

# €uromerci

**IL MENSILE DELLA LOGISTICA**

PROPERTY MANAGEMENT

LPR

WWW.LPR.EU



**LPR:**

**lavoriamo, insieme, per creare  
la supply chain responsabile del futuro**

PROPERTY MANAGEMENT

LPR

WWW.LPR.EU

**19° Premio Logistico dell'Anno, nel segno del lavoro**

**EDITORIALE**

**IL GAP SUD-NORD**

**A TEMPO INDETERMINATO?**

**RISORSA MARE**

**LE PROPOSTE**

**DI HOUSE-AMBROSETTI**

**CONTRACT LOGISTICS**

**CONTINUA**

**LA CRESCITA**

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

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

Scopri di più su [poste.it](https://poste.it)

**Posteitaliane**

SPEDIZIONI  
E LOGISTICA

CONTI E  
PAGAMENTI

PREVIDENZA E  
ASSICURAZIONI

MUTUI E  
PRESTITI

INTERNET E  
TELEFONIA

RISPARMIO E  
INVESTIMENTI

SERVIZI  
DIGITALI

LUCE  
E GAS

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

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

---

## IL GAP SUD-NORD A TEMPO INDETERMINATO? Nel nuovo Pnrr: meno 100 mila asili nido

---

UNO DEGLI OBIETTIVI PRINCIPALI DEL PRIMO PNRR ERA QUELLO DI AVVIARE IL RECUPERO DEL GAP SOCIOECONOMICO DEL MEZZOGIORNO IN CONFRONTO CON IL CENTRO-NORD. UN GAP CHE SI PERPETUA, COME E' RISCONTRABILE IN POCHI NUMERI. INTANTO, NEL SUD VI SONO OLTRE UN MILIONE DI PENSIONATI IN PIU' RISPETTO ALLE PESONE CHE LAVORANO (VEDI PAG. 7), CONTRO, AD ESEMPIO, LA LOMBARDIA, CHE HA 733 MILA OCCUPATI IN PIU' DEI PENSIONATI. INOLTRE, SECONDO L'ISTAT, NEL 2022, LE FAMIGLIE IN "POVERTA' ASSOLUTA", OSSIA QUELLE CHE NON SONO IN GRADO DI ASSICURARSI L'ACQUISTO DI BENI E SERVIZI PER CONSEGUIRE UNO STANDARD DI VITA MINIMAMENTE ACCETTABILE, SONO IL 10,7% NEL MEZZOGIORNO CONTRO IL 7,5% DEL NORD E IL 6,4% DEL CENTRO. L'OCCUPAZIONE FEMMINILE, DOVE L'ITALIA E' LONTANA DAI DATI DELL'UNIONE EUROPEA, E' FORTEMENTE PENALIZZATA NEL SUD, DOVE, CON LA NASCITA DI UN FIGLIO, SOLO IL 29% DELLE DONNE CONTINUA A LAVORARE CONTRO IL 43,6% DELLA MEDIA ITALIANA. ESISTE, INOLTRE, UN FORTE DIVARIO TRA IL MEZZOGIORNO E IL NORD NEL TASSO DI OCCUPAZIONE DELLE DONNE IN ETA' 25-64 ANNI: MENO 28,7% AL SUD. I NEET, OSSIA I GIOVANI CHE NON LAVORANO, NON STUDIANO E NON FREQUENTANO CORSI DI FORMAZIONE, SONO NEL MEZZOGIORNO IL 27,9%. DA NOTARE CHE IN SICILIA SONO QUASI UN TERZO, IN ETA' TRA I 15 E I 29 ANNI, CONTRO SOLO IL 9,9% DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO. INFINE, UN DATO PREOCCUPANTE: GLI ASILI NIDO. ASILI NIDO CHE SONO FONDAMENTALI PER PERMETTERE ALLE DONNE DI ORGANIZZARSI E DI CONTINUARE A LAVORARE QUANDO HANNO AVUTO UN FIGLIO. SECONDO LA SVIMEZ, NEL 2022, LA DISPONIBILITA' DEI POSTI COPRIVA PER I BAMBINI FINO A DUE ANNI: IL 6,5% IN CAMPANIA, L'8,2% IN SICILIA, IL 9% IN CALABRIA, IL 9,3% NEL MOLISE, IL 13,8% IN BASILICATA E IL 13,9% IN PUGLIA, CONTRO IL 36,1% DELL'UMBRIA, IL 36% DELLA TOSCANA, IL 35,9% DELL'EMILIA ROMAGNA, IL 33,9% DELLA VALLE D'AOSTA. UN DATO QUESTO CHE AVEVA INDOTTO IL PRIMO PNRR A FORZARE LA MANO SULL'ARGOMENTO: AVEVA MESSO A DISPOSIZIONE DI CIRCA 2.600 COMUNI 2,4 MILIARDI PER PROGETTI CHE AVREBBERO DOVUTO GARANTIRE L'ASSUNZIONE DI 265 MILA BAMBINI NEI NUOVI ASILI. L'OBIETTIVO ERA AMBIZIOSO: AVREBBE DOVUTO SUPERARE IL 33% CHE E' LA MEDIA DELL'UNIONE EUROPEA ENTRO IL 2025, PER POI ARRIVARE AL 45% ENTRO IL 2030. NON E' PIU' COSI'. NEL PNRR CHE HA RECENTEMENTE RICEVUTO IL VIA LIBERA DELLA COMUNITA' EUROPEA, C'E' STATO UN FORTE TAGLIO: L'ITALIA SI E' IMPEGNATA A REALIZZARE SOLAMENTE 150 MILA NUOVI POSTI PER TUTTO IL PAESE, RINUNCIANDO A OLTRE CENTOMILA ASILI. IL GAP SUD-CENTRO-NORD CONTINUERA' A ESISTERE A TEMPO INDETERMINATO?

# 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

**2024-2025:  
PIL PREVISTO ALL'8%-1%** **8**

## Attualità

**HOUSE-AMBROSETTI: OTTO PROPOSTE  
PER LO SVILUPPO DEL MARE** **16**

## Cover LPR

**LPR E L'INSTABILITA'  
DEL MERCATO** **36**

## Immobiliare Logistico

**KONTRACTOR: UN 2023  
MOLTO IMPORTANTE** **38**

## Valichi Alpini

**CHIESTA UNA "CABINA DI REGIA"  
PER SUPERARE LE CRITICITA'** **40**

## Contract Logistics

**PRESENTATA A MILANO LA RICERCA  
DELL'OSSERVATORIO "GINO MARCHET"** **42**

## 19° Premio Logistico dell'Anno

**NEL SEGNO  
DEL LAVORO** **47**

## 19° Premio Logistico dell'Anno

**LE IMPRESE PREMIATE  
E I PREMI SPECIALI** **52**

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

**NEWS** **13**

**DALLE AZIENDE** **21**



La crescita dell'Italia nel 2024 e 2025 si attesterà intorno all'8%, secondo le previsioni Istat e Banca d'Italia. Molto dipenderà dalla capacità di spesa delle famiglie, data la debolezza della domanda mondiale (il servizio a pag. 8)



L'Osservatorio "Gino Marchet" del Politecnico di Milano ha presentato la ricerca sulla contract logistics, che è in aumento, raggiungendo i 112 miliardi di euro. La logistica è, però, di fronte a molteplici sfide (il servizio a pag. 42)

## **RC SOLIDALE & SUPPLY CHAIN**

### **Profili di responsabilità solidale nel settore della Logistica e Trasporti e strumenti Assicurativi di mitigazione del rischio**



**Relatori:** FEDERICO FRANZINI, Head of Transport  
& Logistics Department – Marsh JLT Specialty

Avv. GERMANO MARGIOTTA, Studio Legale Margiotta & Partners

EMANUELE ROSSI, Placement Manager, Corporate Segment

**Introduzione lavori:** JEAN FRANCOIS DAHER, segretario generale di Assologistica

Il tema delle obbligazioni solidali nell'ambito dei settori della logistica e del trasporto e delle relative ripercussioni è di quotidiana attenzione, così come le cronache dimostrano, e riguarda un altissimo numero di aziende che operano nella filiera o che ne beneficiano in qualità di committenti. Il webinar si pone pertanto l'obiettivo di fornire uno strumento di adeguata comprensione della normativa vigente, con particolare focus su responsabilità e pericoli che incombono sui soggetti destinatari della normativa, e con l'esposizione delle nuove coperture assicurative finalizzate alla mitigazione di tali rischi.

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

## Cala l'energia, flette l'inflazione

**L'** Istat ha rivisto il dato del Pil del terzo trimestre, giudicato in precedenza immutato rispetto al secondo trimestre del 2023. Invece, si è registrato un aumento dello 0,1%. Comunque, questo dato non muta la previsione sulla crescita del Pil per l'anno in corso che rimane stabile sullo 0,7%. Rispetto al trimestre precedente, tra i principali aggregati della

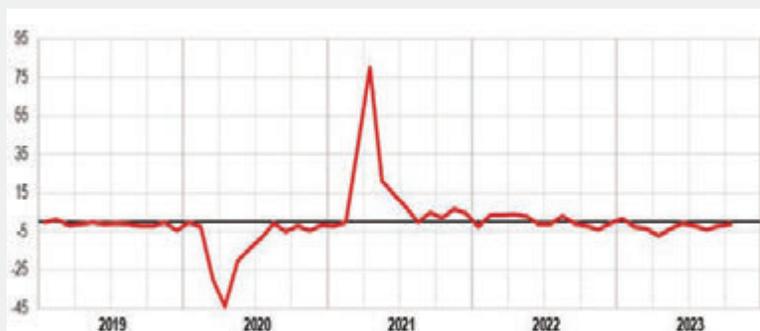


domanda interna, risultano in crescita i consumi finali nazionali in misura pari allo 0,6%, mentre gli investimenti fissi lordi si riducono dello 0,1%. Le importazioni sono diminuite del 2% e le esportazioni sono aumentate dello 0,6%. La domanda nazionale al netto delle scorte ha contribuito per lo 0,4% alla crescita del Pil grazie ai consumi delle famiglie. Diminuisce invece la produzione industriale che a ottobre, rispetto a settembre, è calata dello 0,2%. La flessione, sempre dello 0,2%, ha interessato anche il trimestre agosto-ottobre, in confronto con i tre mesi precedenti, mentre è più forte se si paragona con lo stesso periodo del 2022: meno 1,1%. Salgono solo la produzione di prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici (più 10,4%), la fabbricazione di mezzi di trasporto (più 8,9%) e la fabbricazione di computer e di prodotti dell'elettronica (più 6,6%). Questo dato può essere spiegato con un aumento dei prezzi alla produzione

### Produzione industriale

Fonte: ISTAT

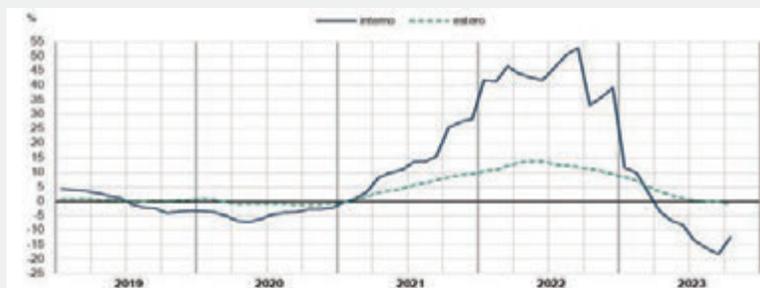
(genn. 2019-ott. 2023, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



### Prezzi alla produzione industria

Fonte: ISTAT

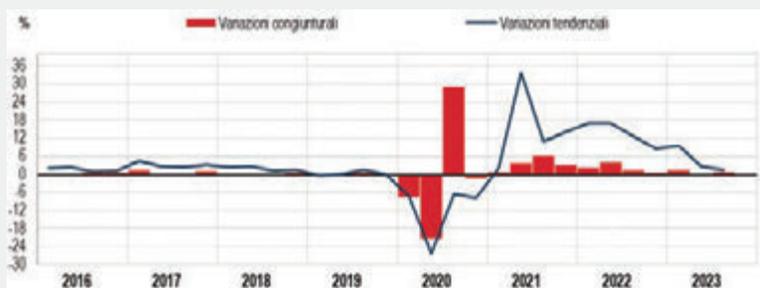
(genn. 2019-ott. 2023, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



### Fatturato dei servizi

Fonte: ISTAT

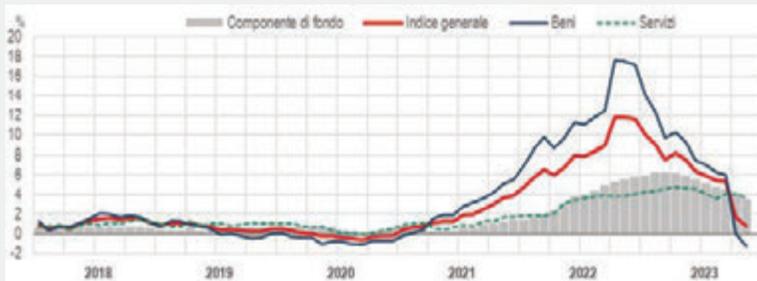
(I trim. 2016-III trim. 2023, variazioni % congiunturali e tendenziali, base 2015=100)



## Prezzi al commercio

Fonte: ISTAT

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

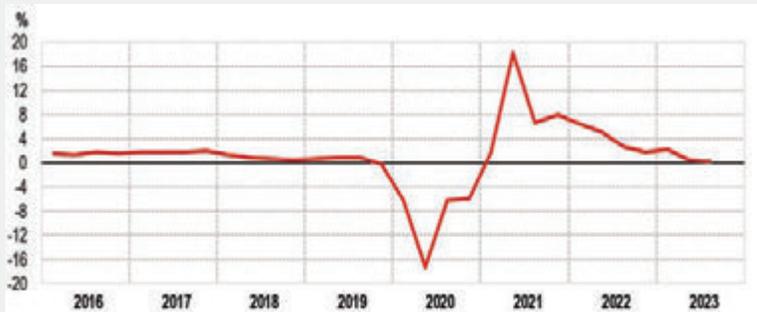


\*Nic: indice dei prezzi al consumo per la collettività, esclusi i tabacchi

## Prodotto Interno Lordo

Fonte: ISTAT

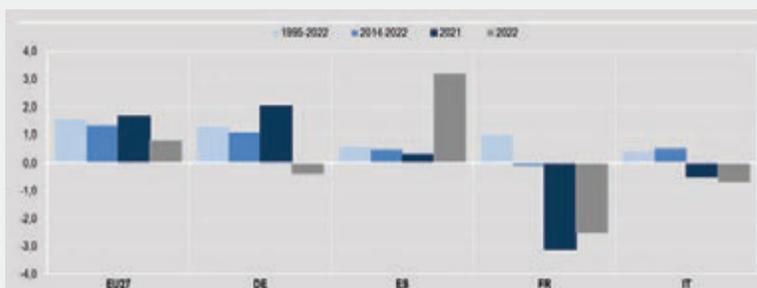
(I trim. 2016-III trim. 2023, variazioni % tendenziali, anno di riferimento 2015)



## Produttività del lavoro

Fonte: ISTAT

(1995-2022, principali paesi europei, tassi di variazione medi annui)



dell'industria, che, a ottobre, hanno registrato un aumento dell'1,5%, mentre, rispetto allo stesso periodo del 2022, il calo è stato del 9,5% (in contrasto con il calo del 14,1% registratosi a settembre). Invece, notizie positive derivano dal fatturato dei servizi che nel terzo trimestre 2023 aumenta dello 0,9% rispetto al trimestre precedente, mentre l'indice generale grezzo registra, invece, un aumento, in termini tendenziali,



dell'1,6%. Sempre a ottobre, sono cresciute anche le vendite al dettaglio: in termini congiunturali dello 0,4% in valore e dello 0,3% in volume. Sono state in aumento le vendite dei beni alimentari (più 0,6% sia in valore sia in volume) come pure, marginalmente, quelle dei beni non alimentari (più 0,2% in valore e più 0,1% in volume). L'aumento di ottobre sulle vendite al dettaglio non ha compensato il calo che si è registrato nel trimestre agosto-ottobre, rispetto al trimestre precedente: le vendite sono calate sia in valore (meno 0,4%) sia in volume (meno 1,3%). Più forte è il calo delle vendite al dettaglio se si confronta con l'anno scorso, su base tendenziale: il calo in volume è stato del 4%. Secondo le stime preliminari, in novembre, l'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (Nic), al lordo dei tabacchi, registra una diminuzione dello 0,4% su base mensile e un aumento di 0,8% su base annua (da più 1,7% del mese precedente). La >

decelerazione del tasso di inflazione si deve prevalentemente ai prezzi degli energetici, sia non regolamentati (da meno 17,7% a meno 22,5%) sia regolamentati (da meno 31,7% a meno 36,0%), e, in misura minore, al rallentamento degli alimentari lavorati (da più 7,3% a più 6,3%), dei servizi ricreativi, culturali e per la cura della persona (da più 5,5% a più 4,6%) e dei servizi relativi ai trasporti (da più 4,0% a più 3,5%). Tali effetti risultano solo in parte compensati dall'accelerazione dei

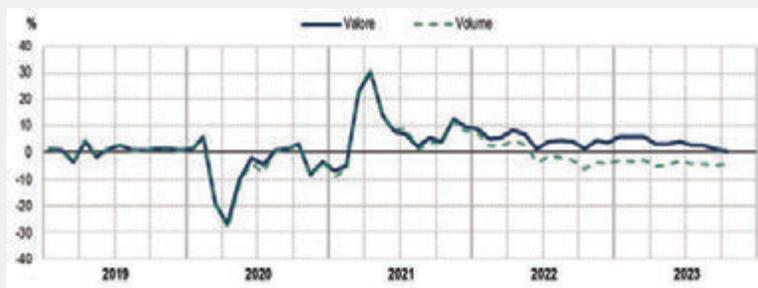


prezzi degli alimentari non lavorati (da più 4,9% a più 5,8%). Un ultimo dato: cresce di poco l'occupazione con l'assunzione di 27 mila unità. Troppo poco in un paese che offre molte possibilità di lavoro.

## Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

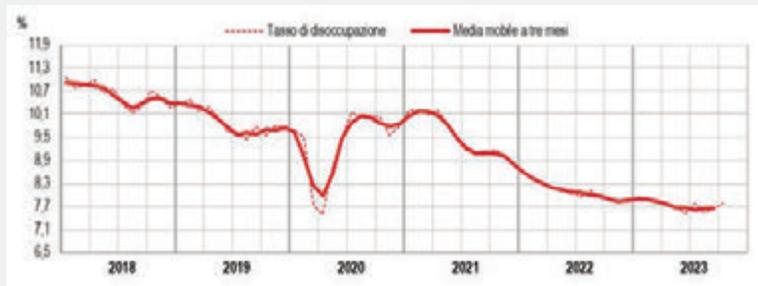
(genn. 2019-ott. 2023, variazioni % tendenziali, dati in valore, base 2015=100)



## Tasso di disoccupazione

Fonte: ISTAT

(genn. 2018-ott. 2023, valori %)



## Occupati

Fonte: ISTAT

(per tipo di contratto, ott. 2023)

	Valori assoluti (migliaia di unità)	Variazioni congiunturali				Variazioni tendenziali	
		ott23	ott23	ago-ott23	ago-ott23	ott23	ott23
		set23	set23	mag-lug23	mag-lug23	ott22	ott22
		(assolute)	(percentuali)	(assolute)	(percentuali)	(assolute)	(percentuali)
<b>OCCUPATI</b>	23.694	+27	+0,1	+104	+0,4	+458	+2,0
Dipendenti	18.652	+56	+0,3	+91	+0,5	+392	+2,1
- permanenti	15.728	+77	+0,5	+100	+0,6	+455	+3,0
- a termine	2.924	-20	-0,7	-9	-0,3	-64	-2,1
Indipendenti	5.042	-29	-0,6	+13	+0,3	+66	+1,3

# Mezzogiorno: più pensionati che occupati

Incidono quattro fattori: la denatalità, l'invecchiamento, il lavoro nero e gli espatri, oggi giunti al 10% dei residenti, che coinvolgono molti giovani.

di **Valerio di Velo**

Il Mezzogiorno è particolarmente colpito in primo luogo da tre fattori: la denatalità, che sta sempre più facendo sentire i propri effetti, il conseguente invecchiamento della popolazione e, infine, il "lavoro nero". Questi tre fattori stanno peggiorando una situazione che nel sud è in termini socioeconomici difficile, specialmente oggi che l'inflazione ha fatto sentire i suoi effetti negativi sui bilanci di molte famiglie. Uno dei risultati è che, nel 2022, nel sud, i pensionati sono in numero superiore a coloro che lavorano per quasi un milione e centomila unità. Mancano all'"appello" del lavoro tante donne e tanti giovani. Differente la situazione nelle altre tre macroaree del paese, dove gli occupati sono in netta maggioranza: nel nord ovest sono 748 mila in più, nel nord est 695 mila e nel centro 386 mila. Ciò dimostra come la "forbice" della condizione sociale si stia allargando tra il Mezzogiorno e il resto del paese. La conseguenza di questo fatto è un appesantimento delle spese del welfare e un contemporaneo abbassamento del

numero dei contribuenti. Una strada decisamente preoccupante guardando a un futuro anche non tanto lontano.

## Come nota la Cgia di Mestre,

non si possono sperare "soluzioni miracolose", ma certamente occorrerebbe una decisa politica sia in favore delle donne per facilitare il loro accesso al lavoro,

e soprattutto per mantenerlo specialmente se avessero un figlio, un'attenzione maggiore alle problematiche giovanili e, soprattutto, far emergere i dati del "lavoro nero", che, secondo l'Istat, ammonta a quasi tre milioni di persone che lavorano irregolarmente, senza il pagamento di contributi, nel nostro paese. Inoltre, c'è un quarto

fattore che incide: il fenomeno dell'espatrio che è sempre maggiore e in costante crescita. Al 1° gennaio 2023 gli

*Il 27,7% delle donne occupate sono con contratto a tempo determinato, contro il 16,2% degli uomini*



italiani iscritti all'Anagrafe degli italiani residenti all'estero risultavano essere 5,93 milioni, ossia il 10% dei residenti nel nostro paese. Di questi molti sono giovani: più di 1,2 milioni sono tra i 18 e i 34 anni, ossia il 21,7%. La maggioranza è laureata, ciò vuol dire che spendiamo molte risorse per educarli e poi "spariscono" all'estero. ■

## Italia: pensioni e occupati

Fonte: CGIA

(2022, in alcune regioni e in due macroaree, valori in migliaia)

	PENSIONATI (a)	OCCUPATI (b)	DIFFERENZE (a-b)
LOMBARDIA	3692	4424	+733
VENETO	1803	2145	+342
EMILIA ROMAGNA	1794	2001	+208
TOSCANA	1481	1608	+137
CAMPANIA	1817	1641	-175
CALABRIA	755	529	-226
PUGLIA	1493	1267	-227
SICILIA	1640	1337	-303
MEZZOGIORNO	7209	6116	-1094
NORD OVEST	6133	6881	+748

# 2024-2025: Pil previsto all'8%-1%

Molto dipenderà dal corso dell'inflazione.

di **Stefano Pioli**

La Federal Reserve, il 13 dicembre, ha mantenuto inalterati, da luglio scorso, i tassi d'interesse fra il 5,25% e il 5,50%. Sono i tassi più alti da 22 anni, ma il presidente Jai Powell ha annunciato che "nel 2024 potrebbero scendere fino al 4,6%". Il giorno dopo è stata la volta della Bce. La presidente Christine Lagarde, pur mantenendo fermo il tasso al 4,5%, non ha seguito il suo collega americano sul futuro, commentando così le decisioni della banca: "Non abbiamo parlato del taglio dei tassi. Infatti, non crediamo che sia tempo di abbassare la guardia, c'è ancora lavoro da fare e quindi aspettiamo. Il futuro dipende dai dati: sull'inflazione di fondo servono più informazioni che arriveranno solo nei prossimi mesi". Resta il fatto che l'economia europea ha rischiato la recessione per effetto del rialzo dei tassi. In Italia, la flessione del Pil nel II trimestre del 2023 dello 0,3% e la crescita dello 0,1% del III trimestre lo dimostrano. Da qui le previsioni sul 2024-2025 che sono caute per quanto riguarda il nostro Pil: l'Istat e la Banca d'Italia prevedono che dovrebbe crescere intorno all'8,0% nel prossimo anno, partendo dalla prossima primavera, per arrivare all'1% nel 2025. L'indeterminatezza dipende, oltre che dall'andamento dell'inflazione, dalle condizioni geopolitiche, che vedono la Russia e l'Iran fronteggiare l'occidente, dalla guerra in Ucraina di cui non s'intravede una fine e dal recente scoppio del conflitto tra Israele e Hamas: una situazione precaria. Tutto ciò ha portato a un indebolimento del

commercio mondiale, con un rallentamento della domanda estera, e a una crescita del prezzo del petrolio, che si prevede potrebbe ancora mantenersi alto in un prossimo futuro, mentre le altre materie prime, come è stato partendo dal secondo trimestre del 2022, dovrebbero scendere o comunque rimanere stabili.

spinti da una flessione delle materie prime energetiche. L'inflazione di fondo, ossia quella al netto dei beni alimentari ed energetici, rimarrebbe elevata, intorno al 4,5% nel 2023, e scenderebbe progressivamente nel biennio successivo grazie alla contrazione dei costi intermedi e all'indebolimento della domanda. Anche i prezzi interni,

*Nel prossimo anno, dovrebbe ripartire un graduale recupero del potere d'acquisto delle famiglie*



commercio mondiale, con un rallentamento della domanda estera, e a una crescita del prezzo del petrolio, che si prevede potrebbe ancora mantenersi alto in un prossimo futuro, mentre le altre materie prime, come è stato partendo dal secondo trimestre del 2022, dovrebbero scendere o comunque rimanere stabili.

**In questo contesto, reso** maggiormente complicato dall'inasprimento delle condizioni di finanziamento delle banche, come detto, molto dipenderà dal corso dell'inflazione. A fine anno 2023, l'inflazione al consumo armonizzata dovrebbe attestarsi intorno al 6,1%, dopo aver toccato l'8,7% nel 2022. Le previsioni in questo caso sono migliori: si dovrebbe ridurre nel 2024 al 2,4% e all'1,9% nel 2025, raggiungendo quello che si attende la Banca europea, il tanto sospirato 2%. Questa previsione si basa sul fatto che i prezzi all'importazione dovrebbero sensibilmente calare

dopo l'aumento del 2023, dovrebbero scendere a poco più del 3% nel biennio successivo. Questo "riattiverebbe" i consumi interni, che sono stati in calo nel 2023, e potrebbe spingere le famiglie consumatrici a ridurre il risparmio. Un dato positivo è che l'Italia continua a esportare, nonostante la debolezza del mercato internazionale: nel trimestre agosto-ottobre 2023, rispetto al precedente, l'export è cresciuto del 2,4% e l'import dello 0,5%, mentre nel mese di ottobre l'export è aumentato su settembre del 3,8% e l'import del 2,8%. ■

# Columbus Logistics: un impegno concreto verso una logistica sostenibile

L'azienda oggi è il primo 3PL carbon neutral sul suolo nazionale.

Columbus Logistics, family company fondata nel 1988, ha sempre avuto tra le sue aspirazioni quella di lasciare un segno positivo sul territorio attraverso la propria attività, con un focus particolare sull'ambiente. Motivo per il quale il colore che connota l'azienda, fin da principio, è proprio il verde. Molteplici sono state le azioni svolte dall'azienda, negli anni, che oggi possiamo catalogare con l'etichetta della sostenibilità, nelle sue tre accezioni: dalla certificazione ISO 14001 (ottenuta già nel 2002) alla realizzazione della foresta corporate, dalla divulgazione di cultura logistica attraverso la collaborazione con la Liuc Università Cattaneo al sostegno a famiglie del territorio attraverso attività pro bono. Il 2022 è stato un anno significativo per l'azienda, che ha deciso di dare una forte spinta alle iniziative ESG, proseguendo coerentemente il cammino intrapreso negli anni. Da qui la realizzazione di un assessment di sostenibilità, il calcolo della propria carbon footprint e la realizzazione del primo Piano di sostenibilità, nel quale sono stati definiti obiettivi a breve e medio termine che accompagneranno l'azienda da qui al 2030. Attraverso il suo Piano di sostenibilità Columbus Logistics contribuisce alla realizzazione di 8 dei 17 obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030. Tra questi spicca appunto quello della carbon neutrality per quanto riguarda gli Scopi 1 e 2, che è stato raggiunto a gennaio 2023 grazie ad una straordinaria attenzione alla riduzione dell'impatto ambientale generato



da tutti i processi e al ritiro di crediti di carbonio da progetti di compensazione certificati Verra, che vanno a soddisfare in pieno gli obiettivi di sviluppo sostenibile individuati nel piano di sostenibilità aziendale. Columbus oggi è il primo 3PL carbon neutral sul suolo nazionale, entrando a far parte dell'1% delle aziende italiane ad aver preso questo prezioso

che rientra la partnership con il Green Transition Hub della Liuc Università Cattaneo. Frutto di quest'ultima il convegno "Green Logistics: dal dire al fare", che si è tenuto lo scorso 18 ottobre presso l'Ateneo di Castellanza, contando oltre 500 iscritti e che ha rappresentato un prezioso momento di confronto su pratiche sostenibili. Il 1° dicembre ha inoltre preso il via il percorso "Green Logistics Workshops: dal dire al fare" del Green Transition Hub, tre appuntamenti dedicati a responsabili logisti-

*Immagine del convegno "Green logistics: dal dire al fare"*



impegno volto a generare, attraverso il proprio business, un impatto positivo sul pianeta e sulle generazioni future.

**Nel percorso di Columbus** sulla strada della sostenibilità il concetto di partnership rappresenta un elemento chiave. L'obiettivo di una supply chain sostenibile, infatti, non può prescindere dal comportamento virtuoso di tutti gli attori che ne fanno parte. Per questo motivo dalla fine del 2022 Columbus Logistics si impegna al fine di tracciare il rating ESG di tutti i suoi fornitori strategici. Ed è proprio nell'ottica della collaborazione

ci e resi gratuiti grazie al contributo di Columbus, che stanno riscuotendo un enorme successo. L'obiettivo di Columbus Logistics è infatti quello di stimolare un confronto virtuoso tra aziende, al fine di rendere possibile l'applicazione di soluzioni logistiche green da parte di sempre più realtà. L'impegno di Columbus Logistics è stato riconosciuto e lo scorso novembre l'azienda ha ricevuto da Assologistica il premio "Il Logistico dell'Anno 2023" per l'impegno innovativo in ambito di Sostenibilità Ambientale. ■

THE ECONOMIST

## Pochi investimenti cinesi sull'energia verde

**N**el 2021, il presidente cinese Xi Jinping si è impegnato a smettere di finanziare progetti di energia a carbone all'estero e a dedicarsi invece al finanziamento di progetti di energia più verde e a basse emissioni di carbonio. Ma un nuovo studio ha rilevato che le banche cinesi non hanno ancora messo le mani in tasca. Infatti, nonostante la promessa di Xi di finanziare più progetti di energia rinnovabile nei paesi in via di sviluppo, i ricercatori del Global Development Policy Centre della Boston University hanno affermato che i prestiti a progetti energetici all'estero sono in calo dal 2016. Hanno attribuito questo risultato all'impatto della pandemia di Covid-19, ai crescenti livelli di sofferenza del debito nelle economie in via di sviluppo e a una svolta all'interno delle istituzioni finanziarie cinesi verso la crescita economica interna. Tuttavia, i contributi della

Finance Database cinese, gestito dal centro politico dell'Università di Boston. Secondo lo studio, l'importo supera i prestiti del settore energetico offerti agli enti pubblici da qualsiasi altro prestatore globale e supera significativamente i prestiti complessivi al settore energetico da parte della Banca Mondiale nello stesso arco di tempo. Ma nonostante l'impegno della Cina ad aumentare il sostegno all'energia verde e a basse emissioni di carbonio, il suo finanziamento di progetti eolici e solari stranieri è rimasto basso negli ultimi anni. Dal 2000, solo 1 gigawatt di capacità di generazione eolica e solare è stato finanziato attraverso le banche dello Stato, rispetto ai 12 GW attraverso investimenti diretti da parte di aziende cinesi. I ricercatori hanno affermato che i cinesi erano preoccupati per le dimensioni dei progetti solari ed eolici all'estero, che erano in genere più piccoli in termini di capacità rispetto ad altri tipi di schemi di generazione di energia. "Molti progetti rinnovabili non sono collegati alla rete e quelli che lo sono possono essere situati in aree con scarse infrastrutture, portando le banche cinesi a percepire i progetti come più rischiosi e meno affidabili", afferma lo studio della Boston University.

*Pechino. L'insegna della China City Bank. Dal 2000, le banche cinesi dello Stato hanno investito meno di quanto hanno fatto le aziende sull'energia verde*



Cina nel settore energetico hanno oscurato quelli di altre importanti istituzioni finanziarie per lo sviluppo. Tra il 2000 e il 2022, le banche cinesi, tra cui CDB e China Eximbank, hanno fornito 331 prestiti per un totale di 225 miliardi di dollari, a 65 governi stranieri per progetti energetici in tutto il mondo, secondo il Global Energy

lo studio. Il petrolio è stata la più grande fonte di energia per quantità di finanziamenti, seguito dal gas e dal gas naturale liquefatto. "Mentre gli annunci politici della Cina mostrano sempre più promesse per sostenere l'energia verde all'estero, il nostro aggiornamento dei dati mostra che questo sostegno deve ancora emergere e conferma che quasi due

**I ricercatori, tra cui Cecilia Springer,** hanno affermato che la maggior parte degli impegni di prestito esistenti da parte delle banche cinesi al settore energetico è andata ad attività di esplorazione ed estrazione. La produzione di energia elettrica ha ricevuto il secondo maggior numero di impegni di prestito tra i sottosectori dell'energia. "In termini di fonte di energia, i combustibili fossili hanno ricevuto il maggior sostegno, con carbone, petrolio e gas che rappresentano il 73% dei prestiti", afferma



*La maggior parte degli investimenti cinesi all'estero, in materia di energia, si è rivolta alle attività di estrazione, specie per il petrolio*

terzi dei finanziamenti per lo sviluppo passati sono andati a progetti di combustibili fossili”, ha detto Springer. “Ora è il momento per la Cina di usare le sue dimensioni e la sua esperienza per reindirizzare i finanziamenti per lo sviluppo verso obiettivi più verdi”.

**Nel loro studio, Springer e i suoi co-autori** hanno anche rilevato che alcuni progetti energetici avevano subito ritardi e cancellazioni. Ciò è stato particolarmente vero per le imprese del carbone e dell'energia idroelettrica, date le preoccupazioni ambientali. I ricercatori hanno affermato che un set di dati sulle centrali elettriche a capitale cinese ha rilevato che tra il 1997 e il 2020, su un totale di 1.393 progetti energetici all'estero in 78 paesi in cui hanno investito aziende cinesi, 75 sono stati sospesi o cancellati. I progetti a carbone e idroelettrici hanno avuto tassi di sospensione più elevati rispetto ai progetti eolici e solari. Ma mentre il mondo si riprende dalla pandemia e i costi dei componenti delle energie rinnovabili diminuiscono, hanno affermato che la Cina è in una posizione unica per promuovere le transizioni energetiche verdi all'estero. Al contrario, come affermato in precedenza, dal 2016 i prestiti sono diminuiti, e questo, a dire il vero, non si è limitato al settore energetico: c'è stato un calo generale dei finanziamenti cinesi per lo sviluppo all'estero. Yunnan Chen, ricercatore senior presso il think tank Overseas Development Institute con sede a Londra, ha affermato che mentre il Covid-19 ha certamente avuto un grande impatto sui prestiti, i freni

erano già stati tirati molto prima della pandemia. Ha detto che dal 2016, i finanziamenti all'estero della Cina, in termini di prestiti, in tutte le regioni, si sono ridotti considerevolmente e hanno mostrato un mutamento degli obiettivi: “Abbiamo già visto un cambiamento della Belt and Road Initiative che si è soffermata su progetti 'piccoli e belli', lontano dai grandi megaprogetti infrastrutturali che hanno definito gli anni 2010. Ci sono anche segnali che gli appaltatori si stanno rivolgendo a diverse forme di finanziamento, come i partenariati pubblico-privato”, ha detto Chen, che ha aggiunto: “La Cina sta modificando la sua impostazione dei prestiti, si sta spostando su obiettivi diversi, come 'La Via della Seta sanitaria' e la 'Belt and Road verde', che stanno diventando parole d'ordine importanti. La Cina sta anche aumentando i suoi investimenti nazionali per il

clima nelle tecnologie pulite e nelle energie rinnovabili, ed è probabile che questo si riverserà anche all'estero”. Il dottor Yu-Shan Wu, ricercatore per il programma Ocean Regions presso il dipartimento di scienze politiche dell'Università di Pretoria, concorda con queste affermazioni di Chen, quando



*“Molti progetti rinnovabili non sono collegati alla rete e quelli che lo sono possono essere situati in aree con scarse infrastrutture, portando le banche cinesi a percepire i progetti come più rischiosi e meno affidabili”, ha affermato lo studio della Boston University*

ha sostenuto che c'è stata “una maggiore enfasi sull'aumento della produzione e del commercio, come i prodotti agricoli, come si è visto nelle discussioni a margine del vertice dei Brics ad agosto, e meno attenzione sui grandi accordi infrastrutturali.”

# Umberto Ruggerone confermato presidente di Assologistica per il prossimo biennio

Il consiglio direttivo ha rinnovato le cariche dell'associazione.

Il consiglio direttivo di Assologistica ha confermato Umberto Ruggerone alla presidenza dell'associazione per il prossimo biennio, 2023-2025. Ruggerone, al suo secondo mandato, durante la riunione del consiglio, ha ringraziato per la rinnovata fiducia e ha ribadito il suo impegno a sostenere e promuovere la filiera della logistica, un "settore cruciale per l'economia e l'innovazione del nostro paese". Il presidente ha ricordato i momenti complicati che l'associazione ha dovuto affrontare nei momenti più oscuri della pandemia, quando, con una forte determinazione, ha salvaguardato i rifornimenti dei beni al servizio di tutte le famiglie non facendo mancare nulla nei supermercati e nei luoghi d'acquisto. Ciò ha dimostrato l'organizzazione della logistica italiana, la sua capacità di azione e la sua determinazione, che hanno suscitato il riconoscimento del governo e della pubblica opinione. Quest'ultima ha finalmente apprezzato il settore della logistica, che in precedenza aveva sottovalutato. L'impegno del presidente ora si rivolgerà, in primo luogo, sulle problematiche del lavoro nel settore. "Le aziende lamentano la scarsa reperibilità di manodopera, specialmente qualificata, su questi



Umberto Ruggerone

temi stiamo lavorando con impegno, organizzando corsi di formazione e tutto ciò che può essere utile per



*Assologistica*

superare tale difficoltà", ha assicurato Ruggerone.

**Il consiglio direttivo ha, inoltre, nominato** i vicepresidenti: sono stati confermati Pamela Calderoli, Riccardo Fuochi, Massimiliano Montalti, Renzo Sartori e Marco Spinedi. Si unisce a loro anche Roberto Rubboli, un nuovo ingresso che arricchisce ulteriormente la squadra con la sua esperienza e competenza. I membri del consiglio direttivo per il nuovo mandato includono inoltre: Roberto Angeletti, Francesca Bellinghieri, Stefano Bianconi, Graziano Cassaro, Gianluca Cornelli, Alberto Crivello, Andrea Dal Corso, Marilena Dalla Patti, Alvise Di Canossa, Pietro Di Sarno, Francesca Fullin, Matthieu Gassel, Massimiliano Giaresti, Paolo Guidi, Vittorio Mascolino, Filiberto Metta, Ewa Anna Micor, Stefano Morelli, Davide Mu-

zio, Leonardo Padrin, Paolo Pandolfo, Andrea Papparcone, Massimo Gerardo Pozzi Chiesa, Nicola Rambelli, Giuseppe Rocco, Leonardo Romeo, Aldo Rosada, Gianluca Rossi, Orlando Sciocchetti, Francesco Tavassi, Alberto Zanzi. Il collegio dei revisori contabili è composto da Giorgio Farneti, Anna Savio e Alessandro Sivori, mentre il collegio dei probiviri vede la partecipazione di Maddalena Castellani, Sebastiano Grasso e Alessio Totaro. ■

## Aumentano i noli container, specialmente dalla Cina

Dopo alcune settimane di incertezza, riprendono vigore i noli per i container, almeno sulle tratte export della Cina. Se in media il Container Index di Drewry mostra un incremento del 7% delle tariffe spot per la spedizione via mare di box da 40 piedi, a trainare il recupero sono innanzitutto i prezzi osservati per i trasporti da Shanghai a Rotterdam, in crescita del 21% ultimamente, passando da 1.048 a 1.272 dollari. Non è molto da meno però anche la tratta dallo stesso porto cinese a Genova, che guadagna nel periodo l'8% portandosi a 1.470 dollari,



dopo il recupero più lieve registrato in precedenza. A risalire, sebbene ora con aumenti meno marcati, sono anche i noli per le spedizioni dalla Cina agli Usa. Quelle per invii da Shanghai a Los Angeles, in aumento dell'11% di recente, crescono ora del 5% portandosi a 2.287 dollari, mentre in direzione New York il loro valore cresce del 2% a 2.216 dollari. La ripresa vista su queste rotte si affianca però a un declino perdurante sulle altre. Continuano infatti a perdere quota i noli della rotta transatlantica, con quelli per spedizioni da Rotterdam a New York in calo dell'1% a 1.488 dollari e in direzione inversa in flessione dell'8% a 602 dollari.

## Presa di posizione dell'Iru sul trasporto combinato

L'International Road Transport Union-Iru ritiene che la nuova proposta sul trasporto combinato presentata recentemente dalla commissione europea non solo non promuova questa modalità di movimentazione delle mer-

ci, ma anzi la peggiori. Secondo le intenzioni della commissione, lo scopo della proposta è di incentrare il sostegno alle operazioni di trasporto combinato, definite come operazioni intermodali che riducono di almeno il 40% le esternalità negative rispetto a operazioni di trasporto esclusivamente stradale. L'Iru ha posto in evidenza che la commissione "non ha fornito alcun chiarimento su cosa sarà considerato un costo esterno e su come verrà calcolato". "Apprezziamo - ha spiegato Raluca Marian, direttrice EU Advocacy dell'Iru - gli sforzi della commissione per affrontare finalmente le norme sul trasporto combinato, ma consideriamo la proposta come un'occasione persa per stabilire un quadro di incentivi semplice e trasparente per gli utenti del trasporto merci combinato e intermodale. L'Iru non è convinta che collegare gli incentivi per il trasporto combinato alla performance in termini di costi esterni delle operazioni di trasporto merci su strada sia l'approccio giusto". In particolare, l'Iru critica il fatto che la proposta lasci la determinazione di un sistema per il calcolo dei costi esterni a un atto non ben definito e che la proposta includa solo un vago riferimento al manuale "Impact" sui costi esterni pubblicato dalla stessa commissione. Inoltre, non è del tutto presa in considerazione l'iniziativa "CountEmissions UE" per



il calcolo delle emissioni dei trasporti, anch'esso a cura della commissione. L'Iru ha anche rilevato che un'altra condizione fissata per beneficiare degli incentivi è l'uso obbligatorio del sistema delle informazioni elettroniche sul trasporto merci (eFTI), che è definito dal regolamento UE n. 1056 del 2020, che, però, vedrà la piena applicazione solo nella prima metà del 2026. L'associazione internazionale dell'autotrasporto ritiene quindi che "l'uso obbligatorio dell'eFTI non dovrebbe diventare un >

ostacolo agli incentivi per il trasporto combinato”. “L’ulteriore complessità e l’incertezza giuridica - ha concluso Marian - potrebbero non persuadere gli autotrasportatori a utilizzare maggiormente il trasporto combinato e intermodale e, pertanto, la proposta potrebbe non conseguire l’obiettivo di decarbonizzare il trasporto merci e la logistica. Nelle situazioni reali, si tratta dell’efficienza dei trasporti e di cooperazione e complementarità fra le modalità. Questo è ciò che i legislatori dovrebbero tenere a mente quando fissano le regole, invece di contrapporre differenti modalità e stabilire artificiali gerarchie scolle-

gate dalla realtà quotidiana. È necessaria una migliore cooperazione tra le diverse modalità e, per consentirla, abbiamo bisogno a livello dell’Unione di un quadro giuridico moderno”.

## Tomorrow Mobility World Congress a Barcellona

Il Tomorrow Mobility World Congress, organizzato all’interno dello Smart City Expo World Congress alla Fiera di Barcellona, si è svolto nei primi giorni di novembre. L’evento è stato un’occasione di confronto sui temi della sostenibilità nell’ambito del trasporto merci, dell’importanza della city logistics nelle economie cittadine, degli

### 2023: HA SEGNATO IL RECORD DEL TRAFFICO CROCIERE

Il 2023 ha segnato il record nel traffico crociere. Il presidente di Assoporti Rodolfo Giampieri, a questo proposito, ha ricordato che “il segmento delle crociere continua a crescere anche oltre le previsioni e conferma il suo ruolo strategico per la portualità italiana. I dati superano quelli del 2019, che aveva già segnato un record, e nella classifica dei primi 20 porti nell’area mediterranea troviamo ben otto porti italiani. Spesso abbiamo trascurato i dati di questo settore che invece, per un paese come il nostro, vanno ricordati e valorizzati. Vorrei ricordare che anche questo è un nuovo ruolo dei porti: generatori di movimento immediato, come i crocieristi, e di ritorno delle persone, come turisti, in un importante marketing territoriale”.



obiettivi di neutralità climatica, passando per l’utilizzo delle tecnologie avanzate per il monitoraggio della sicurezza di tutta la supply chain e degli attori coinvolti, la riduzione della CO2, la sperimentazione dei veicoli autonomi e lo sviluppo delle comunità energetiche. All’evento, partecipando alla sessione “How Can We Deliver Sustainable City Logistics”, ha preso parte il direttore dell’interporto di Bologna Giuseppe Dall’Asta che ha approfondito, in particolare, l’integrazione del trasporto merci con le politiche di mobilità delle città, traguardando progetti innovativi quali la guida autonoma, l’utilizzo di gemelli digitali con sistemi di previsione e simulazione del traffico, mantenendo lo sguardo sempre rivolto alla sostenibilità sia ambientale che sociale in ottica ESG. In tale contesto, assume fondamentale importanza l’utilizzo di fonti energetiche rinnovabili, volte a rendere i poli logistici autoalimentati, contribuendo a ridurre l’impatto ambientale del trasporto merci.

## MEZZI PESANTI: SERVE PRAGMATISMO



“A pochi giorni dalla seduta decisiva del parlamento europeo che dovrà decidere sugli standard e i tempi per la transizione green di camion e autobus, in vista del ‘Trilogo’ finale, è determinante per la sostenibilità ambientale, economica e sociale della filiera che prevalgano le opzioni e gli emendamenti più pragmatici in difesa della neutralità tecnologica facendo giungere l’assemblea plenaria a un voto più ragionevole”, ha dichiarato Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto con delega ai Truck&Van, che ha aggiunto: “E’ vitale per il nostro settore che vengano assunte proposte più equilibrate per una transizione graduale e davvero efficace per gli obiettivi di decarbonizzazione del sistema”.

## Ottobre 2023: in aumento esportazioni e importazioni

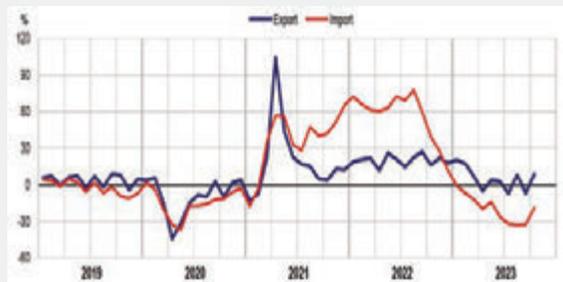
A ottobre 2023 si stima, per l’interscambio commerciale con i paesi extra Unione europea, un aumento congiunturale per entrambi i flussi, più ampio per le esportazioni (più 6,3%) rispetto alle importazioni (più 3,1%). L’incremento su base mensile dell’export riguarda tutti i raggruppamenti principali di industrie, a eccezione di beni di consumo durevoli (meno 0,1%), ed è dovuto soprattutto alle maggiori vendite di beni di consumo non durevoli (più 9,7%) e beni strumentali (più 6,4%). Dal lato dell’im-

port, a esclusione dell’energia (meno 1,7%), si rilevano aumenti congiunturali per tutti i raggruppamenti; i più marcati per i beni di consumo durevoli (più 9,7%), beni strumentali (più 7,6%) e beni intermedi (più 6,3%). Nel trimestre agosto-ottobre 2023, rispetto al precedente, l’export cresce del 3,2%, per effetto principalmente delle maggiori vendite di energia (più 48,2%). A ottobre 2023, l’export cresce su base annua del 9,2% (era meno 6,9% a settembre), mentre l’import registra una flessione tendenziale del 18,7%, determinata dalla contrazione degli acquisti di energia (meno 35,8%). Il saldo commerciale con i paesi extra Unione europea è positivo e pari a più 5.366 milioni (meno 2.174 milioni a ottobre 2022). Il deficit energetico (meno 5.392 milioni) è inferiore rispetto

### Commercio estero

Fonte: ISTAT

(extra Unione europea, genn. 2019-ott. 2023, variazioni % tendenziali)



a un anno prima (meno 9.379 milioni) mentre l’avanzo nell’interscambio di prodotti non energetici, pari a 10.758 milioni, è elevato e in aumento rispetto a ottobre 2022 (più 7.204 milioni).

# Otto proposte per lo sviluppo del mare nell'ambito del "sistema paese"

A Trieste, European House - Ambrosetti ha presentato quanto occorre fare per sviluppare la "filiera marittima", partendo dalla logistica e dai porti per giungere all'energia e alla cooperazione internazionale.

di **Ivana Rossetti**

**S**i è svolto a Trieste il "Forum Risorsa Mare", realizzato da European House - Ambrosetti in collaborazione con il ministero per la Protezione civile e le Politiche del mare e con il patrocinio della presidenza del consiglio dei ministri. Il Forum nasce a seguito dell'elaborazione e dell'approvazione del Piano nazionale del mare, lo strumento di programmazione di cui si sono dotati governo e parlamento per avviare una politica marittima unitaria, da aggiornarsi con cadenza triennale. Questo piano considera 16 direttrici che prevedono tutela e valorizzazione della risorsa mare dal punto di vista ambientale, logistico, economico; valorizzazione delle vie del mare e sviluppo del sistema portuale; promozione e coordinamento delle politiche volte al miglioramento della continuità territoriale da e per le isole; promozione del sistema-mare a livello internazionale e infine valorizzazione del demanio marittimo. The European House - Ambrosetti ha recepito queste direttrici e, attraverso interviste con stakeholder, analisi ed elaborazioni di studi strategici internazionali, ha identificato 8 macroaree di attività ed elaborato per ognuna una serie di proposte per sviluppare il potenziale del "sistema-paese": logistica e portualità, industria marittima, energia del mare, filiera ittica, tutela ambientale, subacquea, turismo costiero e cooperazione internazionale.



Porto di Trieste. "L'Italia può affermarsi sempre più come piattaforma logistica di connessione per i flussi tra Europa, Asia e Africa", afferma House - Ambrosetti

**"Il Piano del Mare è un ottimo** punto di partenza per semplificare la governance di un comparto molto complesso e soggetto a una forte competizione internazionale. L'Italia ha le carte in regola per affermarsi come un player di rilievo internazionale in tutti gli ambiti - come quello del Floating Wind offshore - e può dare un contributo importante non solo in termini di crescita ma anche nel raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del nostro paese. In particolare, nelle 16 direttrici del Piano, abbiamo individuato otto aree di investimento strategico per il sistema paese. In questo senso la nostra iniziativa si prefigge di orientare gli investimenti pubblici e privati legati al mare nelle

filieri più promettenti, promuovendo una sempre maggiore coesione tra gli operatori del settore e stimolando nel concreto la collaborazione tra pubblico e privato", ha detto Valerio De Molli, managing partner & Ceo della società. Secondo i dati elaborati da The European House - Ambrosetti su dati 2023 della commissione europea, nel 2019 il valore aggiunto prodotto dall'economia del mare nei 27 paesi dell'Unione europea è stato pari a 184,9 miliardi di euro e gli occupati sono pari a 4,5 milioni. In questo contesto, l'Italia gioca un ruolo di primo piano essendo il terzo paese dell'Unione sia per valore aggiunto - con una quota di 24,5 miliardi di euro - sia per occupati, con oltre

540 mila posti di lavoro. Un sistema economico che contribuisce con circa 65 miliardi al Pil del paese, con un moltiplicatore di 2,7: un euro prodotto nell'economia del mare ne attiva altri 1,7 nel resto dell'economia. Riferiamo, in sintesi, quanto proposto dalla società per meglio orientare gli investimenti e per promuovere una maggiore coesione tra tutti gli operatori del settore.

**Logistica e portualità.** L'Italia è leader nel Mediterraneo e nell'Unione per il trasporto marittimo a corto raggio e detiene la maggior quota di mercato (38%) nei servizi delle autostrade del mare. Grazie a questi primati, in un contesto di progressiva regionalizzazione delle catene del valore, l'Italia può affermarsi sempre più come piattaforma logistica di connessione per i flussi tra Europa, Asia e Africa. A tal fine, il sistema portuale italiano dovrà - per migliorare le connessioni intermodali - adottare nuove tecnologie digitali al fine di efficientare le funzioni dei porti per trasformarli in hub energetici che possano essere capofila della transizione sostenibile. Sono quindi tre le direzioni delineate sulle quali agire: dotare il sistema portuale italiano di una governance unitaria per superare l'attuale frammentazione e rafforzarne il coordinamento, favorendo la pianificazione e attrazione di investimenti di lungo periodo; assegnare autonomia finanziaria e manageriale alle Autorità portuali per attrarre investimenti anche attraverso l'articolazione di partnership pubblico-private; istituire una "cabina di regia" degli investimenti portuali che definisca le priorità di allocazione di fondi verso sostenibilità ambientale, digitalizzazione e sviluppo infrastrutturale.

**Industria marittima.** Sebbene l'Italia sia ai vertici mondiali nella cantieristica navale ad alta complessità tecno-



*Il settore della cantieristica navale vede l'Italia all'avanguardia nel mondo, ma esiste un problema di mancanza di competenze che deve essere risolto*

logica (oltre 1.300 imprese coinvolte direttamente nel settore) subisce un problema di mancanza di competenze e di perdita di competitività rispetto ai paesi con una normativa fiscale e una regolamentazione più attrattiva come Cipro e Malta. Serve quindi formare e mettere a disposizione del settore marittimo e della cantieristica i profili specializzati necessari dando vita a un'Academy Formativa in grado di attrarre giovani talenti dall'Italia e dall'estero. A livello amministrativo è necessario snellire, semplificare e digitalizzare le procedure oltre che promuovere un allineamento normativo e fiscale tra i paesi membri dell'Unione, contrastando l'attuale dumping fiscale di paesi come Malta e Cipro.

**Energia del mare.** Nel Mediterraneo scorre il 65% degli approvvigionamenti energetici europei: l'Italia ha l'opportunità di assumere un ruolo centrale di piattaforma energetica intercontinentale sviluppando le più avanzate tecnologie per produrre energia sostenibile come i parchi eolici offshore galleggianti, che rappresentano la possibilità di accrescere la produzione di energia rinnovabile da fonte eolica. L'Italia, infatti, grazie alle caratteristiche morfologiche ed alla conformazione dei fondali

marini, ha un potenziale di 207,3 GW pari al 62% del potenziale di energia rinnovabile. L'Italia deve promuovere un'azione di sistema per favorire lo sviluppo della filiera dell'eolico offshore attraverso la creazione di un processo di consultazione preventiva tra Stato ed enti locali per definire le aree di sviluppo dell'eolico offshore superando disallineamenti e ricorsi. E' anche necessaria un'azione di semplificazione normativa per ridurre i tempi di realizzazione degli impianti e superare il limite previsto dalla bozza del Decreto Aree Idonee che penalizza l'eolico offshore

**Filiera ittica.** L'Italia è al terzo posto nell'Unione per il valore della produzione della filiera ittica (quasi 1,4 miliardi di euro nel 2019) e al primo posto per valore unitario della produzione. Per mantenere e rafforzare la propria rilevanza, l'Italia deve promuovere la sostenibilità della risorsa ittica nel bacino del Mediterraneo e affrontare il problema della mancanza di competenze. La priorità è quindi quella di dotare i lavoratori della filiera di titoli di studio appropriati - rilasciati da istituti tecnici specializzati - e sostenere un processo di innovazione attraverso l'insegnamento e la diffusione di modelli e metodi di pesca sostenibile.

**Tutela ambientale.** Il Mediterraneo è seriamente minacciato dal cambiamento climatico e l'Italia è ancora lontana dall'obiettivo di arrivare al 30% delle aree marine protette entro il 2030 dettato dall'Unione. In questo contesto le imprese italiane che operano nel comparto rappresentano una risorsa per una gestione sostenibile del mare. È quindi indispensabile finalizzare il Piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici per la pianificazione e l'attuazione delle azioni di adattamento e favorire la collaborazione fra le eccellenze dell'ecosistema italiano di ricerca e innovazione attraverso la collaborazione pubblico-privato. Inoltre, si propone di creare un centro di ricerca sul climate change e sui suoi impatti nel Mediterraneo.

**Dimensione subacquea.** Seppur ampiamente inesplorata, la dimensione subacquea e i fondali marini hanno una rilevanza strategica a livello energetico (per le principali pipeline), di tlc (per i cavi che veicolano il 97% del traffico internet globale), per le risorse minerarie che alimentano lo sviluppo industriale tecnico-scientifico e per la difesa e sicurezza nazionali. Nel dicembre 2022 l'Italia ha istituito il Polo nazionale della subacquea per aggregare i diversi settori industriali e della ricerca e far convergere gli sforzi di sviluppo tecnologico: un'iniziativa che non ha eguali nell'Unione, ma che ha una dotazione economica di soli due milioni di euro. Occorre quindi potenziare il Polo con opportune risorse e competenze in modo che possa diventare la cabina di regia per lo sviluppo di una supply chain nazionale che assicuri leadership tecnologica al nostro paese.

**Turismo costiero.** L'Italia è la quarta destinazione turistica dell'Unione, un posizionamento cui contribuisce la risorsa mare. Tuttavia, in assenza di



*Veduta aerea del Parco sommerso della Gaiola, Napoli. L'Italia è ancora lontana dall'obiettivo di avere il 30% delle aree marine protette entro il 2030*

sinergie con altri settori, il turismo costiero genera un impatto economico limitato ed è soggetto a una marcata stagionalità. Inoltre, il settore crocieristico rappresenta un'ulteriore leva di sviluppo con 9,3 milioni di crocieristi movimentati nel 2022: l'Italia è la prima destinazione crocieristica in Europa, attraendo il 27% del totale passeggeri. Mancano però un presidio di alta formazione per le professionalità del turismo con un centro ricerca, una scuola di dottorato, una vocazione internazionale con accordi di collaborazione per temi rilevanti con le migliori università del mondo.

**Cooperazione internazionale.** La principale sfida per la cooperazione internazionale nel bacino del Mediterraneo riguarda le migrazioni e i trend demografici. Tra il 2021 e il 2035, si stimano più di 230 milioni di abitanti nel Mediterraneo allargato, più 56 milioni di abitanti nel solo Mediterraneo, meno 15 milioni di abitanti nell'Unione e meno 2,6 milioni di abitanti in Italia. La crisi demografica comporta una perdita economica che raggiungerà 1/3 del Pil italiano nel 2050. Inoltre, in uno scenario con circa 8 milioni di italiani in meno, la produttività dovreb-

be almeno raddoppiare rispetto al dato attuale per evitare l'esplosione del rapporto debito pubblico/Pil e delle spese sanitarie. Tra le possibili leve per gestire lo squilibrio demografico, la corretta gestione dell'immigrazione rappresenta un'opportunità a patto che venga trasformata da emergenziale a strutturale. Per realizzare una gestione efficace e rendere l'immigrazione un'opportunità di sviluppo per il paese, l'Italia dovrà: aumentare per i prossimi 5 anni la quota massima di ingressi in Italia a 250 mila/anno, eliminando i click-day; consentire l'ingresso regolare in Italia anche in assenza di un contratto di lavoro, previa verifica anticipata di requisiti minimi; sviluppare una politica d'immigrazione selettiva, selezionando profili e paesi di origine e promuovendo politiche di attrattività in loco anche grazie alle rappresentanze estere nei paesi strategici; facilitare i riconoscimenti dei titoli di studio esteri e delle abilitazioni professionali rilasciando Student Visa automaticamente convertiti in permesso di lavoro in caso di assunzione dopo gli studi; realizzare una legge sull'immigrazione che favorisca, oltre agli ingressi, anche meccanismi di integrazione e mobilità sociale. ■

# Partnership tra Parade e Highway contro le frodi dei vettori

Questa intesa permetterà di superare una delle principali aggravanti del mercato: visibilità dell'identità e delle credenziali dei vettori.

di **Ingrid Woller**

**P**arade, leader nel software per gli spedizionieri, che offre una gestione della capacità di carico ai broker e ai 3PL, ha annunciato la sua integrazione con Highway, un fornitore di tecnologia di prim'ordine che assiste spedizionieri, broker di trasporto merci e fornitori di servizi logistici nella verifica dell'identità del vettore per ridurre le frodi e rendere più sicuro il processo di prenotazione digitale. Infatti, la piattaforma Carrier Identity di Highway consente di creare portafogli di nominativi di vettori verificati, con certificati assicurativi e informazioni affidabili. I clienti di Parade, che sfrutteranno questa partnership, avranno presto accesso ai dati dei loro vettori da Highway in tempo reale dall'interno della piattaforma Parade, garantendo un'intelligence più accurata e completa sulle loro scelte. "Non è sufficiente dire ai broker chi sono i malintenzionati, dobbiamo anche aiutarli a trovare la giusta soluzione. La nostra integrazione con Parade semplifica il processo di prenotazione digitale eliminando le frodi e facendo emergere i migliori vettori", ha affermato Michael Caney, chief commercial officer di Highway.

**I dati sui contatti con i vettori** di Highway saranno combinati con la rete di informazioni all'avanguardia di Parade per fornire informazioni più accurate sulla capacità dei vettori per i broker. "Siamo entusiasti che Highway stia aprendo la strada alla prossima generazione di conformità e identi-

tà dei vettori", ha dichiarato Anthony Sutardja, Ceo di Parade. "Questa partnership consentirà ai nostri clienti comuni di integrare perfettamente l'identità del vettore per promuovere ulteriormente le prenotazioni di merci sicure e digitali". In definitiva, questa partnership mira ad aiutare in modo proattivo i 3PL a superare le frodi con dati e approfondimenti di qualità superiore integrati con le loro piatta-

renze dei vettori in tempo reale e basate sui dati sono diventate sempre più importanti per i broker che si stanno spostando verso un approccio di vendita incentrato sul vettore. Ora, i clienti Parade che utilizzano Highway beneficeranno di profili di vettori aggiornati e massimizzeranno i loro carichi prenotati scegliendo quelli più affidabili. Sutardja ha aggiunto: "La nostra funzione di trovare il camion

*San Francisco, California, Usa: una giovane nera alla guida di un camion*



forme di gestione dell'identità e della capacità dei vettori. I principali broker hanno, infatti, identificato nella mancanza di visibilità sulla storia, sull'identità e sulle credenziali dei vettori come una delle principali lacune per una scelta corretta. Di conseguenza, l'intelligence e l'identità delle prefe-

giusto al miglior prezzo nel momento giusto diventa più efficiente con la partnership Highway. Infatti i broker e i 3PL nella massima sicurezza potranno prenotare più carichi, aumentando, non solo la sicurezza, ma anche sia l'efficienza operativa sia la produttività". ■

# Il rapporto 2023 di FedEx

La società ha contribuito con oltre 80 miliardi di dollari all'economia globale dell'anno scorso. L'impegno in Italia, dove è stato aperto un hub a Novara.

**F**edEx Corporation ha pubblicato l'Economic Impact Report con lo scopo di analizzare la rete mondiale dell'azienda e il suo ruolo nel promuovere l'innovazione durante il 2023. Il rapporto è stato realizzato in collaborazione con Dun & Bradstreet, fornitore leader di dati e analisi per le decisioni aziendali. "FedEx ha contribuito alla creazione di soluzioni di trasporto globali e ha sostenuto la rivoluzione dell'eCommerce nel corso di cinquant'anni, trasformando il modo in cui le aziende scambiano beni, servizi e idee, il tutto andando continuamente oltre le esigenze in costante evoluzione dei nostri clienti", ha dichiarato Raj Subramaniam, presidente e Ceo di FedEx. "Questo report sottolinea il contributo significativo che abbiamo portato all'economia e testimonia la nostra dedizione a fare la differenza nelle realtà in cui operiamo". Il report rivela che la società ha contribuito con oltre 80 miliardi di dollari all'economia globale nel 2023, nonostante la recente volatilità economica. Questo risultato riflette la portata della rete sviluppata da FedEx e i suoi continui sforzi per migliorare i servizi che aiutano le aziende di tutte le dimensioni a connettersi con i clienti e a rafforzare le loro attività. In aggiunta, lo studio evidenzia l'importanza di FedEx in Italia, dove l'azienda ha recentemente inaugurato un nuovo road hub a Novara creando 450 nuovi posti di lavoro. FedEx ha festeggiato i 50 anni di attività il 17 aprile 2023. L'azienda possiede la rete di trasporto più estesa al mondo e fornisce i suoi servizi in più di 220 paesi. Inoltre, impiega più di 500 mila persone nel mondo in più di 5 mi-



*La FedEx possiede la rete di trasporto più estesa al mondo e fornisce i suoi servizi in più di 220 paesi*

la stabilimenti e movimentata circa 1,5 milioni di colli al giorno. In sintesi, questi i principali risultati messi in luce dal rapporto: ha contribuito indirettamente per circa 35 miliardi di dollari alla produzione economica globale netta nell'anno; ha stipulato accordi con circa 100 mila fornitori, il 90% dei quali erano piccole imprese; ha continuato a sostenere le politiche commerciali che offrono un maggiore accesso al mercato e una maggiore efficienza per i propri clienti.

**L'impatto in Italia.** FedEx ha prestato attenzione all'Europa e in particolare in Italia. "Gli investimenti in due dei nostri principali hub nei Paesi Bassi e in Italia dimostrano il nostro impegno nella regione e nel mantenere il flusso commerciale dei nostri clienti nonostante le difficoltà economiche", ha affermato Karen Reddington, presidente di FedEx Express Europe. Infatti,

la società europea ha espanso continuamente le sue operazioni in Italia per servire territori economici vitali nel bacino del Mediterraneo e integrare al meglio le reti di tutta Europa. Lo studio ha rilevato che, grazie alla sua rete capillare, ha contribuito in modo diretto, secondo le stime, allo 0,4% della produzione economica europea del settore trasporti e stoccaggio durante l'anno. Il nuovo road hub di FedEx Express a Novara è situato nel cuore del sistema stradale europeo, con un agevole accesso all'aeroporto di Malpensa, gateway internazionale dell'azienda per il sud Europa. La sede, del valore di 70 milioni di euro, è in grado di smistare e gestire 21.600 piccoli pacchi, 8 mila documenti e 4 mila spedizioni di articoli pesanti e ingombranti all'ora. L'infrastruttura è inoltre certificata Leed Gold, a testimonianza dell'impegno dell'azienda a ridurre al minimo l'impatto ambientale. (I.W.) ■

## Si è svolto a Roma, il "Boeing Industry Day"

La giornata "Boeing industry day", svoltasi a Roma presso l'agenzia Ice, è stata un confronto tra la società americana e numerose realtà del settore aerospaziale italiano (aziende, distretti e università). L'iniziativa ha rappresentato una tappa importante della collaborazione tra il settore industriale italiano e Boeing e un'opportunità per estendere tale perimetro alle piccole e medie imprese italiane più innovative. La giornata si è svolta in due momenti distinti. La mattinata, di impronta seminariale, ha visto diversi interventi tesi a offrire



ai partecipanti gli approfondimenti relativi al posizionamento di mercato, al profilo commerciale e alle esigenze di fornitura da parte di Boeing, per fornire alle PMI italiane importanti informazioni utili al business development. Il pomeriggio invece, è stato dedicato agli incontri business to business. Le 45 realtà italiane presenti hanno potuto così incontrare alcuni referenti di Boeing in differenti tavoli tematici. "Il settore dell'aerospazio è strategico per l'Italia. L'export dei primi 6 mesi del 2023 ammonta a 3,5 miliardi di euro, in crescita del 12,3% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Le Pmi del comparto si internazionalizzano sempre più e nel farlo pongono grande attenzione sia verso i grandi committenti esteri come Boeing sia verso i produttori di sistemi e sottosistemi", ha affermato il direttore generale dell'agenzia Ice Lorenzo Galanti, intervenuto ai lavori. "Ice dà supporto alle aziende in occasione dei grandi saloni e air show, dove possono avere molti incontri per collaborazioni produttive. Portare i distretti nazionali all'attenzione del mercato mondiale per sostenere il sistema aerospaziale italiano nello sviluppo

tecnologico del settore a livello internazionale è una mission che ci vede impegnati a fianco delle aziende". "Il Boeing Industry Day rappresenta una tappa importante della collaborazione sempre più stretta tra Boeing e le imprese, grandi e piccole, del settore aerospaziale italiano. Realtà industriali di primo livello, che costituiscono un fiore all'occhiello della supply chain e che desideriamo vedere sempre più partecipi e coinvolte nei nostri progetti presenti e futuri" ha dichiarato Angela Natale, presidente di Boeing Italia e managing director per il sud Europa.

## Parmigiano reggiano: Still automatizza un caseificio

Still, leader nella fornitura di sistemi e attrezzature per l'intralogistica, ha studiato una soluzione per ottimizzare l'attività di stoccaggio del caseificio Cavola 993, azienda leader



nella produzione del parmigiano reggiano che stagiona oltre 60 mila forme commercializzate in tutto il mondo. Il progetto ha permesso di automatizzare il nuovo magazzino di Toano, Reggio Emilia. Nato nel 1929 in un piccolo paesino sulle montagne di Reggio Emilia a 900 metri di altezza, il caseificio Cavola 993 è una delle realtà più importanti del settore caseario che, affondando le proprie radici nel territorio emiliano, negli anni è stata capace di intraprendere un importante cammino di crescita. Un cammino che ha permesso di portare un'eccellenza locale e uno dei prodotti simbolo del made in Italy nelle tavole di tutto il mondo. Questa proiezione verso >

L'innovazione e il futuro ha spinto l'azienda emiliana a inaugurare nel marzo del 2023 un nuovo magazzino di stoccaggio a Toano. Il magazzino, che si estende su una superficie di 2.500 mq e si alimenta grazie a 700 pannelli fotovoltaici, è il più grande dell'Appennino reggiano e necessitava di un meccanismo di stoccaggio all'avanguardia. Per rispondere a questa sfida, il caseificio si è rivolto a Still, che ha studiato un progetto all'avanguardia che ha previsto anche il rinnovamento della flotta per gestire al meglio tutte le attività di trasporto delle merci all'interno del magazzino. Il progetto ha previsto la fornitura di un commissionatore verticale Still EK-X Semi-automatico, integrato con l'ERP aziendale, che guida gli operatori verso la forma da prelevare attraverso un

s sofisticato software di navigazione per il prelievo destinato alle spedizioni. Tutte le operazioni di picking sono eseguite in totale sicurezza grazie all'installazione di un sistema di laser scanner che rallenta automaticamente il carrello alla presenza degli ostacoli, garantendo un ambiente di lavoro sicuro e ordinato.

## Ricarica elettrica a domicilio in Svezia

Il marchio globale di tecnologia per la mobilità elettrica Zeekr sta collaborando con gli esperti di ricarica domestica Laddboxbolaget per offrire installazioni in Svezia. Grazie a

### FERMERCÌ PREPARA IL RAPPORTO ANNUALE



L'associazione Fermercì ha avviato la consultazione degli stakeholders per la redazione del rapporto annuale 2024, documento che giungerà alla seconda edizione e che sarà presentato nel mese di febbraio 2024. Quest'anno la redazione dello studio è affidata a PwC e RSE, quest'ultima, società indipendente di ricerca, si occuperà della valutazione dei consumi energetici connessi al trasporto di merci su ferrovia e dei relativi impatti in termini di emissioni di CO2. La prima fase del lavoro è già stata avviata con il coinvolgimento di Rete Ferroviaria Italiana, il gestore dell'infrastruttura. Successivamente saranno coinvolti tutti gli operatori del settore al fine di ottenere un documento che rappresenti in maniera oggettiva i dati del settore, utile al decisore pubblico e a tutti gli attori interessati.



una comprovata esperienza tecnica, Laddboxbolaget è stata selezionata per fornire soluzioni di ricarica end-to-end sia per i clienti privati che per quelli delle flotte. Attraverso il team di esperti di Laddboxbolaget, la casa o il luogo di lavoro viene prima valutato per l'idoneità in termini di fornitura di elettricità e per la posizione proposta della colonnina, quindi si passa all'installazione e alla messa in servizio. Despina Chatzikyriakou, head of charging and energy solutions di Zeekr Europe, ha dichiarato: "La ricarica senza sforzo su strada, al lavoro e, soprattutto, a casa è al centro della nostra offerta. Siamo entusiasti della nostra partnership con Laddboxbolaget poiché condividiamo lo stesso approccio incentrato sul cliente e un obiettivo comune: garantire che i nostri clienti in Svezia siano in grado di ricaricare i loro veicoli a casa con la migliore esperienza". Niklas Gran, Ceo di Laddboxbolaget, ha aggiunto: "Siamo orgogliosi ed entusiasti di collaborare con Zeekr per fornire una ricarica domestica semplice e affidabile ai suoi clienti. Le grandi auto meritano un'ottima esperienza di

ricarica ed è nostra ambizione fornire i più alti livelli di servizio al cliente durante l'intero processo, dal sopralluogo iniziale e dall'installazione, compresa l'integrazione con i pannelli solari, fino alla manutenzione e all'assistenza".

## Adidas e Geek+ inaugurano un centro distributivo

Geek+, leader globale nei robot mobili per la logistica, e Adidas, il principale marchio globale di abbigliamento sportivo, uniscono le forze per annunciare l'inaugurazione del loro centro di distribuzione automatizzato all'avanguardia a Suzhou, in Cina, raggiungendo un importante risultato della loro partnership. Questo centro di stoccaggio e distribuzione completamente automatizzato, che copre un'area di 139 mila metri quadrati, stabilisce un nuovo standard del settore con il suo alto grado di velocità e flessibilità nella logistica di stoccaggio. È in grado di lavorare più di un milione di pezzi al giorno, con la capacità di contenere dieci milioni di capi di abbigliamento e calzature. La soluzione robotica logistica di Geek+ ha affrontato varie sfide nelle operazioni logistiche e di stoccaggio di Adidas. Ciò includeva personalizzazioni per il rilevamento della posizione degli articoli, migliorando significativamente la sicurezza operativa e allineandosi per-



fattamente alle esigenze di collaborazione uomo-macchina. La soluzione ha inoltre ottimizzato l'efficienza della movimentazione dei robot attraverso una logica di pianificazione intelligente, aumentando l'efficienza complessiva e migliorando l'esperienza lavorativa per i dipendenti del centro logistico, aumentando così la fidelizzazione dei lavoratori. Harm Ohlmeyer, global chief financial officer di Adidas, ha dichiarato: "Con l'istituzione di questo centro, Adidas mira ad aumentare la reattività della catena di approvvigionamento, aumentare l'efficienza operativa ed elevare l'esperienza del

consumatore. Prevediamo che questi progressi logistici forniranno preziose informazioni per l'espansione globale di Adidas". Yong Zheng, fondatore e Ceo di Geek+, ha aggiunto: "In qualità di pioniere della logistica intelligente, Geek+ è lieta di aiutare Adidas nel migliorare la flessibilità della logistica di magazzino, migliorando in ultima analisi l'esperienza del consumatore. Adidas e Geek+ hanno una solida base di collaborazione di lunga data e questa inaugurazione segna una pietra miliare significativa nella partnership tra i due e rappresenta un'innovazione cruciale all'interno del settore".

## 37 indicatori chiave per la sostenibilità

Si è tenuto a Milano il convegno "Sostenibilità ambientale: un impegno condiviso" che è stata l'occasione per la presentazione del nuovo numero della collana "I Quaderni di Fedespedi". La pubblicazione contiene i risultati della ricerca realizzata nel 2023 da Fedespedi Giovani insieme al Green Transition Hub di Liuc-Università Cattaneo e con il contributo del centro studi Fedespedi. Il direttore del Green Transition Hub, Alessandro Creazza, e la ricercatrice di riferimento del progetto, Martina Farioli hanno presentato il processo e il metodo di lavoro - ricerca bibliografica, confronti one-to-one con le aziende pilota, focus group allargato di confronto tra imprese - che hanno portato all'individuazione di 37 indicatori di sostenibilità e relative metriche per misurare l'impatto ambientale dell'attività delle imprese di spedizioni. Un numero che ci dice della complessità della rendicontazione della sostenibilità per le aziende di spedizioni internazionali che rivestono un ruolo di gestori di processo e sovrintendono a tutte le fasi del processo logistico nelle relazioni con clienti - esportatori o importatori - e fornitori. "Questo è l'aspetto più sfidante - ha detto Nicol Schiavoni, componente di Fedespedi Giovani e referente del progetto sostenibilità per la federazione - ma in cui risiede anche la forza delle imprese di spedizioni. Per i freight forwarders occuparsi di sostenibilità significa occuparsi dell'impatto ambientale delle attività di magazzino e packaging, di trasporto, di gestione dell'ufficio, delle relazioni di filiera, ad esempio con i vettori - stradali, marittimi o aerei - a cui l'impresa di spedizioni affida l'esecuzione del trasporto internazionale. Per questo il metodo di lavoro è stato particolarmente importante. La realizzazione della ricerca è il risultato, infatti, di un processo conoscitivo delle imprese di spedizioni che hanno voluto individuare degli >



indicatori che gli consentano di misurarsi e monitorare la sostenibilità delle aziende e del servizio reso al mercato a beneficio dei clienti e della collettività”.

## Prologis consegna una nuova struttura built-to-suit

Prologis, leader globale nel settore immobiliare logistico, ha annunciato la consegna anticipata di un nuovissimo immobile built-to-suit, situato a Castelmaggiore, Bologna. Questa struttura, realizzata appositamente per un rinomato corriere espresso specializzato in logistica, si trova strategicamente a soli 10 chilometri dal centro di Bologna. L'immobile sarà fondamentale per supportare le operazioni di logistica di ultimo miglio, principalmente nel settore moda e abbigliamento, per la città e la provincia di Bologna. Il progetto, completato in soli otto mesi, vede la consegna della struttura al cliente con un mese di anticipo rispetto al piano iniziale. L'immobile di Classe A, denominato DC1, si estende su una superficie totale di 7.700 metri quadrati, di cui mille mq dedicati a uffici. Tra le caratteristiche salienti, l'edificio vanta un'altezza di 8 metri sotto trave, un pavimento resistente con una portata di 5 mila kg/mq, un sistema antincendio avanzato con idranti e un sistema di videosorveglianza operativo 24 ore su 24. Certificato Leed Gold, il DC1 dispone di 36 baie di carico, inclusi 4 accessi per van, e un parcheggio capace di ospitare 80 auto, dotato di postazioni di ricarica elettrica. L'efficienza energetica è ulteriormente garantita dalla presenza di un impianto fotovoltaico da 20Kw. “Il Castelmaggiore DC1 di Prologis è un risultato straordinario che testimonia la fiducia e la cooperazione tra noi e il cliente. Si tratta del secondo immobile che realizziamo per questo cliente, rafforzando così un rapporto fiduciario coltivato negli anni”, ha dichiarato Sandro Innocenti, senior

## L'HUB DI FRANCOFORTE SI MODERNIZZA



Con il progetto LCCevolution, Lufthansa Cargo sta portando avanti la modernizzazione dell'hub di Francoforte: nell'agosto di quest'anno sono iniziati i lavori di costruzione del nuovo magazzino a scaffalature alte 40 metri, compreso il sistema di trasporto automatizzato, e i primi moduli di costruzione a nord dell'aeroporto di Francoforte. Oltre al nuovo impianto, gli edifici e i magazzini esistenti del Lufthansa Cargo Center saranno aggiornati e modernizzati o sostituiti da nuovi edifici. Lufthansa Cargo sta investendo un totale di quasi 500 milioni di euro nel progetto, che dovrebbe essere completato entro il 2030 e coprirà un'area di oltre 70 mila metri quadrati. “Con una quota di circa l'80% del volume cargo globale di Lufthansa Cargo, l'hub di Francoforte svolge un ruolo decisivo nel successo operativo della società”, ha affermato Ashwin Bhat, Ceo di Lufthansa Cargo. L'ammodernamento e i nuovi edifici miglioreranno ulteriormente i tempi di consegna e aumenteranno l'efficienza. “Per i nostri clienti, questo significa velocità di movimentazione più elevate, processi di trasporto più semplici e un miglioramento della qualità del servizio”, ha aggiunto Bhat.

vice president e country manager di Prologis Italia. “Abbiamo realizzato in tempi record un edificio moderno, idealmente posizionato per la logistica urbana, che risponde alle specifiche esigenze del cliente. Prologis conferma il suo impegno nel fornire soluzioni logistiche all'avanguardia, combinando efficienza operativa e sostenibilità”, ha concluso Innocenti. ■

# Oro rosso su pallet bianco: NoIPal premiata con Casalasco

Il riuso al vertice della logistica sostenibile: il caso di successo che il gruppo emiliano dei derivati del pomodoro ha costruito sfruttando il pallet EPAL in modalità noleggio.

**G**iovedì 23 novembre, nella cornice del 31° piano del grattacielo Pirelli, oggi sede del consiglio regionale della Lombardia, Assologistica ha conferito a NoIPal e Gruppo Casalasco il premio Logistico dell'Anno nella categoria "Innovazione in ambito Sostenibilità ambientale e Tecnologico" per il progetto 'Oro rosso su pallet bianco'.

Nei 5 stabilimenti del Gruppo Casalasco il pomodoro fresco di 800 aziende agricole per un fatturato consolidato di 500 milioni diventa un gruppo articolato di referenze a marchio Pomì, De Rica e a marchio commerciale di insegne della GDO in una vasta pluralità di formati e materiali d'imballaggio tutti palettizzati su bancali EPAL. La scelta del gruppo di adottare lo strumento del Bilancio di Sostenibilità quale strumento di rendicontazione non finanziaria delle attività intende valorizzare l'investimento dei soci conferitori nella tutela sia di uno dei prodotti ambasciatori del made in Italy sia dell'ambiente agrario e della salute del territorio, espressione anch'essa del made in Italy. Da qui, la certificazione di conformità allo standard Global G.A.P. delle aziende produttrici del pomodoro e l'adesione al protocollo Global Compact dell'ONU. Applicare questo impegno alla logistica ha significato valutare l'impatto



A sinistra, Luigi Fava, Internal Logistic Manager del Gruppo Casalasco, e Gianni Getti, a destra, ricevono il premio da Pamela Calderoli

sia economico sia ambientale anche della gestione di proprietà del parco pallet e, pur continuando a privilegiare un pooling aperto per i suoi benefici, il gruppo ha scelto NoIPal per aumentare la prestazione ambientale nei flussi sia per l'Italia sia per la Germania affidando alla formula del noleggio la gestione del parco pallet. Il confronto della gestione prima e dopo il passaggio al noleggio evidenzia la riduzione del capitale investito, del numero di EPAL rotti dichiarati a perdere, dei viaggi dai CEDI e dalle logistiche direttamente ai magazzini del gruppo. In particolare, quest'ultima ottimizzazione è stata resa possibile dall'hub di Parma, uno dei 50 NoIPal Point della rete NoIPal che mette a fattor comune le disponibilità del parco pallet sia di NoIPal sia dei suoi clienti e che riduce tempi e costi grazie ad una piattaforma informatica aperta e condivisa, sistemi di selezione automatica, di riparazione semiautomatica, di composizione dei carichi digitalizza-

ta, di monitoraggio dei flussi in tempo reale.

**Altro aspetto innovativo** del progetto è stata la gestione dell'interscambio EPAL con l'estero: grazie all'accordo con un'azienda simile a NoIPal operante in Germania, è stata siglata una collaborazione per gestire sia l'interscambio in diretta sia la contabilità dei buoni pallet per la restituzione differita. Il valore e la qualità determinata dal partner tedesco vengono oggi compensati tramite le

attività di recupero di EPAL presso i destinatari di merci esportate in Italia da clienti del partner tedesco. Grazie a questa forma di compensazione contabile, gli EPAL di proprietà del Consorzio tornano ai siti del Consorzio Casalasco dal hub di Parma. "Ad inizio 2019 passando per la piazza della Stazione Centrale di Milano - ha raccontato Paolo Casadei, direttore di NoIPal, a margine del premio - la sera mi colpì una scritta realizzata accendendo appositamente le luci di alcuni uffici del grattacielo Pirelli. Non immaginavo che proprio quell'anno Gruppo Casalasco avrebbe iniziato a confrontarsi con noi e nel giro di tre anni sarebbe arrivata ad ottenere benefici ambientali ed economici misurati e reali, ricevendo un premio proprio in quel grattacielo che qualche anno prima invitava imprese e cittadini a riflettere sul riutilizzo." ■

# Sulla clausola di proroga

a cura dello Studio Legale Mordiglia\* - **Carola Uva**

**C**on due recenti pronunce (tribunale di Brindisi 18.4.2023 e tribunale di Trani 21.9.2023) è stata dichiarata l'invalidità della clausola di proroga della giurisdizione contenuta nelle condizioni generali di vendita unilateralmente predisposte da una società di bunkeraggio per la fornitura di combustibile marittimo. Nello specifico, tale clausola prevedeva il potere del venditore di individuare, a sua esclusiva discrezione, la giurisdizione da adirsi per il recupero dei crediti connessi con la fornitura di bunker. A seguito del mancato pagamento del bunker, la società ricorrente aveva chiesto il sequestro conservativo della motonave a favore della quale era stata prestata la fornitura di bunker, radicando la giurisdizione in Italia sulla base di una clausola di proroga della giurisdizione dal seguente tenore: "è convenuto fra le parti che il venditore ha il diritto di procedere nei confronti dell'acquirente e/o di qualsiasi terza parte collegata all'acquirente o alla nave, inclusi i suoi proprietari, operatori, gestori, proprietari disponenti, noleggiatori, nella giurisdizione che i venditori, a loro esclusiva discrezione, riterranno appropriata".

**Tale clausola è stata ritenuta** vessatoria secondo l'ordinamento italiano (art. 1341 c.c.) in quanto predisposta unilateralmente, in assenza di una specifica approvazione ai sensi dell'art. 1341 comma 2 c.c. Inoltre, secondo l'orientamento prevalente in giurisprudenza, una clausola di proroga della giurisdizione (anche se stipulata mediante mezzi elettronici) può considerarsi valida soltanto se al contenuto della medesima si fa riferimento in maniera dettagliata e non tramite un rinvio alle condizioni generali di contratto (Cass. Civ. n. 361/2023).

**Nel caso di specie, la corte** ha preso in considerazione i seguenti elementi:



*Il tribunale di Brindisi ha dichiarato l'invalidità della clausola di proroga per un mancato pagamento di combustibile marittimo*

- la clausola di proroga della giurisdizione invocata dal ricorrente/venditore è contenuta in un documento separato rispetto al contratto concluso con l'acquirente;
- tale documento separato non è mai stato oggetto di specifica pattuizione fra le parti, né mai sottoscritto;
- il contenuto della clausola di proroga non è stato espressamente richiamato all'interno del contratto di vendita perfezionatosi tra le parti.

Alla luce di quanto sopra, la clausola di proroga della giurisdizione è stata ritenuta invalida e quindi non opponibile al convenuto/venditore, con conseguente difetto di giurisdizione del tribunale adito. Ne consegue che il riconoscimento di tali provvedimenti può essere negato in quanto contrario all'ordine pubblico, ai sensi dell'art. 34.1 del regolamento 44/2001 (oggi art. 45.1 del regolamento 1215/2012). ■

\* 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

ORGANIZZANO IL WEBINAR GRATUITO

# E-CMR: VANTAGGI E APPLICABILITÀ DELLA VERSIONE DIGITALE DELLA LETTERA DI VETTURA



Relatori:

Avv.ti SIDNEY MATHOUX e SIMONE ZOBBI

Studio RPLT RP legalitax

Il CMR elettronico (e-CMR) è stato introdotto nel 2008 tramite il protocollo aggiuntivo alla Convenzione CMR (acronimo che sta per Convention des Marchandises par Route) ed è entrato in vigore il 5 giugno 2011. Oltre a contenere tutti i dettagli della lettera di vettura cartacea, l'e-CMR consentirà di avere una gestione delle spedizioni più efficiente e smart. Il 18 aprile 2023, con l'approvazione del disegno di legge di ratifica, anche l'Italia aderisce al protocollo addizionale.

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



**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.

# Il calcolo delle sanzioni per le dichiarazioni con più articoli

di **Valeria Baldi** e **Lorenzo Ugolini** LCA Studio Legale

*Stefano Morelli, che per lunghi anni ha trattato brillantemente questa rubrica, per pressanti impegni professionali ha dovuto interrompere la sua collaborazione con Euromerci. A lui va il nostro sentito ringraziamento. La rubrica è ora affidata all'avvocato Lorenzo Ugolini (nella foto) che con il suo staff dello Studio Legale LCA ha accettato l'incarico. Anche a lui va il grazie di Euromerci.*



Con la circolare n. 25 del 29 novembre scorso, l'agenzia delle dogane ha diramato istruzioni agli uffici territoriali per il calcolo delle sanzioni irrogabili in caso di rettifica di dichiarazioni di importazione contenenti più articoli (cosiddetti "singoli"). In tali casi, infatti, a causa dell'applicazione del divieto di compensazione tra i singoli articoli contenuti all'interno di un'unica bolletta, accade frequentemente che a fronte di diritti evasi pari a zero o, comunque, di importo irrisorio, siano irrogate le gravose sanzioni previste dagli scaglioni di cui all'art. 303, terzo comma, Tuld, in violazione del principio di proporzionalità di cui all'art. 42 del reg. Ue 952 del 2013 (CDU). In particolare, al fine di stabilire il superamento o meno della soglia del 5% di differenza tra quanto dichiarato e quanto accertato - che comporta l'applicazione degli scaglioni sanzionatori di cui all'art. 303, terzo comma, in luogo della sanzione "formale" di cui al primo comma - l'agenzia delle dogane ha sempre effettuato una valutazione non già complessiva dei maggiori diritti relativi all'insieme degli articoli, bensì singolo per singolo. Tale comportamento, che si pone in chiara violazione dello stesso tenore letterale della norma, la quale testualmente si riferisce ai "diritti di confine complessivamente dovuti secondo l'accertamento", è stato in più occasione censurato dai giudici tributari, i quali hanno rideterminato, in misura proporzionale ai dazi evasi le sanzioni irrogate.

**La stessa Corte di Cassazione** (con la sentenza 12 novembre 2020, n. 25509, richiamata dalla circolare in esame),

premettendo che, in presenza di una dichiarazione che include più partite di merci, le norme di riferimento devono essere applicate in modo tale da non condurre a risultati eccedenti la necessità di irrogare una sanzione adeguatamente afflittiva e dissuasiva per il contribuente, ha statuito che "pur in presenza di una dichiarazione cumulativa, il superamento



*La circolare dell'agenzia delle dogane non rispetta il principio di proporzionalità tra la sanzione e la violazione doganale*

della soglia del 5% vada verificato, secondo quanto previsto dall'art. 303 Tuld, "complessivamente", ovvero "avuto riguardo all'insieme delle singole partite di merci contenute nell'ambito dell'unica dichiarazione, e non già rispetto a ciascuna partita. Sotto il profilo applicativo della sanzione (...), si avranno invece tante violazioni per quante sono le partite che hanno concorso a determinare l'eccedenza. Coerentemente con tale lettura, si configura una fattispecie di concorso formale omogeneo, sicché il regime del cumulo

giuridico di cui al D.lgs. n. 472 del 1997, art. 12 (...) torna pienamente applicabile". Conformandosi a tale pronuncia - sebbene a distanza di ben tre anni - l'agenzia delle dogane ha diramato istruzioni in ordine all'individuazione del valore dei dazi evasi e al calcolo delle sanzioni.

**In presenza di una dichiarazione** cumulativa occorre, in primo luogo, verificare, con valutazione complessiva che comprenda l'insieme dei singoli articoli che compongono la dichiarazione doganale, se il valore dei dazi evasi superi o meno il 5% dei dazi dichiarati (profilo genetico). Una volta effettuata tale verifica, se il valore complessivamente accertato risulta inferiore al 5% rispetto a quello originariamente dichiarato, si applica la sanzione prevista dall'art. 303, primo comma; qualora, invece, risulti essere superiore, si applica la sanzione come indicata al terzo comma del medesimo articolo 303. In entrambi i casi, devono essere individuate tante violazioni quanti sono i singoli che hanno concorso a determinare l'eccedenza e deve essere irrogata una sola sanzione, la più grave aumentata da un quarto al doppio, nel rispetto della regola del cumulo giuridico di cui all'art. 12, comma 1 del D.lgs. n. 472 del 1997. La circolare dell'agenzia delle dogane può certamente accogliersi con favore per quanto attiene al profilo genetico (ossia al superamento o meno della soglia del 5%). Con riferimento all'applicazione concreta delle sanzioni, tuttavia, la stessa non è risolutiva delle gravi violazioni del principio europeo di proporzionalità derivanti dall'applicazione del terzo comma dell'art. 303 Tuld, soprattutto in caso di dichiarazioni contenenti più singoli, come emerge chiaramente dal semplice esame degli esempi forniti dalla stessa agenzia delle dogane in calce alla circolare. Dall'esempio n. 7 si evince come, a fronte di diritti complessivamente evasi pari a euro 1.030,00, in una dichiarazione contenente 3 singoli, il cumulo materiale della sanzione ammonterebbe (nel minimo) a euro 21.000, ridotti a 18.750,00 in applicazione del cumulo giuridico. È evidente che la grave sproporzione tra sanzione e violazione commessa non risulta minimamente scalfita dal nuovo orientamento dell'agenzia delle dogane, a causa dell'eccessiva afflittività degli attuali scaglioni sanzionatori di cui all'art. 303 Tuld. Deve ribadirsi, pertanto, la necessità che sia data pronta attuazione alla legge delega per la riforma fiscale - legge 9 agosto 2023, n. 111 - la quale prevede che venga operato un profondo intervento sul regime sanzionatorio applicabile alle violazioni doganali, al fine di adeguarlo al principio di proporzionalità, introducendo sanzioni commisurate all'effettivo ammontare del tributo evaso. ■



**NOTIZIE, INTERVISTE,  
APPROFONDIMENTI E INCHIESTE**

Le trovate qui

**www.euromerci.it**

Indispensabile per tutti  
gli operatori della supply chain

# Davanti a nuove sfide

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

La logistica e i trasporti rappresentano settori vitali nell'economia globale, svolgendo un ruolo cruciale nel facilitare lo scambio di beni e merci a livello internazionale. Con i rapidi cambiamenti tecnologici, le sfide ambientali e l'evoluzione delle dinamiche commerciali, il settore della logistica si trova di fronte a nuove sfide e opportunità. In questo contesto dinamico, le scuole di formazione svolgono un ruolo fondamentale nell'assicurare che i professionisti del settore siano adeguatamente preparati ad affrontare le sfide emergenti e ad adattarsi ai tempi che cambiano. Un primo contributo fondamentale risiede nella capacità di analisi dei fabbisogni.

Le scuole di formazione assumono un ruolo attivo sin dalla fase iniziale del processo formativo, conducendo analisi approfondite dei fabbisogni del settore. Questo approccio mirato consente di identificare le competenze richieste, i vuoti formativi e le sfide emergenti, creando così una base solida per la progettazione delle proposte. Oltre a fornire contenuti formativi, le scuole possiedono le necessarie competenze e i necessari riconoscimenti utili a "certificare" i piani formativi, garantendo che tali piani rispondano agli standard più elevati e

siano allineati alle esigenze effettive del settore. Non va, inoltre, dimenticato che le scuole di formazione assumono l'importante responsabilità di selezionare e qualificare i formatori, garantendo che siano esperti nel settore e dotati di competenze specifiche legate al training. La qualificazione dei formatori è essenziale per garantire che la trasmissione delle conoscenze avvenga in modo efficace, coinvolgente e orientato agli obiettivi. Un aspetto che si sta rivelando sempre più cruciale è l'integrazione della sostenibilità nei corsi formativi. Le scuole non solo sensibilizzano i professionisti alla sostenibilità ambientale ma integrano principi etici e responsabilità sociale nei programmi di studio, formando risorse umane (gli stessi manager del futuro) consapevoli e impegnate.

non si esaurisce con la conclusione dei percorsi. Un approccio strategico implica una valutazione continua dell'efficacia dei programmi, consentendo un adattamento rapido alle nuove sfide e alle evoluzioni del settore. In questo contesto, un ruolo centrale su cui dovrà continuamente giocarsi l'impegno delle scuole di formazione e che rappresenta parte integrante della sua "responsabilità" nel sistema, è dato dall'orientamento alle nuove generazioni. Sensibilizzare i giovani rispetto alle opportunità di formazione e lavoro nella logistica e nei trasporti rappresenta un fattore cruciale e decisivo. Un'attività di orientamento all'offerta formativa non



*Sensibilizzare i giovani rispetto alle opportunità di formazione e lavoro nella logistica è un fattore cruciale*

può prescindere dalla consapevolezza del lavoro (spesso un lavoro di alta qualità e che richiede molta ed adeguata specializzazione) che "attende" i giovani al termine del percorso, poiché solo attraverso tale conoscenza i giovani possono prendere decisioni informate e investire sul proprio futuro professionale. La prima sfida è cambiare la percezione diffusa che il lavoro nel settore logistico sia monotono o relegato a compiti manuali. Sensibilizzare i giovani significa evidenziare la complessità delle operazioni logistiche moderne, l'integrazione crescente della tecnologia e la varietà di ruoli specializzati disponibili. Dall'ottimizzazione dei processi alla gestione dei magazzini automatizzati, la logistica è un campo in continua evoluzione che richiede una vasta gamma di competenze e talenti. ■

**Ovviamente, la responsabilità delle scuole** di formazione

[catani@scuolatrasporti.com](mailto:catani@scuolatrasporti.com)

# La tua azienda aspira a diventare AEO

Operatore Economico Autorizzato?

## Frequenta il percorso di Assologistica per diventare Responsabile delle Questioni Doganali

INIZIO LEZIONI IN STREAMING > 8 MARZO 2024

**L'AEO (Authorized Economic Operator)** è il maggiore riconoscimento che l'Autorità Doganale possa conferire a uno spedizioniere internazionale.

Un operatore economico non è obbligato a divenire AEO: si tratta di una scelta individuale. Tuttavia, in base alla nuova normativa Unionale, per accedere ad alcune semplificazioni doganali (ad esempio garanzia globale con ammontare ridotto per debiti già sorti) è necessario possedere lo status di AEO.

**Tra i maggiori benefici diretti dello status di AEO** vi sono migliori relazioni con le Autorità doganali, maggiore velocità nelle spedizioni, facilitazioni relative alla dichiarazione di prepartenza, riduzione dei controlli fisici e documentali, priorità di notifica in caso di selezione per il controllo, possibilità di richiedere un luogo specifico per il controllo doganale, utilizzo del logo AEO e mutuo riconoscimento per Paesi terzi.

Tra i requisiti per diventare AEO vi è quello di poter contare tra i propri dipendenti di un **Responsabile delle Questioni Doganali**. Assologistica, in collaborazione con Assolombarda Servizi e Unisef organizza un percorso formativo grazie al quale conseguire questa qualifica.

Il percorso dura **complessivamente 220 ore, 45 lezioni in modalità FAD - Formazione A Distanza (Zoom)** più una giornata di esame. I suoi contenuti sono stabiliti dalla Determinazione Direttoriale emanata dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli in data 29 aprile 2020, prot. 123923/RU.

Per la visione del programma si clicchi qui:

[https://www.assologistica.it/media/doc/Programma\\_AEO\\_2024.pdf](https://www.assologistica.it/media/doc/Programma_AEO_2024.pdf)

Info segreteria Assologistica: tel. 026691567

# A Roma, le proposte di Uniport per uno sviluppo dei porti

Rettificare le regole della direttiva europea ETS e sviluppare l'intermodalità marittimo-ferroviaria sono le prime, indispensabili misure da adottare.

di **Virginia Sestieri**

**R**oma, nel convegno "Il futuro della portualità italiana: bilancio di fine anno e nuove sfide", il presidente di Uniport, l'associazione del mondo logistico portuale, Pasquale Legora de Feo ha presentato le proposte e le esigenze per giungere a una "vera strategia di sviluppo del paese, centrata sulla portualità". Nell'evento sono intervenuti anche numerosi esponenti del governo: Sebastiano Musumeci, ministro del Mare e della Protezione civile; Orazio Schillaci, ministro per la Salute; Edoardo Rixi, viceministro dei Trasporti e delle Infrastrutture. In particolare, il presidente di Uniport ha centrato la sua attenzione su sei proposte, che riassumiamo in sintesi.

**In primo luogo, è necessario** rettificare le regole della direttiva European Emission Trading Scheme-ETS. Quelle attuali, infatti, rischiano di avere come conseguenza lo spostamento dei traffici verso aree non soggette alla direttiva creando, di fatto, una distorsione della concorrenza e generando un impatto molto negativo sui porti italiani, in primo luogo nei porti di transhipment. Risultano anche colpite le autostrade del mare. "Senza nuove regole i nostri scali sono destinati a diventare secondari per i traffici mondiali", ha sostenuto Legora de Feo. Quindi, occorre promuovere l'integrazione del trasporto marittimo con quello ferroviario sia con una rivisitazione delle priorità di investimento di Rfi sia con misure che devono abbassare il costo delle manovre nel porto. Quelle at-



*Particolare del porto di Brindisi*

tuali portano i nostri scali fuori mercato, specialmente rispetto ai più importanti porti nord europei. La terza proposta è di rivedere i parametri di adeguamento dei canoni di concessione marittimo portuali per adeguarli, anche in ossequio a principi di equità e omogeneità, a quelli utilizzati per le locazioni commerciali. E' necessario, poi, congelare l'entrata in vigore del regolamento per il rilascio delle concessioni, per rivedere con maggiore chiarezza e omogeneità le modalità di applicazione tra porto e porto e applicando una semplificazione procedurale. In tema di cold ironing sono indispensabili modelli di gestione adeguati e coerenti con ruoli e funzioni del terminalista e delle imprese, affinché si possa fornire nei tempi previsti il servizio alle navi, ma senza gravare l'operatore portuale di oneri e responsabilità non sue. Infine, occorre inserire alcuni profili professionali del lavoro portuale nella categoria dei "lavori usuranti".

**La chiusura dei lavori è stata affidata** a Rixi, che ha affermato: "Oggi manca capacità di coordinamento anche al fine di essere 'aggressivi' sul mercato internazionale, così come gli altri paesi fanno per essere protagonisti dei cambiamenti. Va recuperata la specialità con la quale erano nate le Autorità portuali nel 1994. Servono regole e strumenti flessibili in base alle dinamiche di mercato, adattabili alle diverse condizioni. Dobbiamo diventare protagonisti, senza subire in modo passivo gli investimenti esteri nei trasporti, per evitare di perdere il controllo sulla catena logistica. Obiettivo è diventare nei prossimi anni il secondo polo logistico europeo. Va poi superata la fase della protesta fine a sé stessa anche in questo settore e anche in riferimento alle norme sull'ETS è indispensabile andare in Unione europea con la capacità di proporre nuove modalità di gestione". ■

CONSORZIO ZAI

# 75 anni di vita e di successi

Quadrante Europa è fortemente impegnato nello sviluppo dell'intermodalità.

**I**l Consorzio Zai di Verona ha compiuto 75 anni. L'evento è stato festeggiato con un convegno che è stata anche l'occasione per fare il punto sull'attività di oggi e, soprattutto, su quella di domani. "Oggi, operiamo avendo in mente quali potranno essere gli sviluppi futuri del settore del trasporto ferroviario e intermodale, soprattutto con l'apertura del tunnel di base del Brennero e delle tratte di accesso a sud, da Fortezza fino a Verona, e con i potenziamenti infrastrutturali ferroviari sull'asse est-ovest. Non ci limitiamo quindi a gestire la quotidianità 'subendo' il traffico ma adottiamo un approccio 'proattivo' guardando alla pianificazione europea, nazionale e regionale

delle infrastrutture e inserendoci in questo percorso al fine di promuovere la massima sostenibilità del trasporto merci. Verona è pronta a giocare un ruolo da leader tra i terminal intermodali europei in pieno accordo con la commissione europea, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Rete ferroviaria italiana e le istituzioni regionali e locali", ha detto Matteo Gasparato, presidente del Consorzio.

**Il Consorzio Zai, grazie alla sua**

**capacità** di prendere decisioni concrete, ha dato vita a quello che ora è considerato un modello di innovazione e sviluppo: l'interporto Quadrante Europa. Nel corso degli anni, grazie allo sviluppo delle infrastrutture è emersa la sua vocazione logistica ed è divenuto oggi un centro nevralgico per la mo-

16 mila treni l'anno con oltre 436 mila unità di carico", ha aggiunto Gasparato. Un successo per l'interporto, che mira a continuare su questa strada.

**"Il Consorzio Zai ha messo** alle spalle 75 anni di una storia im-

portante, ma come detto, è ora impegnato a costruire e a rafforzare il suo futuro, senza perdere lo slancio che ne ha caratterizzato il passato e il presente", ha aggiunto il presidente. Il futuro si basa su tre importanti pilastri: due progetti e un modo di intendere il quotidiano che i chiama "sostenibilità". I due progetti sono, il primo, portare a termine i lavori sull'area della Marangona, un'a-



*La firma del protocollo d'intesa con RFI, da sinistra Gianpiero Strisciullo, amministratore delegato di RFI, Elena De Berti, vicepresidente della Regione Veneto, e Matteo Gasparato, presidente del Consorzio ZAI*

vimentazione delle merci a livello europeo. Investimenti in aree logistiche e industriali, gestione dell'interporto al vertice delle classifiche europee, promozione dello sviluppo industriale del comune di Verona, sono le attività alle quali il Consorzio dedica la massima attenzione. "Oggi, Quadrante Europa, nonostante la frenata del traffico ferroviario, dovuta essenzialmente al conflitto sorto in seno all'Europa, ai suoi effetti sull'aumento del prezzo delle materie prime e al rallentamento dell'economia tedesca, ha portato il numero del volume di traffico vicino alla soglia dei

rea di quasi un milione di metri quadrati a sud di Verona, destinato allo sviluppo logistico e produttivo e, il secondo, la realizzazione del nuovo terminal intermodale, in partnership con Rfi, a standard europeo. Quest'ultimo progetto, di grande rilievo per lo sviluppo intermodale, dato che è direttamente connesso con la direttrice del Brennero e con le linee per Milano, Bologna e Venezia, è stato firmato, nella stessa giornata del convegno, un protocollo di intesa con Rfi. Si può dire che il futuro è iniziato. ■

PROPERTY VALUABLE

LPR

WWW.LPR.EU

PROPERTY VALUABLE

LPR

WWW.LPR.EU

PROPERTY VALUABLE

LPR

WWW.LPR

## LPR e l'instabilità del mercato

“Stiamo andando bene, con buoni risultati che corrispondono alle nostre previsioni, ma esiste una preoccupazione sul futuro, che dipende dall'instabilità e dall'inflazione”, dice Paolo Cipriani, commercial manager della società.

di **Paolo Giordano**

“L'attività sta andando secondo le nostre previsioni, quindi bene. Stiamo, infatti, raggiungendo risultati che sono in linea con le nostre previsioni. Viviamo però questo presente con qualche preoccupazione”, ci dice subi-

to Paolo Cipriani, commercial manager di LPR Italia. La domanda che sorge spontanea è chiedere da cosa derivi questa preoccupazione.

**COS'È CHE LA PREOCCUPA, DATO CHE, COME LEI AFFERMA, I VOSTRI DATI SO-**

**NO POSITIVI?**

Guardi, all'inizio di quest'anno c'è stato un momento di euforia. Il lavoro procedeva in maniera direi brillante. Poi, strada facendo le cose sono cambiate. Penso che la collettività si sia resa conto che la disponibilità è bassa. Il

risultato è stato che la grande distribuzione organizzata ha visto scendere i propri livelli di vendita. Non dimentichiamo che noi lavoriamo in primo luogo con loro. Continuerà questa flessione o ci sarà una ripresa? Su questi temi stiamo ragionando.

**TROVARE UNA RISPOSTA A QUESTO QUESITO NON È FACILE, BISOGNEREBBE PREVEDERE IL FUTURO. COMUNQUE, MI PARE CHE AVETE AFFRONTATO IL PROBLEMA E ANCHE RISOLTO, O NO?**

Fortunatamente, alla flessione della grande distribuzione ha corrisposto un aumento del discount. Sono calate le vendite di prodotti di marca che hanno prodotto questo calo nei retailer tradizionali, ma sono cresciute, appunto, quelle dei discount. Noi abbiamo, perciò, pareggiato il conto, facendo un cambio di mix.

**LEI PENSA CHE L'INFLAZIONE ABBA INCISO IN MANIERA DETERMINANTE SUGLI ATTEGGIAMENTI DELLE FAMIGLIE CONSUMATRICI?**

Certamente l'inflazione ha giocato un ruolo importante. Non poteva essere altrimenti. Comunque oggi è in discesa, anche se lenta. Un dato positivo. A questo si aggiunge, per quello che riguarda noi, che il nostro sistema, le nostre attrezzature stanno andando bene sul mercato e stiamo raccogliendo anche nuovi clienti. Sul futuro mettiamo tutte queste circostanze in linea quando facciamo le previsioni sul mercato. E ne facciamo di continuo, con revisioni periodiche, per rimanere a stretto contatto con la realtà.

**COS'È CHE MAGGIORMENTE LA PREOCUPA?**



*Il beverage, il grocery in generale, il pet food sono i settori merceologici che stanno guardando con interesse al pooling, che si è dimostrata "la vera alternativa" all'interscambio, come dice Cipriani*

L'instabilità. Non dimentichiamo che ci sono due guerre che ci sono vicino e non si sa come finiranno e quando finiranno. Questo sta rendendo il mercato particolarmente instabile.

**QUALI SONO I SETTORI MERCEOLOGICI, A PRESCINDERE DALLA GRANDE DISTRIBUZIONE O DAL DISCOUNT, CHE MAGGIORMENTE STANNO RICORRENDO AL POOLING?**

Sono il beverage, il grocery in generale, il pet food, c'è anche un incremento della frutta e della verdura. Settori che stanno puntando molto sul pooling. Ci stiamo rendendo conto che l'instabilità di cui parlavo prima sta spingendo le imprese ad avvicinarsi al pooling. Con la legge che è stata recentemente approvata sui pallets c'è stata una presa di consapevolezza sul "bene" pallet e questo ha messo in chiaro la dinamica dei costi e delle complicazioni gestionali dell'interscambio. Tutto ciò ha spinto molte imprese a ragionare e si è iniziato a capire che il pooling è una vera alternativa.

**LEI HA PARLATO DIVERSE VOLTE DI "INSTABILITÀ". IMPOSSIBILE DARLE TORTO. ALLORA, LE FACCIAMO UN'ULTIMA DOMANDA: LEI È OTTIMISTA O NO SUL FATTO CHE SI RITorni A UNA SITUAZIONE, DICIAMO PER SEMPLIFICARE MOLTO, "NORMALE"?**

Diciamo che per il ruolo che ricopro in azienda è obbligatorio essere ottimisti. E bisogna lavorare, come dicevo in precedenza, facendo previsioni e mettendo in moto meccanismi per trovare nuove fonti di compensazione. Infatti, i numeri vanno rispettati e una marginalità va mantenuta. In generale, non credo sia un problema di essere ottimisti o no, penso che il paese dovrebbe fare più piani e più programmi per affrontare le attuali criticità, come fanno tutte le aziende e come facciamo noi. In ultima analisi, molto dipenderà dalla grande distribuzione organizzata: se continuerà la sua flessione, dovremmo apportare modifiche al nostro modo di porci sul mercato, spingendo su altri fronti e trovando nuovi clienti.

# Kontractor: un 2023 molto importante

L'azienda by Kopron costruisce immobili logistici stringendo rapporti con le associazioni locali e valorizzando la sostenibilità ambientale, sociale e umana.

di **Ornella Giola**

**T**empo di bilanci per Kontractor, divisione del gruppo Kopron che si occupa di realizzare costruzioni chiavi in mano in qualità di general contractor. La società è nata nel 2016 con l'obiettivo di costruire non solo immobili logistici, industriali e commerciali su misura, ma che sappiano anche valorizzare la sostenibilità in tutte le sue sfaccettature (economiche, ambientali e sociali). "Considerare stakeholder, collaboratori e partner prima di tutto persone con cui stringere rapporti di fiducia reciproca ci consente di condividere obiettivi che vanno oltre il semplice cantiere o il singolo progetto. Nostro obiettivo è definire la qualità sostenibile delle nostre relazioni come fattore determinante grazie al quale conseguire il risultato migliore: per noi, fare le cose per bene significa farle insieme", esordisce così Ilaria Pasta, responsabile marketing e comunicazione di Kontractor by Kopron, che ci parla anche di "economia delle relazioni: sapersi relazionare significa mettere la persona giusta al momento giusto nel posto giusto. Significa lavorare assieme in maniera sinergica; compiere assieme un percorso condiviso per un obiettivo più grande. Questa relazione coinvolge anche la comunità e il territorio sede delle nostre costruzioni. Perché l'immobile è parte di un eco-sistema".

## SIETE SODDISFATTI DI QUANTO FATTO NEL 2023?

■ Nel '23 abbiamo seguito diversi progetti. Per Aromata (azienda produttrice di aromi naturali, estratti di piante ed erbe, colori e ingredienti per l'industria alimentare, ndr) abbiamo ampliato e

rimodernato uno stabilimento esistente a Concorezzo, Monza-Brianza. Un lavoro complesso: l'ambito industriale alimentare impone infatti il rispetto di norme HACCP stringenti su igiene e materiali da utilizzare; inoltre la produzione all'interno dell'immobile non si è mai fermata nel corso dei lavori e le aree oggetto d'intervento sono state cantierizzate per gradi così da non interferire con il business aziendale e garantire sicurezza di ambienti e dipendenti. Le altre nuove realizzazioni sono avvenute in territorio laziale, entrambe commissionateci dal cliente GLP Italy.

## NE VOGLIAMO PARLARE?

■ Si tratta di due piattaforme logistiche e certificate Breeam Excellent, con la sostenibilità messa in primo piano e dagli standard qualitativi molto elevati. A Colleferro, Roma, l'immobile occupa una superficie di 23.600 mq di cui 530 mq destinati a uffici e aree comuni. Dopo l'acquisizione della commessa di Colleferro, GLP ci ha commissionato anche la realizzazione della piattaforma di Anagni, Frosinone, una scelta che ci rende orgogliosi, avendo rafforzato la partnership con questo importante sviluppatore internazionale. L'edificio ha un'area di 21.867 mq, di cui 20.583 a uso magazzino e 774 mq a uso uffici, 22 le baie di carico.

## TRA LE VOSTRE REALIZZAZIONI C'È UN PROGETTO DI CUI ANDATE PARTICOLARMENTE FIERI?

■ Tutti i progetti sono per Kontractor egualmente importanti. Tuttavia ce n'è uno che per noi ricopre un significato importante, dal momento che ci ha per-



ILARIA PASTA

messo di concretizzare il nostro impegno socialmente sostenibile. Si tratta della piattaforma logistica last mile costruita a Udine per Goodman, un immobile green certificato Breeam Very Good realizzato in tempi record. Oltre alla costruzione edilizia, Kontractor ha qui instaurato relazioni con molte realtà locali, tra cui Hattiva Lab, una cooperativa sociale onlus che si occupa di ragazzi con disabilità.

## E' INIZIATO QUINDI UNA SORTA DI NUOVO CORSO PER VOI?

■ Di fatto a Udine siamo scesi in campo anche per supportare chi attivamente promuove sostenibilità sociale. Un dovere civico e umano che ci rende orgogliosi della realtà aziendale che rappresentiamo. Dal progetto friulano è infatti iniziato per noi un nuovo corso, legandoci ad associazioni locali: siccome con la nostra attività abbiamo un impatto su un determinato territorio, è bene entrarci in punta di piedi creando legami con la comunità locale così da essere percepiti positivamente non solo da chi vive e lavora dentro all'im-

mobile, ma anche da chi ci vive attorno. Da Udine in poi abbiamo fatto lo stesso anche negli altri territori.

**VOI DICHIARATE CHE “CHI CI SCEGLIE CONDIVIDE CON NOI I VALORI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE, SOCIALE E UMANA. IL RISPETTO PER LA PERSONA E PER L’AMBIENTE SONO AL CENTRO DEL NOSTRO MODO DI PENSARE E DI LAVORARE”. COME AVETE CONCRETAMENTE DECLINATO NEL 2023 QUESTO IMPEGNO “SOSTENIBILE”? COMINCIAMO DALLA SOSTENIBILITÀ SOCIALE...**

■ Come detto, dal progetto di Udine del 2021 abbiamo iniziato a lavorare con le associazioni del territorio e il processo si è intensificato nel corso del 2023. L’impegno con le realtà del terzo settore è finalizzato alla creazione di valori ispirati all’inclusione. Abbiamo dato vita a differenti eventi territoriali in cui abbiamo coinvolto partner e subappaltatori del cantiere. Ad Anagni, ad esempio, abbiamo lavorato con il centro diurno disabili, dando vita ad attività creative e facendo donazioni con il coinvolgimento di tutto il cantiere. A Colleferro, invece, abbiamo collaborato con l’associazione “Crescendo Insieme” che opera con ragazzi down e, insieme a questi ultimi, abbiamo inaugurato la consegna dell’immobile costruito, attraverso l’organizzazione di una festa “diversa”: un torneo di pallavolo inclusivo tra noi di Kontractor, il cliente GLP e il team di Crescendo Insieme. E ancora abbiamo collaborato, e collaboriamo, con associazioni quali Pizzaut, che lavora per l’inclusione di ragazzi autistici, e Wheelchair Karting, che consente anche ai diversamente abili di guidare un kart.

**... E VENIAMO A QUELLA AMBIENTALE...**



*L’immobile costruito da Kontractor by Kopron a Colleferro, dove l’azienda ha collaborato con l’associazione “Crescendo insieme” che si occupa di ragazzi down*

■ Nel 2023 anno importante in cui Kontractor ha pubblicato il Manifesto di Sostenibilità, una sorta di carta costituzionale in cui esprimiamo i valori in cui crediamo, un patto stretto con fornitori, consulenti, clienti e dipendenti: l’idea è di comunicare a chi collabora con noi i valori in cui crediamo e perché lavoriamo in un certo modo. A livello ambientale per noi acquisiscono un ruolo importante le certificazioni “Breeam” che ci guidano nel realizzare un immobile green e con livelli di certificazione elevati. Dalla ricerca OSIL, l’Osservatorio sull’immobiliare logistico dell’Università LIUC, emerge che il 55% dei magazzini italiani non soddisfa i requisiti di sostenibilità, mentre il restante 45% in possesso delle certificazioni ambientali, come quelli costruiti da Kontractor, raggiunge livelli di eccellenza, con soluzioni tecnologiche avanzate e innovative. Il nostro obiettivo è, quindi, contribuire alla definizione e condivisione di un modello sostenibile di progettazione e costruzione certificato e misurabile per tutte le tipologie di immobili.

**... CHE DIRE INFINE DELLA COMPONENTE ECONOMICA?**

■ Nella costruzione sostenibile di immobili sono decisivi risparmio di ma-

teria, acqua ed energia; impiego di energie rinnovabili; uso di materiali da costruzione con elevato tasso di riciclo; rispetto di equilibri idrogeologici ed ecosistemi naturali del territorio. Si tratta di scelte capaci di creare un valore durevole degli immobili, considerato come fattore competitivo di sviluppo a beneficio di tutti gli stakeholder della filiera.

**PERCHÉ È COSÌ IMPORTANTE CERTIFICARE UN IMMOBILE LOGISTICO?**

■ Le certificazioni stabiliscono obiettivi ambientali chiari e specifici, forniscono oggettivi criteri di misurazione, ricevendo in più validazione da un ente terzo. Sono uno strumento riconosciuto a livello internazionale e che può portare a incentivi e abbattimenti fiscali. Non si può trascurare poi il fatto che la circolarità economica rientra a pieno titolo nelle certificazioni, premiando progetti che possono essere riconvertiti in futuro in altre attività differenti da quella originaria. Insomma le certificazioni conferiscono un vantaggio competitivo all’immobile, hanno sì un costo e sono facoltative, ma chi le ottiene gode del vantaggio di rendere economicamente competitivo l’immobile perché poco energivoro. Il costo iniziale viene poi ammortizzato nel lungo medio periodo. ■

# Chiesta una “cabina di regia” per superare le criticità

“Istituzioni, governo e imprese devono decidere congiuntamente come giungere a una normalizzazione rapida senza saltare da una situazione emergenziale a un'altra”, ha sostenuto Domenico De Rosa, amministratore delegato di Smet.

di **Valerio di Velo**

Le difficoltà di transito su due grandi assi ferroviari verso l'Europa, il Frejus e il Gottardo, stanno creando molte problematiche per il nostro export. Secondo un'analisi svolta da Andrea Giuricin, docente di economia dei trasporti della Bicocca di Milano, la perdita delle esportazioni, per quanto riguarda solo il trasporto ferroviario, si attesta intorno a 165 milioni di euro. A essere maggiormente colpiti sono gli operatori dell'agroalimentare, con in testa il Mezzogiorno, ma i danni si allargano a tutta la nostra manifattura. Le criticità maggiori sono state derivate dalla chiusura del Frejus, dopo la caduta della frana che si è abbattuta a fine agosto sul lato francese. Il San Gottardo è stato chiuso totalmente per una quindicina di giorni, poi il traffico è ripreso, ma con gravi limitazioni (si è usata solo una canna del traforo). La situazione è particolarmente critica sulla linea Torino-Lione, il più importante transito ferroviario esistente tra l'Italia e la Francia. Già non era particolarmente agevole usare la ferrovia su questo versante e ora con la necessità di servirsi della gomma l'intermodalità minaccia di sparire. Infatti, non è semplice una volta fatta la scelta di usare l'autotrasporto ritornare sulla ferrovia. Purtroppo, sia sul Frejus sia sul Gottardo (dove la situazione è comunque migliore anche grazie alla capacità dell'operatore svizzero nell'organizzare l'inoltro dei treni a blocco) mancano itinerari alternativi. Una situazione che



Le criticità maggiori si stanno verificando sulla linea Torino-Lione

richiede un intervento deciso da parte del governo per trovare soluzioni su una situazione critica che incide sulla nostra manifattura.

**E' quanto ha chiesto, in particolare,** Domenico De Rosa, Ceo del gruppo Smet di Salerno, che fa dell'intermodalità un cavallo di battaglia. De Rosa ha dichiarato: “La logistica e i trasporti restano lo strumento chiave per lo sviluppo economico del nostro paese. Le chiusure dei diversi valichi costituiscono una seria minaccia alla manifattura italiana e alla crescita economica nazionale. La nostra proposta è di avere una cabina di regia continua e congiunta tra istituzioni, governo e imprese,

per una normalizzazione rapida senza saltare da una situazione emergenziale a un'altra”. De Rosa ha fatto riferimento ai dati dell'Istat e della Sace che pongono in evidenza una perdita di circa 93 miliardi di euro sulle esportazioni causata dai ritardi sia sulla logistica sia sull'intermodalità, quest'ultima aggravata dalle criticità sui valichi. “E' sempre più urgente trovare soluzioni logistiche efficienti e sostenere iniziative che mirino a migliorare l'intero sistema trasporto del nostro paese”, ha aggiunto De Rosa, che parla a nome di un gruppo che ha fatto propria la mission di creare un sistema di trasporto che sia motore di crescita e competitività per il futuro del paese. ■



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

PROGRAMMA VIDEOCORSI GENNAIO-MARZO 2024

## GENNAIO

### 11 GENNAIO

VENDOR RATING, SOLUZIONE RAPIDA E ORGANIZZATA PER LA GESTIONE DELLA QUALIFICA DEI FORNITORI

Fausto Benzi

### 18 GENNAIO

CHECK-LIST DEGLI ADEMPIMENTI PER LA GESTIONE DEI TRASPORTI SU STRADA

Avv. Grazia Torrente e Alessandra Vignone

### 23 GENNAIO

"CBAM": I NUOVI DAZI DOGANALI AMBIENTALI PER PRODOTTI IN IMPORT

Dr. Marco Sella

### 30 GENNAIO

PROGETTARE UN MAGAZZINO AD ALTA ROTAZIONE E ALTA STAGIONALITÀ

Gabriele Belloni e Alberto Nimis

## FEBBRAIO

### 1 FEBBRAIO

LA GESTIONE DEI RIFIUTI NELL'AMBITO DELLE AZIENDE DI LOGISTICA

Enrico Carlino

### 5 FEBBRAIO

DANNI A MERCI DA TRASPORTARSI A TEMPERATURA CONTROLLATA: RESPONSABILITÀ VETTORIALE E PROFILI ASSICURATIVI

Avv. Alberta Frondoni

### 7 FEBBRAIO

ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DEL MAGAZZINO

Fausto Benzi

### 14 FEBBRAIO

L'ESERCIZIO DEI POTERI ORGANIZZATIVO, DIRETTIVO E DISCIPLINARE SUI LAVORATORI NELL'APPALTO.

I CONTROLLI A DISTANZA, DIFENSIVI ED INVESTIGATIVI. LA POSIZIONE DEL COMMITTENTE.

Avv. Patrizia D'Ercole

### 22 FEBBRAIO

ATTIVARE LA "STRATEGIA DOGANALE" PER AUMENTARE LA COMPETITIVITÀ AZIENDALE

Dr. Marco Sella

### 28 FEBBRAIO

CONTRATTI DI COSTRUZIONE E LOCAZIONE DI IMMOBILI AD USO LOGISTICO.

CASI PRATICI E TUTELE NEGOZIALI

Avv. Alessio Totaro - Avv. Claudio Perrella

## MARZO

### 6 MARZO

LOGISTICA SOSTENIBILE E TRASPORTI INTERMODALI/MULTIMODALI: CARATTERISTICHE OPERATIVE, ECONOMICHE E DI IMPATTO AMBIENTALE

Dr. Andrea Corbetta

### 12 MARZO

FULL OUTSOURCING: VANTAGGI E CRITICITÀ DI UNA TOTALE ESTERNAZZAZIONE DI DETERMINATI SERVIZI/PRESTAZIONI

Gabriele Belloni e Alberto Nimis

### 21 MARZO

GAP ANALYSIS PER LA TRADE & CUSTOMS COMPLIANCE (MADE IN, IVA ESTERO, EXPORT CONTROLS)

Dr. Marco Sella

### 27 MARZO

CESSIONI, ACQUISIZIONI E FINANZIAMENTI NEL MONDO DELLA LOGISTICA E DEL TRASPORTO. COME VALUTARE LA PROPRIA AZIENDA O L'AZIENDA TARGET E COME NEGOZIARE LE CONDIZIONI DI CESSIONE, DALL'OFFERTA ALL'ATTO NOTARILE

Avv. Alessio Totaro - Avv. Claudio Perrella



**Assologica 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@assologica.it](mailto:culturaformazione@assologica.it)

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

# Presentata a Milano la ricerca dell'Osservatorio "Gino Marchet"

Il fatturato, nel 2023, continuerà la crescita arrivando a 112 miliardi di euro.

di Gioia Valenti

L'Osservatorio "Gino Marchet" del Politecnico di Milano ha presentato la ricerca 2023 sulla contract logistics, realizzata quest'anno in collaborazione con Assologistica, Alsea, Intralogistica Italia e con il supporto del Consorzio Dafne e di 70 fornitori di servizi logistici. La presentazione ha avuto luogo nel convegno "Logistica: strategia e attrattività fa(r)anno la differenza" che si è tenuto a Milano Congressi. La ricerca dopo aver sottolineato che negli ultimi anni la logistica ha dovuto affrontare continue sfide, dall'aumento dei costi di produzione e del denaro, alla cronica mancanza di personale, ha posto in evidenza che il settore "dopo aver raggiunto circa 100 miliardi di euro nel 2021 (più 16,8% in confronto con il 2020) e 106 miliardi nel 2022 (più 6,4%), nel 2023 il fatturato della contract logistics in Italia continuerà la sua crescita, raggiungendo 112 miliardi di euro, a un ritmo più moderato degli scorsi anni (più 5,5%)". Analizzando i dati 2021 (ultimo anno con dati disponibili a consuntivo), la terziarizzazione raggiunge il 45,3% del valore delle attività logistiche in Italia (135,4 miliardi di euro), a fronte di un valore del mercato della logistica conto terzi (cioè il fatturato diretto ai soli clienti) pari a 61,3 miliardi di euro, più 20,8%.

La ricerca, quindi, ha analizzato le criticità che la logistica deve affrontare. In primo piano, sul fronte della manodopera, in Italia mancano almeno 60 mila lavoratori e circa il 75% dei fornitori di servizi logistici opera in condizioni di

sottodimensionamento. Una situazione resa ancora più difficile dalla scarsa partecipazione femminile - solo il 20,4% dei lavoratori del settore è rappresentato da donne -, ma comunque migliore rispetto al resto d'Europa: il Regno Unito soffre uno shortage di 180 mila addetti, la Germania di 170 mila, la Polonia di 160 mila, per una carenza totale che supera 1,1 milioni di persone nel continente. E' anche proseguito il calo del numero delle imprese: sono uscite dal mercato le aziende più piccole e meno strutturate. Le imprese attive sono state 82 mila nel 2021 contro le 84.500 del 2020. Da notare che, contemporaneamente, si notano i primi segnali di accorciamento della filiera di fornitura, verso una relazione più diretta tra committente e fornitore di servizi logistici. Nel 2023, si contano 14 operazioni di merger and acquisition nel settore della logistica nazionale, che conferma il trend degli scorsi anni, dopo le 15 del 2022 e 24 operazioni del 2021, con un aumento progressivo di rilevanza delle singole operazioni in termini di dimensioni delle aziende acquisite degli operatori coinvolti.

Marco Melacini, direttore scientifico

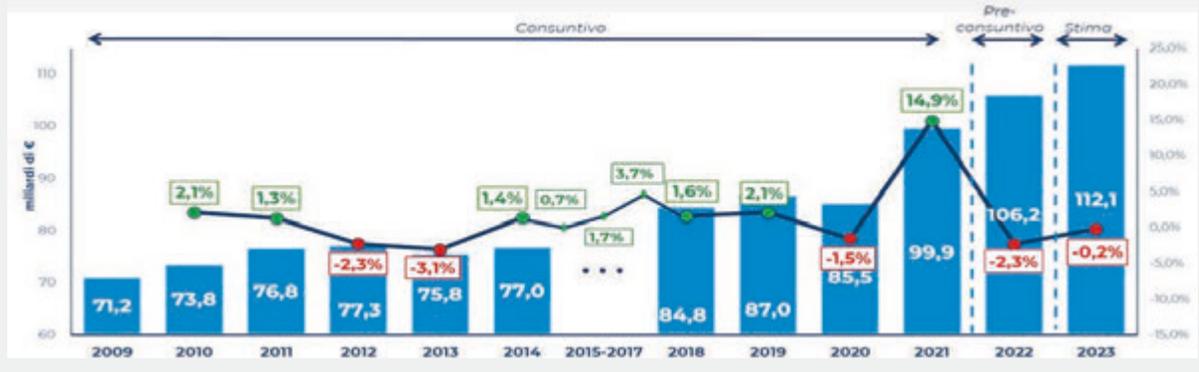
co dell'Osservatorio, ha sottolineato: "Dall'aumento dei costi alla necessità di un approccio di business più sostenibile, dall'omnicanalità allo sviluppo dei mercati internazionali, fino ai nuovi equilibri delle filiere e lo shortage di persone e competenze, le aziende della logistica hanno di fronte molteplici sfide



Le aziende logistiche sono diminuite: nel 2021 erano 82 mila contro le 84.500 del 2020

che richiedono profonde trasformazioni e importanti investimenti. Per rispondere, servono strategie chiare delle aziende committenti e dei fornitori di servizi logistici, con una direzione comune: migliorare l'attrattività delle aziende e del settore. Mai come oggi il capitale umano è fondamentale e l'innovazione deve ridisegnare i processi in modo human-centric, in una prospettiva di sostenibilità sociale, oltre che economica e ambientale". Il direttore dell'Osservatorio, Damiano Frosi, ha aggiunto: "Il settore deve incrementare la sua attrattività con un approccio di sistema, che metta

(2009-2023, gli effetti dell'inflazione, per il 2022 e il 2023, portano a risultati negativi, meno 2,3 e meno 0,2 rispettivamente, in termini reali)



al centro la persona. Per affrontare la scarsità di manodopera, è necessario far comprendere quanto la logistica sia strategica per il paese, investire sull'innovazione tecnologica e digitale, puntare sul wellbeing, ossia l'attenzione verso il lavoratore in termini di salario, premi di produttività, work-life balance. È necessario rafforzare la presenza femminile, l'integrazione di persone di nazionalità e culture diverse e puntare sulla qualità del luogo di lavoro e sul tema della competizione leale". Di seguito, in sintesi, riepiloghiamo alcuni punti salienti della ricerca.

**L'aumento dei costi.** Negli ultimi due anni il settore ha dovuto affrontare un forte aumento dei prezzi di energia elettrica e gasolio (più 59% e più 23% nel 2022). Nel 2023, si sono ridotti i costi di carburante ed energia elettrica (rispettivamente meno 1,6% e meno 14%), mantenendosi tuttavia su livelli più elevati rispetto al 2021. Il forte rialzo del costo del denaro (più 163%) determina un incremento dei costi di mantenimento a scorta e la necessità di una maggiore prudenza nell'elaborazione di investimenti. Prosegue la crescita dei costi per i canoni di locazione (più 4,8%) e per gli adeguamenti previsti dal contratto nazionale (più 1,4%). Inoltre, il "Transport Index", l'indice elaborato dall'Osservatorio per monitorare l'andamento mensile del mercato, differen-

ziando per modalità di acquisto (Contract, contratti di lungo periodo o Spot, di breve), evidenzia per l'ambito Contract una crescita del costo di trasporto: fatto 100 il dato di gennaio 2022, dopo una crescita quasi ininterrotta che ha portato al picco di dicembre 2022-gennaio 2023 (109,3 per l'indice relativo al mercato Contract e 112,5 per il mercato Spot), i prezzi hanno mantenuto una sostanziale stabilità, con valori tuttavia significativamente superiori a quelli di inizio 2022.

**Le scelte strategiche.** Di fronte alle emergenze degli ultimi anni, le aziende hanno cercato di rispondere con scelte di livello tattico e strategico. L'Osservatorio ha identificato 6 strategie che ridefiniscono i "confini" della logistica in termini di ambito, attività, KPI e oggetto. Le aziende stanno lavorando sulla riconfigurazione della logistica, sulla digitalizzazione dei processi e dei documenti associati, con alta attenzione al patrimonio informativo e all'introduzione di processi di big data analytics. Un altro ambito di intervento è quello relativo alla transizione green, in primis la riduzione della carbon footprint, con un pas-



Le aziende logistiche stanno lavorando sulla digitalizzazione dei processi

saggio dal possesso all'utilizzo. Centrali diventano i concetti di logistica smart, logistica sostenibile e logistica circolare.

**Logistica 4.0 e sostenibilità sociale.** Nel mondo della logistica si osserva un continuo sviluppo di nuove tecnologie e applicazioni 4.0, con una nuova attenzione alla sostenibilità sociale, che si accompagna a quelle economica e ambientale, nello sviluppo delle tecnologie e nella loro adozione. Un numero sempre maggiore di aziende in futuro adotterà un approccio di design di processo human-centric nell'introduzione di tecnologie di logistica 4.0, valutando l'impatto sociale delle soluzioni da adottare. Nelle tecnologie digitali per il trasporto, ad esempio, emergono soluzioni innovative per la pianificazione, con obiettivi di efficienza e sociali, curando le preferenze e le condizioni di lavoro degli autisti. ■

# Una ricerca Gimbe sottolinea le carenze della supply chain

Il contributo della filiera healthcare, quasi sconosciuto ai cittadini, è cruciale per la sostenibilità del SSN in termini di riduzione delle disuguaglianze nell'accesso ai farmaci e per l'efficacia delle cure ai pazienti.

di **Tiziano Marelli**

**S**i è tenuta a Milano la presentazione del report curato dalla fondazione Gimbe "Il ruolo della filiera distributiva healthcare per il Servizio sanitario nazionale" che si è posto l'obiettivo di fornire una fotografia organica e strutturata del funzionamento del complesso e articolato sistema che assicura alla collettività l'accesso a servizi sanitari, medicinali

di ricerca, formazione e informazione scientifica proprio al fine di migliorare la salute delle persone e di contribuire alla sostenibilità di un servizio sanitario pubblico, equo e universalistico. La ricerca è stata finanziata dal Consorzio Dafne, community B2b no-profit di riferimento per tutti gli attori della filiera healthcare che annovera oltre 230 aziende consorziate, struttura da molti

anni impegnata nel promuovere l'integrazione e la collaborazione trasversale lungo l'intera supply chain della salute, con l'obiettivo di contribuire a realizzare un sistema sempre più interconnesso, digitale e sostenibile. È la prima volta in Italia che viene fatta una ricerca del genere. portazione dall'estero. Una indeterminatezza che presta il fianco a letture imprecise e confuse, non contribuendo certo a stemperare le tensioni che, comprensibilmente, si accendono intorno a un argomento così delicato. Stessa considerazione si può applicare alla quantificazione e qualificazione dei diversi attori che operano all'interno della filiera distributiva, tanto che rientrano nei medesimi elenchi ufficiali realtà che hanno natura intrinsecamente diversa e che svolgono, conseguentemente, funzioni anche decisamente differenti lungo la supply chain. Come ha affermato il presidente della fondazione Nino Cartabellotta, "il report ha evidenziato il determinante contributo della filiera healthcare: un aspetto quasi sconosciuto ai cittadini, ma cruciale per la sostenibilità del SSN in termini di riduzione delle disuguaglianze nell'accesso ai farmaci e soprattutto per l'efficacia delle cure ai pazienti". Aspetto fondamentale quello del raggiungimento di una "conoscenza diffusa" del fenomeno che aiuti a risolvere i complessi problemi che finora ne hanno rallentato una funzionalità ottimale, tanto da far sottolineare al consigliere delegato del Consorzio Dafne Daniele Marazzi quanto sia indispensabile "raggiungere l'ecosistema healthcare adottando un approccio inclusivo e trasversale. Troppo spesso, infatti, ci troviamo di fronte a decisioni che si rivelano miopi, di corto respiro, se non addirittura dannose". ■



*E' auspicabile una conoscenza diffusa della filiera distributiva dei farmaci che aiuti a risolvere i complessi problemi con cui finora ha funzionato*

e prodotti per la salute, sottolineando il contributo apportato dai diversi attori coinvolti. Del resto, sono molti anni che la fondazione Gimbe - acronimo di Gruppo italiano per la medicina basata sulle evidenze, organizzazione senza fini di lucro - pone al centro delle sue attività quella di favorire la diffusione e l'applicazione delle migliori evidenze scientifiche con attività indipendenti

incontrovertibile la difficoltà a "dimensionare" l'esatta portata di un problema serissimo come quello dei farmaci carenti. Infatti, l'analisi effettuata ha acclarato che per il 43% dei medicinali la cessata commercializzazione è definitiva, ma soprattutto che per l'89% dei medicinali è specifica la disponibilità di un'alternativa terapeutica, mentre per il restante 11% è autorizzata l'im-

**I dati hanno evidenziato** in maniera

# Marco Giusti di NolPal premiato per il contributo alla legge 51 su EPAL

Ha portato l'esperienza dell'azienda nella stesura della legge.

**I**l 23 novembre, alla premiazione del Logistico dell'Anno 2023 organizzato da Assologistica, Marco Giusti di NolPal - Gruppo Casadei Pallets ha ricevuto il prestigioso riconoscimento. Attivo fino al 2018 presso SGS e Bureau Veritas nelle attività di ispezione sulla qualità degli imballaggi in legno, responsabile tecnico della squadra di ispettori di EPAL Italia, Marco Giusti ha svolto attività anticontraffazione EUR, EPAL e FITOK, perizie legali e tecniche su parchi pallet aziendali ed è stato formatore tecnico; cinque anni fa è entrato in squadra presso NolPal come Asset Protection Manager.

**Dalle attività inerenti alla conformità, è passato alla realtà del recupero, dei contenziosi, degli obiettivi economici e ambientali di un'azienda di noleggio e gestione per terzi: come è cambiata la sua professione?**

**I**n NolPal ho avuto l'opportunità di entrare a contatto con la dura realtà del recupero pallet in differita, uno scenario a tratti paradossale e fuori controllo in cui l'abitudine del debitore a non restituire il bene-pallet era diventata la normalità. Questo lavoro mi ha consentito di contribuire alla stesura di un testo che ristabilisce i diritti del creditore anche a distanza di tempo ma secondo poche e chiare regole.

**Lei parla di chiarezza e sintesi del testo di legge: in che senso?**

**I** Sono due punti di forza che in

NolPal viviamo ogni giorno, e questa attitudine a risolvere problemi è diventato un apporto concreto alla stesura. Abbiamo lavorato con gli altri membri del gruppo per due anni, poi, dopo l'approvazione della Legge 51,

un altro anno per la modifica alla legge, di prossima emanazione. Così sono nati i 3 nuclei portanti della legge: 1. il voucher va emesso solo nel caso di impossibilità all'interscambio diretto e può avere anche un formato digitale. 2. il voucher non è uno scarabocchio illeggibile sui DDT di consegna, ma un documento specifico con determinate caratteristiche in cui si attesta il debito. 3. quel debito non ha scadenza e chi non restituisce il bene entro 6 mesi, poi lo deve pagare.

**Qual è stata la maggior difficoltà?**

**I** La ricerca di un lessico chiaro e inequivocabile con un utilizzo preciso della terminologia tecnica che tenesse conto del maggior numero possibile di variabili e dinamiche operative e contemporaneamente impedisse ogni tentativo di aggirare il testo. Con questa legge siamo riusciti, a mio avviso, a dare al pallet la dignità di prodotto che merita, che è poi l'atteggiamento alla base delle attività quotidiane di NolPal.

**Quali i partner del tavolo di lavoro? E quali concetti lei ha contribuito a creare?**

**I** Per la quasi totalità ne facevano parte primarie aziende della logistica



Marco Giusti, il secondo da destra, Asset Protection Manager di NolPal

italiana dalle quali ho avuto molto da imparare: ho cercato di portare la mia competenza tecnica su EPAL e sull'interscambio, un sistema sul quale spesso risulta carente la formazione. La principale istanza è stata il ripristino della legalità insieme a quello del valore economico: un pallet non restituito alimenta il circuito dei raccoglitori privi di licenza che alterano il prodotto irrimediabilmente dal punto di vista qualitativo e ne inficiano sicurezza e affidabilità. Poi c'è l'aspetto fiscale non meno importante, che genera entrate non tracciabili ed evasione di imposte.

**In che senso l'essere in squadra a NolPal ha arricchito il contributo dato al tavolo normativo?**

**I** L'obiettivo della legge 51 è speculare all'obiettivo di NolPal, il cui core business è il noleggio: far tornare a casa il proprio asset è condizione imprescindibile. Oltre a questo, normare l'interscambio differito ha consentito a NolPal di lanciare il proprio Voucher 51 digitale conforme alla legge, su piattaforma open e gratuita. ■

# Il gruppo Weerts intensifica gli investimenti in Italia

Presentati tre progetti con forti caratteristiche di sostenibilità ambientale.

**W**eerts Logistics Park fa parte del gruppo Weerts, holding belga nei settori della logistica, dell'immobiliare, degli sport motoristici e delle energie rinnovabili. WLP è specializzata nella realizzazione di immobili logistici d'avanguardia e vanta oltre un milione di metri quadrati attualmente in fase di sviluppo in Belgio, Italia, Inghilterra, Paesi Bassi, Francia, Germania, Regno Unito, Ungheria e Romania. Filosofia societaria è quella di perseguire una serrata pipeline di sviluppi il cui denominatore comune sia rappresentato dalla capacità di soddisfare le esigenze della logistica contemporanea portando innovazione, benessere e rispetto delle questioni ambientali e sociali a beneficio del territorio in cui ogni hub logistico viene inserito. Weerts ha recentemente illustrato i nuovi progetti nel mercato italiano, il secondo in assoluto per la società, dopo quello belga. Si tratta di investimenti per un totale di circa 150 milioni di euro relativi a immobili che spaziano dal nord al sud del nostro paese, studiati con particolare cura nel tenere conto dei principali corridoi logistici che caratterizzano il territorio. Yves Weerts - che è executive chairman della società - ha dichiarato: "I progetti che abbiamo in corso partono dall'assunto che il nostro obiettivo primario è la creazione di strutture sostenibili e autosufficienti con l'installazione di sistemi di pannelli solari nelle coperture dell'edificio, rispettando le principali certificazioni ambientali ottenendo la certificazione Platinum, un traguardo che riteniamo assolutamente alla nostra portata e rispetto al quale riserviamo grande fiducia. Sentiamo



*Tutti i progetti saranno dotati di impianti fotovoltaici*

fortemente la responsabilità nei confronti dell'ambiente in questo territorio, e il nostro impegno per la sostenibilità è uno dei cardini della progettazione attuale e futura".

**In quest'ottica è in fase** di avanzata costruzione Fidenza Logistics Park, immobile di circa 50 mila metri quadri in posizione altamente strategica, adiacente all'interporto di Parma e a quello di Bologna. La nuova struttura logistica è progettata per alte capacità di stoccaggio con caratteristiche impiantistiche top di gamma: spazi studiati con l'obiettivo di ottenere le massime attestazioni del settore, grazie a scelte progettuali che verranno adottate in tutte le fasi del ciclo di vita dell'immobile, al fine di ottenere la certificazione Leed Platinum. È stato poi illustrato il progetto Venice Logistics Park, un parco di circa 400 mila metri quadri - posizionato a circa un

chilometro dall'autostrada E70, a circa 7 dall'autostrada A57 e dall'aeroporto di Venezia, e distante solo 20 dall'aeroporto di Treviso - studiato anch'esso con l'obiettivo di ottenere la certificazione Leed Platinum. Sempre in termini di sviluppo logistico riferito all'immediato futuro, Weerts ha in cantiere un nuovo sito anche a Modugno, in provincia di Bari, dove sono appena iniziate le demolizioni relative a un recupero ambientale di un'area di circa 100 mila metri quadrati, in passato occupata da uno stabilimento industriale. Lo scopo è quello di realizzare due edifici ad uso logistico con una superficie lorda totale di circa 50 mila metri quadri con annesso attività di supporto. L'intero lotto - posizionato a soli 5 chilometri dall'ingresso dell'autostrada A14 - comprenderà sia le aree esterne di servizio che la viabilità interna, i parcheggi e le aree drenanti a verde. (T.M.) ■

## Nel segno del lavoro

a cura di **Paolo Giordano**

L'evento, organizzato da Assologistica, Assologistica Cultura e Formazione ed Euromercati si è svolto a Milano, ed è stato preceduto dalla presentazione di una ricerca sul "Futuro del lavoro nella logistica". Un argomento che è oggi una vera emergenza per il settore. Sono stati consegnati 27 premi aziendali, tutti centrati sull'impegno delle imprese verso l'innovazione, divisi in diverse categorie, e 6 premi speciali.

# Logistica: l'ampio e pericoloso divario tra la realtà e le regole

“E' necessario che le regole vengano adeguate ai tempi e affinché ciò avvenga occorre riflettere sulle innovazioni in atto e sulle necessarie prospettive di armonizzazione degli impianti regolatori”, ha detto Ruggeroni.

**A** Milano, nel Belvedere Jannacci del grattacielo Pirelli, che ospita la Regione Lombardia, si è svolto l'evento “Lavorare meglio, questione di logistica – Costruiamo le basi per il futuro del paese”. Nell'ambito di questa iniziativa si è tenuta anche la diciannovesima edizione del premio “Il Logistico dell'Anno”, organizzato da Assologistica, Assologistica Cultura e Formazione e dalla nostra rivista Euromerci. Il premio si è confermato un rilevante “termometro” della spinta delle aziende logistiche verso l'innovazione in tutte le direzioni, dalla sostenibilità ambientale e sociale al trasporto intermodale, dalla formazione alla logistica 4.0, fino all'ambito legale-contrattuale. 27 sono state le aziende premiate a cui si sono aggiunti sei premi speciali. E' stato, quindi, un importante momento per fare il punto sulla crescita del settore e sulla difficile fase che sta attraversando che richiede il massimo impegno per rispondere al rapido cambiamento del sistema produttivo e della distribuzione. Una difficile fase soprattutto per la difficoltà di trovare sul mercato del lavoro risorse umane che abbiano le competenze necessarie per ricoprire nuovi ruoli nell'ambito, in primo luogo, dell'informatizzazione. Questa mancanza di personale è oggi un problema serio per la logistica e, potremmo aggiungere, anche per molti altri settori produttivi. Questa è la ragione per la quale Assologistica è particolarmente impegnata sull'argomento. Un impegno che ha portato alla



La sala del convegno nel Belvedere Jannacci, grattacielo Pirelli

pubblicazione di un volume, “Il futuro del lavoro nella logistica” che è stato presentato nell'occasione.

**L'evento è stato aperto** da un intervento di Umberto Ruggeroni, presidente di Assologistica, che ha confermato l'attenzione dell'associazione sul tema del lavoro: “Siamo stati impegnati con le nostre commissioni interne, con tutte le imprese nostre aderenti, con l'Adapt, l'associazione fondata da Marco Biagi, per dare una risposta alla fame di competenze che le aziende logistiche stanno esprimendo che è la naturale conseguenza dei rapidi cambiamenti che sta vivendo la società. Il risultato è stato la pubblicazione del volume che oggi presentiamo e che vuole essere un vademecum per il cammino che obbligatoriamente ci attende se vogliamo dare risposte concrete e convincenti. Abbiamo anche operato su più fronti,

abbiamo stretto alleanze e collaborazioni con altre associazioni datoriali, abbiamo dialogato con i sistemi confederali, abbiamo proposto interventi puntuali su norme e regolamenti. Tutto ciò è a dimostrazione di quanto interesse stiamo concentrando sul tema lavoro. Infine, abbiamo voluto fortemente che le nostre imprese potessero lavorare confidando sulla collaborazione e sul supporto della pubblica amministrazione. Per questo abbiamo strutturato il progetto Cruscotto che garantirà sull'affidabilità delle aziende logistiche”.

**Il problema di fondo** è che l'evoluzione della logistica sta avvenendo in tempi molto stretti. Ruggeroni si è trattenuto su questo aspetto, ribadendo alcuni concetti, come gli era capitato in tante altre occasioni in questi ultimi tempi: “L'evoluzione rapidissima che abbia-



Un momento del dibattito sul volume "Il futuro del lavoro nella logistica"

mo vissuto e stiamo ancora oggi vivendo, soprattutto nella logistica, richiede a ciascuno di noi di gestire il presente e al tempo stesso di saper immaginare un futuro immediato. Ciò significa sovente di dover operare nell'ambito di sistemi regolatori poco coerenti con quanto nella realtà sta avvenendo. Appare in tutta evidenza il divario, talvolta eccessivamente ampio, tra il mondo del lavoro e le regole che lo sostengono. Un divario estremamente pericoloso per le imprese, per gli imprenditori, per i lavoratori e per tutto il sistema economico". Da questa situazione parte l'esigenza "che le regole vengano adeguate ai tempi e affinché ciò avvenga occorre riflettere sulle innovazioni in atto e sulle necessarie prospettive di armonizzazione degli impianti regolatori". Da qui l'impegno di Assologistica e la pubblicazione del volume "Il futuro del lavoro nella logistica".

**Nel convegno è intervenuto** anche Adolfo Urso, ministro per le Imprese e del Made in Italy, che ha sottolineato il ruolo fondamentale della logistica come leva strategica per la competitività delle imprese manifatturiere italiane e come strumento per promuovere il made in Italy. Ha inoltre annunciato l'avvio di un gruppo di lavoro permanente presso il suo ministero tra gli operatori della logistica, Confindustria



Il palazzo sede della Regione Lombardia che ha ospitato il convegno

e Federdistribuzione per definire le strategie di sviluppo future. Il ministro ha poi dedicato un ampio spazio al Cruscotto, il progetto di Assologistica che prevede la realizzazione di una piattaforma ospitata presso le camere di commercio in cui far convergere tutte le informazioni già in possesso della pubblica amministrazione relative all'identità e alla conformità delle aziende del settore. Tali dati permetteranno ai potenziali clienti di scegliere un fornitore affidabile per i propri servizi logistici. Il progetto Cruscotto ha visto coinvolte le regioni Lombardia ed Emilia Romagna ed è stato presentato a Confindustria, Confetra, ai sindacati, Cgil, Cisl e Uil oltre che alle cooperative e alle altre associazioni di categoria e ai trasportatori. Guido Guidesi, assessore allo Sviluppo economico della Regione Lombardia, ha ricordato che

la Lombardia rappresenta circa il 40% della logistica nazionale, sottolineando l'importanza del settore sia per i servizi ai cittadini sia per il supporto alle imprese. "La giunta lombarda guarda con molta attenzione all'evoluzione del settore con l'obiettivo di regolamentarne lo sviluppo a favore delle imprese e dei territori", ha ricordato Guidesi. Andrea Scrocco, responsabile della logistica delle Olimpiadi Milano Cortina 2026, è intervenuto illustrando la collabora-

zione che è stata sottoscritta con Assologistica per far fronte alle esigenze di quella che sarà la più estesa Olimpiade della storia. ■

## GLI SPONSOR DELL'EVENTO

La manifestazione è stata ospitata dalla Regione Lombardia nella sede di Palazzo Jannacci. Media partner è stato Il Sole 24 Ore. Gi Group/GiBPO e Go Welfare sono stati i main sponsor. Le altre aziende che hanno sponsorizzato l'iniziativa sono state Ebilog, ONHC OdontoNetwork, TIAKI, Captrain, Manpower Group, Wexecutive.

# L'emergenza del lavoro

La formazione e l'apprendistato sono due elementi essenziali per fronteggiare una situazione che sta mettendo in difficoltà lo sviluppo delle imprese.

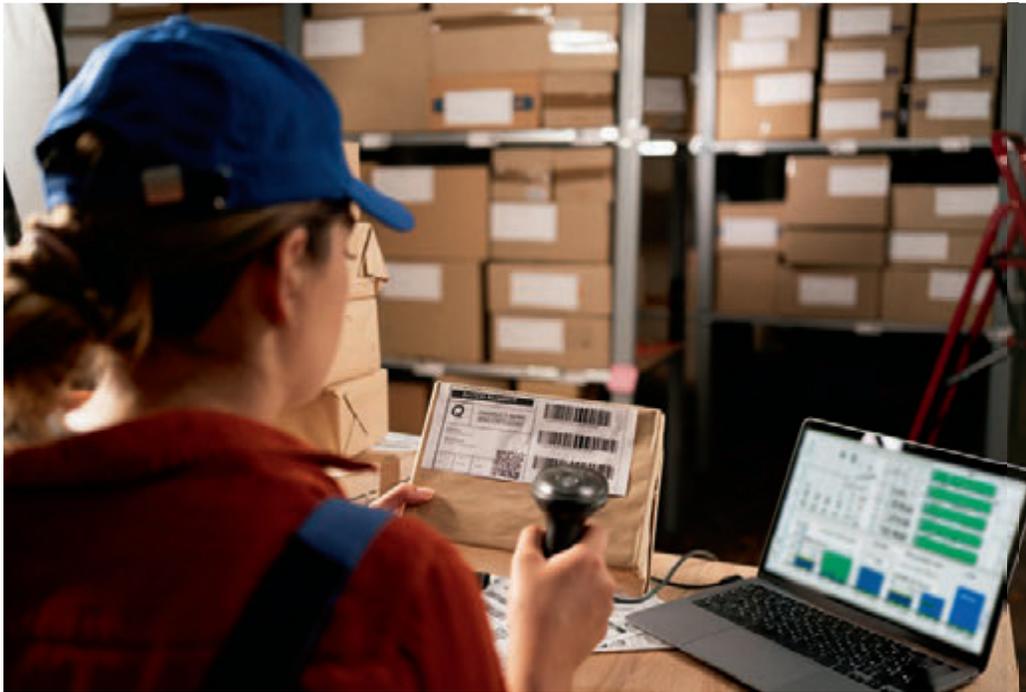
La logistica è un settore fortemente impegnato a progredire velocemente in termini tecnologici. Ciò è richiesto dai rapidi cambiamenti che stanno sempre più coinvolgendo la produzione e il commercio. Un esempio: la crescita continua dell'eCommerce, che richiede alla logistica di adeguarsi e trovare le giuste risposte. C'è un solo modo per farlo: aumentare la tecnologia in maniera da ridurre i tempi di tutte le operazioni da quelle di magazzino a quelle di connessione con i fornitori e con i clienti. Non per nulla la logistica si sta sempre più attrezzando, ricorrendo all'automazione dei magazzini e dotandosi di nuovi software. C'è un forte limite in questa operazione di modernizzazione: mancano le risorse umane con competenze specifiche e adeguate. Il problema è aggravato dall'attuale scarsa efficacia della formazione. Lo dimostra il dato del 2021: la popolazione adulta di età compresa tra i 25 e i 64 anni di età che ha partecipato ad attività di istruzione e formazione è del 9,9%. Un dato basso, inferiore alla media europea e che colloca l'Italia al quindicesimo posto nella classifica continentale. Questo dato è ancora peggiore se si guarda alla formazione che interessa i settori dell'Information and Communications Technology: scende al 5%.

**Cosa fare, in questa situazione?** La ricerca "Il futuro del lavoro nella logistica", elaborata da Assologistica con Adapt, l'associazione senza fini di lucro fondata da Marco Biagi nel 2000, sottolinea che la "contrattazione italiana in materia di formazione è sicuramente evoluta", prima, qualche decennio fa, i riferimenti erano pochi e

spesso limitati a semplici dichiarazioni di principio, adesso l'intervento delle parti sociali è più variegato e ha modelli diversi. Vanno fortemente rafforzate quelle disposizioni che prevedono una formazione che non sia funzionale a recuperare l'obbligo scolastico o un'aspettativa personale (le famose 150 ore introdotte a metà degli anni '70), "quanto piuttosto a risolvere un'esigenza condivisa tra azienda e lavoratore di rinnovare continuamente il patrimonio professionale del secondo". Il mondo della formazione ha iniziato a capire le esigenze delle imprese e, quindi, l'offerta di percorsi specifici a tutti i livelli sta considerevolmente crescendo. Detto questo, è, però, necessario rendere "strutturale" il ricorso alle diversificate tipologie di percorsi oggi disponibili, come le Academy aziendali, gli apprendistati e gli ITS. Questi ultimi sono particolarmente importanti e sono venuti alla ribalta con il Piano nazionale di ripresa e resilienza. A luglio 2022, è stata finalmente approvata la legge n. 90/2022 che istituisce gli ITS Academy a pieno titolo nel sistema di istruzione del nostro paese. In particolare, il Pnrr, come detto, ha dedicato attenzione all'argomento. Il Piano, riferendosi alla riforma dell'istruzione, così sottolinea: "la riforma rafforza il sistema degli ITS attraverso il potenziamento del modello organizzativo e didattico (integrazione offerta formativa, introduzione di premialità e ampliamento dei percorsi per lo sviluppo di competenze tecnologiche abilitanti), il consolidamento degli ITS nel sistema ordinamentale dell'istruzione terziaria professionalizzante, rafforzandone la presenza attiva nel tessuto imprenditoriale del sistema universita-

rio delle lauree professionalizzanti. Il coordinamento fra le scuole professionali, gli ITS e le imprese sarà assicurato replicando il 'modello Emilia Romagna' dove collaborano scuole, università e imprese". L'obiettivo, dichiara il Pnrr, è "conseguire un aumento degli attuali iscritti a percorsi ITS del 100%".

**Secondo il sistema informativo** Excelior curato da Unioncamere, nel 2022, sulle 328 mila assunzioni avvenute nella logistica, il 38% è stato caratterizzato da una notevole difficoltà di reperimento: per il ridotto numero di candidati (26%), per la loro inadeguatezza (12,5%) o per altri motivi (3,4%). In una situazione come quella italiana, dove esiste oltre un milione di giovani che non studiano e non lavorano, questo è un lusso che non ci si può permettere. In un contesto del genere, l'apprendistato, se non venisse inteso come semplice contratto di inserimento incentivato dei giovani nel mondo del lavoro, ma come "leva per il placement e per la costruzione dell'offerta di lavoro può rappresentare un istituto particolarmente strategico", come nota la ricerca Assologistica-Adapt. La legge italiana conosce tre tipologie di apprendistato, due rientrano nel cosiddetto "sistema duale", che permette di raggiungere un titolo di studio secondario (apprendistato di primo livello) o terziario (apprendistato di alta formazione e ricerca), il terzo è invece finalizzato al raggiungimento di una qualificazione professionale secondo i sistemi di classificazione e inquadramento previsti dalla contrattazione collettiva (apprendistato professionalizzante). La tipologia più utilizzata in Italia è l'apprendistato professionaliz-



La formazione che riguarda i settori dell'Information and Communications Technology arriva in Italia al 5%

zante, con un “numero risibile di apprendistato duale attivati ogni anno, intorno al 3%”, nota la ricerca. “Il dato è in contraddizione con le migliori pratiche europee e con le stesse indicazioni provenienti dall’Unione europea per le quali l’unico vero apprendistato, capace di generare occupazione di

qualità e favorire i processi di innovazione, è quello che prevede il coinvolgimento di un’istituzione formativa”, sottolinea la ricerca. Inoltre, nel nostro paese, solo un contratto collettivo su tre disciplina l’apprendistato duale e anche quello professionalizzante non è particolarmente curato: non supera

pagnano il giovane in formazione e ne curano la crescita, prevedendo percorsi sperimentali che permettano al giovane in formazione di essere ospitato in più aziende e datori di lavoro, in modo da garantire una formazione più completa. Infine, la parti sociali, anche attraverso commissioni, potrebbero intestarsi “la facoltà di valutare e attestare gli apprendimenti acquisiti dal giovane in formazione al termine del suo percorso”. Ciò non solo rafforzerebbe la dimensione dell’istituto, ma garantirebbe “una maggiore trasparenza e informazione sul mercato del lavoro”. L’occupazione sta crescendo in Italia, ma è un dato che non deve trarre in inganno, infatti la richiesta e l’offerta di lavoro è molto più alta di quanto, nell’attuale situazione, il paese riesce a dare. Il lavoro giovanile e femminile devono acquisire ben altri livelli di coinvolgimento se vogliamo adeguarci alla realtà. ■

in ogni settore lo standard medio di 80 ore annue, che spesso sono anche ridotte. Occorre potenziare significativamente questo settore. Ad esempio, per quanto riguarda l’apprendistato professionalizzante, aumentando in maniera decisa le 80 ore oggi previste dai contratti collettivi, valorizzando la figura dei tutor, ossia dei lavoratori ordinari che accom-

## NELLE PAGINE SEGUENTI

Nelle pagine seguenti, presentiamo le aziende che sono state premiate (i premi sono stati suddivisi in diverse sezioni e sono stati tutti assegnati per l’impegno innovativo dimostrato in diversi ambiti, da quello formativo alla sostenibilità ambientale e sociale, dal trasporto multimodale alla logistica condivisa, dalla logistica 4.0 all’internazionalizzazione) e i riconoscimenti personali. Per motivi di spazio le motivazioni dei premi sono state pubblicate in estrema sintesi. I premi sono stati ritirati da manager delle imprese e sono stati consegnati dal presidente Umberto Ruggerone, dai vicepresidenti Pamela Calderoli, Riccardo Fuochi, Massimiliano Montalti, Renzo Sartori, Marco Spinedi di Assologistica e dal segretario generale dell’associazione Jean Francois Daher.

I premi speciali sono stati consegnati da Ruggerone e Daher.

## CEVA LOGISTICS ITALIA

Per il progetto "LEAD@CEVA – Shaping Future Leaders"



Il programma di sviluppo delle competenze manageriali e di leadership è stato lanciato internamente da CEVA Logistics Italia ed è alla sua seconda edizione, con l'obiettivo di accompagnare l'evoluzione professionale dei suoi talenti e migliorare le capacità necessarie per ricoprire posizioni di responsabilità all'interno dell'azienda. Il target di riferimento è costituito da 75 talenti individuati attraverso assessment strutturati, valutazione delle performance degli ultimi tre anni e people review annuale. Il programma è stato progettato per mettere i team manager a confronto con le competenze necessarie per assumere decisioni efficaci e guidare gruppi con successo.

Massimiliano Montalti, a sinistra, e Umberto Ruggione, a destra, premiano Daniele Di Blasio

## COLUMBUS LOGISTICS

Per l'impegno innovativo nell'ambito della sostenibilità ambientale



Dal 31 gennaio 2023 il gruppo Columbus è ufficialmente carbon neutral per gli scopi 1 e 2 ed è il primo 3PL a conseguire questo traguardo a livello nazionale. La società ha sempre sentito responsabilità e desiderio di generare un impatto positivo nell'ambiente e il suo percorso in questo senso è stato coerente negli anni, a partire dalla certificazione Iso 14001 ottenuta nel 2002. Nel corso del 2022 Columbus ha stilato il suo piano di sostenibilità, nel quale vengono identificati importanti obiettivi a breve e medio termine, che accompagneranno l'operatore fino al 2030 e gli permetteranno di contribuire al raggiungimento di 8 dei 17 obiettivi di sviluppo sostenibile.

Marco Spinedi, a sinistra, premia Virginia Gautieri

## DACHSER ITALY

Per l'impegno innovativo nell'ambito formativo



L'impegno si riferisce alla formazione interna dei collaboratori correlata a un progetto grazie al quale si è potuta migliorare la qualità del lavoro e del servizio offerto al cliente. Tutta la filiale è stata coinvolta in questa evoluzione e ogni dipendente di Dachser Italy ne fa parte. Si è partiti da un'analisi di flussi e processi operativi. Da qui si è predisposto un piano d'azione investendo in risorse, formazione a tutti i livelli, nuovi scaffali e conseguente nuovo layout di magazzino, processi per le attività TH e WH, gestione del piazzale, gestione dei pallet e servizio al cliente. Il risultato è stato positivo anche perché tutti i dipendenti sono stati aggiornati nei tempi corretti.

Pamela Calderoli, a sinistra, premia Giulia Frignani

## DB CARGO TRANSA FULL LOAD SOLUTIONS

Per l'innovazione nel trasporto multimodale



La società DB Cargo Transa Full Load Solutions è nata il 31 dicembre 2022 con il riposizionamento delle attività logistiche della compagnia ferroviaria tedesca Deutsche Bahn. Collaborazione, semplificazione e creatività sono caratteristiche del gruppo DB Cargo, capace di un'ampia offerta multimodale. In effetti la divisione FLS propone servizi di trasporto ferroviario, intermodale, via terra e mare. La nuova società vanta diverse sedi in Italia: ha favorito l'assunzione di molte figure professionali specializzate e previsto corsi di formazione e specializzazione per i propri dipendenti. Grazie anche all'impronta del gruppo DB Cargo è attenta all'ambiente, seguendo politiche per la riduzione di emissioni di CO2.

Pamela Calderoli, a sinistra, premia Mario Giovanni Sacco

## DHL SUPPLY CHAIN ITALY e ROYAL CANIN

Per il progetto "DHL Supply Chain e Royal Canin insieme per un logistica più sostenibile"



La forte partnership tra le due aziende ha permesso loro di collaborare definendo azioni concrete sulla sostenibilità per il trasporto e il magazzino e anche su una strategia di comunicazione congiunta verso dipendenti, associati e in futuro clienti. Sono state pianificate e avviate soluzioni altamente sostenibili dal punto di vista dell'efficiamento energetico e della sostenibilità ambientale tra cui la gestione dei prodotti presso un campus carbon neutral di DHL con impiantistiche particolarmente avanzate in tema di efficientamento e riduzione dei consumi, la riorganizzazione geografica della distribuzione di alcuni trasporti intermedi e l'utilizzo di veicoli elettrici per la consegna in alcune aree.

Pamela Calderoli, al centro, premia Alexandro Ghisoni e Luca Pecchenini

## DKV MOBILITY

Per il progetto "DKV LIVE"



DKV Live è l'assistente digitale per la mobilità intelligente di DKV Mobility: consente la gestione digitale della flotta interconnettendo, tramite un piccolo dispositivo, i veicoli al sistema di gestione e controllo della flotta stessa. Ogni veicolo comunica in tempo reale e in maniera completamente automatica, restituendo ai fleet manager un ventaglio di informazioni e dati utili. I veicoli collegati, infatti, inviano in tempo reale un ampissimo data set che viene trasformato in grafici, mappe e report e, inoltre, digitalizzano completamente la gestione documentale. Fra le caratteristiche di DKV Live vi sono l'RDLC (download da remoto dei dati tachigrafici) e la pianificazione intelligente dei percorsi.

Renzo Sartori, a sinistra, premia Alessandro Laurenti

## FERCAM

Per il progetto "REcrate"



Una delle principali criticità della logistica dell'arte è l'utilizzo di casse su misura che spesso dopo un solo trasporto potrebbero vedere esaurita la loro funzione. Questa problematica ha trovato una soluzione nell'economia circolare grazie al progetto "REcrate", presentato da FERCAM Fine Art in collaborazione con FERCAM Echo Labs durante la Milano Design Week 2023. "REcrate" non si limita alla proposta di riutilizzo del legno per la produzione di nuove casse per il trasporto perfettamente a norma e a ridotto impatto ambientale. La reale forza dell'iniziativa risiede nella possibilità, una volta esaurita la funzione primaria delle casse, che arrivino a vivere una terza vita, unica nel suo genere.

Renzo Sartori, a destra, premia Davide Aonso

## GRUBER LOGISTICS

Per l'impegno innovativo nell'ambito dell'internazionalizzazione d'impresa



Il 3PL ha di recente acquisito Universal Transport, azienda internazionale con un fatturato annuo di 172 milioni di euro, 13 filiali in Germania e 4 all'estero (Romania, Polonia, Turchia e Egitto). La società tedesca si concentra sul trasporto di carichi pesanti ed eccezionali: unendo le sue competenze con quelle di Gruber Logistics, è oggi tra i leader di settore. La decisione di Gruber di acquisire Universal Transport ha portato il gruppo a un posizionamento strategico a livello internazionale e soprattutto nel mercato tedesco, paese in cui Gruber Logistics conta 15 filiali. Ha inoltre permesso di stabilire una solida base di 60 filiali in 14 Paesi e ampliare la flotta.

Jean Francois Daher, a sinistra, premia Martin Gruber

## GXO

Per il progetto "People care"



Nell'ottica di creare un ottimo ambiente di lavoro, promuovere la diversità, l'inclusione e l'appartenenza, nel corso dell'anno GXO ha organizzato diverse iniziative. Un esempio sono i due workshop indirizzati ai responsabili di siti e dipartimento. Oltre ai workshop, GXO si impegna a sostenere comunità locali e organizzazioni non-profit operanti sul territorio nazionale, come AISM - Associazione Italiana Sclerosi Multipla e PizzAut. L'operatore continuerà a sensibilizzare e accrescere la consapevolezza all'interno dell'azienda tramite l'estensione dei workshop realizzati e l'organizzazione di nuove attività. Si ricercheranno nuovi modi per rafforzare le comunità e si consolideranno le partnership in corso.

Pamela Calderoli, a sinistra, premia Maria Elena Scolaro

## INNOCENTI DEPOSITI, CRAI SECOM e UNILEVER

Per il progetto "Sharing Logistics" presso un magazzino automatico 4.0



Il progetto nasce dall'idea di un operatore logistico (Innocenti Depositi Provider Logistico), di un retail della distribuzione organizzata (CRAI Gruppo Retail) e di un produttore multinazionale leader del settore care & grocery (Unilever divisioni Home & Personal care) di iniziare un percorso logistico condiviso. Il progetto prende corpo dall'idea di integrare e condividere la partnership con un altro importante player, per riuscire a realizzare riduzioni di costo sia economici che ambientali, grazie al raggiungimento dei seguenti obiettivi: condivisione di spazi operativi, razionalizzazione di attività di magazzino e riduzione di attività di trasporto. Si tratta di un'esperienza fino ad oggi mai sperimentata in Italia.

Pamela Calderoli, al centro, premia Davide Innocenti e Matteo Gasparini

## INTERPORTO RIVERS VENEZIA (IRV)

Per l'impegno innovativo nell'ambito di fusioni e acquisizioni



Grazie al salvataggio dell'azienda terminal portuale C.I.A. (senza alcuna prospettiva di sviluppo) da parte del gruppo Orlan Invest Holding è oggi in corso un rilancio che vedrà nei prossimi anni realizzarsi nuove strutture e infrastrutture. Il salvataggio ha visto diversi passaggi: da luglio 2015 fino a febbraio 2020, con la rigorosa gestione dei flussi di cassa derivanti solo dall'attività di operatore logistico e la grande responsabilità dei lavoratori, si è riusciti dare continuità operativa-organizzativa al terminal. Nel marzo 2023 si sono riallacciati i rapporti con il ministero dei Trasporti: il terminal è rientrato nei 26 interporti di interesse nazionale.

Renzo Sartori, al centro, premia Bruno Savio

## LOGISTICA UNO e NESTRADE (SANPELLEGRINO)

Per il progetto "Treno pendolare" da Nord a Sud Italia



Il treno di Logistica Uno, che equivale a 30 autoarticolati, ha una partenza programmata ogni venerdì sera dallo scalo ferroviario di Lecco e, viaggiando di notte, arriva allo scalo ferroviario di Porcari (Lucca) di prima mattina, qui viene suddiviso su tre destinazioni: Interporto Sud Europa a Marciianise (Caserta), dove arriva nella notte di sabato/domenica; Interporto di Bari la domenica; lunedì pomeriggio all'Interporto di Catania. In tre giorni si possono servire 4 punti baricentrici. Questo servizio consente al partner del progetto, ovvero a Nestrade (Sanpellegrino), di poter scegliere fino a 24 ore prima della partenza del treno la destinazione delle proprie merci.

Massimiliano Montalti, il secondo a sinistra, premia Gianluca Cornelli, Francesco Borgianino e Vincenzo Simonetta

## LONATO E NESTLÉ WATERS FRANCE

Per l'impegno innovativo nell'ambito tecnologico e della logistica 4.0



Lonato SpA (Logistica integrata strada ferrovia) e Nestlé Waters France, leader nel business delle bevande, hanno messo in atto un'innovativa gestione informatica che migliora i processi di scambio delle informazioni del flusso logistico ferroviario. Il sistema è dedicato alla relazione Italia-Francia che nel 2024 è previsto si incrementi a cinque treni completi a settimana. Nestlé Waters France ha definito lo standard del flusso ICT con un formato in maniera da poter essere utilizzato dai suoi sistemi ma generato attingendo a un diverso data base, che è quello del WMS della Lonato SpA, in modo da renderli interoperabili.

Massimiliano Montalti, a sinistra, premia Jean François Lagane e Massimo Perotti

## LPR

Per il progetto relativo alla conversione dei flussi gomma-ferrovia



LPR ha aumentato l'efficienza della supply chain dei pallets anche attraverso l'utilizzo di forme intermodali. Il nuovo collegamento, a parità di viaggi, prevede una tratta fissa con trasferimenti settimanali da Essex (Regno Unito) alla piattaforma del partner logistico a Pomezia (Roma) e successivamente la consegna alla destinazione del cliente finale con un percorso di soli 30 chilometri su gomma, con un consumo pari a 26,60 tCO2e. La scelta del punto di partenza è dovuta in particolar modo al formato specifico del pallet (1000x1200 mm), che comportava per LPR Europa uno squilibrio degli stock complessivi. L'intero progetto permetterà una riduzione complessiva di 109,34 tCO2e.

Pamela Calderoli, a sinistra, premia Andrea Volpe

## MANHANDWORK

Per il progetto "MHW Academy"



L'operatore logistico, con sede a Torino, ha creato MHW Academy, un programma interno che offre alle risorse desiderose di accrescere la possibilità di coltivare e ampliare le proprie capacità. 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 grado di intervenire con tempestività e soluzioni innovative. I partecipanti all'Academy (oggi composta da 26 persone con un'età media di 30 anni) hanno accesso a programmi di formazione personalizzati. Questa opportunità consente loro di trasformare idee innovative in realtà concrete.

Pamela Calderoli, a destra, premia Marco Covarelli

## MERCITALIA INTERMODAL - POLO LOGISTICO GRUPPO FS

Per il progetto "Smart Train"



Sviluppo tecnologico degli asset e digitalizzazione dei processi ferroviari è un prerequisito fondamentale per poter raggiungere gli obiettivi di sostenibilità fissati dall'Unione europea. Per raggiungere tali obiettivi Mercitalia Intermodal ha sviluppato soluzioni on-board. Applicando a carri e locomotori le tecnologie disponibili è possibile automatizzare una serie di processi. E così è stato avviato il progetto "Smart Train" che offre i seguenti scenari di utilizzo: estimated time of arrival (ETA); maggiore efficienza operativa, migliorando il servizio; sistema frenante e impatti; comunicazione in tempo reale via radio al locomotore e al personale operativo durante i processi pre-partenza.

Pamela Calderoli, a sinistra, premia Antonio Brunacci

## MULTILOGISTICS

Per la realizzazione del nuovo impianto logistico di Vignate



Multilogistics ha messo al centro della sua strategia il concetto di logistica sostenibile. Lo ha fatto investendo anche in nuovi impianti, tra cui quello di Vignate (Milano), dotato di certificazione BREEAM, che presenta varie caratteristiche, tra cui: vicinanza alle infrastrutture principali e al terminal intermodale; la presenza di servizi di TPL e la possibilità, con una flotta green, di servire direttamente l'area metropolitana di Milano; costruzione su un terreno «brown field», bonificando e riqualificando un'area industriale dismessa e preservando l'ecosistema; servizi di riqualificazione, sicurezza stradale e di eventuale realizzazione di una ciclovia; aree verdi e piantumazione di specie autoctone.

Pamela Calderoli, a sinistra, premia Vittorio Mascolino

## NOLPAL e GRUPPO CASALASCO

Per il progetto "Oro rosso su pallet bianco"



Il gruppo Casalasco si è rivolto a NolPal, affidandole il servizio noleggio pallet EPAL sia per l'Italia sia per la Germania, introducendo quindi con la gestione estera un ulteriore elemento di criticità gestito sia con il ricorso al sistema a rete di NolPal, agli strumenti digitali e alle automazioni dei suoi NolPal point sia con le collaborazioni con analoghe aziende di noleggio EPAL nordeuropee. L'operatività multiclient del centro EPAL di Parma (Nolpal Point da 3.500 mq coperti, e 30mila mq scoperti, a elevato livello di automazione fisica e con sistemi digitalizzati di tracciabilità di flussi) ha fatto la differenza per la sua centralità rispetto alle aree operative degli stabilimenti del gruppo.

Pamela Calderoli, al centro, premia Gianni Getti e Luigi Fava

## NOVASYSTEM e GALLOZZI GROUP

Per l'espansione internazionale grazie alla soluzione BeOne Global



BeOne Global di Nova System è la nuova release della soluzione software BeOne. L'ERP, ideato per le esigenze del mondo della logistica, delle spedizioni internazionali, dei trasporti e della dogana, diventa multi-azienda e multi-trasporto, con la possibilità di gestire attraverso un unico database le informazioni di più aziende appartenenti allo stesso gruppo societario. Tra le prime imprese del settore a beneficiarne c'è Gallozzi Group, che ha scelto di utilizzare BeOne Global per le filiali in Italia, Regno Unito e Turchia (e in prospettiva anche in Cina e Paesi Bassi) e per la gestione di diversi ambiti: shipping agency, spedizioni internazionali, servizi logistici e altro ancora.

Pamela Calderoli, a sinistra, premia Barbara Avesani e Paolo Grassi

## PARISI INTERNATIONAL FORWARDING

Per il progetto relativo al cassetto doganale PAREASY



La soluzione digitale e green, realizzata da Paris International Forwarding per le operazioni di import ed export, è di fatto un archivio all'avanguardia che - mediante gli strumenti proposti dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) - collega le 480 dogane del territorio nazionale, scaricando e mettendo a disposizione del cliente i prospetti di sintesi, e nel caso di rappresentanza diretta anche il prospetto di svincolo. Il portale ADM e i servizi STS con le opportune deleghe consentono infatti di automatizzare lo scarico dei prospetti import e di renderli disponibili nel portale offerto da Martino Parisi. Inoltre, tutte le comunicazioni con i servizi ADM avvengono in modalità sicura.

Pamela Calderoli, a sinistra, premia Giulia Marzaro

## PORTO INTERMODALE RAVENNA-SAPIR

Per l'adozione di un sistema digitalizzato per la segnalazione di non conformità ad eventi indesiderati



Sapir, negli ultimi anni, ha curato in modo particolare la segnalazione di non conformità, effettuata dai propri dipendenti. Col tempo è sorta l'esigenza di migliorarne la fruibilità: il fatto che le segnalazioni fossero in formato cartaceo, la loro accessibilità e le tempistiche di compilazione impedivano la piena realizzazione delle intenzioni aziendali. La soluzione del problema era la digitalizzazione della modulistica, fino ad allora rappresentata da files in formato pdf, compilati a mano, scansionati e inviati ai diretti interessati. Si è proceduto quindi alla digitalizzazione del flusso di segnalazione.

Pamela Calderoli, al centro, premia Sara Luciani e Chiara Marsella

## PROMETON TYRE GROUP

Per l'impegno innovativo nell'ambito della sostenibilità ambientale



Il gruppo Prometon ha aderito al Global Compact delle Nazioni Unite e, dall'anno 2020, l'azienda è diventata membro fondatore del Global Compact Network Italia. Con questo nuovo status, la società si impegna a contribuire alla realizzazione degli obiettivi dell'UNGC partecipando alla vita istituzionale e sviluppando le iniziative previste. A partire dal 2022, il gruppo ha deciso di potenziare la propria strategia e il proprio modello di sostenibilità con il supporto di specifici rating ESG e della nuova applicazione della Global Reporting Initiative. In questa prospettiva sono stati fissati specifici obiettivi di riduzione dei consumi energetici e delle emissioni di gas serra entro il 2030.

Pamela Calderoli, a sinistra, premia Enrico Ongis

## SAFIM

Per il progetto "Alimentazione e Logistica"



Il progetto punta ad analizzare i comportamenti alimentari di chi lavora nella logistica degli alimenti, in tutti i reparti e le mansioni. Ogni tipologia di lavoratore coinvolto nella logistica alimentare presenta peculiarità che creano stili di vita e abitudini alimentari diverse. Obiettivo generale del progetto è di ridurre le problematiche fisiche e rallentare l'insorgenza di patologie legate a un'alimentazione scorretta, creando al contempo una cultura alimentare aziendale in grado di autoalimentarsi. Il progetto si articola in tre momenti: una prima fase di raccolta dati; una seconda fase di formazione e consulenza personalizzata; una terza fase di analisi dei risultati e di valutazione delle possibili evoluzioni.

Massimiliano Montalti, a sinistra, premia Giovanni Giglio

## SCANNELL PROPERTIES in joint venture con TECHBAU

Per lo sviluppo immobiliare di San Pietro Mosezzo, Novara



In joint venture con Techbau, Scannell ha sviluppato a San Pietro Mosezzo, vicino a Novara, un'area di circa 200mila mq, composta da 4 edifici principali su circa 85mila mq di aree coperte, e altri immobili a supporto dell'operatività di logistica. Gli edifici sono stati progettati secondo criteri tecnologici e ambientali per ottenere alti livelli di certificazione LEED (livello "Gold"). Scannell ha lavorato in accordo con gli enti locali per la definizione delle aree verdi, la completa eliminazione dell'impatto delle acque meteoriche sulla rete pubblica, la creazione di un'area ri-naturalizzata e la gestione della viabilità locale.

Pamela Calderoli, al centro, premia Ivan Poletti e Davide Carnelli

## SIMPOOL e BALOCCO

Per il progetto "PLP - Polo Logistico del Pallet"



PLP è un progetto di logistica condivisa sviluppato in partnership tra Simpool e Balocco con l'obiettivo di ridisegnare i flussi di gestione e riparazione dei pallet Epal di Balocco. È stato ripensato l'intero ciclo di utilizzo, recupero, controllo e manutenzione. È stata applicata una tecnologica plant di gestione del pallet all'interno del polo logistico di Balocco, sito a Trinità, Cuneo, ed è stato sfruttato il network di Simpool per la gestione su tutto il territorio nazionale. Il progetto movimentata e controlla 500mila pallet Epal annui, 360mila dei quali vengono forniti da Simpool con la logica del pooling.

*Umberto Ruggerone, il secondo da destra, premia Javier Escudero e Gianfranco Bessone*

## TORRENTE VIGNONE STUDIO LEGALE INTERNAZIONALE

Per l'impegno innovativo nell'ambito lega-contraattuale nel settore della logistica



Lo studio legale, specializzato in logistica e trasporti, ha presentato un caso interessante in cui, a fronte di varie problematiche sorte nel corso del contratto di fornitura di servizi logistici, si è arrivati a superare le questioni grazie allo strumento della negoziazione contrattuale. A seguito di trattative efficaci fra le parti sui diversi punti di contrasto, si è arrivati alla stesura di un addendum al contratto per disciplinare il periodo di open-book e, con l'occasione, includere nuove clausole, che mancavano in precedenza nel contratto. L'alternativa sarebbe stata la cessazione degli accordi commerciali, con pregiudizio per il cliente.

*Massimiliano Montalti, al centro, premia Grazia Torrente e Alessandra Vignone*

## WCG-WORLD CAPITAL GROUP e GREEN TRANSITION HUB della LIUC UNIVERSITÀ CATTANEO

Per il progetto "l'Atlante della Logistica Green"



WCG-World Capital Group insieme ai ricercatori del Green Transition Hub della LIUC - Università Cattaneo, in collaborazione con Assologistica, si sono impegnati nella ricerca e nello studio del settore del real estate per la logistica in Italia, in particolare, con un nuovo focus sulla sostenibilità ambientale e la realizzazione di magazzini in ottica green. È nato così "L'Atlante della Logistica Green", un database che contiene informazioni su più di 60 caratteristiche per ogni immobile logistico, al fine di fornire una mappatura geografica su un tool interattivo, aggiornato e dettagliato dei principali nodi logistici.

*Pamela Calderoli, al centro, premia Martina Baglio e Andrea Faini*

## PREMI SPECIALI

### Alessandro Zanin

Per l'impegno in ambito formativo accademico



### Gianfranco De Angelis

Per lo straordinario contributo allo sviluppo dell'intermodalità nel nostro paese



### Dino Menichetti

Per il significativo impegno in favore di una logistica sostenibile



### Marco Giusti e Loredana Igne

Per il fondamentale contributo all'ottenimento della legge sui pallet



### Giovanni Leonida

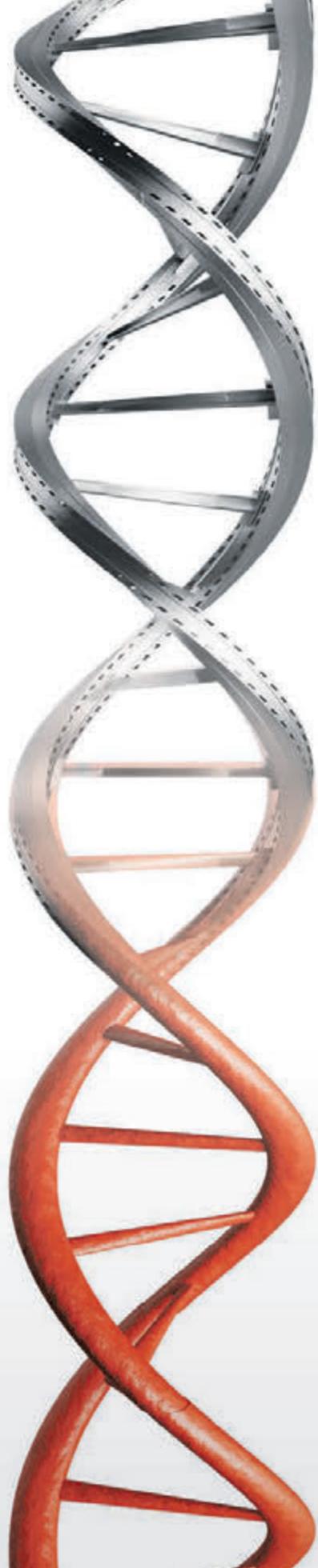
Per l'instimabile contributo allo sviluppo della logistica nel nostro paese



### Banco Alimentare della Lombardia

Premio speciale





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

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

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

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

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

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

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



# 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