZIONE TRA UTILI E PERDITE NELLE AZIENDE: COME PIANIFICARE E OTTIMIZZARE I COSTI DI TRASPORTO

Dr. Fausto Benzi

In collaborazione con SC Sviluppo Chimica e Certiquality

### 10 OTTOBRE

NUOVE ABILITÀ E COMPETENZE PER UNA LOGISTICA E UNA SUPPLY CHAIN TECNOLOGICAMENTE ADEGUATE ED EVOLUTE

Dr. Dario Favaretto

### 12 OTTOBRE

CARBON FOOTPRINT: APPLICAZIONE DELLE NORME UNI EN ISO 14064:2019 E UNI EN ISO 14067:2018

A cura di Certiquality

### 17 OTTOBRE | IN PRESENZA o ONLINE

INCOTERMS: COSA SONO, A COSA SERVONO, COME FUNZIONANO

Avv. Stefano Fadda

A cura di SC Sviluppo Chimica

### 17 OTTOBRE

LA FISCALITÀ DI IMPORT ED EXPORT: EFFICIENTAMENTO E RIDUZIONE DEGLI ONERI

Avv. Ettore Sbandi

In collaborazione con SC Sviluppo Chimica e Certiquality

## 20 OTTOBRE

LOGISTICA, IPER-SERVIZIO MA A QUALE COSTO? PREVISTA LA PRESENTAZIONE DI VARIE CASE HISTORY

Dr. Michele Palumbo e Avv.to Alessio Totaro

In collaborazione con SC Sviluppo Chimica e Certiquality

## 27 OTTOBRE

OPERATIVITÀ IN DOGANA: TECNICHE DI CLASSIFICAZIONE DELLE VOCI DOGANALI E ORIGINE (CASI PRATICI)

Dr. Marco Sella

In collaborazione con SC Sviluppo Chimica e Certiquality

## NOVEMBRE 2023

### 6 NOVEMBRE

TRASPORTO MULTIMODALE E REGIME NORMATIVO A LIVELLO NAZIONALE ED INTERNAZIONALE

In collaborazione con SC Sviluppo Chimica

### 8 NOVEMBRE

RUOLO E GESTIONE DEL "CUSTOMER CARE" PER UNA SUPPLY CHAIN E UNA LOGISTICA DI SUCCESSO

In collaborazione con SC Sviluppo Chimica

### 14 NOVEMBRE

NUOVI RISCHI (pandemici, rischi legati a guerra e sanzioni, ecc.) E NUOVE CLAUSOLE ASSICURATIVE NATE DI CONSEGUENZA

### 17 NOVEMBRE

INTEGRAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ NELLA GESTIONE DELLA SUPPLY CHAIN: QUALI SFIDE PER IL PROSSIMO FUTURO?

In collaborazione con SC Sviluppo Chimica e Certiquality

### 24 NOVEMBRE

INTELLIGENZA ARTIFICIALE E GESTIONE DEL PERSONALE NEL MONDO DELLA LOGISTICA

### 28 NOVEMBRE

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

In collaborazione con Certiquality



**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](mailto:culturaformazione@assologistica.it)

[www.assologisticaculturaeformazione.com](http://www.assologisticaculturaeformazione.com)

# Le performance di Prologis Europe

La società ha presentato il resoconto delle attività nel primo semestre 2023.

**P**rologis, con sede a San Francisco, California, Usa, leader mondiale nel settore immobiliare logistico, ha presentato i risultati della gestione del primo semestre dell'anno. Un primo dato: al 30 giugno 2023, la società possedeva o risultava avere investimenti in proprietà e progetti di sviluppo per un totale di circa 114 milioni di metri quadrati in diciannove paesi. La società offre in locazione moderne strutture logistiche a beneficio di una base ampiamente diversificata di circa 6.700 clienti, che operano principalmente in due grandi categorie: B2B e commercio al dettaglio/distribuzione online. La società, inoltre, è il primo real estate investment trust nella classifica delle 100 aziende più sostenibili al mondo. È la tredicesima volta che l'azienda è compresa nel Global 100 Most Sustainable Corporations in the World, considerata una delle classifiche più autorevoli in materia ambientale. Corporate Knights, società di informazione specializzata nel settore della ricerca in materia di investimenti, che redige la classifica, giudica sulla base di una vasta gamma di parametri relativi alla responsabilità ambientale e sociale della governance.

**In particolare, le performance** operative di Prologis Europe sono state queste: portafoglio complessivo: 22,3 milioni di metri quadrati; attività di loca-



*L'ufficio di Prologis a Mississauga, Canada*

zione complessiva, sempre nel 2° trimestre: oltre 837 mila metri quadrati; nuovi contratti di locazione: oltre 230 mila metri quadrati; rinnovi: 607 mila metri quadrati; occupazione: 98,2%; nuovi contratti di locazione: 32,6% (la variazione è basata sulla data di inizio del contratto). Per quanto riguarda le acquisizioni e le cessioni, la società ha acquisito tre immobili per un totale di 32.601 metri quadrati nel Regno Unito e in Italia, oltre ad acquisire due lotti di terreno per un totale di 122.377 metri quadrati sempre nel Regno Unito; sul fronte delle cessioni, è stato venduto un immobile di oltre 13 mila metri quadrati nei Paesi Bassi. Sempre nel 2° trimestre, Prologis ha avviato nuovi sviluppi per un totale di oltre 103 mila metri quadrati in sei siti in tutta Europa. In particolare, in Italia, la società ha sviluppato oltre 37 mila metri quadrati nel Prologis Park

Castelnuovo e 7 mila metri quadrati nel Prologis Park Castelmaggiore.

**Ben Bannatyne, presidente** di Prologis Europe, ha così commentato questi dati: "Il nostro portafoglio europeo continua a riscuotere una domanda elevata, con un tasso di occupazione del 98,2% e una crescita dei canoni di oltre il 26% nei 12 mercati in cui operiamo. Grazie alla nostra scala e dimensione, continuiamo a supportare i nostri clienti nel percorso di decarbonizzazione offrendo loro soluzioni dalla nostra piattaforma Essentials, quali impianti fotovoltaici e sistemi per lo stoccaggio, elettrificazione delle flotte e colonnine per la ricarica dei veicoli, consentendo loro di concentrarsi sulla crescita delle proprie attività. Queste soluzioni e la nostra robusta banca di terreni ci offrono una crescita continua a lungo termine". ■

# Andamento dei noli internazionali delle merci nel 2022

L'indagine condotta dalla Banca d'Italia, commissionata alla società TRT Trasporti di Milano, sulla movimentazione delle merci nel 2022, mostra un peggioramento della situazione italiana.

di **Paolo Sartor**

L'indagine commissionata dalla Banca d'Italia alla società di consulenza e ricerca TRT Trasporti e territorio di Milano - i cui risultati principali sono sintetizzati nel fascicolo che viene pubblicato su web con cadenza annuale - ha la finalità di fornire alla Banca gli elementi utili alla compila-

zione della bilancia dei pagamenti del settore dei trasporti in Italia. L'obiettivo principale dell'indagine è la stima dei costi sostenuti per trasportare i beni in importazione ed esportazione (conosciuti come noli) per le diverse modalità di trasporto. Tra gli aspetti più interessanti dell'indagine, oltre alla stima e all'andamento dei noli internazionali, vi è anche una stima delle quote di mercato dei vettori distinte per nazionalità. L'indagine del 2022 ha riguardato 216 imprese operanti in Italia, rilevando quasi 8 mila spedizioni tipo. Nell'articolo vengono presentati i risultati salienti dell'indagine campionaria, con un commento dell'ingegnere Enrico Pastori, socio e direttore dell'area logistica di TRT Trasporti e territorio, che da anni coordina il lavoro di indagine sui costi del tra-



*Nel primo semestre del 2022, si è registrato un aumento molto sensibile dei noli per il trasporto marittimo di container*

sporto merci internazionale per conto di Banca d'Italia.

**I risultati dell'indagine in sintesi.** Nei trasporti internazionali di merci, secondo l'indagine della Banca d'Italia, l'incidenza dei costi di trasporto rispetto al valore delle merci spedite per il terzo anno consecutivo è cresciuta rispettivamente al 3,5% in export e al 5,0% in import. Il sensibile incremento dei noli in termini nominali (considerando anche degli aspetti inflattivi) è avvenuto in un quadro generale dove si sono registrati sensibili incrementi dei prezzi dei beni e che ha caratterizzato quasi tutti i comparti. A questi dati di trend generale si sono aggiunti poi fattori specifici per i singoli settori, come l'impatto delle tensioni geopolitiche sul bulk liquido (trasporto di pe-

trolio e derivati) e le limitazioni dal lato dell'offerta nel trasporto marittimo di container, avvertite in forma più acuta nel primo semestre del 2022. Il comparto dei container non è stato l'unico a registrare un andamento molto differenziato dei noli durante il 2022, dove a un incremento nei primi mesi si è frequentemente contrapposta una flessione nel secondo semestre. Lo scorso anno in un quadro generale dove le quote di mercato dei vettori italiani sono in leggera flessione, gli incrementi dei noli e delle quantità movimentate hanno determinato nella bilancia dei pagamenti dell'Italia un ulteriore deterioramento del deficit dei trasporti mercantili, che ha registrato un nuovo massimo storico pari a meno 14,4 miliardi di euro, quando nel 2021 era di meno 10,7 miliardi di euro.

## Un termometro per capire lo stato di salute del settore.

L'indagine rappresenta un bel termometro per capire lo stato di salute del settore del trasporto merci e comprenderne le sue evoluzioni e dinamiche. "Intendiamoci - precisa Pastori - non è che siano stimolanti solo gli anni in cui si verificano forti scossoni, ma sono sicuramente più interessanti per quello che riguarda le variazioni che intercorrono tra un anno e l'altro. Quindi, se vogliamo, la crisi dei noli container seguita alla pandemia, dal punto di vista dell'indagine si è rivelata un elemento importante di lettura dei fenomeni. Per quanto riguarda il 2022, gli aspetti più rilevanti sono stati la tendenza nel corso dell'anno al ritorno alla normalità dei noli container con un calo in corso d'anno e proseguito nel 2023, che forse è avvenuto in maniera più rapida del previsto, ma certo questo è da mettere in relazione con il progressivo indebolimento della domanda e il generale aumento dei costi di trasporto generato principalmente dai costi energetici, ma trainato poi da fattori inflattivi più ampi". Per il trasporto terrestre, considerazioni analoghe valgono sia per la strada che per la ferrovia, dove l'aumento dei fattori di costo di produzione è stato significativo, soprattutto per i costi di personale e dell'energia, che si è tradotto in un incremento dei noli. "Se consideriamo che il 2022 è partito con domanda abbastanza forte, perlomeno per quanto riguarda l'import-export italiano - spiega Pastori - si capisce come gli effetti moltiplicatori si sono riverberati sui costi complessivi e quindi sui noli stradali e ferroviari". Infine, il trasporto aereo, per quanto abbia segnato il passo rispetto alla domanda di trasporto, è rimasto su livelli storicamente alti, determinati in larga misura dagli elevati costi del carburante, mentre si è attenuata la carenza di stiva che aveva caratterizzato gli anni precedenti.



*Per il trasporto terrestre, sia per la strada che per la ferrovia, l'aumento dei fattori di costo di produzione è stato significativo, soprattutto per i costi di personale e dell'energia, che si è tradotto in un incremento dei noli*

**L'andamento dei noli per modalità di trasporto e area di origine/destinazione.** Nelle spedizioni stradali si è registrato un incremento di quasi il 20% dei costi medi per tonnellata (raffrontando i risultati del 2022 con quelli del 2021) e che ha interessato in misura più contenuta i carichi completi (più 1,5%) rispetto alle spedizioni di partite a carico parziale e/o groupage (più 18,9%), considerando la media di export e import escludendo i servizi ausiliari. Considerando la media ponderata, l'incremento dei noli registrato nel 2022 è stato del 18,1% in export e del 20,3% in import. I maggiori incrementi dei noli si sono registrati nelle spedizioni in export verso Spagna e Portogallo (più 34,4%) Francia (più 30,5%) e Germania (più 24,3%). Il forte incremento dei costi è legato alla crescita dei volumi movimentati, all'incremento dei prezzi dei carburanti (pur limitati dagli interventi governativi con il congelamento delle accise), al rincaro dei costi di manutenzione e dei pneumatici e, indirettamente, all'entrata in vigore del Mobility Package. "A livello di costo unitario - puntualizza Pastori - lavorare con i completi è sicuramente meno caro. La tendenza a ridurre le quantità spedite, utilizzando servizi di tipo groupa-

ge al posto dei completi, porta di fatto a un aumento del costo unitario. Poi sicuramente intervengono fattori specifici dei diversi mercati: ad esempio, gli scambi con il Regno Unito scontano ancora fortemente gli effetti della Brexit, e di fatto la ridotta apertura del mercato". Si sottolinea che i costi sono valutati ai prezzi di mercato in euro per tonnellata e includono i servizi accessori al trasporto come operazioni di carico, pedaggi autostradali e commissioni di spedizionieri o di operatori logistici. In aggiunta, la carenza di autisti e l'introduzione del Mobility Package hanno avuto effetti anche sulle trazioni terminali, accrescendo il costo complessivo delle spedizioni via mare o di quelle intermodali ferroviarie. "Nel trasporto ferroviario - specifica Pastori - la crescita dei noli mediamente è stata inferiore all'andamento dell'inflazione. Ma anche in questo caso va fatto un distinguo perché i noli del trasporto intermodale terrestre (container, casse mobili e semirimorchi) sono cresciuti percentualmente di più (in linea con quanto registrato per il trasporto stradale) del nolo per il trasporto convenzionale, probabilmente più caratterizzato da accordi di medio lungo periodo che consentono di ridurre le oscillazioni

del nolo, e quindi meno esposto a variazioni di costi accessori quali sono le terminalizzazioni stradali nel caso dell'intermodale". In più le misure a supporto del settore, riduzione di costi delle tracce ferroviarie o contributi per contrastare l'impennata dei costi energetici, hanno forse aiutato a limitare la crescita dei noli.

**Nel 2022 i costi medi del trasporto aereo** hanno registrato un incremento - soprattutto nel primo semestre - del 2,8% in export e del 5,2% in import, concentrato in particolare nella prima parte dell'anno, con dinamiche molto eterogenee a livello geografico. Ad esempio, gli incrementi dei noli per le spedizioni aeree da e per i paesi asiatici sono stati lievi; mentre si sono registrate forti contrazioni dei noli per le spedizioni da e per l'Europa (meno 18,5% in export e import) e il Nord America (meno 8,5% in export e meno 50,6% in import). Nelle spedizioni marittime di container, i noli medi rilevati in dollari per Teu al netto dei servizi ausiliari (evidenziando nella

realtà un andamento assai differenziato nel corso dell'anno) hanno registrato una crescita del 15,6% in export e del 15,3% in import rispetto al 2021. I fattori che avevano provocato un forte rialzo dei noli dei container marittimi nel 2021 hanno registrato un'inversione di tendenza nel corso del 2022 "si sono osservate significative riduzioni del grado di concentrazione tra armatori e delle limitazioni dal lato dell'offerta (tra cui la difficoltà nel reperimento dei container e la congestione nei porti), nonché un rallentamento della domanda di carico e una sua più equilibrata ripartizione geografica", puntualizza Pastori.

**Le quote di mercato dei vettori.** All'indagine dettagliata sui vettori aerei, ferroviari e marittimi condotta dalla società TRT Trasporti e territorio, Banca d'Italia integra una rilevazione sulla nazionalità dei vettori stradali, che è basata sui veicoli in transito ai principali valichi di confine, ai quali viene rilevata la nazionalità del mezzo utilizzato, tenendo conto anche della

possibilità di doppia targa tra motrice e rimorchio. "Questi dati - precisa Pastori - evidenziano ormai da tanti anni una tendenza al calo dell'attività internazionale effettuata con veicoli registrati in Italia. Questo ovviamente può dipendere, anche in parte sostanziale, dall'attività svolta da operatori nazionali attraverso filiali estere". Il dato, che oggi è molto basso (vicino al 20% negli ultimi cinque anni), va visto anche alla luce delle strategie degli operatori dell'autotrasporto, ma è evidente che si tratta anche di un'evidenza della diversa competitività del settore in Italia e in altri paesi in particolare del centro est Europa. Per tornare agli obiettivi di Banca d'Italia, la bassa quota di operatori italiani (anche e soprattutto per le altre modalità di trasporto) si traduce in un forte sbilancio sui debiti. A fronte di una bilancia di scambi generalmente attiva tra esportazioni e importazioni di merci, quella relativa ai trasporti è invece fortemente negativa.

"Se pensiamo a quanto sono cresciuti tra il 2020 e il 2022 i noli per il trasporto container e per il trasporto aereo, e consideriamo le quote residuali detenute da parte dei vettori nazionali, ben si capisce come la contabilità nazionale negli ultimi due anni sia peggiorata da questo punto di vista", afferma Pastori. Ultimo punto è quello relativo alla flotta mercantile. L'unico settore nel quale la flotta di controllo nazionale è significativa è il segmento Ro-Ro, ben presidiato da operatori nazionali tra i più dinamici al mondo. Per il resto della flotta, in particolare per il settore delle rinfuse, le crisi finanziarie degli ultimi anni hanno drasticamente ridotto la consistenza della flotta, e si osserva sempre una rilevante attività "estero su estero" ovvero attività condotta senza tocche delle navi in porti italiani. ■

*Nel 2022, il costo dei noli per il trasporto aereo è rimasto sui livelli storicamente alti, determinati in larga misura dagli elevati costi del carburante*





## Quante parole gettate al vento...

Per anni studi e convegni hanno spinto per la realizzazione di una cargo city a Malpensa, ma il “no” del ministero dell’Ambiente ha reso tutto vano.

di **Gioia Valenti**

**L'**aeroporto di Malpensa, decisamente e di gran lunga il primo aeroporto per le merci italiane, essendo arrivato a concentrare su di sé oltre il 65% del traffico, ha ricevuto la notizia del diniego da parte del ministero dell’Ambiente per la realizzazione della cargo city. Cargo city che non era una banalità, un estroverso capriccio, ma una necessità di primo piano per far crescere l’aeroporto nel settore cargo e per farlo diventare più competitivo in confronto ad altri aeroporti europei. Una necessità che il ministero dell’Ambiente non ha preso in considerazione: appare evidente che manca a livello politico centrale una visione lungimirante della logistica italiana e delle sue esigenze, oppure c’è qualcos’altro che si è frapposto tra questa esigenza e lasciare le cose come stanno? Forse, la consolidata storia

dell’“aviocamionato”, che ormai è diventato strutturale nelle abitudini degli spedizionieri, ha una qualche, vaga responsabilità?

**L’importanza della cargo city** è fuori discussione. Stralciamo da Euromerci, che da tempo ne sta seguendo le vicende, solo alcuni “pezzi”, per dimostrare quanto sia rilevante. Ha iniziato nel 2020 uno studio della Confetra che nelle sue conclusioni ha scritto: “Il sistema del trasporto aereo per le merci e i prodotti delle nostre aziende deve svilupparsi maggiormente, rafforzarsi e crescere. L’importanza del trasporto aereo è essenziale innanzitutto, e ancora di più, per le esportazioni extra Unione europea, dove, a una marginalità in termini di volumi complessivi trasportati (se parametrato a quanto movimentato via nave) corrisponde

un valore delle esportazioni rilevante”. Nel 2021, in un convegno dedicato al settore, Roberto Grassi, presidente dell’Unione industriali di Varese, sottolineava: “Non ci possiamo permettere la strozzatura delle attività della cargo city di Malpensa, soprattutto in questa fase nella quale le imprese stanno affrontando la sfida del riposizionamento nelle catene globali del valore e nella riorganizzazione delle filiere produttive internazionali. Chiediamo al sistema politico-istituzionale di sostenere il masterplan di Malpensa, in primo luogo realizzando la prevista crescita e l’allargamento dell’area cargo. Il potenziamento della cargo city dell’aeroporto lombardo non è più rinviabile. E’ fondamentale per il futuro della nostra manifattura. Sostenere Malpensa vuol dire fare politica industriale per il paese. Se oggi non facciamo una scelta a



favore di questo aeroporto, domani non dovremo stupirci di essere un paese ai margini delle traiettorie internazionali di sviluppo". Carlo Borromeo, presidente di Assaeroporti, recentemente, ha aggiunto: "Siamo di fronte a un problema datato, sulla cui soluzione abbiamo ritardi storici, tipicamente 'italiani'. E' principalmente mancata nel nostro paese una visione

complessiva della logistica e una comprensione dell'importanza che andava via via assumendo nell'economia globale. In questo 'vuoto', prodotto anche da una sottovalutazione politica del ruolo fondamentale che per la nostra economia svolgono export e import, non è stato affrontato mai in maniera organica il tema del trasporto aereo trainante per il settore. Anche su questo aspetto siamo in ritardo. In realtà la Sea, che gestisce l'aeroporto, nella sua lunga storia, non ha mai visto il cargo come una reale opportunità. L'importanza che può avere questo settore è stata sottolineata dall'esperienza della pandemia. In definitiva per il trasporto aereo non si è mai fatto un 'progetto' per il suo sviluppo".

**Parole pronunciate "a vuoto",** fine a sé stesse. La cosa incredibile è che il



*La cargo city era fondamentale per i logistici, in maniera da rendere più funzionale il loro lavoro, così come avviene in altri aeroporti europei*

ministero, da tempo immemorabile, si sta impegnando a redigere "Il piano nazionale degli aeroporti". Un lavoro che per le merci è inutile, se il ministero dell'Ambiente decide per tutti, "bloccando" Malpensa. La cosa che riteniamo grave è che questo "no" all'espansione dell'aeroporto milanese è giunta dopo una lunga, interminabile storia. Il primo "Piano d'area Malpensa" risale agli inizi degli anni 2000, ma non è stato mai realizzato, per essere sostituito nel 2013 da un "Masterplan" che, proiettandosi all'anno 2030, prevedeva la realizzazione di una terza pista e l'estensione a sud dell'aeroporto. Anche questo piano ha trovato una forte opposizione per questioni ambientali dai sindaci, perché quella a sud è un'area particolarmente sensibile e rappresenta "un polmone verde" per un territorio fortemente abitato. Dopo due anni, un altro piano, sempre proiettato al 2030, toglieva la terza pista e riduceva lo spazio a 60 ettari per quanto riguardava l'estensione, restando lettera morta. Nel 2020, altro tentativo, con un ampliamento dell'area cargo e un quarto satellite per i passeg-

geri. Finalmente, lo scorso 28 settembre, dopo una lunga trattativa con gli enti locali, i comitati dei cittadini e le associazioni ambientaliste si è trovato un accordo per la cargo city, con una riduzione della sua espansione fuori dall'aeroporto. Il ministero dell'Ambiente non ne ha tenuto conto, ha deciso per tutti. Poca importa che Max Philipp Conrady, vicepresidente dello sviluppo cargo a Francoforte, ha sottolineato: "E' un fondamentale fattore di successo per l'aeroporto avere 'dentro' gli operatori logistici. Oggi, abbiamo circa 470 mila metri quadrati di aree logistiche. I più grandi operatori del settore hanno proprie strutture nell'area aeroportuale con magazzini anche di grandi dimensioni. Inoltre, stiamo lavorando su un programma di potenziamento di infrastrutture logistiche esterne, di 3° linea, per avvicinare ulteriormente tutto il 'mondo' della logistica al nostro aeroporto". Cargo city di Malpensa voleva fare qualcosa di simile, fatte le debite proporzioni, ma la cosa non è piaciuta al ministero dell'Ambiente. Continuerà così a vivere felicemente l'"aviocamionato". ■

## Fiumicino contro Malpensa?

La strana decisione del ministero dell' Ambiente di negare l' autorizzazione all' estensione della cargo city dell' aeroporto milanese lascia intendere che s' intenda favorire l' aeroporto di Roma, anche nel settore delle merci?

di **Pietro Pedone**

*Riceviamo da Pietro Pedone questo articolo sul diniego del ministero dell' Ambiente all' estensione della cargo city di Malpensa, nonostante il parere favorevole degli enti territoriali, che volentieri pubblichiamo.*

L' articolo di Euromerci, di giugno scorso, su Malpensa si intitolava: "Ancora un NO per la cargo city Malpensa: la commissione per la valutazione dell' impatto ambientale del ministero ha dato parere negativo al masterplan dell' aeroporto milanese per le merci". Lo stesso articolo terminava con una frase di Alessandro Albertini, presidente dell' Associazione nazionale merci aeree-Anama: "Oggi vediamo in aeroporti di Roma in interlocutore at-



*Immagine dell' aeroporto di Malpensa*

tento al cargo e questa disponibilità merita di essere approfondita ..." E' una coincidenza? o il duello tra i due aeroporti continua, come da sempre, anche sul cargo? La storia si ripete e la vicenda Alitalia (passeggeri e cargo) non ha insegnato niente: da (ex) prestigiosa compagnia di bandiera tra le prime al mondo è finita con una chiusura, un cambio livrea e come un oggetto d'acquisto da parte di realtà nazionali e internazionali. L' Alitalia, che ha sempre trascurato il potenziale del traffico business con origine e destinazione nel Nord Italia, si è così ridotta ad "ancella" della Lufthansa: è meglio un' Alitalia ridotta, basata su Fiumicino, o era meglio un' Alita-

lia con maggior potenziale basata su Malpensa? Attorno all' anno 2000, uno studio della Roland Berger aveva disegnato un' alleanza strategica tra Alitalia e KLM, col vantaggio di avere (per passeggeri e cargo) due hub: uno per il Nord Europa e uno per il Sud, in piena sinergia complementare di traffici, rotte e collegamenti. All' epoca alcuni politici italiani avevano cercato di sponsorizzare l' alleanza di Alitalia con Air France, che avrebbe però comportato il rischio di cannibalizzazione di Malpensa da parte dell' aeroporto Charles De Gaulle per l' eccessiva vicinanza geografica. La Roland Berger proseguì secondo logiche industriali e confermò la scelta su KLM.

L' alleanza con KLM iniziò, ma presto fallì (per logiche misteriose, ma certamente legate anche a giochi di potere o ad influenze esterne). Poi, KLM si alleò con Air France, mentre la spagnola Iberia si alleò con British Airways: e l' Alitalia rimase sola con dimensioni non più competitive. Anche Malpensa restò sola senza compagnia di bandiera e, ciononostante, con lo sviluppo della cargo city può vantarsi di essere diventata uno tra i maggiori hub merci europei "senza una sua compagnia di bandiera".

**Quando politica, industria e finanza fanno sistema.** Più o meno negli stessi anni, epoca di grandi alleanze

tra aziende per raggiungere dimensioni competitive nella globalizzazione, Pirelli Pneumatici stava cercando di acquisire Continental con l'obiettivo di raggiungere insieme una dimensione più competitiva, anche rispetto alla più grande Michelin. Apri il cielo! Tutta la grande Germania si oppose unita in un sistema compatto tra industria, politica, finanze (Deutsche Bank) e con la stessa Roland Berger, guidata dal suo storico fondatore, esperto egli stesso di industria, politica e finanza. Ma in fondo come poteva pretendere un gruppo italiano, seppure già internazionale come Pirelli, di acquisire un pezzo dell'industria germanica! Fallì anche la trattativa d'alleanza tra Fiat e la tedesca O-



*Oggi, l'aeroporto di Malpensa è arrivato a movimentare circa il 65% delle merci italiane destinate alla via aerea*

pel; per Fiat fu più facile allearsi con l'americana Chrysler (FCA). Anche un'azienda del gruppo Olivetti era in procinto di acquisire una azienda eu-

ropea (belga, se non ricordo male); anche questa trattativa non andò a buon fine. Fa sempre sistema la Germania, come fa sistema la grande in-

## AVIOCAMIONATO: UN SISTEMA NEL SISTEMA

Già il primissimo studio di fattibilità per la cargo city, nel 1995, aveva messo a fuoco il fenomeno dell'aviocamionato evidenziando che le merci dirottate su altri aeroporti europei erano molto di più di quelle che passavano per Malpensa o per Linate: il piano di fattibilità ipotizzava che con il recupero anche solo della metà dell'aviocamionato, Malpensa avrebbe avuto i volumi per diventare un hub cargo competitivo in Europa. Lo stesso studio ipotizzava che cargo city aveva un potenziale di oltre 30 mila nuovi posti di lavoro (per ogni impiegato, all'interno del sedime aeroportuale, nasce un indotto di 3 o 4 posti di lavoro all'esterno) e questi numeri sono apparsi interessanti, non solo per Malpensa. Che cos'è l'aviocamionato? Che sia necessario un camion per collegare il territorio a un aeroporto è componente necessaria nella logistica delle merci aeree, ma l'aviocamionato è molto di più di un collegamento nella catena gomma-aria-gomma. Nato all'inizio come "volo di terra", sostitutivo di voli non operabili a causa della nebbia (specie a Linate), è diventato un vero e proprio sistema di alimentazione degli aerei cargo: la merce si raccoglie (o si consegna) anche a distanza dall'aeroporto con l'obiettivo di saturare i voli in partenza (o in arrivo), la tratta più costosa e più ricca nelle spedizioni aeree, specie se internazionali. Il sistema prevede sia voli di terra con orari regolari, con sigla aerea del tipo LHxxxx (LH=Lufthansa) come fittizio è l'aeroporto SWK, sigla ufficiale lata, che tuttora esiste con indirizzo a Milano Oltre presso Alpha Group. Se poi consideriamo che la merce caricata su gomma viene già confezionata in container aerei e accompagnata già da lettere di vettura internazionali, si comprende anche l'efficienza del sistema a rete: il container arriva con il "volo di terra" in sincronia col volo reale principale, pronto per il transhipment in pieno rispetto dell'intermodalità (cioè, quando la merce viene scaricata e ricaricata senza aprire il container). Quindi, la gestione dell'aviocamionato serve per saturare l'aereo e velocizzare le operazioni di carico-scarico: efficacia ed efficienza. Alla base di ciò è necessario, come in tutti i sistemi logistici a rete, un semplice binomio: un sistema strutturato e una massa critica. Un binomio che si autoalimenta.

dustria francese che, per ogni acquisizione o semplice alleanza, fa scendere in campo la politica, col presidente in persona, a dettare le condizioni di collaborazione e di ... comando. E l'Italia?... non diventerà mai grande finché, come esempio, la politica prevale sulle logiche industriali e i due aeroporti maggiori litigano, come i due polli di Renzo. Nello stesso numero di *Euromerci*, pag. 12, possiamo leggere l'articolo di Valerio di Velo che riprende l'ultimo discorso di Ignazio Visco, come governatore della Banca d'Italia: "L'economia italiana deve superare storture che ne condizionano lo sviluppo" ... più chiaro di così!

**Europa Nord fa sistema, Europa Sud no: corvi e colombe.** I grandi hub merci in Europa sono da tempo Francoforte, Amsterdam e Parigi: 3 hub intercontinentali ... in un fazzoletto a Nord, mentre Malpensa Cargo, al centro di una zona ad alta industrializzazione, aprirebbe il sistema, verso Sud. Ma il sistema industriale dell'Europa del Nord è troppo forte e stravinca sull'Europa del Sud, che non fa sistema. Cito solo alcuni casi storici: il latte a scadenza prolungata (così ci arriva "fresco" dall'Olanda, mentre all'Italia sono state imposte le quote latte); la Germania che voleva mettere limiti al pane fresco e ai nostri formaggi arti-

gianali, che fanno anche la "muffa", per invaderci con i loro prodotti industriali: per fortuna ci siamo opposti insieme (per questa volta!) alla Francia, patria della baguette e di formaggi simili ai nostri. Ed ora il Nord attacca anche le nostre concessioni balneari. Saremo pure la seconda nazione industriale dell'Unione europea; peccato che, per esempio, nell'automotive

voto della Spagna. Anche nell'Europa Unita ci sono un Nord e un Sud: con la differenza che a Nord hanno imparato a fare sistema (sia come singolo sistema paese, sia come "eurozona Nord"), mentre a Sud non sanno cosa sia "fare sistema".

### La valutazione ambientale del ministero centrale frena lo sviluppo industriale.

Tornando al cargo: il Master Plan per lo sviluppo della cargo city è stato approvato dagli enti territoriali che, pur valutando certamente anche l'impatto ambientale sul proprio territorio, vedono nuovi po-



*I dintorni di Malpensa: sono importanti da un punto di vista ambientale, ma gli enti territoriali avevano già dato il proprio consenso alla cargo city*

produciamo soprattutto componenti venduti franco fabbrica e destinati ad alimentare l'assemblaggio dei prodotti finali del Nord, a maggior valore aggiunto. Non entro in merito a questioni molto più grosse, come il cambio impostoci all'entrata dell'euro, o come il problema epocale dei migranti: Germania, Francia e Olanda sono arroccate compatte, anche geograficamente, attorno alle loro economie e industrie, mentre Spagna, Italia e Grecia sono tre penisole (dal latino *paeninsula* = quasi isola) tra loro staccate che agiscono in ordine sparso, come nel caso dell'Agenzia europea del Farmaco assegnata non all'Italia, già pronta a partire, ma all'Olanda, per un

tenziali di sviluppo industriale e occupazionale come maggior vantaggio per il territorio stesso. Il ministero a Roma blocca lo sviluppo, pensando probabilmente a Fiumicino. Nel 2022 le statistiche di Assaeroporti dicono che Malpensa ha movimentato il 65% del cargo italiano, mentre Fiumicino solo il 12,7%. Frenare l'unico grande hub cargo italiano darà maggior forza alle reti di cattura guidate dai grandi hub del Nord e aumenterà l'avio-camionato, magari a favore anche di Fiumicino e quindi di Lufthansa. "L'economia italiana deve superare storture che ne condizionano lo sviluppo" o i polli di Renzo continueranno a litigare tra loro, inutilmente e perdenti. ■

# LA LOGISTICA DELL'HEALTHCARE: NUOVE SFIDE E OPPORTUNITÀ DI MERCATO



**24 Ottobre 2023** - ore 10,00 - 12,00

Relatori:

**Dr. ALESSANDRO PACELLI, dr. STEFANO BOSCHETTO e dr. LUCA CESANA**

La logistica sanitaria sta vivendo momenti di particolare interesse e di crescente dinamismo accelerato dagli eventi legati alla recente pandemia. La gestione professionale della logistica, anche terziarizzata, e i vantaggi ad essa correlati sono, da sempre, un attributo dell'industria farmaceutica. Oggi anche chi gestisce il servizio al paziente (ospedali pubblici e cliniche private) sta manifestando sempre più interesse su questo argomento. La spesa logistica legata alla filiera dell'healthcare è in costante aumento così come i contratti pubblici di terziarizzazione logistica con operatori specializzati. Avere bene in mente quali siano i punti chiave legati a questa specifica attività significa essere pronti ad affrontare le nuove sfide ed opportunità che il mercato offre. Prevista la presentazione di case history.

Obbligo di registrazione al seguente indirizzo:

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

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

# 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](http://www.assologistica.it) - [www.assologisticaculturaeformazione.com](http://www.assologisticaculturaeformazione.com) - [www.euomerci.it](http://www.euomerci.it) - Seguiteci anche su Facebook e LinkedIn