

LEVIAhub
SUPPLY CHAIN MASTER



LEVIAHUB.COM

Ogni pallet gestito,
ogni processo
ottimizzato. **Leviahub.**

Il tuo partner unico per trasportatori, spedizionieri,
doganalisti, corrieri, ultimo miglio, terminal container,
CAD, agenzie marittime, aziende e industrie.



YOUR IT SUPPLY CHAIN SOFTWARE PROVIDER

Panetta: 2025, instabilità politica e a rischio la pace

EDITORIALE

LA COLLABORAZIONE
CON ASSOIMMOBILIARE

APPALTI PUBBLICI

L'IRU CHIEDE ALLA UE
UNA REVISIONE DELLE NORME

CREDITO COMMERCIALE

USA ED EUROPA:
COMPORTAMENTO DIVERSO

organizzano



21^a Edizione del Premio IL Logistico dell'Anno

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

L'edizione 2025 prevede riconoscimenti a società e manager logistici che hanno effettuato innovazione in ambito:

- Corporate Social Responsibility
- Formativo
- Immobiliare
- Internazionalizzazione d'Impresa
- Ricerca e Sviluppo
- Environmental, Social and Governance (ESG)
- ICT e Tecnologico
- Trasportistico (mono o multimodale)
- Circular e Sharing Logistics

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

Dovrà esporre in modo chiaro il progetto che viene candidato.

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

Il testo di presentazione della candidatura andrà spedito entro e non oltre il **31 Luglio 2025**.

Gli invii vanno effettuati via mail a:

milano@assologistica.it

oggetto **Euromerci - Candidatura**

al premio **IL LOGISTICO DELL'ANNO**

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
Bianca & Volta
Truccazzano(Mi)

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

Economia

**PRODUZIONE INDUSTRIALE IN CALO
RISPETTO AL 2023, MENO 4,0%**

8

Economia Panetta

**2025: INSTABILITA' POLITICA
E A RISCHIO LA PACE**

10

Infrastrutture

**PRESENTATO
MALPENSA DISTRI PARK**

36

Portualità

**IL CONGRESSO
DI ASSITERMINAL**

38

Eventi internazionali

**A BARCELLONA SI E' TENUTO
IL SIL 2025**

42

Autotrasporto

**APPALTI PUBBLICI IN EUROPA:
L'IRU CHIEDE UNA REVISIONE DELLE NORME**

44

Credito commerciale

**LA DIVERGENZA DEL COMPORTAMENTO
TRA GLI STATI UNITI E L'EUROPA**

46

ECommerce

**NEL 2025, IN ITALIA, SALE LA SPESA
ONLINE DEL 6% SUL 2024**

48

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

14

DALLE AZIENDE

23



Investire in formazione e in sicurezza è essenziale per la logistica specie in un momento come questo, quando il settore sta combattendo contro una carenza di professionisti sempre maggiore: più del 50% non trova lavoratori qualificati (il servizio a pag. 20)



Una ricerca di Axis Communications, azienda svedese, sull'intelligenza artificiale ha esplorato l'uso dell'AI in materia di sicurezza, protezione, business intelligence e operatività fornendo una panoramica sugli aspetti più critici (il servizio a pag. 51)

Assologistica e Assoimmobiliare: un accordo di collaborazione per lo sviluppo di tutto il settore

di Jean François Daher*

Come ben sappiamo, negli ultimi anni il comparto immobiliare della logistica si è affermato come uno dei settori più dinamici e strategici del mercato italiano. La crescente complessità dei processi distributivi, l'espansione dell'eCommerce e l'evoluzione delle esigenze di consegna hanno ridefinito la domanda di spazi logistici, rendendo il segmento una leva strutturale per la competitività del paese. Il settore rappresenta attualmente la principale asset class del commercial real estate in Italia per volume di investimenti, passando da meno del 5% nel 2015 a quasi il 25% dei volumi degli ultimi tre anni. Il settore contribuisce alla valorizzazione dei territori, ad esempio sviluppando poli logistici in aree brown-field, riducendo consumo di suolo e impatto ambientale e favorendo la nascita di nuove economie locali. Le piattaforme di nuova generazione, se progettate con criteri innovativi, hanno consumi energetici inferiori e possono diventare veri e propri poli energetici, grazie a tecnologie come fotovoltaico e comunità energetiche, contribuendo alla transizione ecologica e alla resilienza dei territori. Nonostante le ottime performance, tuttavia, il settore logistico è ancora penalizzato da una classificazione urbanistica non pienamente coerente con la sua natura produttiva e industriale. La frequente assimilazione dell'attività logistica alla destinazione commerciale



o produttiva, infatti, genera incertezze interpretative e oneri che ostacolano lo sviluppo di nuovi progetti, rallentano i processi autorizzativi e rendono meno attrattivi gli investimenti. Per consolidare e sostenere questo slancio, è necessario quindi che anche il quadro normativo accompagni l'evoluzione del mercato. È nella prospettiva comune di voler risolvere queste importanti problematiche che va inteso l'accordo di collaborazione tra Assologistica e Confindustria Assoimmobiliare, l'associazione

nazionale dell'industria immobiliare rappresentativa dell'intera filiera del real estate attiva in Italia in tutte le asset class. Si tratta di un'intesa - che riteniamo assolutamente ottima, fin dai suoi primi passi - finalizzata nel definire un inquadramento urbanistico più chiaro e coerente per le attività logistiche che ne riconosca pienamente la natura industriale e produttiva, superi le attuali ambiguità interpretative, semplifichi le procedure autorizzative e renda il settore più attrattivo per gli investimenti, in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile e transizione energetica del paese. ■

o produttiva, infatti, genera incertezze interpretative e oneri che ostacolano lo sviluppo di nuovi progetti, rallentano i processi autorizzativi e rendono meno attrattivi gli investimenti. Per consolidare e sostenere questo slancio, è necessario quindi che anche il quadro normativo accompagni l'evoluzione del mercato. È nella prospettiva comune di voler risolvere queste importanti problematiche che va inteso l'accordo di collaborazione tra Assologistica e Confindustria Assoimmobiliare, l'associazione nazionale dell'industria immobiliare rappresentativa dell'intera filiera del real estate attiva in Italia in tutte le asset class. Si tratta di un'intesa - che riteniamo assolutamente ottima, fin dai suoi primi passi - finalizzata nel definire un inquadramento urbanistico più chiaro e coerente per le attività logistiche che ne riconosca pienamente la natura industriale e produttiva, superi le attuali ambiguità interpretative, semplifichi le procedure autorizzative e renda il settore più attrattivo per gli investimenti, in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile e transizione energetica del paese. ■

*Segretario generale di Assologistica e direttore di Euromerci

TRASPORTI E LOGISTICA SOLUZIONI RUGGED PRONTE PER LA TRASFORMAZIONE DIGITALE



Nel settore Trasporto & Logistica, è fondamentale investire in soluzioni robuste e affidabili per affrontare con successo la trasformazione digitale. Le nostre soluzioni pronte per l'Intelligenza Artificiale, come il tablet fully rugged ZX10 e il notebook rugged S510, sono progettate per offrire prestazioni elevate anche in ambienti complessi e impegnativi. Con Getac Select offriamo un ecosistema completo che include anche software, accessori e supporto specializzato, per aumentare l'efficienza operativa, ridurre i rischi e conquistare un vantaggio competitivo duraturo.



Scopri di più



Inflazione per il 2025 all'1,4%

L'Istat stima che l'indice destagionalizzato della produzione industriale sia aumentato dell'1,0% rispetto a marzo, mentre nella media del periodo febbraio-aprile si è registrato un aumento del livello della produzione dello 0,4% rispetto ai tre mesi precedenti. L'indice

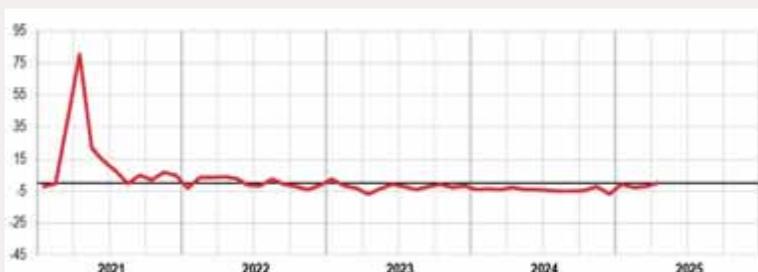


mensile è aumentato su base congiunturale per i beni di consumo (più 1,8%), i beni strumentali (più 0,8%) e i beni intermedi (più 0,2%). Al netto degli effetti di calendario, ad aprile, l'indice generale è in aumento, in termini tendenziali, dello 0,3%. Si registrano incrementi tendenziali per l'energia (più 1,8%) e i beni di consumo (più 1,1). La crescita sul 2024 è modesta, ma interrompe una lunga fase di contrazione. Sempre ad aprile, i prezzi alla produzione dell'industria sono diminuiti del 2,2% su base mensile e sono cresciuti del 2,6% su base annua (era più 3,9% a marzo). Sul mercato interno i prezzi sono calati del 3,0% rispetto a marzo e sono aumentati del 3,8% su base annua (da più

Produzione industriale

Fonte: ISTAT

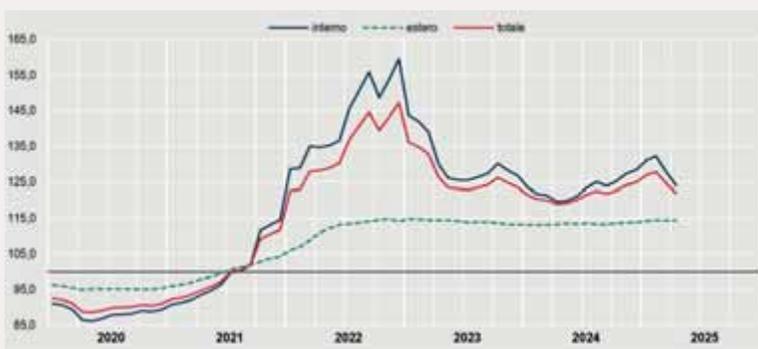
(2021-2025, variazioni % tendenziali, base 2021=100)



Prezzi alla produzione

Fonte: ISTAT

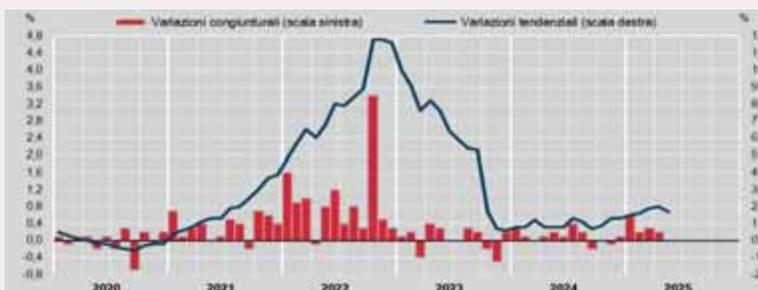
(2020-2025, numeri indice, base 2021=100)



Prezzi al consumo

Fonte: ISTAT

(2020-2025, indice Nic*, variazioni % congiunturali e tendenziali, base 2015=100)



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



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

Programma Luglio-Ottobre 2025

LUGLIO

1 LUGLIO

I CONTRATTI DI COSTRUZIONE E VENDITA DEI MAGAZZINI. DINAMICHE NEGOZIALI, CONTRATTUALI ED OPERATIVE

Avv.ti Claudio Perrella e Alessio Totaro

2 LUGLIO

TRADE WARS E SANZIONI INTERNAZIONALI: "TRUMP TARIFFS" E TENSIONI COMMERCIALI

Marco Sella

8 LUGLIO

GLI IMPATTI DEGLI INCOTERMS SUI CONTRATTI DI TRASPORTO E DI ASSICURAZIONE. COME SUPERARE LA PROSPETTIVA DELLA VENDITA EXW

Avv. Davide Magnolia

17 LUGLIO**

MISURE DAZIARIE E IVA ALL'IMPORTAZIONE: LE NUOVE INSIDIE GLOBALI, DAZI USA E BARRIERE TARIFFARIE

Avv. Ettore Sbandi

22 LUGLIO**

LA RIFORMA CBAM 2025: REGOLE SEMPLIFICATE E NUOVI "DICHIARANTI AUTORIZZATI"

Dr. Marco Sella

23 LUGLIO**

APPROVVIGIONAMENTI E SCORTE IN MAGAZZINO: GUIDA A UNA GESTIONE CORRETTA ED EFFICACE

Dr. Fausto Benzi

SETTEMBRE

18 SETTEMBRE

LA DISTRIBUZIONE DEI PRODOTTI ALL'ESTERO VIA GOMMA. DOCUMENTI DA GESTIRE E MONITORAGGIO DEI SUB-VETTORI

Avv.ti Grazia Torrente e Alessandra Vignone

24 SETTEMBRE

LA COMPLIANCE DOGANALE ALL'EXPORT: LA DISCIPLINA "DUAL USE" E LE SANZIONI ALLA RUSSIA

Avv. Lorenzo Ugolini

29 SETTEMBRE**

BLOCKCHAIN E LOGISTICA: STATO DELL'ARTE E TREND DI UNA TECNOLOGIA A SUPPORTO DELLA SUPPLY CHAIN

Dario Favaretto

OTTOBRE

1° OTTOBRE

INCOTERMS E REGIME DELL'ESPORTAZIONE: RISCHI, OPPORTUNITÀ, COMPLIANCE TRIBUTARIA ED EXTRATRIBUTARIA

Avv. Ettore Sbandi

8 OTTOBRE

ABC PER UNA GESTIONE CORRETTA, A NORMA ED EFFICIENTE DEI MAGAZZINI

Dr. Fausto Benzi

14 OTTOBRE

I NUOVI SCENARI DELLA CONTRATTUALISTICA NEL TRASPORTO E NELLA LOGISTICA: COME SI SONO EVOLUTE NEGLI ULTIMI 5 ANNI LE RELAZIONI INDUSTRIALI TRA COMMITTENTI E FORNITORI

Avv.ti Claudio Perrella e Alessio Totaro

22 OTTOBRE**

DERISKING DOGANALE E VERIFICHE EXTRATRIBUTARIE: PREVENIRE SANZIONI E CONTROLLI

Dr. Marco Sella

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



Assologistica Cultura e Formazione

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

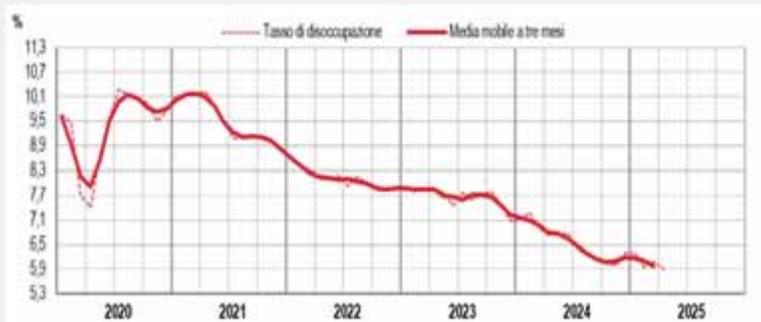
Via E. Cornalia,19 - 20124 Milano - Tel. 02.6691567

e-mail: culturaformazione@assologistica.it - <https://culturaeformazione.assologistica.it/>

Tasso di disoccupazione

Fonte: ISTAT

(2020-2025, dati % e destagionalizzati)



5,4% del mese precedente). Al netto del comparto energetico, i prezzi hanno registrato un incremento congiunturale modesto (più 0,1%) e una crescita tendenziale contenuta, pari a più 1,0%. Nel trimestre febbraio-aprile 2025, rispetto al precedente, i prezzi alla produzione dell'industria sono calati dello 0,4%. Secondo le stime preliminari,

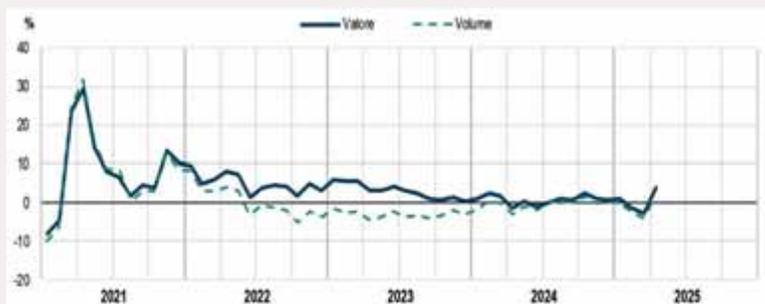


nel mese di maggio 2025, l'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività, al lordo dei tabacchi, ha registrato una variazione nulla su base mensile e del più 1,7% su base annua, dal più 1,9% registrato nel mese precedente. La decelerazione del tasso d'inflazione si deve principalmente alla dinamica dei prezzi dei beni energetici regolamentati (passati dal più 31,7% al più 29,1%) e non regolamentati (da meno 3,4% a meno 4,3%) e degli alimentari non lavorati (da più 4,2% a più 3,7%). Nel mese di maggio l'"inflazione di fondo", al netto degli energetici e degli alimentari freschi, è decelerata leggermente (da più 2,1% a più 2,0%). L'inflazione acquisita per il 2025 è pari a più 1,4% per l'indice generale e a più 1,6% per la componente di fondo. ■

Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

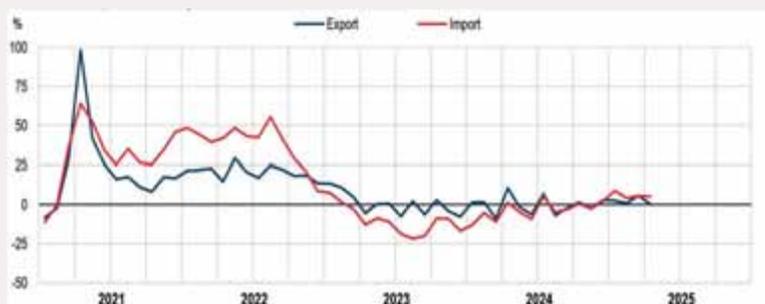
(2021-2025, variazioni % tendenziali, dati in valore, base 2021=100)



Commercio con l'estero

Fonte: ISTAT

(2021-2025, variazioni % tendenziali, dati grezzi)



Aumenta nel primo trimestre del 2025 il costo del superbonus

Lo Stato nei primi tre mesi del 2025 ha avuto una spesa di 1,8 miliardi di euro.

di **Mirella Sestieri**

Nei primi tre mesi di quest'anno, per il superbonus, lo Stato ha dovuto sostenere una spesa di altri 1,8 miliardi di euro, nonostante l'incentivo sia sceso al 65%, portando il "carico" complessivo a 126 miliardi. Quindi, per il 2025, il costo continua ad aumentare (stando alla legge attuale, nel 2026, il superbonus non sarà più utilizzabile). Non entriamo nell'acceso dibattito politico che è seguito a tale incentivo, ma crediamo che vada citato quanto è stato detto, nel marzo del 2023, alla camera dei deputati, da Pietro Tommasino, dirigente del servizio Struttura economica della Banca d'Italia, nel corso dell'audizione sugli effetti macroeconomici degli incentivi fiscali in materia edilizia, che "nello scenario migliore, i benefici ambientali del superbonus, compenserebbero i costi sostenuti dallo Stato in quasi 40 anni". Sempre i ricercatori di via Nazionale hanno sottolineato che da una indagine che ha interessato i beneficiari del superbonus, il 25% di questi proprietari li avrebbe realizzati comunque, gravando così sulle casse dello Stato per almeno 45 miliardi di euro. In più di un'occasione, sempre la Banca d'Italia ha evidenziato la natura regressiva di questa agevolazione fiscale destinata al miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici. Tesi, quest'ultima, sostenuta anche dalla Corte dei conti che ha denunciato come le risorse pubbliche impegnate per il superbonus



Un edificio dove i lavori sono ancora in corso

abbiano interessato, in particolare, le persone più abbienti.

Comunque, secondo l'Istat, il superbonus ha contribuito alla crescita economica per gli anni 2021 e 2022 tra l'1,4 e il 2,6% del Pil nazionale, ma ciò ha comportato un aumento del costo di costruzione di almeno il 20%, molto causato proprio dal superbonus. Anche sul fronte occupazionale c'è stato un aumento molto notevole, sempre grazie al superbonus. Ma va detto che sono nate all'improvviso molte attività edilizie con scarse capacità che oggi stanno chiudendo. Cosa che potrà causare problemi perché dati i tempi ristretti, molti edifici non hanno ancora chiuso i lavori. Anche sugli appalti pubblici, il superbonus ha provocato conseguenze negative, dato il crescere dei costi di molte materie prime, che

ha imposto una revisione al rialzo dei preventivi. Inoltre, c'è anche il problema che pochi sono gli edifici interessati da questo incentivo: sono stati circa mezzo milione di unità, ossia solo il 4,1% degli edifici residenziali presenti nel paese è stato interessato da tale agevolazione fiscale. Ritornando al primo trimestre del 2025, le uscite più significative per le casse pubbliche hanno interessato la Campania (più 3,4% pari a più 301,6 milioni di euro), le Marche (più 2,5% che corrisponde a più 87,6 milioni) e il Molise (più 2,5% pari a 19,3 milioni). Le regioni che, invece, in questo inizio 2025 hanno utilizzato meno il superbonus sono state la Puglia (più 0,6% con una spesa di più 38,1 milioni di euro), la Valle d'Aosta (più 0,6% pari a più 3,4 milioni) e, infine, la Sardegna (più 0,4% che corrisponde a più 12,7 milioni di euro). ■

Produzione industriale in calo: rispetto al 2023, meno 4.0%

Nell'Unione europea la diminuzione, nello stesso periodo, è stata del 2,4%.

di **Valerio di Velo**

L'Istat ha recentemente pubblicato un'analisi sul 2024. Ne riassumiamo qui gli aspetti principali.

Nel 2024, l'economia italiana ha continuato a crescere a un ritmo moderato, inferiore rispetto alla Francia e soprattutto alla Spagna, mentre la Germania è in recessione per il secondo anno di seguito. Il Pil, infatti, è cresciuto nel nostro paese, dello 0,7%, come nel 2023, mentre in Francia ha segnato un aumento del 1,2% e in Spagna del 3,2% e in Germania è calato dello 0,2%. Dal lato della domanda, all'espansione dell'attività hanno contribuito per 0,4 punti percentuali i consumi (in uguale misura collettivi e delle famiglie) e 0,1 punti percentuali gli investimenti, mentre la variazione delle scorte ha contribuito negativamente per quasi 0,2 punti percentuali. La domanda estera netta ha fornito un apporto di poco più di 0,3 punti percentuali, a sintesi di una riduzione dell'export e di una più accentuata dell'import in volume. In particolare, rispetto agli altri principali paesi europei, i consumi finali hanno contribuito poco alla crescita del Pil, che, in Germania hanno apportato contributi pari a 0,9%, in Francia all'1,0% e a oltre il 2,5% in Spagna. E', invece, calata nel 2024 la produzione industriale, che, corretta per i giorni lavorativi, è diminuita del 4,0% rispetto al 2023, quando era già diminuita sull'anno precedente del 2,0%, mentre nell'Unione europea,



Nella manifattura, la crisi si è sentita particolarmente nel settore della produzione delle automobili

complessivamente, la riduzione è stata del 2,4%. Rispetto a dicembre 2019, a fine 2024 il livello della produzione manifatturiera si è ridotto del 6,5% in Italia, del 10,2% in Germania, del 3,3% in Francia e dello 0,7% in Spagna.

I primi mesi del 2025 sono stati caratterizzati da una forte incertezza sulle prospettive a breve termine, soprattutto per i rischi circa l'export associato alle decisioni di politica commerciale degli Stati Uniti. L'occupazione ha continuato a espandersi ed è stato conseguito un parziale recupero nel potere d'acquisto dei salari. Sull'aumento dell'occupazione c'è da dire che per la sua composizione settoriale, si è tradotto in una riduzione della produttività del lavoro. È proseguito il rientro dall'inflazione, riflettendo il forte calo nelle quotazioni dell'energia, la cui crescita

ne era stata all'origine. L'inflazione al consumo si è mantenuta più bassa che nelle altre maggiori economie europee, tornando però a salire nei primi mesi del 2025. Nell'anno appena trascorso sono migliorati in misura consistente i saldi del bilancio pubblico, soprattutto grazie alla riduzione degli oneri del superbonus. Il debito pubblico è cresciuto lievemente, per effetto della ridotta crescita del Pil nominale e dell'aumento della spesa per interessi.

Nell'ultimo decennio la crescita dell'economia ha risentito sia di condizioni macroeconomiche in prevalenza sfavorevoli sia di caratteristiche del sistema produttivo associate all'efficienza e all'incremento della produttività che ne hanno frenato l'espansione, quali le ridotte dimensioni d'impresa, la specializzazione, il contenuto innovativo



In Italia, nel 2024, rispetto a dicembre 2019, il calo della produzione industriale è stato del 6,5% contro, nello stesso periodo, la diminuzione dello 0,7% in Spagna e del 3,3% in Francia

relativamente modesto delle produzioni. Negli anni più recenti lo sviluppo delle attività ad alta tecnologia ha contribuito a mitigare questi effetti. Tuttavia, l'Italia continua a scontare un ritardo nella dotazione di capitale umano qualificato, che si riflette anche in una minor capacità di adozione delle tecnologie digitali che richiedono competenze specializzate. Questa è una conseguenza anche dell'andamento demografico: l'invecchiamento della popolazione continua. Circa un quarto della popolazione (24,7% al 1° gennaio 2025) ha almeno 65 anni. Tra questi, cresce in particolare il numero di persone di 80 anni e più (4 milioni e 591 mila). Inoltre, sono proseguiti gli espatri di giovani laureati: nel 2023, sono partiti 21 mila ragazzi tra i 25 e 34 anni (più 21,2% sul 2022), mentre i rientri sono molto più contenuti e in calo. In dieci anni abbiamo perso circa 100 mila laureati. Anche l'educazione e la formazione lasciano a desiderare: nel 2023, solo il 65,5% dei 25-64enni possedeva almeno un diploma di scuola secondaria superiore, contro il 79,8% della media dell'Unione a 27. Il

divario è ancora più ampio sul fronte dei laureati: appena il 21,6% in Italia, a fronte del 35,1% nella media europea e quote doppie in Francia e Spagna. Il ritardo riguarda anche le generazioni più giovani, in particolare per l'istruzione terziaria: tra i 25-34enni, il 31,6% ha un titolo terziario nel 2024, un dato in crescita ma ancora lontano dall'obiettivo europeo del 45% entro il 2030.

Un'altra criticità italiana è l'abbandono scolastico precoce: nel 2024, quasi il 10% dei giovani tra 18 e 24 anni ha lasciato il sistema di istruzione e formazione senza aver conseguito un titolo secondario superiore. Il fenomeno è più diffuso tra gli uomini (12,2%) e nel Mezzogiorno. Le competenze digitali restano insufficienti per raggiungere gli obiettivi europei. Nel 2023 solo il 45,8% degli italiani tra i 16 e i 74 anni possiede competenze digitali almeno di base, contro una media dell'Unione a 27 del 55,5% e obiettivi europei che puntano all'80% entro il 2030. Persistono forti divari territoriali, generazionali e di istruzione. Nel Mezzogiorno la quota di cittadini con competenze di

digitali almeno di base è pari al 36,1%, contro il 50% circa nel centro-nord. Il divario tra giovani (16-24 anni) e adulti (45-54 anni) è di 10 punti percentuali a sfavore dei secondi.

Un altro capitolo dell'analisi Istat è stato dedicato alla sostenibilità. L'Italia è tra i paesi europei maggiormente colpiti per perdite economiche dovute a eventi climatici estremi: nel periodo 1980-2023, si colloca al secondo posto nell'Unione con circa 134 miliardi di euro, dopo la Germania con 180 miliardi e prima della Francia con 130 miliardi. A proposito delle energie rinnovabili, l'Italia resta indietro rispetto a importanti paesi europei, dal 2005 al 2024 l'Italia ha sì triplicato la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili raggiungendo circa 130 Twh, contro circa 266 in Germania, oltre 160 in Spagna e 150 in Francia; in questi ultimi due paesi, tuttavia, il nucleare - considerato energia pulita - concorre rispettivamente per altri 55 e 380 TWh. Cresce la quota di produzione netta di energia elettrica da fonti rinnovabili (trainata soprattutto dal fotovoltaico). Nel 2024 questa ha rappresentato il 49,0% del totale, contro circa il 16,0% nel 1990 e circa il 40% nel 2014. Ponendo a confronto il 2014 con il 2024, sono cresciute le quote dell'eolico e, soprattutto, come detto, del fotovoltaico, mentre si sono ridotte quelle delle altre fonti. L'idroelettrico, nonostante un calo della quota di quasi 10 punti percentuali, continua a rappresentare circa il 40% della produzione delle rinnovabili, seguito dal fotovoltaico e dall'eolico. L'Istat dice che "si sono ridotte le pressioni generate dal sistema economico sull'ambiente", ma permangono tuttavia elevati i rischi naturali, associati anche alla maggior frequenza di eventi climatici estremi. ■

2025: instabilità politica e a rischio la pace

Le politiche protezionistiche stanno spingendo l'economia globale su una traiettoria pericolosa: i dazi oggi in vigore potrebbero ridurre il commercio internazionale del 5% e riconfigurare le filiere produttive.

di **Stefano Pioli**

La Banca d'Italia ha presentato il rapporto annuale e il governatore, Fabio Panetta, ha svolto le considerazioni finali. "Le dispute commerciali e i conflitti in atto stanno incrinando la fiducia a livello internazionale, con effetti negativi sulle prospettive dell'economia globale - ha detto Panetta in apertura del suo intervento - Nelle scorse settimane il Fondo monetario internazionale ha abbassato le previsioni di crescita mondiale per il prossimo biennio a meno del 3%, ben al di sotto della media dei decenni scorsi". L'annuncio, del 2 aprile, di un forte e generalizzato aumento dei dazi, in parte sospeso nelle settimane successive, ha causato ampie oscillazioni sui mercati finanziari, penalizzando soprattutto le imprese più esposte a livello internazionale. Gli



Nel primo trimestre del 2025 il Pil è cresciuto dello 0,3%. La produzione industriale è rimasta nettamente al di sotto dei livelli precedenti soprattutto in Germania e in Italia

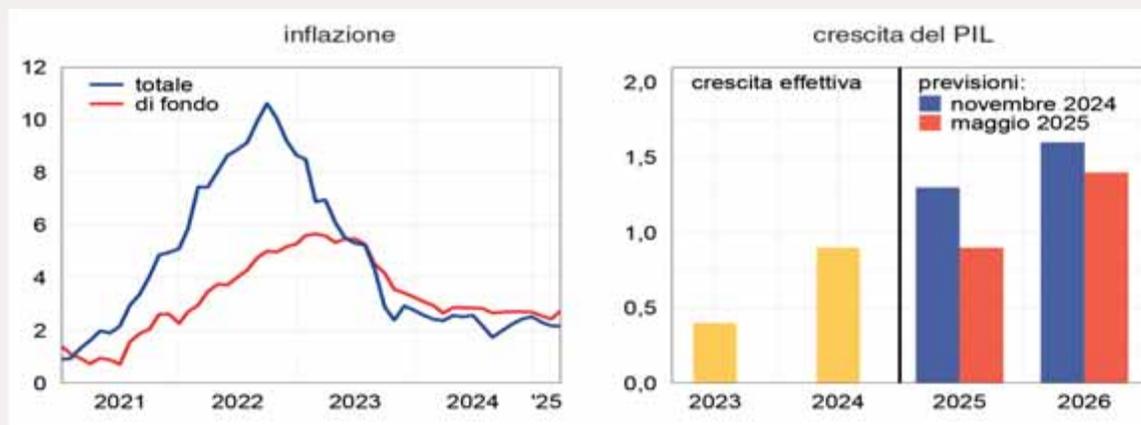
investitori si sono spostati verso attività considerate più sicure. Nonostante il parziale rientro delle tensioni finanzia-

rie e il recupero dei corsi azionari, nelle settimane successive questa configurazione di mercato è rimasta invariata.

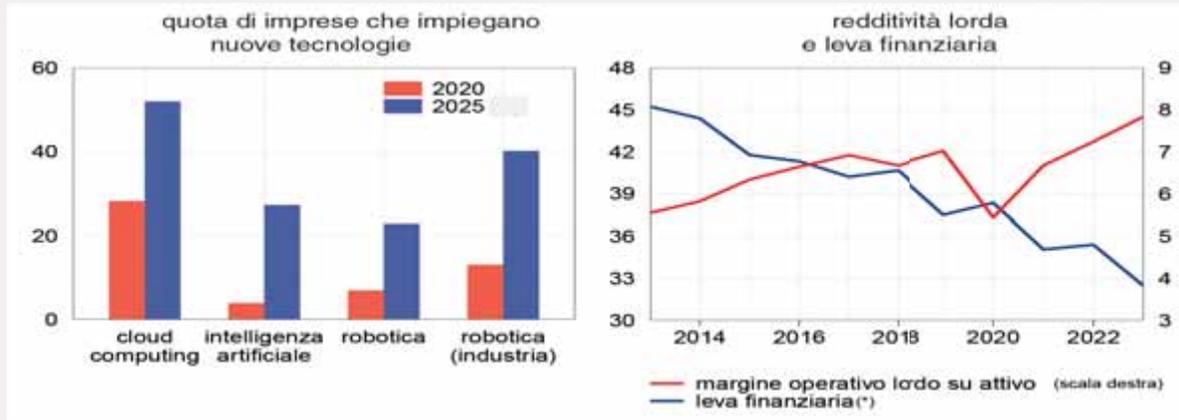
Area euro: economia e prezzi

Fonte: Banca d'Italia

(variazioni % sull'anno precedente)



(valori %)



(*) La leva finanziaria è il rapporto tra i debiti finanziari e la somma di tali debiti e dei mezzi propri

“Ciò solleva interrogativi sull’assetto futuro del sistema monetario internazionale e sul ruolo centrale della divisa americana come valuta di riserva. Siamo di fronte a una crisi profonda degli equilibri che hanno sorretto l’economia globale negli ultimi decenni. Le politiche dell’amministrazione statunitense ne rappresentano il principale fattore scatenante”, ha aggiunto il governatore.

Sul fragile scenario di ripresa si proietta l’ombra delle politiche protezionistiche. Gli esiti delle trattative commerciali sono incerti, ma le ricadute sull’economia europea saranno comunque significative. Le barriere doganali potrebbero ridurre la domanda di prodotti europei anche in modo indiretto, frenando l’economia globale. Inoltre, la Cina e alcuni paesi del Sud Est asiatico, caratterizzati da un eccesso di capacità produttiva e da un ampio surplus commerciale con gli Stati Uniti, cercheranno nuovi sbocchi per contrastare l’effetto dei dazi, accentuando così la pressione competitiva sui mercati europei. “L’incertezza sulle politiche commerciali ostacola la

pianificazione delle imprese e ne innalza i costi di finanziamento. L’economia europea mostra fragilità strutturali evidenti. La stagnazione della produttività e il ritardo nell’innovazione ne limitano il potenziale di crescita. La dipendenza dall’estero, per gli approvvigionamenti e per la vendita dei propri prodotti, ne aumenta la vulnerabilità in un contesto globale sempre più frammentato. È necessario ripensare il modello di sviluppo che ha sostenuto il continente per decenni. Negli ultimi trent’anni, la produttività del lavoro nell’Unione europea è cresciuta del 40%, oltre 25 punti percentuali in meno degli Stati Uniti. Dal 2019 il divario si è ampliato: in Europa la produttività è aumentata del 2%, contro il 10% negli Stati Uniti, dove è stata sospinta soprattutto dai settori a tecnologia avanzata. Questo ritardo riflette principalmente la difficoltà di innovare”. In rapporto al Pil le imprese europee investono in ricerca e sviluppo la metà di quelle statunitensi e gran parte di questi investimenti proviene da realtà attive da decenni in settori a tecnologia intermedia, come quello automobilistico; è invece debole l’apporto

delle aziende giovani e innovative, che spesso scelgono di trasferire l’attività all’estero.

In un contesto globale instabile, che minaccia l’economia e la pace, come è avvenuto con la guerra Russia e Ucraina e nel Medio Oriente, la priorità per l’Europa è rafforzare “l’autonomia strategica”. “Il programma della commissione europea per la legislatura, la ‘bussola per la competitività’, va nella giusta direzione, ma non affronta il nodo cruciale del reperimento delle risorse. Secondo diverse stime, saranno necessari 800 miliardi di euro all’anno fino al 2030 per sostenere la transizione verde e digitale e rafforzare le capacità di difesa”. Panetta ha aggiunto: “L’Unione europea rimane un baluardo dello Stato di diritto, della convivenza democratica e dell’apertura agli scambi e alle relazioni internazionali. Non può però permettersi di rimanere ferma. Deve avere la capacità di superare i particolarismi nazionali, per tradurre in peso politico la sua forza economica e il patrimonio di cultura e valori di cui è portatrice”.

THE KOREA HERALD

Corea del Sud: vince Lee in un paese spaccato in due

Nella Corea del Sud, Lee Jae-myung ha vinto, martedì 4 giugno, le elezioni presidenziali con il 49,42% dei voti contro il 41,15% che è andato al suo avversario del People Power Party Kim Moon-soo. A prima vista, il panorama politico del paese sembra essersi spostato a sinistra, con il candidato liberale Lee eletto presidente. Ma uno sguardo più attento ai risultati rivela una nazione che rimane in gran parte immutata, ancora nettamente divisa lungo linee regionali e ideologiche, anche in un'elezione provocata dalla cacciata di un'amministrazione conservatrice. Secondo la commissione elettorale nazionale, il presidente Lee ha ottenuto il 49,42 per cento dei voti, mentre il secondo classificato conservatore Kim Moon-soo ha ricevuto il 41,15 per cento. Il candidato al terzo posto, Lee Jun-seok – una figura conservatrice non affiliata al partito del Potere del Popolo – ha ottenuto l'8,34 per cento. Sebbene una semplice aggiunta di quote di voto non tenga conto di come il comportamento degli elettori potrebbe cambiare in caso di fusione elettorale, i risultati suggeriscono comunque un elettorato che rimane strettamente diviso lungo linee ideologiche: il 49,42 per cento di Lee contro il 49,49 per cento combinato di Kim e Lee Jun-seok. Gli exit poll – tra cui un sondaggio congiunto delle principali emittenti MBC, KBS e SBS – avevano previsto un vantaggio più decisivo per Lee, stimando il suo sostegno tra il 50,6 e il 51,7 per cento, mentre collocavano il sostegno di Kim al di sotto del 40 per cento.

Per regione, il presidente Lee e Kim hanno diviso il paese quasi esattamente a metà. Le roccaforti liberali tradizionali nel sud-ovest e nell'isola di Jeju hanno votato in modo schiacciante per Lee, mentre Kim ha vinto nelle regioni del sud-est che sono state a lungo nelle mani dei conservatori. Le regioni in bilico si sono divise: le province del nord e del sud di Chungcheong, la provincia di Gyeonggi e la capitale Seul hanno scelto Lee e la provincia di Gangwon ha scelto Kim. I

due principali candidati erano relativamente vicini nelle province in bilico. Lee aveva un vantaggio di 4,3-4,4 punti percentuali nelle province di Chungcheong, mentre Kim era solo 3,3 punti percentuali davanti a Lee nella provincia di Gangwon. Lee ha preso la città più popolosa di Seul con il 47,1 per cento contro il 41,6 per cento. A Incheon e nella provincia di Gyeonggi, che circondano la capitale, tuttavia, Lee ha ottenuto oltre il 50% degli elettori. Sia Lee che Kim erano stati in precedenza governatori della provincia di Gyeonggi.

Il presidente ha davanti a sé diversi problemi. In primo luogo, i processi penali. La corte suprema ha confermato una condanna



Le elezioni hanno suddiviso il paese in due, il 49,42% per Lee a sinistra e il 49,49% per Kim e Jung-seok di destra

na a sette anni e otto mesi di carcere per il vice di Lee, risalente a quando era governatore della provincia di Gyeonggi, per il trasferimento illegale di fondi alla Corea del Nord. Gli 8 milioni di dollari, ha detto la corte, sono stati inviati in Corea del Nord per facilitare la visita di Lee a Pyongyang. Lee ha negato il suo coinvolgimento e anche la conoscenza di quanto sarebbe accaduto. Rimangono forti dubbi sul fatto che Lee continuerà a



Lee si è impegnato per far aumentare i dividendi della borsa dicendo che "ripristinare la trasparenza nel mercato dei capitali della Corea del Sud sarebbe stata la sua priorità"

partecipare ai suoi processi come presidente in carica. L'articolo 84 della Costituzione afferma che i presidenti sono immuni da procedimenti penali, ma non stabilisce cosa dovrebbe accadere ai processi penali già in corso. Il partito democratico ha affermato che i tribunali devono sospendere i processi di Lee: "Dal momento che ha assunto l'incarico di presidente, i suoi procedimenti penali dovrebbero essere sospesi ai sensi della Costituzione. Questo non è oggetto di dibattito", ha detto giovedì il rappresentante Jo Seoung-lae, capo del partito. Rimangono dubbi sul fatto che Lee, che aveva combattuto processi simultanei prima della sua elezione, continuerà a partecipare ai suoi processi come presidente in carica.

Un altro problema è la nomina del nuovo governo. Infatti, i membri del gabinetto devono passare attraverso un'udienza ed essere confermati dall'Assemblea nazionale prima di essere nominati. Per quanto riguarda la sua squadra di sicurezza nazionale, il presidente ha scelto Lee Jong-seok, che è stato ministro dell'unificazione per il defunto presidente Roh Moo-hyun, come direttore del Servizio di intelligence nazionale, e Wi Sung-lac, ex ambasciatore in Russia, come direttore dell'Ufficio per la sicurezza nazionale. Ma, appunto, dovranno essere confermati dall'Assemblea nazionale. Poiché Lee è stato eletto in un'elezione suppletiva dopo che il suo predecessore Yoon Suk Yeol è stato messo sotto accusa e rimosso dall'incarico, il presidente non ha avuto un periodo di transizione dopo le elezioni e ha iniziato il suo mandato con i mem-

bri del gabinetto nominati dall'ultima amministrazione. Infatti, durante la prima riunione di gabinetto del suo mandato, in cui ha chiesto ai ministri e ai capi delle agenzie, tutti nominati dal suo predecessore Yoon Suk Yeol, di fare del loro meglio mentre sono in carica. "Dobbiamo mettere il popolo al primo posto e fare del nostro meglio in questo momento", ha detto Lee ai membri del gabinetto durante l'incontro presso l'ufficio presidenziale di Yongsan, nel centro di Seul. "Certo, alcuni di voi potrebbero pensare che questo sia piuttosto imbarazzante, ma alla fine della giornata, tutti noi lavoriamo per le persone. Non possiamo prendere alla leggera le responsabilità che ci sono state affidate dal popolo, e confido che farete del vostro meglio".

Il giorno dopo la sua elezione, Lee ha incontrato i rappresentanti del Korea Exchange, il principale operatore del mercato azionario della Corea del Sud, che ha anche il compito di supervisionare il mercato. "In altri paesi, le persone acquistano azioni blue-chip e utilizzano i dividendi pagati da esse per integrare le loro spese di vita, il che aumenta i consumi interni e contribuisce a un circolo virtuoso nell'economia, ma le aziende del nostro paese non sono disposte a pagare dividendi", ha detto Lee, che ha aggiunto: "Ci devono essere varie ragioni per questo. Quindi ci stiamo preparando per le riforme del codice fiscale e i miglioramenti delle politiche per aumentare i dividendi. Se le azioni diventeranno una destinazione di investimento alternativa che le persone troveranno attraente quanto il settore immobiliare, consentendo alle persone di ottenere più dividendi, le aziende troveranno più facile attrarre capitali e si creerà un circolo virtuoso". Queste osservazioni sono arrivate mentre il mercato azionario della Corea del Sud ha toccato un massimo di tre anni, estendendo una serie di sedute positive. Incontrando i rappresentanti di KRX, tra cui 55 dipendenti di base dell'operatore di borsa, Lee ha detto che ripristinare la trasparenza nel mercato dei capitali della Corea del Sud sarebbe stata la sua priorità. Ha sottolineato la necessità di un monitoraggio più rigoroso del mercato per affrontare le pratiche commerciali sleali, in particolare l'insider trading, la manipolazione e la perturbazione del mercato. "Al centro di un'economia capitalista c'è il mercato azionario", ha detto Lee. "Il compito più importante è risolvere, o almeno alleviare, l'ingiustizia e l'opacità del mercato azionario". Più tardi nel pomeriggio, un portavoce presidenziale ha detto in un briefing che Lee ha esortato il Korea Exchange a intraprendere azioni più dure contro il trading sleale implementando una politica "uno strike, sei fuori" per atti come la manipolazione delle azioni. ■

Anghileri chiede “una visione lunga di sviluppo”

“Chiediamo al governo di fissare un nuovo impegno fondamentale: il raddoppio, entro i prossimi dieci anni, degli investimenti pubblici sulla ‘filiera sviluppo’, che è fatta di natalità, istruzione, innovazione, di giovani imprese. Le culle vuote di oggi sono le aziende vuote di domani”, ha detto la presidente dei giovani di Confindustria, Maria Anghileri, aprendo il convegno annuale dei giovani imprenditori riuniti a Rapallo.

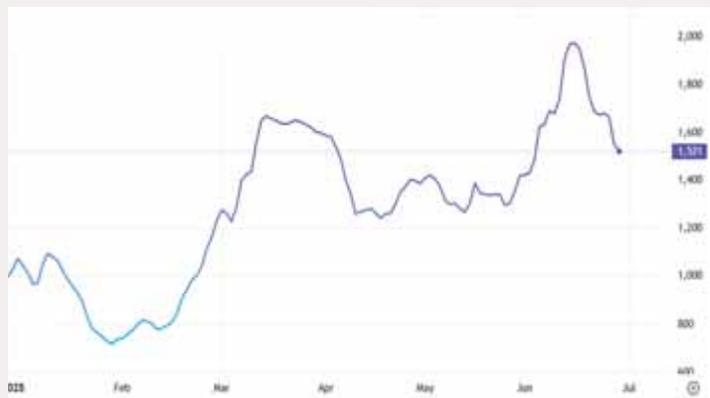


“Vorremmo che passasse molto chiaramente il messaggio che l'Italia ha più bisogno dei suoi giovani di quanto questi abbiano bisogno di lei”, ha aggiunto la presidente, che ha aggiunto: “Finora è stato facile ignorarli perché sono pochi.

Ma non esiste al mondo una strategia più miope: chi punta solo sugli over 60 guadagna i voti ma perde il futuro. Investire la curva demografica è un progetto a lungo termine, ma le soluzioni vanno impostate oggi. L'immigrazione è, già nei fatti, una necessità per rispondere al gelo demografico, ma non è la soluzione per gestirlo”. Alla politica italiana, Anghileri ha chiesto di avere “una visione lunga di sviluppo. I fondamentali sono stabili, ora andiamo oltre. Il momento è adesso. Se in un paese così l'obiettivo è galleggiare per altri 20 anni la nostra risposta è: no, grazie. Perché i giovani non si arrendono, ma rilanciano. L'obiettivo, allora, può essere solo uno: rendere l'Italia più innovativa e attrattiva. Un paese dove sia facile fare impresa”. In Italia, ha ricordato, “di imprese destinate ai grandi numeri ne nascono poche, anche perché un giovane italiano non riesce a raggiungere la maturità - data da fattori economici e relazionali - prima dei 40 anni. È difficile fare un mutuo e comprare casa, figuriamoci ottenere un finanziamento per aprire un'impresa. E allora non possiamo poi sorprenderci se negli ultimi 10 anni abbiamo perso 367 mila giovani (di cui 97 mila laureati) e 153 mila imprese guidate da under 35”. La presidente dei giovani industriali ha quindi chiosato evidenziando che la mancanza di prospettive “mortifica circa 2 milioni di giovani che oggi non studiano e non lavorano. Abbiamo un messaggio, allora, destinato a tutto il paese: l'Italia sta infrangendo il patto fra generazioni e la responsabilità è collettiva”.

Dry Baltic Index: in calo dal 16 giugno

(dati del Baltic Exchange di Londra)



Il Dry Baltic Index, rilevato quotidianamente dal Baltic Exchange di Londra, è l'indice che indica sulle principali rotte marittime mondiali (facendo torto al suo nome che indicherebbe solo il Mar Baltico) il livello medio dei costi dei noli marittimi per il trasporto di materie prime “dry”, quindi, non liquide, e “bulk”, ossia sfuse. E' considerato un importante indicatore economico a livello globale in quanto indirettamente mette in luce la domanda di materie prime. Ultimamente ha avuto un andamento instabile, salendo e scendendo: dal 30 gennaio, quando è arrivato a valere 655 punti, è salito fino al 16 giugno, quando ha toccato 1.990 punti, per poi ridiscendere, al 27 giugno valeva 1.553 punti.

Rizzi chiede un maggiore coordinamento tra le ferrovie

“Il trasporto intermodale rappresenta un pilastro essenziale per la logistica italiana ed europea: è la chiave per coniugare competitività, sostenibilità e resilienza delle nostre filiere produttive”. Lo ha dichiarato Giuseppe Rizzi, direttore generale di Fermerci, nell’ambito di Transport Logistic 2025 a Monaco di Baviera. Nonostante le aspettative positive, sono ancora molte le criticità che affliggono il settore e che ne impediscono la ripresa e lo sviluppo, in particolare il difficile contesto internazionale e le interruzioni della rete causate dal completamento delle opere previste dal Pnrr sia a livello nazionale



che europeo. “In Italia - ha spiegato Rizzi - Rfi sta gestendo in modo efficace la pianificazione delle interruzioni ferroviarie necessarie al completamento delle opere. Purtroppo, la stessa logica di pianificazione condivisa non è ancora sufficientemente applicata in altri paesi europei, determinando criticità per i flussi transfrontalieri. E’ quindi fondamentale un vero coordinamento tra i gestori europei delle infrastrutture ferroviarie per mitigare gli effetti delle interruzioni sui corridoi merci e garantire la piena operatività del trasporto ferroviario internazionale”. Rizzi ha inoltre sottolineato la necessità di politiche europee più aderenti alle reali esigenze del mercato: “La proposta di revisione della direttiva sul trasporto combinato è un passaggio importante, ma occorre un forte coordinamento tra gli Stati membri per evitare disallineamenti normativi e attuativi, che rischiano di vanificare gli investimenti realizzati per ammodernare la rete ferroviaria e costruire un vero spazio ferroviario unico europeo”. Un tema particolarmente sensibile per il settore riguarda anche il regime degli aiuti di Stato. “La proposta di esentare dalla notifica preventiva alla commissione europea le misure di sostegno al trasporto ferroviario merci

e intermodale è uno strumento indispensabile per accelerare il raggiungimento degli obiettivi europei di traffico ferroviario merci. In assenza di questa misura, i tempi autorizzativi possono compromettere l’efficacia degli interventi e mettere a rischio gli stessi finanziamenti, come purtroppo accaduto in Italia con il decreto sulle locomotive e i carri”.

A Venezia, la sesta edizione del salone nautico

Si è conclusa la sesta edizione del salone nautico di Venezia, che, inaugurata giovedì 29 maggio, ha animato l’Arsenale con oltre 300 imbarcazioni e 270 espositori, un palinsesto di una cinquantina tra convegni, incontri e dibattiti. È stata un’edizione che ha registrato oltre 30 mila visitatori (la mag- >

SI ALLARGA LA COMMUNITY DI ECR ITALIA



Si allarga la community di ECR Italia, l’associazione attiva in GS1 Italy che raggruppa le principali aziende di industria, distribuzione e logistica, alleate per innovare i processi e per migliorare l’efficienza nella filiera produttore-distributore-consumatore nel largo consumo. Ai 50 associati si sono aggiunti di recente tre importanti leader nel settore: il Gruppo Veronesi, Birra Peroni e Transmec To Be, primo provider logistico ad aderire a ECR Italia. “L’ingresso di aziende così importanti testimonia la rilevanza di ECR Italia per il settore del largo consumo e favorirà lo sviluppo di soluzioni condivise sempre più innovative, consolidando il nostro impegno verso un futuro più efficiente e sostenibile per la filiera”, ha commentato Silvia Scalia, ECR and training director di GS1 Italy.

gioranza italiana ma provenienti anche da Germania, Regno Unito, Francia, Austria, Slovenia, Stati Uniti, Croazia, Svizzera, Olanda, Polonia) e ha visto crescere l'offerta di barche e dei marchi con una significativa presenza internazionale. Per tutti si registra un'attenzione sempre maggiore alla sostenibilità e all'innovazione, che sono due temi centrali non solo per il salone, sin dalla sua prima edizione, ma anche per tutta la città che interpreta il dibattito sul futuro del pianeta come uno dei temi centrali della sua spinta culturale.



“Il salone nautico si è dimostrato un evento di straordinaria rilevanza per il settore e un’opportunità unica per rafforzare il dialogo e la collaborazione sui temi della nautica. Venezia, con la sua storia millenaria legata all’acqua e alla navigazione, è il luogo ideale per promuovere innovazione, sostenibilità e tradizione - ha sottolineato Luigi Brugnaro, sindaco di Venezia - Quest’anno, dopo mesi di incertezze internazionali che hanno inciso sul mercato, proprio durante il salone i cantieri hanno registrato un significativo aumento delle vendite, segnale di una ripresa e di un rinnovato slancio per l’intero settore. Il salone lascia un’eredità importante per la città e per tutto il comparto nautico, un patrimonio di relazioni, contenuti e visioni che non deve essere sprecato, ma valorizzato con responsabilità e continuità”. L’edizione 2025 ha visto la presentazione di diverse anteprime mondiali, tra cui il Pershing GTX 70 e il Ferretti Yacht 940, Pardo ha presentato il suo nuovo 75 e nella vela il GS52P. Ammiraglia della vela è stato il sontuoso Sunreef 80, per il motore invece la spettacolare nave di 50 metri Almax prodotta da Sanlorenzo, una delle testimonianze più concrete di cosa possa essere il Made in Italy di qualità, dove si lavora alla innovazione, al design e alla qualità. Ma le novità non sono state solo nel settore più esclusivo del mercato: accanto a diversi marchi classici e fedeli del salone, quali Lagoon, Pogo, Bavaria, Solaris, Grand Soleil, Jeanneau e il gruppo Beneteau ha portato per la prima volta in acqua il “piccolo” First 30, novità destinata agli equipaggi più giovani e aggressivi disegnata da Sam Manuard e Lorenzo Argento.

De Rosa: “La solita Europa che non cambia mai”

Il rinvio delle sanzioni per le emissioni di auto e van deciso dal parlamento europeo non rappresenta una vera e propria soluzione, ma piuttosto un tentativo di tamponare una crisi sempre più evidente. Per Domenico De Rosa, Ceo di Smet, questa decisione è “una timida ammissione di realtà”, un semplice rinvio che non affronta le radici del problema. “Non si tratta di una strategia, ma di un cedimento tattico”, ha affermato De Rosa, sottolineando come l’Unione europea, di fronte a una transizione ecologica che sembra imposta più per ragioni ideologiche che per una visione strategica lungimirante, abbia “finalmente intravisto, seppur tardivamente, il baratro, che è costituito da un mercato interno svuotato, un’industria automobilistica in affanno, una domanda stagnante e una concorrenza extraeuropea che si muove in modo spregiudicato, libera da vincoli equivalenti a quelli europei”. Per De Rosa “il Green Deal europeo, così come è strutturato, non regge più. Ha trascurato un aspetto



cruciale, ossia la politica industriale. L’auto, che storicamente è simbolo di mobilità, progresso e libertà produttiva, è diventata un capro espiatorio dell’ansia ecologista. Nel frattempo, l’Europa è diventata sempre più dipendente da tecnologie, componenti e materie prime controllate da attori esterni, come la Cina e gli Stati Uniti, che non si pongono gli stessi vincoli”. In questo scenario, la sospensione delle multe appare come un palliativo. “È una misura temporanea che non risolve il cuore del problema”, ha affermato De Rosa, che sottolinea come serva una revisione strutturale dell’intero impianto regolatorio europeo. “Occorre una transizione energetica che tenga conto dei cicli produttivi, delle esigenze del mercato e della capacità di innovazione delle imprese. La sostenibilità non può essere vista come un ostacolo alla crescita: deve essere il frutto di un’evoluzione tecnologica che sia competitiva, accessibile e sostenuta dalle istituzioni, che non devono invece strangolarla”. ■

ORGANIZZANO IL WEBINAR GRATUITO

CATASTROFI NATURALI: scopriamo i nuovi obblighi assicurativi per gli operatori del trasporto e della logistica



RELATORE:

FRANCO LARIZZA, Amministratore unico di LC Larizza Consulting

La Legge di Bilancio 2024 ha introdotto l'obbligo, per tutte le imprese in Italia, di proteggersi contro le catastrofi naturali per mezzo di apposita copertura assicurativa.

Il webinar risponderà ai seguenti quesiti:

- Quando scatta l'obbligo assicurativo?
- Chi deve assicurarsi?
- Cosa assicurare e contro quali rischi?
- Quale valore o somma assicurare?
- Quali sono le somme assicurabili e i limiti dell'indennizzo?
- Ci si può proteggere anche da eventi diversi da quelli previsti dalla polizza obbligatoria?
- Quali le conseguenze per chi non ottempera a questo obbligo assicurativo?
- Come determinare il premio da pagare?

PER ISCRIZIONI:

<https://culturaeformazione.assologistica.it/corsi/catastrofi-naturali-scopriamo-i-nuovi-obblighi-assicurativi-per-gli-operatori-del-trasporto-e-della-logistica/>

Fedespediti ha pubblicato l'Economic outlook sul trasporto merci internazionale

Preoccupazione per il nostro export, già in flessione, a causa dei dazi.

Fedespediti ha pubblicato l'osservatorio periodico "Economic outlook" sull'andamento del trasporto merci internazionale. In primo piano, è posto il calo dell'export (meno 0,4%). "Risulta evidente l'impatto negativo di situazioni di crisi - nota l'osservatorio - che stanno attraversando alcuni dei principali paesi in cui esportiamo, primo fra tutti la Germania (meno 4,2%), ma anche la Cina (meno 17,4% di import dall'Italia). Si registra una forte flessione anche sui flussi verso paesi vicini quali Svizzera (meno 8,0%) e Austria (meno 11,9%)". "Stiamo assistendo a uno scenario economico in continua evoluzione a causa di diversi fattori geopolitici", ha detto Alessandro Pitto, presidente di Fedespediti, che ha aggiunto: "Guardiamo con particolare attenzione alle trattative con gli Stati Uniti che sono diventati nel 2024 il secondo mercato per l'export italiano, con un valore di 64,7 miliardi di euro, superando la Francia (62,3 miliardi di euro) e posizionandosi subito dopo la Germania (70 miliardi), ma urge anche avviare una riflessione strategica su nuovi flussi commerciali e su nuove alleanze guardando con interesse al mercato del nord Africa e valutando strumenti come l'accordo Ceta con il Canada, che sta già generando benefici concreti. Inoltre, a livello di paese, serve sostenere la logistica e il commercio puntando a lavorare sull'efficienza del sistema infrastrutturale dei diversi comparti logistici e ad abbattere barriere sul piano burocratico". In generale, a livello mondiale continua la flessione degli scambi tra Stati Uniti e Cina, il cui peso sull'import statunitense è ulteriormente sceso,

nel 2024, al 10,7% del totale. Diversa la situazione per quanto riguarda l'Unione europea, per la quale la Cina rimane, dopo gli Stati Uniti, il partner principale, rappresentando mediamente il 20% circa delle importazioni. Dal lato dell'export, che vale nel 2024 il 9,2% del totale, si nota una progressiva flessione a partire dal 2020.

Il 2025 si presenta con incertezze legate alle politiche economiche della seconda amministrazione Trump, che potrebbero avere un impatto significativo sul commercio internazionale attraverso l'imposizione di dazi. Nel 2024, l'Italia si è collocata all'11° posto tra i principali fornitori degli Usa e vanta un attivo commerciale di 73,72 miliardi di dollari. Questo rende l'Italia, e più in generale l'Unione europea, un obiettivo preferenziale della politica daziaria statunitense. Gli Stati Uniti nel 2024 sono diventati il secondo mercato di sbocco per l'export italiano (64,7 miliardi di euro), dopo la Germania (70 miliardi di euro). Le esportazioni italiane verso gli Stati Uniti sono concentrate principalmente in alcuni settori: macchinari



Visione aerea del porto di Valencia, che è stato tra quelli che hanno registrato, nel Mediterraneo, una forte crescita

e apparecchiature, 1° posto con 12,8 miliardi di euro (12,8% dell'export totale italiano); prodotti farmaceutici, 1° posto con 10 miliardi di euro (18,7% dell'export totale italiano); prodotti alimentari: 3° posto con 4,9 miliardi di euro (10,7% dell'export totale italiano); autoveicoli, 3° posto con 4,4 miliardi di euro (10,8% del totale italiano). Tra questi, i settori dell'auto e dei prodotti alimentari sono considerati i più minacciati dalle politiche dei dazi. Tuttavia, per molti prodotti, durante la prima amministrazione Trump non si registrarono variazioni sostanziali dei flussi di esportazione verso gli Usa. Per quanto riguarda le importazioni italiane dagli Stati Uniti, nel 2024 i principali prodotti sono stati i prodotti farmaceutici di base (5,99 miliardi di euro) e il petrolio grezzo (2,58 miliardi di euro). La tariffa massima applicata dall'Unione sui prodotti importati dagli Usa è in media intorno al 4-5%.



Sulla rete autostradale italiana, il traffico di veicoli pesanti, nei primi cinque mesi del 2024, ha registrato una crescita del 3,6% rispetto allo stesso periodo del 2023

L'osservatorio della Fedespedi fa anche il punto sullo shipping internazionale, il traffico aereo e quello sui valichi alpini nel 2024. Per lo shipping, nota che "dopo un periodo di sostanziale stabilità, il traffico mondiale di container nel 2024 ha mostrato una decisa ripresa, con una crescita stimata intorno al 5%. Si stima che il traffico container globale (al netto delle attività di trasbordo e feeder) abbia superato i 183 milioni di Teu, con un aumento del 6,2% rispetto al 2023. Il Far East si è confermata l'area più dinamica in export (più 11,4%), mentre il nord America in import (più 12,1%). In forte crescita anche gli scambi intra-europei (più 7,9%)". Per i porti italiani, nel traffico container, nel 2024, c'è stata una crescita, rispetto al 2023 (anno in cui vi era stata una flessione del 2,2%), del 5,4%. Hanno complessivamente movimentato 11,9 milioni di Teu. Si segnalano le crescite di Genova (più 2,2%), La Spezia (più 8,7%) e Napoli (più 8,5%). I porti censiti del Mediterraneo (non italiani) hanno movimentato complessivamente 50,2 milioni di Teu, con un incremento del 7,6% rispetto al 2023, con una forte crescita dei porti spagno-

lando i livelli del 2023. Le navi arrivate in orario sono state in media il 53% circa, contro il 62% del 2023, con un ritardo medio di 5,4 giorni, rispetto ai 4,8 dell'anno precedente. Il 2024 è stato un anno di ridefinizione delle alleanze tra le grandi compagnie di navigazione, con lo scioglimento della 2M (MSC e Maersk) e la nascita di Premier Alliance (ONE, Yang Ming, HMM) e Gemini Cooperation (Maersk e Hapag Lloyd).

La domanda del cargo aereo, sulla base del report IATA - espressa in tonnellate utili trasportate per i chilometri percorsi -, a luglio 2024, è aumentata del 13,6% rispetto allo stesso mese del 2023. Il 2024 ha registrato un significativo aumento dell'attività in Italia, con una crescita del 15%. Milano Malpensa si conferma il principale scalo

di Valencia (più 14,2%) e Barcellona (più 15,5%), insieme a Tanger Med (più 19,8%). La qualità dei servizi marittimi nel 2024 è progressivamente migliorata nel corso dell'anno, pur non recupe-

nazionale, movimentando il 58,6% del traffico nazionale aereo e registrando una ripresa dell'8,9%. In forte crescita anche Roma Fiumicino (più 43,0%), Bologna (più 20,8%) e Venezia (più 19,8%). A livello internazionale, nel 2024 l'aeroporto di Hong Kong si è collocato in prima posizione per il traffico cargo. A livello europeo, Francoforte si conferma leader nel primo semestre 2024, con Milano Malpensa al 9° posto e Roma Fiumicino al 16°.

Sulla rete autostradale italiana, il traffico di veicoli pesanti, nei primi cin-



L'aeroporto di Francoforte, che si è confermato al primo posto in Europa nel cargo aereo

que mesi del 2024, ha registrato una crescita del 3,6% rispetto allo stesso periodo del 2023. Il traffico stradale ai principali valichi alpini si è leggermente ridotto nel 2024 di 1,2%, passando da 4,758 milioni di veicoli pesanti nel 2023 a 4,700 nel 2024. La flessione nel tunnel del Monte Bianco è stata significativa a causa della sua chiusura di circa tre mesi (2 settembre - 16 dicembre 2024). Anche il traffico ferroviario in Svizzera ha registrato una flessione del 3,7% nel 2024 a causa di lavori. ■

Investire in formazione e in sicurezza è essenziale per la logistica

“In Oikyweb questi due obiettivi sono da sempre al centro di ogni azione che coinvolga le risorse umane”, dice Raffaele Ghedini, presidente della società.

di **Ivana Rossetti**

La logistica non è solo un pilastro fondamentale dell'economia italiana, con un valore di circa 135 miliardi di euro e un'incidenza di circa il 10% sul Pil del nostro paese, ma è anche cruciale per la transizione verso un'economia più verde e sostenibile. Servirebbe, però, un supporto istituzionale che possa dare un aiuto concreto alle imprese del settore, favorendo un approccio solido e concreto ai problemi, anziché approcci che consolida-

no il vecchio vizio della burocratizzazione, della “cartolarizzazione” non finanziaria ma procedurale dei temi, con impegni quotidiani realistici e non obblighi stringenti e irraggiungibili ma fissati su tempi lunghissimi, che in realtà ostacolano solamente il percorso verso la sostenibilità reale. Un settore indispensabile, ricco di opportunità e di sfide che, da qualche tempo, stanno diventando particolarmente dure su un fronte che, per la logistica, non

lo era stato mai: il personale. Le imprese di questo settore stanno infatti combattendo contro una carenza di professionisti sempre maggiore, tanto che più del 50% delle aziende fatica a trovare lavoratori qualificati. Anche la sicurezza degli operatori è un punto chiave, troppo spesso sottovalutato: il 17% degli infortuni mortali sul lavoro, infatti, riguarda il mondo dei trasporti.

“Investire nella formazione e nella si-



curezza del personale - precisa Raffaele Ghedini, economista e presidente di Oikyweb, azienda specializzata nella gestione e movimentazione di prodotti grandi e di valore, da oltre 25 anni nel settore dell'home delivery - è essenziale per assicurare un futuro sostenibile per tutte le aziende che operano nella filiera. In Oikyweb questi due obiettivi sono da sempre al centro di ogni azione che coinvolga le risorse umane: tutti i nostri operatori, avendo superato il percorso di formazione iniziale, vengono assunti a tempo indeterminato e quindi lavorano, con contratti stabili. E, per tornare alla formazione, oltre al percorso formativo iniziale - davvero ampio, che coinvolge aspetti tecnici, o-

perativi, comportamentali e di comunicazione con il cliente - e alla formazione periodica obbligatoria su ogni tema legato alla sicurezza sul lavoro, al personale proponiamo continuamente sessioni di training e aggiornamento tecnico-operativo, per esempio su ogni nuovo prodotto introdotto, e di sviluppo delle competenze più soft, indispensabili per saper fornire ai clienti un vero supporto e un servizio di altissima qualità. Gli obiettivi si raggiungono perseguendo ogni giorno, nella concretezza dell'operatività, ogni possibilità di miglioramento, non dichiarando al mondo obiettivi ambiziosissimi da

raggiungere, guarda un po', entro 10 o 20 o 30 anni, senza minimamente preoccuparsi di dire cosa bisognerebbe fare, ogni giorno da qui ad allora, per rendere raggiungibile un obiettivo che oggi è persino ridicolo dichiarare. Tanto, come diceva Keynes, nel lungo periodo saremo tutti morti. Questa non è visione strategica da alta politica, ma grossolana millanteria regale praticata però in un mondo in cui nemmeno più i pochi re superstiti osano ostentare supponenza".

In effetti il modello Oikyweb di gestione delle risorse umane, più che alle normali prassi aziendali in ambito logistico (ma non solo logistico), asso-

miglia ad un mix tra i piani d'offerta di una technical school e di una management academy. Vi si trovano cose che nessuno immaginerebbe di trovare in una azienda logistica. Si passa da corsi di training tecnico su prodotti che ci si aspetterebbe di trovare in una azienda di produzione o a sessioni addirittura di Role-playing che affrontano tutte le situazioni che possono determinarsi nell'interazione con i clienti in casa loro, da corsi base di comportamento fisico e verbale in casa dei clienti a sessioni di simulazione per la gestione delle situazioni critiche, da corsi informativi base a tutto il personale per la gestione in sicurezza delle dotazioni informatiche a corsi di alta specializzazione resi disponibili al personale IT. "In tutte le aziende - chiarisce infatti Ghedini - così come in qualsiasi organizzazione complessa, sono le persone a fare la differenza e a contribuire alla performance complessiva dell'impresa, più di qualsiasi altro elemento o aspetto. Per questo motivo, in Oikyweb consideriamo fondamentale e prioritario ogni investimento che permetta ai nostri collaboratori di acquisire sempre maggiori competenze, abilità, caratteristiche non solo tecniche, ma anche sotto il profilo comportamentale, della comunicazione, della autoconsapevolezza che, sola, può permettere loro di affrontare qualsiasi imprevisto mantenendo la serenità necessaria a superarlo. Siamo fermamente convinti che la crescita personale e professionale delle persone sia il motore principale dell'innovazione e della competitività nel lungo periodo, e che questo valga per le aziende ma, in generale, per ogni organizzazione umana e, in definitiva, per l'intero paese e per il sistema-mondo". ■

Usa: le difficoltà dell'ultimo miglio

Ortec ha svolto un sondaggio sul settore, rilevando che il 69% delle aziende modifica frequentemente i percorsi di consegna in tempo reale.

di **Ingrid Woller**

Ortec è un fornitore leader di soluzioni avanzate di analisi e ottimizzazione, dedicato ad aiutare le organizzazioni a migliorare l'efficienza operativa e i processi decisionali. Con una forte attenzione all'innovazione, sfrutta tecnologie all'avanguardia e approfondimenti basati sui dati per affrontare sfide complesse in vari settori, tra cui la ristorazione e la distribuzione di bevande, la produzione, la vendita al dettaglio, l'energia e i trasporti. Le sue soluzioni godono della fiducia di alcune delle catene di approvvigionamento più grandi e complesse del mondo, consentendo alle aziende di gestire in modo proattivo i propri processi logistici e di consegna. Ortec ha svolto un sondaggio di settore, rivelando che il 69% delle aziende oggi modifica frequentemente i percorsi di consegna in tempo reale, illustrando le difficoltà che incontrano con ritardi imprevisti, con il 39% che apporta modifiche più volte al giorno. I risultati arrivano in un momento in cui l'aumento dei costi di trasporto, l'aumento della domanda di eCommerce e le crescenti aspettative dei clienti stanno esercitando un'enorme pressione sulle catene di approvvigionamento per consegnare in modo più rapido, efficiente e con maggiore precisione.

L'indagine, presentata a più di 2.500 professionisti della logistica, ha posto in evidenza che la congestione del traffico (18%), le rigide finestre temporali di consegna (20%) e i vincoli di capacità dei veicoli (22%) sono le sfide più significative che incidono sull'ottimizzazione dei percorsi dell'ultimo miglio. Inoltre,

quasi la metà degli intervistati ha espresso insoddisfazione per gli attuali metodi di ottimizzazione dei percorsi, segnalando la necessità critica di soluzioni più sofisticate. Queste sfide non sono isolate: un recente rapporto ha rilevato che i costi della

logistica aziendale negli Stati Uniti sono saliti a oltre 2,3 trilioni di dollari nel 2023, con un aumento del 19,6% rispetto all'anno precedente. Gran parte di questi costi deriva dalle inefficienze dell'ultimo miglio, che sono state esacerbate dalla carenza di manodopera, dalle fluttuazioni dei prezzi del carburante e dai modelli di traffico urbano imprevedibili. L'impatto di queste inefficienze va oltre le preoccupazioni sui costi. Secondo l'indagine di Ortec, il 40% degli intervistati ha riferito che tra il 6% e il 20% delle consegne arriva al di fuori della finestra temporale promessa a causa di problemi di pianificazione del percorso. Inoltre, il 22% delle aziende ha identificato un percorso inefficiente che porta a un chilometraggio eccessivo come fattore primario che aumenta i costi di consegna. Nonostante queste sfide, le aziende sono sempre più alla ricerca di soluzioni da parte della tecno-

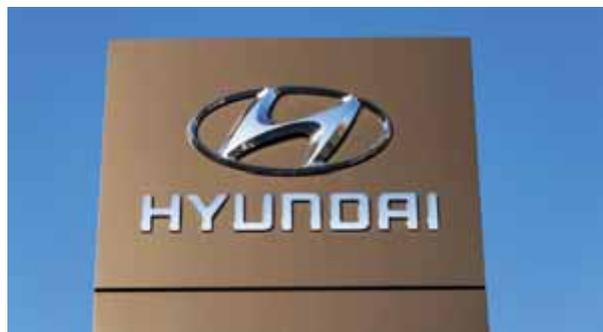


Quasi la metà degli intervistati ha espresso insoddisfazione per gli attuali metodi di scelta dei percorsi, segnalando la necessità di soluzioni più sofisticate

logia. L'indagine ha rilevato che, mentre il 25% delle aziende ha sviluppato con successo l'ottimizzazione dei percorsi basata sull'intelligenza artificiale, un ulteriore 30% è in procinto di adottare o pianificare lo sviluppo di queste soluzioni nel prossimo futuro. Tuttavia, il 12% degli intervistati ha indicato che le funzionalità di reindirizzamento dinamico rimangono un'area chiave per il miglioramento, suggerendo che molte soluzioni esistenti non affrontano completamente le complessità in tempo reale della consegna dell'ultimo miglio. "La capacità di impostare una strategia efficace e creare standard ottimizzati che riducano al minimo il caos in tempo reale, bilanciando al contempo l'efficienza dei costi e l'accuratezza delle consegne, non è più un lusso, ma una necessità nell'ambiente logistico in rapida evoluzione di oggi", ha dichiarato Mat Witte, Ceo di Ortec Americas. ■

Nuovi carrelli elevatori presentati da Hyundai

Hyundai Material Handling ha presentato i nuovi carrelli elevatori diesel 25/30/35DE-9V, una soluzione economica costruita sullo stesso robusto telaio dei modelli premium Hyundai. Questi nuovi modelli garantiscono prestazioni affidabili ed efficienti, con costi di manutenzione ridotti, senza compromessi sulla qualità. La gamma offre una selezione di opzioni per soddisfare le esigenze di applicazioni legge-



re e gravose. La serie DE-9V è stata progettata per offrire prestazioni e versatilità in un'ampia varietà di ambienti: dai magazzini e baie di carico ai piazzali esterni, anche in condizioni di terreno bagnato e scarsa aderenza e pendenze. Con un telaio robusto, varie opzioni di cabine resistenti alle intemperie e numerose caratteristiche personalizzabili, questi carrelli garantiscono comfort per l'operatore e affidabilità in ogni situazione. Con portate da 2.500 a 3.500 kg, i modelli DE-9V sono ideali per affrontare impieghi leggeri e pesanti. Alimentata dal motore HD Hyundai Infracore Stage V, la gamma 25/30/35DE-9V offre coppia elevata, basse emissioni e un eccellente risparmio di carburante. La conformità agli standard europei Stage V, unita a intervalli di manutenzione estesi da cinquecento a mille ore, riduce significativamente i tempi di fermo e i costi di manutenzione. Queste caratteristiche contribuiscono a un basso costo totale di gestione, rendendo la serie DE-9V una scelta intelligente per le aziende che cercano soluzioni affidabili, sostenibili e versatili per la movimentazione dei materiali. "Estendere l'intervallo di manutenzione a mille ore contribuisce direttamente alla riduzione dei costi e all'aumento dell'operatività", ha affermato Raymond Galavazi, senior manager after sales & product management. "È un fattore chiave per aumentare l'efficienza operativa e ottimizzare i costi della flotta".

Palletways e Foton Truck hanno siglato una partnership

Palletways Italia, parte del principale network europeo di trasporto espresso di merce pallettizzata, ha stretto una partnership con Foton Truck Italia, azienda leader globale di veicoli commerciali elettrici attiva nel mercato italiano dal 2022, già diventata un punto di riferimento per le soluzioni a zero emissioni dedicate alla distribuzione dell'ultimo miglio e scelta da importanti player del settore. Palletways è fa tempo in prima linea per rendere la logistica sempre più efficiente responsabile e attenta all'ambiente. L'accordo prevede la possibilità per tutto il network di acquisire o noleggiare veicoli elettrici Foton, progettati per la distribuzione urbana e l'ultimo miglio, a condizioni vantaggiose per tutti i concessionari, con soluzioni personalizzate. I modelli disponibili includono Light Truck da 4,25 (patente B) e 6 tonnellate (patente C),



con un'autonomia testata di oltre 200 chilometri e accesso senza restrizioni alle aree urbane soggette a ZTL o limitazioni. È inoltre prevista la possibilità di testare i veicoli sul campo e studiare soluzioni personalizzate di ricarica per le flotte aziendali. Questa iniziativa si inserisce nella strategia di Palletways di promuovere l'elettificazione del trasporto merci e orientare i processi logistici in chiave sempre più ecosostenibile rafforzando la scelta avviata nel 2024, con l'introduzione di un primo veicolo elettrico per il servizio di raccolta e distribuzione all'interno della città di Genova per consolidare l'impegno verso un futuro più green. "Crediamo fermamente nell'importanza di contribuire all'evoluzione di un sistema di trasporto sempre più sostenibile e questo accordo rappresenta un passo concreto in questa direzione", ha dichiarato Massimiliano Peres, managing director di Palletways Italia. >

“Vogliamo offrire ai nostri concessionari gli strumenti per affrontare con successo la progressiva transizione ecologica, riducendo le emissioni e migliorando l'efficienza operativa. Far parte di questo cambiamento per il mondo della logistica significa abbracciare una visione comune orientata alla sostenibilità e all'innovazione. Rinnovare la flotta con veicoli ecologici non è un progetto per il futuro: è quello che stiamo facendo, concretamente, ogni giorno”. Sostenibilità, innovazione e anche risparmio: l'elettificazione del trasporto apre nuove opportunità. L'adozione di veicoli elettrici offre, infatti, benefici tangibili su più fronti: dalla riduzione dei costi di manutenzione (fino all'80% in meno) e dei tempi di fermo, a un risparmio sui costi di carburante che può raggiungere il 60%, rappresentando una scelta strategica per il futuro della logistica.

Il “manifesto strategico” dell'interporto di Bologna

Nel corso del Transport Logistic, fiera del trasporto e della logistica tenutasi a Monaco, è stato presentato dall'interporto bolognese, allo stand dell'Emilia Romagna, il “Manifesto strategico per lo sviluppo dei servizi e delle infrastrutture per supportare il trasporto merci ferroviario 2025-2035”, insieme ai terminal intermodali regionali. Stefano Caliandro, presidente dell'interporto, ha illustrato i principali punti di forza dell'infrastruttura bolognese, il più grande interporto d'Italia per estensione, e ha condiviso le prospettive legate al nuovo piano di sviluppo logistico. Tra le novità in evidenza:



l'ampliamento dell'area ferroviaria, l'introduzione di nuove gru a portale, la realizzazione di un parcheggio camion in sicurezza e dotato di servizi per gli autotrasportatori. Parti-

MSC: SERVIZIO FERROVIARIO GIOIA TAURO-VERONA



Ha preso avvio il servizio ferroviario settimanale tra il porto di Gioia Tauro e Verona. Il collegamento è operato da Medlog - divisione logistica di MSC - ed è stato progettato per offrire una soluzione veloce ed efficiente per il trasporto di merci refrigerate. MSC rilancia così la rete logistica intermodale sostenendo le necessità del mercato agroalimentare italiano e in particolare il trasporto di merci deperibili come frutta e verdura. I container a temperatura controllata viaggiano verso l'entroterra in modo rapido, riducendo i tempi di transito ed eliminando i trasbordi. Un servizio pensato per il Made in Italy agroalimentare che, nel 2024, ha movimentato quasi 340 mila container refrigerati. Il servizio ha cadenza settimanale e copre il tragitto tra Gioia Tauro e Verona in 24 ore, offrendo un collegamento ferroviario agganciato direttamente alla rete marittima globale di MSC. L'accesso ferroviario diretto dallo scalo di Gioia Tauro consente infatti di evitare le congestioni stradali, garantire l'integrità della catena del freddo eliminando i trasbordi e di avere uno dei più rapidi transit-time verso gli hub di distribuzione europei. Trasferendo il trasporto delle merci dalla strada alla ferrovia il servizio rafforza l'infrastruttura intermodale italiana, contribuendo attivamente alla riduzione delle emissioni di CO2 e alla decarbonizzazione della catena logistica, in linea con le raccomandazioni dell'Unione europea per un trasporto merci sempre più sostenibile.

colare attenzione è stata dedicata al progetto sulle comunità energetiche e i gruppi di autoconsumo collettivo, che vedranno presto la luce all'interno dell'interporto e saranno

in grado di produrre fino a 40 MW di energia rinnovabile, contribuendo in modo decisivo alla transizione energetica dell'infrastruttura. "L'interporto di Bologna mira ad ampliarsi ulteriormente con un nuovo piano di sviluppo logistico, rafforzare la collaborazione con il porto di Ravenna per creare sinergie con le realtà logistiche del territorio, e proseguire il proprio percorso di transizione energetica e digitale, con l'obiettivo di diventare un'infrastruttura a zero emissioni entro il 2050", ha dichiarato Caliandro. La sostenibilità ambientale deve andare di pari passo con quella sociale: "Il nostro progetto di logistica etica ha già prodotto risultati concreti e continueremo a lavorare per migliorare le condizioni e la sicurezza dei lavoratori, offrendo più servizi sia a loro che alle comunità locali", ha aggiunto il presidente. Infine, ha lanciato un messaggio chiaro sul futuro del trasporto merci in Emilia-Romagna: "È necessario adottare un vero e proprio pensiero logistico regionale, che guidi il nuovo corso del settore. Solo attraverso una collaborazione reale e strutturata tra tutti gli operatori logistici regionali potremo affrontare le sfide della competitività, della sostenibilità e dell'innovazione".

Manhattan Associates ha annunciato l'Agentic AI

Manhattan Associates progetta, costruisce e fornisce soluzioni cloud all'avanguardia in modo che, attraverso lo store, la rete o il centro di distribuzione, sia possibile raccogliere i frutti del mercato omnichannel. L'azienda ha annunciato il



supporto dell'Agentic AI all'interno delle soluzioni Manhattan Active, che include agenti digitali intelligenti e autonomi al fine di rivoluzionare l'esecuzione, l'ottimizzazione e l'esperienza dell'utente nel settore della supply chain. Questi agenti IA innovativi, alimentati da modelli linguistici di grandi

dimensioni (LLM) e dall'architettura API cloud-native e interamente microservizi di Manhattan Associates, svolgeranno autonomamente le attività, si adatteranno alle condizioni mutevoli e orchestreranno dinamicamente i flussi di lavoro. Questa innovazione rappresenta un passaggio generazionale dai chatbot tradizionali e dalle configurazioni statiche dei flussi di lavoro all'orchestrazione dinamica, intelligente e consapevole della situazione nell'intero ciclo di vita della supply chain e del commercio. Tra i primi agenti IA all'avanguardia annunciati ci sono l'Intelligent Store Manager, il Labor Optimizer Agent, il Wave Inventory Research Agent, il Contextual Data Assistant e il Virtual Configuration Consultant. Questi agenti digitali consentono agli utenti di interagire con le applicazioni di Manhattan Associates attraverso il linguaggio naturale, di comprendere richieste complesse, di bypassare le interfacce tradizionali per far emergere i dati, di guidare l'ottimizzazione e di risolvere in modo efficiente le interruzioni in tempo reale delle operazioni commerciali della supply chain. "L'intelligenza artificiale non è solo una delle tante funzioni, ma si tratta di una capacità di innovazione trasformativa, concepita per ridefinire il futuro del settore del commercio della supply chain", ha dichiarato Sanjeev Sotia, chief technology officer di Manhattan Associates.

Circle promuove l'adozione di Biotech in Italia

Circle Group - società innovativa quotata sul mercato Euro-next Growth Milan, a capo dell'omonimo gruppo specializzato nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni per l'innovazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, oltre che nella consulenza internazionale sui temi del Green Deal e della transizione energetica - annuncia, in collaborazione con il Centro internazionale studi containers e col patrocinio di Bureau International des Containers BIC, il lancio di un progetto che promuove l'adozione della piattaforma BoxTech in Italia: un'iniziativa mirata a digitalizzare e centralizzare la gestione dei dati sui container, per una logistica più efficiente, sicura e trasparente. BoxTech è una piattaforma gratuita e neutrale sviluppata da BIC, che consente ai proprietari di container di caricare i dettagli tecnici dei propri dispositivi. Attraverso questa piattaforma, i dati obbligatori come tara, peso massimo lordo e altre informazioni essenziali sono facilmente accessibili non >

SOTI E UROVO COMBATTONO LE INATTIVITÀ NEI TRASPORTI



Soti, azienda leader nella fornitura di soluzioni per l'enterprise mobility management, ha annunciato una partnership strategica con Urovo, azienda leader mondiale nella produzione di dispositivi mobile rugged e con filiali in diversi paesi europei fra cui l'Italia, per affrontare uno dei principali problemi del settore dei trasporti e della logistica, ossia la riduzione dei tempi di inattività dei dispositivi mobili. Per far fronte a queste problematiche, Soti integra le batterie intelligenti avanzate di Urovo, fornendo alle organizzazioni informazioni in tempo reale sulle condizioni, le prestazioni e la localizzazione della batteria. Monitorando in modo proattivo le batterie con Soti XSight, le aziende possono prevedere e prevenire i guasti prima che si verifichino, assicurando che i turni di lavoro si svolgano senza intoppi e che gli autisti si concentrino sul consegnare con puntualità le merci. La combinazione tra le innovazioni hardware di Urovo e la diagnostica data-driven di Soti riduce le problematiche più pericolose, come i guasti alle batterie e la perdita di connettività, che possono altrimenti bloccare le operazioni e determinare lunghi tempi di fermo.

solo dai proprietari, ma anche da tutti gli attori della supply chain, come spedizionieri, dogane, terminal e autotrasportatori. BoxTech è quindi un archivio globale e centralizzato che aiuta a migliorare la comunicazione e l'efficienza operativa. La piattaforma, compliant rispetto alle 4S standard,

safety, security, sustainability, offre quindi un'unica fonte di accesso rapido e affidabile per tutte le informazioni relative ai container, riducendo così il tempo e lo sforzo necessari per cercare dati su più fonti disparate. Inoltre, BoxTech facilita il rispetto dei requisiti della dichiarazione Verified Gross Mass, semplificando la gestione delle informazioni necessarie per la sicurezza del trasporto. La tecnologia API, inoltre, consente sia il caricamento automatico delle flotte di container sia la consultazione dei dati in tempo reale, garantendo un flusso continuo e aggiornato di informazioni. Un altro aspetto importante è la possibilità di segnalare in modo semplice se un contenitore è stato venduto, rubato o perso, trasferendo la responsabilità per eventuali danni o illeciti ai nuovi proprietari o agli operatori responsabili.



In questo modo, BoxTech non solo aumenta l'efficienza operativa, ma contribuisce anche a migliorare la sicurezza e la trasparenza nella gestione dei container, rendendo la piattaforma uno strumento indispensabile per tutti gli attori coinvolti nella logistica. Il progetto BoxEu segna un passo importante nell'introduzione e nell'adozione della piattaforma BoxTech a livello nazionale intraprendendo un'operazione di popolamento "bottom-up", coinvolgendo direttamente i referenti delle aziende che gestiscono le flotte di container. "Il progetto BoxEu" ha dichiarato Luca Abatello, Ceo di Circle Group, "ha come obiettivo non solo la promozione di una piattaforma innovativa, ma anche l'affermazione di un nuovo standard di efficienza e sicurezza nella gestione dei container. Siamo orgogliosi di essere parte di questa iniziativa che segna un passo fondamentale verso la digitalizzazione e la semplificazione del settore logistico, come da piano industriale Connect 4 Agile Growth", ha commentato Luca Abatello, Ceo di Circle Group.

Joint venture tra Geotab e Vitality

Geotab, leader globale nelle soluzioni per veicoli connessi, e Vitality hanno costituito una joint venture con l'obiettivo di migliorare la tutela e il benessere dei conducenti, promuovere una maggiore sicurezza stradale e ridurre i rischi correlati, attraverso la combinazione, in una soluzione unica nel suo genere, di dati telematici e scienze comportamentali. Grazie alla joint venture, Geotab e Vitality annunciano il lancio in tutta Europa della versione beta di Geotab Vitality, un programma che si propone di incentivare la guida sicura. Vitality sta trasformando il settore assicurativo a livello globale, forte di una consolidata esperienza nello sviluppo e promozione di cambiamenti comportamentali positivi, per aiutare le persone a vivere più a lungo e in salute. Il programma assicurativo Vitality Drive ha registrato, tra i suoi iscritti, una diminuzione del 55% dei sinistri, accompagnata da un calo significativo degli incidenti stradali mortali rispetto alle medie nazionali. Il programma di Vitality sarà ora integrato con la piattaforma e l'ecosistema di Geotab, che conta oltre 4,7 milioni di veicoli connessi e offre strumenti di analisi predittiva delle collisioni basati sull'AI: insieme consentiranno di incentivare e promuovere abitudini di guida più sicure e responsabili. La joint venture offrirà alle flotte l'accesso a



una soluzione tutto-in-uno per il cambiamento degli stili di guida, che impiega il set di strumenti scientificamente validati di Vitality per incentivare e premiare comportamenti sicuri. Il programma mira a migliorare in modo significativo le prestazioni dei conducenti, riducendo i costi legati agli incidenti e i rischi per le flotte, contribuendo inoltre a garantire attività operative più efficienti. I dati del report

sulla sicurezza stradale dell'Unione europea mettono in luce l'importanza di questa sfida, evidenziando come il costo degli incidenti stradali nel continente sia stimato intorno a 280 miliardi di euro. Il comportamento umano emerge come il principale fattore di rischio per le collisioni e i costi associati, causando il 95% degli incidenti. La soluzione integrata offerta da Geotab e Vitality consentirà alle organizzazioni di avere accesso ad approfondimenti analitici basati sui dati, offrendo un'esperienza di coaching positiva per i conducenti attraverso un meccanismo di ricompensa e cambiamento comportamentale basato su "nudge", ovvero sollecitazioni indirette, con l'obiettivo di ridurre i rischi e contenere i costi. Inoltre, la nuova tecnologia e l'approccio costruttivo alla formazione possono contribuire a migliorare il benessere degli autisti e favorire, insieme al sistema di premi e ricompense, la fidelizzazione dei dipendenti e l'attrattività delle aziende. "Questa joint venture nasce dall'unione di due aziende leader fortemente motivate nei rispettivi settori, con l'intento di introdurre un approccio innovativo alla dimensione umana della gestione delle flotte", ha dichiarato Edward Kulperger, senior vice president di Geotab.

DHL Group investe in Medio Oriente

DHL Group ha annunciato l'intenzione di investire oltre 500 milioni di euro in Medio Oriente da qui al 2030, con particolare attenzione agli Emirati Arabi Uniti e all'Arabia Saudita. In occasione di un evento a Dubai, ha dichiarato che l'investimento riguarderà tutte e quattro le divisioni aziendali, segnando una delle sue espansioni regionali più significative fino ad oggi. L'espansione includerà, quindi, investimenti nelle sue operazioni Express, Global Forwarding, Supply Chain ed eCommerce. L'azienda prevede di costruire strutture hub e gateway, aumentare la capacità di stoccaggio, migliorare le capacità digitali e aumentare le risorse per il trasporto aereo e su strada. Il gruppo ha dichiarato che espanderà anche la sua flotta e la sua presenza nella regione, sosterrà nuove joint venture come quella con Etihad Rail e migliorerà la velocità del servizio e la visibilità per i clienti in settori come la sanità, l'energia, la tecnologia e l'eCommerce. L'azienda ha detto che la crescita dinamica del Medio Oriente, non deriva solo dagli investimenti in entrata, ma anche dall'ascesa degli esportatori regionali. ■



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 erogiamo 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.

Co-progettazione per il middle

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Nel mondo puntuale e logistico, attraversato da trasformazioni tecnologiche, normative e culturali sempre più rapide, anche la formazione manageriale deve evolvere. Non può limitarsi a replicare modelli predefiniti o soluzioni generaliste: per essere davvero efficace, deve sapersi calare nelle traiettorie strategiche del-

le imprese e nei contesti organizzativi in cui le persone operano. Per rispondere davvero ai bisogni delle imprese, serve un metodo che unisca rigore formativo e conoscenza del contesto. In questa prospettiva, Scuola Nazionale Trasporti e Logistica ha sviluppato negli ultimi anni un approccio strutturato alla formazione executive personalizzata, basato su un principio chiave: la co-progettazione continua.

L'approccio della Scuola parte da una constatazione semplice ma non scontata: nessuna formazione è efficace se non nasce dal dialogo con l'organizzazione a cui è destinata. Per questo motivo, ogni percorso executive parte da una fase di ascolto strutturato, che raccoglie i fabbisogni formativi emergenti nei gruppi manageriali, gli investimenti e i processi di sviluppo in corso nell'impresa, gli obiettivi strategici e i valori identitari che orientano l'azione organizzativa. Solo a valle di questo confronto si passa alla costruzione del percorso: contenuti, struttura, durata, modalità, strumenti e metriche di valutazione. Ogni modulo forma-



Nessuna formazione è efficace se non nasce dal dialogo con l'organizzazione a cui è destinata

tivo viene progettato come risposta coerente a una fonte progettuale, e l'intero impianto è pensato per essere modulare, adattabile e sostenibile nel tempo. Uno degli strumenti distintivi di questo metodo è il documento di co-progettazione: non una semplice descrizione preliminare o cronoprogramma, ma un vero strumento di governance formativa.

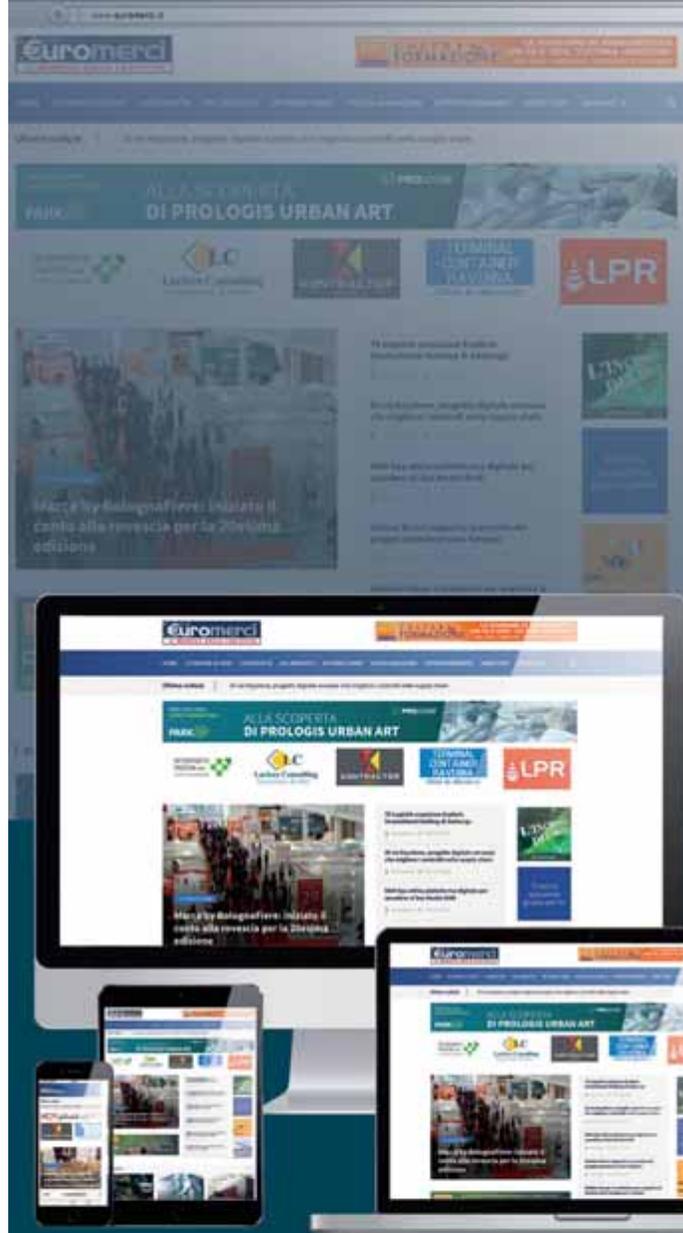
Questo documento viene costruito in forma condivisa e progressiva, e riporta: i moduli tematici con durata stimata e articolazione dei contenuti; il collegamento puntuale tra contenuti e obiettivi aziendali (le "fonti progettuali"); la descrizione delle modalità organizzative, erogative e dei criteri di sostenibilità tecnica e finanziaria. Il documento accompagna l'intero ciclo di vita del progetto: dalla fase di "engagement" del personale, all'erogazione, ai monitoraggi intermedi, alle integrazioni in corso d'opera. È, a tutti gli effetti, un asset condiviso tra Scuola di formazione e impresa, che può essere aggiornato per sostenere la progettazione esecutiva e gli eventuali adattamenti progressivi. Questa modalità ope-

management

rativa consente non solo di progettare meglio, ma anche di coinvolgere più efficacemente i gruppi manageriali, rafforzando fin da subito il loro ruolo attivo. Il percorso si rivolge in particolare a figure che già ricoprono ruoli di coordinamento e responsabilità, e che, proprio attraverso la formazione executive, hanno l'occasione di rafforzare la propria consapevolezza e il proprio potenziale gestionale. Le persone coinvolte non sono semplici destinatari, ma attori consapevoli di un processo condiviso, orientato a sostenere il proprio lavoro quotidiano di gestione, organizzazione e decisione.

Il risultato di questo metodo è una formazione che si configura come processo di apprendimento e trasformazione organizzativa, non come semplice "erogazione di contenuti". L'ambizione è potenziare il profilo manageriale dei partecipanti, creando un terreno comune tra visione aziendale e sviluppo individuale. Ogni progetto è unico, ma tutti condividono un metodo basato su ascolto, struttura, responsabilità condivisa, adattabilità nel tempo. Un ulteriore vantaggio dell'approccio co-progettato è la possibilità di costruire percorsi compatibili con i criteri di finanziabilità pubblica, attraverso bandi regionali o fondi interprofessionali. La Scuola di formazione si fa carico della composizione tecnica del progetto gestendone tutte le fasi, liberando l'azienda da incombenze burocratiche e massimizzando la sostenibilità economica dell'iniziativa. La co-progettazione non è un servizio "premium", ma il cuore stesso del metodo con cui la Scuola si relaziona alle imprese. Un metodo che restituisce alle persone coinvolte - manager, coordinatori, figure intermedie - un ruolo partecipato nel proprio sviluppo, e alle organizzazioni la possibilità di riconoscersi nella formazione che promuovono. Per le imprese che si affidano a Scuola Nazionale Trasporti e Logistica - quelle associate o clienti abituali lo hanno già sperimentato - questo metodo rappresenta un servizio ad alto valore aggiunto, costruito su misura ma con la solidità di un modello replicabile. ■

catani@scuolatrasporti.com



**NOTIZIE, INTERVISTE,
APPROFONDIMENTI E INCHIESTE**

Le trovate qui

www.euromerci.it

*Indispensabile per tutti
gli operatori della supply chain*

Incoterms e sanzioni penali

a cura dello **Studio Legale Mordiglia***

La recente guida sugli Incoterms 2020, emanata dalla camera di commercio internazionale, rappresenta un riferimento essenziale per la gestione del rischio tariffario nel commercio internazionale. Le continue e imprevedibili variazioni tariffarie impongono una definizione precisa delle responsabilità e degli oneri tra venditore e compratore, obiettivo che le regole Incoterms raggiungono con efficacia e chiarezza. Sebbene le regole Incoterms non mo-



Sebbene le regole Incoterms non modifichino direttamente le aliquote doganali né le procedure amministrative, esse individuano con precisione chi deve sostenere i costi relativi ai dazi e alle formalità di importazione

difichino direttamente le aliquote doganali né le procedure amministrative, esse individuano con precisione chi deve sostenere i costi relativi ai dazi e alle formalità di importazione. Questo rende gli Incoterms uno strumento imprescindibile per mitigare i rischi commerciali. La scelta corretta della clausola contrattuale risulta quindi fondamentale per prevenire controversie e garantire la flessibilità necessaria ad adeguarsi alle mutate condizioni del mercato globale. Nel contesto delle diverse clausole, il termine DDP attribuisce al venditore l'intero onere doganale, mentre nelle altre, tra cui la regola Ex Works (EXW), tale responsabilità grava sull'acquirente. In particolare, la regola EXW impone all'acquirente quasi tutte le responsabilità relative al trasporto e alla consegna della merce, a partire dal ritiro presso la sede del venditore nell'Unione europea, indipendentemente dalla modalità di trasporto. È importante sottolineare, come evidenziato nel factsheet pubblicato dalla commissione europea il 27 maggio, che l'utilizzo della clausola EXW non esclude il rispetto degli obblighi imposti dalla normativa europea sulle sanzioni. Le misure restrittive adottate dall'Unione, in particolare quelle rivolte verso Russia e Bielorussia, vincolano tutte le persone fisiche e giuridiche sotto la giurisdizione europea. Questi obblighi non possono essere aggirati da accordi pri-

vati e devono essere rispettati con rigore, pena l'applicazione di sanzioni amministrative e penali, oltre al rischio di danni reputazionali.

Per questo motivo, gli operatori europei devono assicurare piena conformità alle restrizioni imposte, adottando efficaci misure di due diligence per prevenire l'esportazione o il trasferimento di merci soggette a divieto. In conclusione, l'integrazione delle regole Incoterms 2020 nei contratti internazionali rappresenta un elemento strategico imprescindibile per una corretta ripartizione dei rischi e degli oneri. Tuttavia, tale strumento non esonera gli operatori dagli obblighi di compliance stabiliti dall'ordinamento comunitario, che richiede un costante coordinamento tra le funzioni legali, commerciali e logistiche nelle imprese attive nel settore del trasporto internazionale. ■

* 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



Assologica

DIVENTA UN ESPERTO DOGANALE: Scopri i Nostri Corsi Super-Specialistici

I corsi fanno parte del percorso AEO per Responsabili delle questioni doganali, ma possono essere seguiti anche singolarmente per approfondire temi specifici

DATA	ARGOMENTO
5 settembre (ore 10,00-12,00) venerdì	Origine, classifica e valore delle merci. Regimi e procedure doganali · Dual use e prodotti strategici: le restrizioni all'esportazione
5 settembre (ore 14,00-16,00) venerdì	Origine, classifica e valore delle merci. Regimi e procedure doganali · Clausole internazionali di trasporto (Incoterms): identificazione ed uso
12 settembre (ore 9,30-12,30; 14,00-17,00) venerdì	· Controlli doganali e procedimento di accertamento
19 settembre (ore 9,30-12,30; 14,00-17,00) venerdì	· Revisioni dell'accertamento
26 settembre (ore 9,30-12,30; 14,00-16,00) venerdì	· Gli strumenti di deflazione del contenzioso
3 ottobre (ore 9,30-13,30; 14,30-18,30) venerdì	· Il contenzioso tributario e presso le altre giurisdizioni
10 ottobre (ore 9,30-12,30; 14,00-16,00) venerdì	· Principi applicativi e trattamento delle operazioni rilevanti anche ai fini doganali - IVA all'importazione
17 ottobre (ore 9,30-12,30; 14,00-16,00) martedì	· Principi applicativi e trattamento delle operazioni rilevanti anche ai fini doganali
24 ottobre (ore 9,30-12,30; 14,00-16,00) venerdì	- IVA negli scambi intracomunitari
31 ottobre (ore 9,30-12,30; 14,00-16,00) venerdì	· Imposte sulla produzione e sui consumi: - principi applicativi e principali istituti
5 novembre (ore 9,30-12,30; 14,00-16,00) mercoledì	

PER INFORMAZIONI

ASSOLOGISTICA

Mariella Marelli - Tel. 02 6691567 - milano@assologica.it - www.assologica.it

Correzioni alla riforma fiscale

di **Lorenzo Ugolini**
LCA Studio Legale

I DLgs. 81/2025 correttivo della riforma fiscale, approvato dal consiglio dei ministri, ha apportato significative modifiche alle nuove disposizioni nazionali complementari al CDU (d.lgs. 141/2024, DNC). In particolare, tra le principali novità, si rappresenta che: sono state differenziate le soglie di rilevanza penale tra i dazi doganali e gli altri diritti di confine, cui rientra l'Iva all'importazione; sono stati aggiornati, di conseguenza, i limiti quantitativi delle aggravanti del contrabbando; è stato introdotto il principio del favor rei rispetto alla precedente disciplina in vigore dal 4 ottobre 2024; sono state modificate le cause di non punibilità ex art. 112 DNC.

Con riferimento al primo aspetto, il legislatore ha aumentato la soglia di punibilità penale limitatamente all'Iva all'importazione, che sale da 10 mila a 100 mila euro. Di conseguenza, ai sensi del nuovo art. 96, primo comma, DNC trova applicazione la sanzione amministrativa, alternativamente, se non vi ricorrono le circostanze aggravanti di cui all'art. 88 DNC; i dazi pretesi sono inferiori a 10 mila euro; l'Iva all'importazione contestata è inferiore a 100 mila euro.

Per quanto riguarda l'efficacia temporale delle nuove disposizioni sanzionatorie, secondo quanto precisato dalla circolare dell'agenzia delle dogane 14/2025, trova applicazione il principio del favor rei. L'art. 96 comma 1 DNC, infatti, così come modificato, determina un trattamento più favorevole per il contribuente rispetto alla previgente formulazione, sicché lo stesso deve essere applicato a tutte le violazioni doganali commesse prima del 13 giugno 2025, ancorché accertate in seguito, nonché ai procedimenti ancora pendenti o non ancora conclusi con decisione definitiva. L'aumento della soglia di rilevanza

penale a 100 mila euro per i tributi diversi dai dazi doganali comporta, tuttavia, un'applicazione più ampia dell'istituto della confisca amministrativa, di cui all'art. 96, c. 7, DNC. Tale norma, infatti, dispone l'obbligatorietà della confisca "delle merci oggetto dell'illecito", fatto salvo il caso in cui il contribuente regolarizzasse la propria posizione mediante l'istituto del ravvedimento operoso (art. 112, secondo comma, DNC) o avesse presentato revisione su istanza di parte (art. 96, tredicesimo comma, DNC). L'agenzia delle dogane,

con la circolare n. 28/2024, distinguendo tra "confisca a seguito del reato di contrabbando" e "confisca a seguito di illecito di contrabbando", ha iniziato a delineare la disciplina della misura ablativa. In particolare, con riferimento alla prima, l'amministrazione doganale ha chiarito che



la stessa si rende obbligatoria ai sensi dell'art. 94, c. 1, DNC e, ove non sia possibile procedere al sequestro della merce, deve essere disposta la confisca per equivalente, la quale può essere ordinata unicamente dall'autorità giudiziaria. Nel caso, invece, di illecito amministrativo sanzionato ai sensi dell'art. 96 DNC, se l'operatore non si è ravveduto, la confisca è disposta dall'ufficio, può riguardare unicamente i beni oggetto di controllo (i.e. non può essere disposta "per equivalente") e deve essere preceduta dal sequestro cautelare ex art. 13, l. 689/81. Ai sensi del nuovo art. 112 DNC, infine, è possibile estinguere il reato attraverso il pagamento degli importi pretesi, degli interessi e di una somma dal 100% al 200% dei maggiori diritti di confine, a condizione che il versamento sia effettuato prima dell'apertura del dibattimento di primo grado. Qualora, tuttavia, l'operatore economico attivasse il ravvedimento operoso, versando integralmente le somme dovute, gli interessi e le relative sanzioni in misura ridotta, non potrà essere punito per i delitti di contrabbando. ■

ADRIA SHIPPING SUMMIT

VENEZIA

2+3 luglio 2025



Promosso da

The INTERNATIONAL
PROPELLER CLUB



Port of Venice



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Settentrionale
Porti di Venezia e Chioggia

Organizzato da

 ClickutilityTeam

Presentato Malpensa Distripark

La struttura sarà operativa dal terzo trimestre del 2026.

È stato presentato a Monaco di Baviera, in occasione della fiera internazionale Transport Logistic, il progetto Malpensa Distripark: un moderno complesso logistico multimodale, concepito per ridefinire gli standard di efficienza, sostenibilità e connettività nel settore della logistica europea. L'asset - sviluppato da Sfre, primaria società di project & construction management - sarà commercializzato in esclusiva da WCG-World Capital Group, unica società italiana di consulenza immobiliare, specializzata esclusivamente nel commercial real estate. Situato a Busto Arsizio, all'interno dell'area intermodale di Malpensa e nel cuore della regione logistica milanese - che da sola concentra oltre il 35% dell'attività logistica italiana - Malpensa Distripark conterà una superficie totale di oltre 40 mila metri quadrati: articolata in tre edifici indipendenti da circa 18 mila - 13 mila - 10 mila metri quadrati ciascuno. Ogni struttura sarà dotata di ampie baie di carico, piazzali di manovra, parcheggi dedicati e infrastrutture avanzate per la gestione dei flussi. Il cuore intermodale del progetto è rappresentato da un terminal ferroviario interno con tre binari da 650 metri ciascuno, che permetteranno operazioni dirette di carico/scarico su ferro. Inoltre, grazie alla vicinanza all'aeroporto di Malpensa e al collegamento diretto con le principali arterie autostradali e ferroviarie, il progetto beneficerà di una rete logistica capillare, in grado di ottimizzare tempi e costi operativi su scala nazionale e internazionale. L'intero complesso - disponibile a partire dal terzo trimestre 2026 - sarà certificato secondo gli standard ESG, grazie all'utilizzo di impianti fotovoltaici, so-



La proprietà del Malpensa Distripark è del Gruppo Ferrovie Nord Milano, tra i principali player infrastrutturali italiani

luzioni per il risparmio energetico e infrastrutture progettate per la massima sostenibilità ambientale.

Malpensa Distripark e Malpensa Intermodale sono controllate al 100% dal Gruppo Ferrovie Nord Milano, il principale gruppo integrato nella mobilità sostenibile in Lombardia e tra i principali player infrastrutturali italiani, attivo nei settori del trasporto ferroviario, della logistica e dei servizi integrati alla mobilità. "Quello che stiamo costruendo con Malpensa Distripark è il risultato di un lavoro paziente e lungimirante: portare valore al territorio attraverso una piattaforma logistica evoluta, pienamente interconnessa con le reti europee e pensata per essere sostenibile e durevole nel tempo. È un progetto che nasce dalla nostra conoscenza del tessuto produttivo locale e dalla volontà di creare un'infrastruttura moderna, capace di generare impatto reale", ha dichiarato Umberto Ruggerone, direttore gene-

rale di Malpensa Intermodale e presidente di Assologistica. "Fin dall'inizio abbiamo immaginato Malpensa Distripark non solo come un semplice parco logistico, ma un vero e proprio snodo vitale per il futuro dei trasporti e della logistica. Come società di project management incaricata della realizzazione dell'intero progetto, ci siamo posti l'obiettivo di creare un'infrastruttura che integrasse funzionalità, visione strategica e sostenibilità", ha commentato Filippo Salis, amministratore delegato di Sfre. "Siamo onorati di commercializzare questo ambizioso progetto in prima linea, consapevoli dell'impatto positivo che potrà generare sull'intero territorio e sull'economia logistica. La sua posizione strategica, unita alla forza del progetto e all'esperienza dei partner coinvolti, ci consente di proporre al mercato un asset distintivo, in grado di attrarre investitori e operatori internazionali", ha detto Andrea Faini, amministratore delegato e founder di WCG. ■

Gli scioperi nei porti dell'Europa del nord stanno congestionando gli scali

Secondo la società Linerlytica, la crisi europea del trasporto di container continuerà per tutta l'estate e i dazi potrebbero aggravare la crisi.

Rotterdam, Bremerhaven, Anversa-Bruges, Felixstowe e Southampton, alcuni dei porti più rilevanti dell'Europa settentrionale stanno vivendo una problematica fase di congestione, che rischia di protrarsi fino a dopo l'estate. Sono bastati pochi giorni di sciopero per mandare in crisi catene di fornitura in crescita di volumi. Ma a pesare sono anche il mutare delle storiche alleanze fra armatori e i primi effetti dei dazi americani sul comportamento degli operatori economici. A pagare è il traffico container. Nei giorni scorsi, ad Anversa-Bruges, i piazzali hanno raggiunto la pressoché totale saturazione (96%), dopo l'aumento dei traffici registrato in questa prima parte del 2025 (più 4,5%). Effetto dei quattro scioperi proclamati negli ultimi due mesi nel porto belga per ragioni salariali e sul nodo dell'automazione in banchina. L'ultimo fermo è andato in scena tra la sera del 28 e l'alba del 30 aprile, paralizzando le attività dello scalo: oltre cento le navi in attesa di poter attraccare o ripartire. Il primo maggio l'analisi di Lloyd's List Intelligence ha evidenziato ancora più di 20 portacontainer ancorate all'imbocco del fiume Schelda. Braccia incrociate per le stesse ragioni pure in Olanda e Francia, da Rotterdam a Le Harve. Ma le questioni restano irrisolte e non si escludono altre azioni dei sindacati. Basta poco per mandare in aria il calendario, se lo sciopero al terminal Delta II di Hutchison a Rotterdam si è tenuto a febbraio, ma sta ancora provocando rallentamenti e oggi nel porto olandese si arriva ad attendere anche sette giorni prima che una nave



Immagine del porto di Anversa

sia gestita. A Bremerhaven, in Germania, gli operatori stimano circa il 30% delle navi in ritardo, ad Anversa il dato supera il 40%.

Non dipende solo dagli scioperi. Peter Sand, analista capo di Xeneta, piattaforma di analisi dei mercati marittimo e aeroportuale, sostiene che la congestione derivi anche da cambi di alleanza e sovraccarico dei moli. I traffici dalla Cina verso l'Europa stanno infatti aumentando da mesi e allo stesso tempo, dopo la rottura dell'alleanza 2M fra Msc e Maersk, la nascita del nuovo cartello Gemini fra Maersk e Hapag-Lloyd sta modificando radicalmente flussi commerciali consolidati a livello globale, senza che gli attracchi abbiano l'elasticità che sarebbe necessaria. In Gran Bretagna, e un po' dappertutto, si segnalano congestioni per lo spostamento delle toccate delle navi container nel mutato quadro delle alleanze, che incide ad esempio sulla scelta di

Maersk di impiegare il meno possibile i terminal gestiti da Msc. In questo caso gli analisti prevedono un riequilibrio entro l'autunno, quando gradualmente le agende saranno andate a strutturarsi compiutamente. E quando potrebbe attenuarsi anche il problema sempre più pressante della minore portata di fiumi e canali navigabili nell'entroterra dei porti nordeuropei. Il fiume Reno e le altre vie d'acqua interne pagano il riscaldamento globale e i bassi livelli limitano la portata delle chiatte, costringendo i traffici a pesare su strada e ferro, con effetti a cascata su tutta la filiera nave-terra. Altro elemento che contribuisce alla congestione in banchina. Secondo la società di consulenza Linerlytica, la crisi europea del trasporto di container persisterà per tutta l'estate. Ma i dazi imposti dall'amministrazione Trump e la conseguente risposta della Cina potrebbero mettere il carico finale per scatenare il caos nelle supply chain globali. ■

Il congresso di Assiterminal

“I terminal non sono retrovie, ma avamposti strategici, dove si gioca la partita dell’export, dell’energia, della sostenibilità”, ha detto Tomaso Cognolato.

di **Silvana Bonomini**

Si è svolta a Roma, presso la Sala Longhi di Unioncamere, l’assemblea di Assiterminal dal titolo “I porti: spina dorsale d’Italia. Il valore dei terminal per l’economia nazionale”, promossa con il patrocinio del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del ministero delle Imprese e del Made in Italy. L’incontro ha rappresentato un momento di dialogo tra istituzioni e imprese, con l’obiettivo di analizzare i nodi chiave del settore terminalistico italiano e individuare soluzioni condivise per il rafforzamento della competitività del sistema portuale nazionale. Parole d’ordine della giornata: squadra, responsabilità, competitività, crescita. E persone. Ed è proprio alle persone che Assiterminal ha voluto rivolgere un pensiero, ai lavoratori e alle lavoratrici dei porti e del mare e a quelle che oggi soffrono a causa dei conflitti in corso. Nel suo intervento di apertura, il presidente, Tomaso Cognolato, ha ribadito il ruolo strategico dei terminal portuali nella catena logistica nazionale, sottolineando la necessità di un approccio pragmatico e condiviso tra pubblico e privato per affrontare le sfide del mercato: “I terminal non sono retrovie, ma avamposti strategici, dove si gioca la partita dell’export, dell’energia, della sostenibilità. Oggi più che mai serve una politica portuale coerente, strumenti operativi chiari e una forte alleanza tra istituzioni e imprese”.

Nel corso della mattinata si sono confrontati operatori dei tre principali comparti portuali - merci e ferroviario, passeggeri, Ro-Ro e autotrasporto -



Per i terminal portuali serve oggi una politica che permetta strumenti operativi chiari

ponendo in evidenza opportunità, criticità e prospettive di sviluppo. I tre panel, moderati rispettivamente da Alessandro Panaro, Francesco di Cesare

e Oliviero Baccelli, hanno sottolineato la necessità di un dialogo costante tra imprese terminalistiche, logistica e policy maker. Durante i lavori, moderati

I terminal devono diventare piattaforme evolute, in grado di integrare innovazione, responsabilità sociale e sostenibilità



COSA SERVE PER FARE IMPRESA NEI PORTI

Si è svolto, prima del congresso, presso il Blue District di Genova il convegno “Le transizioni necessarie del fare impresa nei porti: strumenti, opportunità, soluzioni”, promosso da Assiterminal, che ha visto la partecipazione di esperti, aziende e professionisti del settore. L'incontro ha posto al centro del dibattito le sfide più attuali per le imprese portuali: dalla transizione digitale e ambientale alla gestione delle risorse umane, dalla sicurezza operativa alla compliance normativa. Gender Gap, ESG, Cyber Risk, sicurezza e buone pratiche delle risorse umane sono stati i temi approfonditi nei panel, offrendo ai partecipanti una panoramica concreta su strumenti e soluzioni operative. “L'evento ha confermato l'impegno di Assiterminal nel promuovere occasioni di confronto e aggiornamento su tematiche chiave per lo sviluppo sostenibile e competitivo del sistema portuale italiano. Transizione significa cambiamento, ma anche capacità di guidarlo. I porti non possono più essere semplici nodi logistici: devono diventare piattaforme evolute, in grado di integrare innovazione, responsabilità sociale e sostenibilità. Come Assiterminal siamo pronti a fare la nostra parte”, ha detto in apertura del convegno il direttore Alessandro Ferrari. Nel corso dei lavori, ForMare ha presentato i primi risultati raggiunti dal gruppo di lavoro attivato per l'aggiornamento e la manutenzione delle qualificazioni regionali coerenti con i profili richiesti dalle aziende del comparto. Il gruppo ha l'obiettivo di allineare i profili professionali alle esigenze reali dei terminal, integrandoli nel Repertorio regionale e nell'Atlante nazionale del lavoro e delle qualificazioni. In un contesto in cui competitività internazionale, digitalizzazione e sostenibilità richiedono competenze sempre più avanzate, questo processo rappresenta un passaggio strategico per promuovere la crescita di risorse umane qualificate, capaci di affrontare le sfide attuali e future del sistema terminalistico-portuale italiano. Marsh ha parlato delle “Soluzioni di trasferimento del rischio cyber in ambito portuale”. Il rischio cyber è diventato un tema cruciale non solo per il settore tecnologico, ma rappresenta una sfida sistemica che coinvolge organizzazioni di ogni tipo, inclusi i settori tradizionali come quello portuale. Con l'aumento della digitalizzazione e l'interconnessione delle infrastrutture, i terminal portuali si trovano ad affrontare minacce informatiche sempre più sofisticate, che possono compromettere la sicurezza operativa e la continuità del servizio. In questo contesto, Alessandra Corsi, client advisor cyber di Marsh Italia, ha condiviso preziose soluzioni per il trasferimento e la mitigazione del rischio all'interno del settore portuale. Le sue osservazioni hanno sottolineato l'importanza di un approccio proattivo nella gestione delle minacce informatiche, evidenziando come le aziende possano proteggere le proprie operazioni attraverso una combinazione di tecnologie avanzate, formazione del personale e polizze assicurative specifiche. Con l'evoluzione continua delle minacce, è essenziale che le organizzazioni portuali comprendano appieno i rischi cyber e sviluppino misure adeguate per mitigarli. Le assicurazioni per il rischio cyber possono svolgere un ruolo fondamentale, offrendo una rete di sicurezza finanziaria in caso di attacchi informatici e contribuendo a garantire la resilienza operativa. Rina, per conto di Assiterminal, prosegue il suo impegno nella transizione sostenibile dei terminal portuali, presentando servizi tecnici specifici a supporto delle linee guida ESG. Questi servizi tecnici sono pensati per assistere gli associati nell'adozione pratica delle linee guida, garantendo conformità e miglioramento continuo delle prestazioni ESG e per tracciare un percorso di miglioramento continuo al fine di rendere i terminalisti protagonisti della transizione sostenibile, affrontando temi cruciali come la riduzione dell'impatto ambientale e la gestione dei rischi e delle opportunità ESG. Le soluzioni proposte includono azioni mirate in ambito ambientale, sociale e di governance che sono personalizzabili in relazione alla realtà dei singoli terminalisti e sono sviluppate per rispondere alle esigenze operative delle aziende del settore. Grazie a questo approccio tecnico, Assiterminal, con la competenza di Rina, offre un supporto concreto ai terminalisti nel raggiungimento dei propri obiettivi di sostenibilità.



da Roberta Busatto, è stato inoltre presentato il rapporto “Flussi commerciali e dimensione economica dei terminal in alcuni porti italiani”, realizzato da Fede-

spedi in collaborazione con l'Osservatorio nazionale sull'economia del mare. “Il Report ha evidenziato che, con l'effetto annuncio dei dazi nel primo trimestre 2025, l'Italia ha visto scendere il proprio export negli Stati Uniti da 7,1 miliardi a marzo a 6,2 miliardi ad aprile, con una flessione del 12,8%.

Considerando che circa la metà del commercio internazionale è legata alle Global Value Chain, riorganizzare queste complesse catene di fornitura non è cosa semplice, né sul piano industriale né su quello logistico”, ha commentato Antonello Testa, coordinatore nazionale dell'Osservatorio. ■

Carboflotta entra nell'era dello shipping 4.0

Ha adottato Hermit Twins: una soluzione completa, dall'erogazione dei servizi al personale alla cybersecurity, che combina elaborazione, storage e networking.

di **Ivana Rossetti**

E4 Computer Engineering, azienda italiana leader nel settore delle soluzioni hardware e software ad altissimo contenuto tecnologico, in partnership con Hard Soft Team, ha dato vita a Hermit Twins, soluzione personalizzata che ridefinisce i sistemi informativi nel settore navale, garantendo efficienza, resilienza e sicurezza in condizioni ambientali critiche. Sviluppata per il gruppo Carboflotta, uno dei principali attori globali nel trasporto di gas via mare, combina hardware su misura con un'architettura completamente ridondata, offrendo una continuità operativa 24/7 e una capacità di resilienza unica nel suo genere. Hermit Twins nasce, infatti, dall'esigenza di Carboflotta di rispondere alla crescita esponenziale dei servizi informativi di bordo, dei requisiti di cybersecurity e della complessità operativa in ambienti dove i sistemi IT devono affrontare sfide estreme come alte temperature, vibrazioni costanti, salsedine e alimentazione elettrica instabile. Occorreva dunque identificare un'architettura hardware e software in grado di rispondere a queste esigenze e allo stesso tempo di risolvere le importanti criticità proprie degli ambienti navali, non ultime l'impossibilità di effettuare interventi onsite anche per anni e il rispetto di stringenti normative di certificazione specifiche. A complicare ulteriormente il quadro, si aggiungono le difficoltà nell'erogare servizi di teleassistenza e di data movement tramite le connettività satellitari.



Hermit Twins risponde all'esigenza della crescita esponenziale dei servizi di bordo e dei requisiti di sicurezza

Per dare risposta a una sfida così complessa, Hermit Twins sfrutta l'affidabilità dei nodi computazionali E4 appositamente modificati per l'ambiente navale in un'architettura completamente ridondata, dall'alimentazione alle telecomunicazioni. Apposite tecnologie software garantiscono invece l'elevato livello di resilienza richiesto e in caso di malfunzionamento o di necessità di upgrade, il sistema è sempre acceso, garantendo operatività 24/7. Anche in caso di totale shutdown delle apparecchiature, Hermit Twins è in grado di riprendere autonomamente la normale operatività in tempi brevi. La soluzione è stata inoltre pensata per essere facilmente scalabile. Oltre alla crescita della capacità e del numero dei nodi computazionali, anche le altre componenti

dell'architettura, come switch e UPS, sono state selezionate in modo da poter essere dimensionate secondo le reali esigenze di bordo. "Lo sviluppo di Hermit Twins rappresenta un punto di svolta significativo per i sistemi IT nel settore navale ed è al tempo stesso un perfetto esempio della nostra capacità di rispondere alle sfide più complesse con soluzioni all'avanguardia e su misura. Siamo orgogliosi di aver collaborato con Hard Soft Team e il gruppo Carboflotta per raggiungere questo importante risultato, che ridefinisce gli standard del settore, confermando il nostro impegno a lavorare con partner e clienti per offrire soluzioni innovative che superano i limiti convenzionali", ha dichiarato Cosimo Damiano Gianfreda, amministratore delegato di E4 Computer Engineering. ■

Wista visita i porti di Catania e Augusta

“Abbiamo avuto modo di apprezzare l’impegno dell’attuale Autorità di sistema portuale nel migliorare l’efficienza logistica e nel promuovere una cultura della sostenibilità e dell’innovazione”, ha detto la presidente Costanza Musso.

di **Roberto Corini**

Wista Italy, l’associazione italiana delle professioniste dello shipping e della logistica che da oltre trent’anni promuove attivamente il confronto sulle tematiche più attuali nel cluster marittimo e logistico, nell’ambito del programma di attività “Di porto in porto”, ha visitato i porti della Sicilia orientale, Catania e Augusta, con una delegazione guidata dalla presidente Costanza Musso. “La visita ai porti di Catania e Augusta ci ha permesso

di vedere da vicino due realtà portuali complementari: Catania, con una vocazione multifunzionale fra passeggeri, crocierismo e traffico commerciale in spazi contenuti ma ben organizzati, e Augusta, snodo strategico per il traffico energetico e industriale del Mediterraneo con particolare focus sul traffico container”, ha commentato la Musso, che ha aggiunto: “Abbiamo così avuto modo di apprezzare l’impegno dell’attuale Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale nel migliorare l’efficienza logistica e nel promuovere una cultura della sostenibilità e dell’innovazione. In porti come questi che rappresentano non solo infrastrutture, ma anche leve di sviluppo per l’intero territorio, c’è ancora spazio per



Immagine del porto di Catania

una maggiore inclusione femminile, perché il mare è una rotta che deve includere tutte e tutti”.

Il presidente dell’Autorità portuale di sistema, Francesco Di Sarcina, rivolgendo il saluto alla delegazione di Wista, ha illustrato l’interessante progetto relativo ai porti per cui molti investimenti sono già stati fatti e molti altri seguiranno. Una peculiarità di questo progetto è l’unione della città e dei cittadini al porto, come dimostra, ad esempio, la splendida passeggiata che porta in mezzo al mare prevista sulla diga. La parte dedicata al porto di Augusta ha offerto un’approfondita panoramica sui principali lavori in corso e sulle attività logistiche portuali come il trasferimento container da Catania, le prospettive di sviluppo sull’e-

olico offshore e il ruolo di Augusta come base per la realizzazione degli impianti oltre alla presentazione del nuovo Piano regolatore portuale del porto di Catania. La visita è proseguita presso il deposito di cavi sottomarini Elettra Tlc e a bordo della nave posa-cavi “Antonio Meucci” di Elettra TLC, società leader nel settore delle telecomunicazioni sottomarine amministrata da Elio Rubino, chief operating officer. In seguito Beatrice Capano, stakeholder and impact specialist di Limenet, ha condotto la visita all’impianto industriale di questa startup italiana in grado di stoccare 800 tonnellate di CO2 all’anno, tra i più grandi al mondo per capacità produttiva di stoccaggio di CO2 - 100kg/h - in mare sotto forma di bicarbonati di calcio. ■



di Gioia Valenti

A Barcellona si è tenuto il SIL 2025

La fiera leader in Spagna per la logistica e i trasporti ha visto la partecipazione di oltre 650 aziende, di cui il 30% internazionali.

SIL Barcelona, la fiera leader in Spagna per i settori della logistica, dei trasporti, dell'intralogistica e della supply chain, nonché uno dei maggiori punti di riferimento a livello mondiale, organizzata dal Consorci de la Zona Franca de Barcelona, ha chiuso la sua 27a edizione con oltre 15.134

visitatori, 650 aziende partecipanti, di cui il 30% internazionali, e più di 250 eventi realizzati. Il successo di questa nuova edizione si riflette nei numeri forniti dalla SIL virtual AI Platform, che quest'anno incorpora l'intelligenza artificiale. Ci sono stati 7.363 scambi di contatti digitali, 2.893 richieste di

incontro e 12.177 messaggi tra i partecipanti. Ha inoltre riunito un'ampia gamma di espositori, che hanno presentato più di 163 nuovi prodotti in anteprima mondiale in soluzioni tecnologiche, innovazioni e servizi specializzati nel campo dell'intelligenza artificiale applicata a diverse parti della catena



logistica, della robotica per ottimizzare l'intralogistica, dei carburanti alternativi per il trasporto merci, dell'uso della realtà virtuale per promuovere il talento logistico, dell'automazione mobile per il picking, dei veicoli autonomi per l'ultimo miglio, della logistica sostenibile mobilità; e soluzioni 4.0 per il monitoraggio, il controllo e la sicurezza della logistica.

Il presidente del SIL, Pere Navarro, ha voluto sottolineare che “la logistica è un settore che deve adattarsi ogni giorno perché le cose sono in continuo movimento. All'edizione di quest'anno di SIL abbiamo visto come questo settore sia in continua innovazione e fornisca soluzioni alle esigenze, senza fermarsi un solo secondo”. Navarro ha anche aggiunto che “abbiamo visto che SIL è un marchio globale; non c'è bisogno di dire Salone Internazionale della Logistica per

ché quando si parla di SIL tutti sanno di cosa si tratta, e questo perché è un marchio di grande prestigio, non solo nel sud Europa ma anche a livello mondiale. Al SIL 2025 abbiamo avuto il 30% delle aziende partecipanti dall'estero e visitatori da più di 80 paesi, che vengono a Barcellona per scoprire cosa sta succedendo nel settore, ma anche per entrare in contatto con mondi diversi, aziende diverse e per conoscere tecnologie diverse. Siamo molto soddisfatti dell'edizione di quest'anno”. Da parte sua, Blanca Sorigué, direttrice generale del SIL, ha spiegato che “quest'anno abbiamo superato i 15 mila visitatori professionali, ma ciò che è veramente

rilevante è il profilo di questi visitatori. Il 94% dei professionisti che ci visitano ci ha dichiarato di essere coinvolto nel processo decisionale nelle rispettive aziende, aspetto che anche le aziende espositrici apprezzano, in quanto hanno riferito di aver stretto contatti di altissima qualità, generando chiare opportunità di business”. Sorigué ha poi spiegato che “tutto questo è il risultato dello sforzo che facciamo durante tutto l'anno per offrire una piattaforma globale che guidi la crescita e lo sviluppo della logistica su scala globale. Quest'anno abbiamo incorporato l'intelligenza artificiale per fornire alle aziende partecipanti e ai visitatori uno strumento che faciliti i contatti, i temi, le innovazioni e le sfide che possono essere di loro interesse. Questo dimostra il fermo impegno che abbiamo da parte del Consorci de la Zona Franca de Barcelona e di SIL per continuare a guidare l'innovazione e la crescita nel settore della logistica per molti anni a venire”.

Si è svolta anche l'8a edizione della cerimonia di premiazione dei SIL 2025 Best Innovation Awards, che quest'anno ha premiato due innovazioni. Da un lato, Escola Europea-Intermodal Transport per la sua innovazione Port Virtual Lab, una nuova piattaforma di simulazione online che trasforma la formazione nella logistica e nelle operazioni portuali. Questo strumento combina realismo, digitalizzazione ed esperienza pratica attraverso “serious games”, in cui gli utenti assumono ruoli come spedizionieri in vere e proprie catene logistiche internazionali. Il secondo premio è stato dato a SisLog per la sua piattaforma di intelligenza artificiale per l'ottimizzazione e l'analisi predittiva, che migliora l'interazione con i sistemi di gestione della logistica delle aziende. Grazie a questa nuova soluzione, gli utenti possono eseguire

query avanzate e generare report direttamente dal database, senza bisogno di conoscenze tecniche o di programmazione, consentendo loro di risolvere domande in pochi secondi, velocizzando il processo decisionale e migliorando l'accuratezza operativa.

Si è anche tenuto nella giornata conclusiva il Job Market Place, organizzato da Barcelona Activa in collaborazione con SIL, che ha visto l'iscrizione di diverse aziende con l'obiettivo di coprire una varietà di posti di lavoro vacanti, tra cui Decathlon, Nou Transport, Fundació Cares, Elian Barcelona, Rhenus Logistics, Skynet Worldwide e Ocean Transport. Si è trattato di uno spazio di reclutamento e networking in cui le aziende sono state in grado di trovare candidati che corrispondono alle loro esigenze. In totale sono stati 791 i candidati che si sono offerti alle aziende partecipanti, tra i quali sono stati intervistati e selezionati i 135 profili più idonei. Questa edizione ha visto anche la partecipazione di oltre 100 startup, che hanno avuto l'opportunità di presentare le loro soluzioni innovative per il settore logistico. Queste aziende emergenti hanno preso parte a diverse attività di networking e business, come la Startup Meeting Area, la loro sessione di pitching presso il SIL Knowledge o lo stand dell'incubatore di logistica 4.0. Inoltre, la Digital Supply Chain Exhibition ha superato tutte le aspettative e, per il secondo anno consecutivo, ha riunito una moltitudine di professionisti interessati a vedere come si presenta una supply chain digitale. Le 15 aziende dell'ecosistema della Zona Franca di Barcellona hanno avuto l'opportunità di dimostrare dal vivo come funzionano le loro soluzioni innovative e come queste ottimizzino ogni fase della catena di approvvigionamento per renderla più efficiente, sostenibile e tecnologica. ■

Appalti pubblici in Europa: l'IRU chiede una revisione delle norme

Si tratta di rendere le regole più efficaci, chiare e proporzionate, soprattutto nel contesto del commercio transfrontaliero, favorendo le piccole e medie imprese.

di **Carlotta Valeri**

Nei consessi internazionali, come la commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, l'IRU guida gli sforzi per semplificare le norme obsolete, duplicate o poco chiare che impongono oneri amministrativi senza promuovere la sicurezza, la sostenibilità o l'efficienza. L'IRU considera che i governi di tutto il mondo devono rivedere e modernizzare le normative esistenti, con particolare attenzione alla semplificazione della conformità per le piccole e medie imprese e all'armonizzazione degli standard a livello transfrontaliero. Questo è stato fatto per le merci pericolose. L'attività di advocacy dell'IRU a livello della commissione dell'ONU ha già prodotto risultati tangibili, dimostrando come la semplificazione normativa possa sostenere la sicurezza, l'efficienza e la vitalità economica a livello globale. L'IRU ha sostenuto un'iniziativa volta a chiarire i complessi requisiti di documentazione per il trasporto di materiali radioattivi, in particolare i numeri ONU 2977 e 2978 (esafluoruro di uranio), ai sensi delle normative RID/ADR/ADN. Tali sostanze sono state documentate in modo incoerente nei vari paesi a causa della formulazione vaga delle disposizioni vigenti, creando confusione e inefficienze per gli operatori. Collaborando con le autorità di regolamentazione, l'IRU ha contribuito a garantire l'adozione di un chiarimento mirato al paragrafo 5.4.1.2.5.1 (b) e alla disposizione speciale 172. Il testo rivisto ha eliminato le ambiguità mantenendo al



Le norme sugli appalti pubblici sono fondamentali per il mercato interno, in quanto garantiscono una concorrenza leale e sostengono la partecipazione delle piccole e medie imprese

contempo rigorosi standard di sicurezza, consentendo un'interpretazione e un'attuazione coerenti in tutte le giurisdizioni. Questo è un esempio pratico di semplificazione che elimina inutili complessità senza compromettere la sicurezza.

Un altro importante risultato in termini di semplificazione è stato l'impegno nell'armonizzazione delle procedure di ispezione tecnica per i veicoli commerciali che operano a livello internazionale. Con gli attuali quadri normativi, le aziende di trasporto si trovano spesso ad affrontare ispezioni duplicate all'attraversamento delle frontiere, con conseguenti ritardi, maggiori

costi e un'applicazione non uniforme delle norme. L'IRU ha sostenuto con successo l'allineamento dei regimi di ispezione nazionali basato sul riconoscimento reciproco di standard equivalenti. Questo approccio è stato integrato nelle discussioni in corso presso la commissione, gettando le basi per una riduzione dei controlli ridondanti e un flusso transfrontaliero di merci più fluido. L'iniziativa evidenzia come normative più intelligenti possano migliorare l'efficienza, preservando al contempo la sicurezza dei veicoli e le prestazioni ambientali.

Impatto globale: regole più intelligenti per un mondo competitivo. L'impegno



Recenti relazioni hanno verificato che nell'ultimo decennio si è registrato un calo della concorrenza nelle gare pubbliche europee, con molti contratti che hanno visto singoli offerenti o aggiudicazioni dirette

globale dell'IRU rafforza il principio secondo cui semplificazione non significa deregolamentazione. Si tratta piuttosto di rendere le regole più efficaci, chiare e proporzionate, soprattutto nel contesto del commercio transfrontaliero. Sforzandosi di promuovere regole più chiare, meno duplicazioni e approcci più armonizzati, l'IRU aiuta i paesi e le aziende di trasporto su strada a ridurre i costi inutili, sostenere l'innovazione e rafforzare le catene di fornitura in tutto il mondo. Mentre i governi continuano a incontrarsi nell'ambito della commissione dell'ONU e di altre piattaforme globali, l'IRU esorta gli enti regolatori ad adottare la semplificazione e il pragmatismo come imperativi strategici per garantire che la politica dei trasporti tenga il passo con le mutevoli esigenze del commercio internazionale.

In particolare, le norme in materia di appalti pubblici sono fondamentali per il buon funzionamento del mercato interno, in quanto garantiscono una concorrenza leale e aperta, promuovono un contesto imprenditoriale sano e sostengono la partecipazione delle piccole e medie imprese. La commis-

sione europea è pronta a rivedere le direttive sugli appalti pubblici del 2014 per affrontare le carenze e le sfide di lunga data. Recenti relazioni ad alto livello hanno sottolineato la necessità di aggiornare le norme in materia di appalti nell'ambito degli sforzi volti a rafforzare la resilienza economica e la competitività dell'Europa. I loro risultati rivelano un calo della concorrenza nelle gare d'appalto pubbliche nell'ultimo decennio. Gli appalti pubblici rappresentano un segmento importante dell'economia dell'Unione. Secondo la commissione europea, oltre 250 mila autorità pubbliche spendono complessivamente circa 2,3 trilioni di euro all'anno in servizi, lavori e forniture. Oltre ai trasporti, gli appalti riguardano le infrastrutture, l'edilizia, la sanità, l'istruzione, i servizi sociali, la ristorazione, le TIC, l'energia, la gestione dei rifiuti e la difesa. Questi settori sono essenziali per la fornitura di servizi pubblici, il sostegno alle infrastrutture e il perseguimento degli obiettivi ambientali e sociali. Gli appalti pubblici sono anche uno strumento strategico per promuovere l'innovazione, l'occupazione e la resilienza economica. Le direttive sugli

appalti pubblici (direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE) si applicano agli appalti di valore elevato e sono recepite nel diritto nazionale. Gli appalti di valore inferiore sono soggetti alle norme nazionali, ma devono comunque rispettare i principi dell'Unione.

La riforma del 2014 mirava a semplificare le procedure, ridurre gli oneri amministrativi, aumentare la flessibilità e consentire appalti strategici, in particolare per sostenere le PMI, l'innovazione, la sostenibilità ambientale e l'inclusione sociale. Tuttavia, gli appalti pubblici rimangono sottoutilizzati come strumento strategico. La concorrenza è diminuita nel corso degli anni, con molti contratti che hanno visto singoli offerenti o aggiudicazioni dirette. Le piccole e medie imprese faticano ad aggiudicarsi gli appalti a causa di pesanti oneri amministrativi e criteri restrittivi. Troppo spesso, le aggiudicazioni sono predefinite all'offerta più bassa, eliminando le considerazioni sulla qualità dei servizi, sull'innovazione e sulla sostenibilità. Le rigide norme sulla rinegoziazione dei contratti durante le crisi (ad esempio la COVID-19, gli shock dei prezzi dell'energia dovuti a conflitti) hanno minacciato l'equilibrio economico dei contratti e la continuità dei servizi di trasporto essenziali. La revisione del quadro dell'Unione in materia di appalti pubblici deve modernizzare e semplificare le procedure, promuovere l'accesso delle piccole e medie imprese agli appalti pubblici e superare le pratiche di aggiudicazione dei prezzi più bassi. Dovrebbe introdurre una maggiore flessibilità per mantenere i servizi durante le crisi e integrare gli obiettivi di sostenibilità e autonomia strategica dell'Europa. ■

La divergenza del comportamento tra gli Stati Uniti e l'Europa

I primi hanno segnato una flessione, grazie a un processo di destoccaggio, mentre in Europa le imprese lo hanno aumentato di più di due giorni.

Allianz Trade, il leader mondiale nell'assicurazione del credito commerciale, ha pubblicato il report sui Working Capital Requirements (WCR) e sui Days Sales Outstanding (DSO). I risultati evidenziano una crescente divergenza per ciò che riguarda le strategie aziendali in nord America e in Europa, rivelando come le imprese stiano affrontando in modo diverso l'incertezza economica, la debole domanda e il cambiamento delle politiche commerciali. Nel 2024, il WCR globale è aumentato di +2 giorni, attestandosi a 78 giorni, il livello più alto dall'inizio della crisi finanziaria globale, con segnali contenuti di rallentamento nei primi mesi del 2025. Questa tendenza è stata registrata nella maggior parte delle regioni, con l'Europa occidentale che si è posta in evidenza per l'incremento di 4 giorni nel terzo anno consecutivo, mentre, la regione Asia-Pacifico ha registrato un aumento moderato (+2 giorni). Al contrario, gli Stati Uniti hanno segnato un calo del WCR, grazie a un processo di destoccaggio. "Nel quarto trimestre del 2024, il 35% delle imprese, a livello globale, presentava un WCR superiore a 90 giorni di fatturato e i dati parziali indicano un rimbalzo trimestrale leggermente superiore alla media. Tuttavia, le scorte delle imprese statunitensi sono diminuite nonostante le importazioni record, segnalando un approccio selettivo all'anticipo degli acquisti, piuttosto che un ampio accumulo. Questo ha aumentato i profitti e liberato capitale, creando le condizioni affinché i riacquisti di azioni superino i 1.000 miliardi di dollari nel 2025 (con



"Con scorte più elevate, le imprese europee hanno di fatto finanziato i loro partner commerciali estendendo i termini di pagamento e assumendosi maggiori rischi", ha detto Maxime Lemerle di Allianz Trade

234 miliardi di dollari già annunciati nel primo trimestre). Le imprese statunitensi non stanno scommettendo sulla crescita: stanno spostando il capitale dai magazzini ai portafogli e dalle fabbriche agli azionisti", ha sostenuto Ano Kuhanathan, head of corporate research di Allianz Trade.

Nel 2024, i Days Sales Outstanding (DSO) globali sono aumentati di +2 giorni; un incremento leggermente superiore a quello complessivo del WCR, diventando il principale fattore per la crescita del capitale circolante. "Con scorte più elevate e tempi di pagamento ridotti verso i fornitori, le imprese europee hanno di fatto finanziato i loro partner commerciali estendendo i termini di pagamento e assumendosi maggiori rischi. Tra il quarto trimestre

del 2024 e il primo trimestre del 2025, le imprese europee hanno di fatto fornito circa 11 miliardi di euro di credito aggiuntivo, quasi quanto i flussi mensili di nuovo credito bancario dall'inizio dell'anno", ha dichiarato Maxime Lemerle, lead analyst for insolvency research di Allianz Trade. In un contesto di incertezza ai massimi livelli e tensioni commerciali destinate a proseguire, la crescita economica globale resterà sui livelli più bassi dal 2008, escluse le fasi recessive. In questo scenario, la domanda debole continuerà a mettere sotto pressione il fatturato delle imprese nel 2025. Con le aziende statunitensi che mantengono scorte ridotte e quelle europee esposte a rischi di credito significativi, entrambe rimangono vulnerabili a un aumento delle esigenze di finanziamento.

Logista Pharma stringe un accordo con Copag

Questa partnership consolida la gestione di tutti i servizi di trasporto, distribuzione e consegna di farmaci alle strutture ospedaliere.

Logista, uno dei principali operatori logistici europei, rafforza la sua posizione nella distribuzione farmaceutica ospedaliera grazie alla partnership tra Copag e Logista Pharma Italia. L'ingresso di Logista nel mercato italiano della distribuzione dei farmaci e prodotti healthcare prende l'avvio nel 2023 con l'acquisizione di Gramma Farmaceutici, azienda con 20 anni di esperienza nel settore e oltre cento dipendenti e collaboratori diretti e indiretti. Ora, grazie all'accordo con Copag, Logista Pharma continua la sua crescita e integra il proprio business con la distribuzione di farmaci e dispositivi per il settore ospedaliero nel nostro paese. Copag è da oltre 40 anni attore chiave in Italia nel mercato della distribuzione di materiale sanitario, dispositivi medici, farmaci e strumentazioni per sala operatoria forniti non solo al proprio azionariato, costituito da circa 200 aziende sanitarie private, ma a un portfolio clienti di 1.200 ospedali. L'accordo permette a Logista Pharma e Copag di crescere ulteriormente in tutti i servizi offerti, avendo a disposizione un ampio sito di stoccaggio dedicato, nonché la possibilità di utilizzare il network Logista esistente su altre linee di business, al fine di coprire ulteriori canali di interesse per Copag. Il magazzino è in grado di gestire oltre tremila referenze di prodotti healthcare, con una performance di oltre 30 mila ordini l'anno indirizzati a clienti presenti su territorio italiano ed estero.



Una struttura ospedaliera in Italia

Per la crescita del settore della distribuzione farmaceutica in Italia Logista ha varato un ambizioso programma che prevede importanti investimenti e predisposto un piano industriale per lo sviluppo di nuove piattaforme logistiche dedicate. “L'accordo con Copag permette a Logista Pharma di entrare a pieno titolo nella gestione di tutti i servizi di distribuzione e consegna di farmaci, dispositivi medici e strumentazioni per sala operatoria alle strutture ospedaliere in Italia. Questa importante partnership commerciale ci consente di aggiungere a farmacie, grossisti e operatori eCommerce del farmaco anche gli ospedali”, ha affermato María Pilar Colás Castellote, Ceo di Logista Pharma Italia, che ha aggiunto: “Abbiamo portato in Italia il know-how maturato da Logista Pharma nella distribuzione farmaceutica in Spagna e Portogallo dove la società gestisce rapporti con oltre 200 aziende farmaceutiche, conta su 11 siti per lo stoccaggio di farmaci in diverse fasce di temperatura e offre un ampio portafoglio di servizi a valore aggiunto verso produttori, grossisti,

ospedali, farmacie e pazienti. Inoltre, nella penisola iberica Logista Pharma è leader nella distribuzione dei vaccini, sia a uso umano sia veterinario”. Marco Miraglia, presidente e amministratore delegato di Copag, ha aggiunto: “Per il nostro core business, la logistica rappresenta un asset strategico in quanto determina la garanzia di cure tempestive a favore dei pazienti ricoverati in ospedale, contribuendo anche all'efficienza operativa delle strutture stesse. Analizzando questo aspetto, apparentemente semplice ma di fondamentale importanza, si può cogliere anche la responsabilità sociale in capo a un'azienda come quella che mi onoro di rappresentare, che differenzia dai distributori intermedi rappresenta un unicum nel panorama nazionale fungendo da global provider nel settore dell'ospedalità. La nostra partnership con Logista Pharma mira ad una visione di lungo periodo orientata all'efficienza operativa ed alla targetizzazione delle esigenze dei nostri clienti”.

Nel 2025, in Italia, sale la spesa online del 6% sul 2024

Presentati i dati dell'Osservatorio di Netcomm e del Politecnico di Milano.

di **Mirella Sestieri**

Si è tenuto a Milano il convegno "L'eCommerce nei principali comparti di prodotto", dove sono stati presentati i dati dell'Osservatorio eCommerce B2C di Netcomm e della School of Management del Politecnico di Milano. Nel 2025 gli acquisti online di prodotto valgono circa 40,1 miliardi di euro, più 6% rispetto al 2024. Il settore food&grocery registra un incremento superiore alla media (con tasso di crescita di circa il 7%) grazie alle performance particolarmente positive del food delivery e del grocery alimentare. Anche il beauty&pharma cresce del 7%, mentre arredamento e home living, editoria, abbigliamento, informatica ed elettronica di consumo presentano un incremento in linea con quello del settore (con tassi compresi tra il più 5% e il più 6%). Frena la progressione del settore auto e ricambi (più 3%) dopo la crescita dello scorso anno. Cresce di mezzo punto percentuale rispetto al 2024 il tasso di penetrazione dei prodotti: nel 2025 l'incidenza dei consumi online sui consumi totali è pari all'11,2%. L'informatica e l'elettronica di consumo sono il comparto con l'incidenza dell'online più alta nel 2025, pari al 43% della spesa complessiva. Seguono arredamento e home living con un'incidenza del 20% e l'abbigliamento con il 18%.

"Questi primi mesi del 2025 confermano che l'eCommerce in Italia sta vivendo una fase di consolidamento, con una crescita moderata rispetto al passato, ma accompagnata da un'evolu-



Il settore beauty&pharma, che riunisce al suo interno sia i prodotti farmaceutici sia quelli destinati alla cura e l'igiene della persona, raggiunge online i 3,1 miliardi di euro, più 7% rispetto al 2024

zione strategica. Oggi, l'online non è più solo un canale di vendita, ma anche uno strumento relazionale attraverso cui i brand mirano a costruire connessioni autentiche con i consumatori, offrendo esperienze sempre più personalizzate, interattive e coinvolgenti. In questo contesto, l'innovazione tecnologica - in particolare quella legata all'intelligenza artificiale - sta giocando un ruolo cruciale. Inoltre, il retail media, i marketplace e gli altri modelli di platform based contribuiscono a generare nuove possibilità di fare business. Allo stesso tempo, progetti omnicanale, in primis unified commerce e social commerce, insieme a pratiche orientate al-

la sostenibilità ambientale e sociale e iniziative di personalizzazione, arricchiscono l'esperienza del cliente. Saranno quindi diverse le principali sfide del prossimo futuro per i merchant italiani: dalla competizione all'ottimizzazione dei processi attraverso l'automazione, dall'evoluzione dell'esperienza utente all'adattamento alle nuove abitudini dei consumatori", ha dichiarato Valentina Pontiggia, direttrice dell'Osservatorio.

Dalle ricerche Netcomm sul 2025 emergono segnali chiari: l'eCommerce è entrato pienamente nelle abitudini di consumo degli italiani. I consumatori

digitali superano i 35 milioni, con 1,2 milioni di nuovi utenti in un solo anno, e le aziende attive nell'eCommerce sono oltre 91 mila, a conferma di una trasformazione ormai consolidata. Il valore raggiunto dall'eCommerce di prodotto mostra quanto il digitale sia parte integrante del quotidiano, non solo nel fashion ma anche in settori come food, pharma, arredamento e cosmetica. Tuttavia, questa crescita non è solo quantitativa. I dati ci dicono che aumentano i volumi, ma con carrelli più leggeri: segno di acquisti più frequenti, più attenti e più segmentati. Emergono così tre modelli di acquisto dominanti: il consumatore price sensitive, che sacrifica il servizio per la convenienza; il consumatore orientato al second hand, che cerca una risposta economica e sostenibile; l'esperienziale, per il quale intelligenza artificiale, contenuti editoriali e servizio costruiscono una relazione di valore. Come sottolinea

Roberto Liscia, presidente di Netcomm "Il prossimo passo per le imprese sarà investire in logistica, customer experience e tecnologie abilitanti per consolidare la relazione con i consumatori e sostenere la competitività del Made in Italy anche sui mercati internazionali. Guardiamo quindi con fiducia alle opportunità che il futuro digitale offre, consapevoli che solo attraverso innovazione e capacità di adattamento si potrà rafforzare la leadership nel mercato globale".

In particolare, tra i settori rappresentativi del Made in Italy, troviamo il comparto del food&grocery nei tre i segmenti - food delivery (piatti a domicilio), grocery alimentare (spesa online da supermercato) ed enogastronomia (cibi e bevande di nicchia) - che riscontra una crescita del 7% sul 2024 e vale 4,9 miliardi di euro. Continua la crescita del segmento food delivery (più

8% rispetto al 2024), che vale a oggi il 46% dell'alimentare online. Continua inoltre il processo di razionalizzazione dell'offerta: i ristoranti affidano il delivery, infatti, alle grandi piattaforme dedicate a questa tipologia di servizio, mentre gestiscono in-house il take-away con ordine ricevuto online e ritiro nel locale. Per quanto concerne il grocery alimentare, tra le oltre 60 iniziative di spesa online da supermercato attive in Italia, la maggior parte (87%) sono iniziative lanciate da retailer della grande distribuzione organizzata. Il comparto beauty&pharma, che riunisce al suo interno sia i prodotti farmaceutici sia quelli destinati alla cura e l'igiene della persona, raggiunge i 3,1 miliardi di euro, più 7% rispetto al 2024. Con uno scontrino medio di 37 euro, i due segmenti sono sempre di più impegnati a fornire ai clienti assistenza all'acquisto e consulenza personalizzata, anche in ottica di sostenibilità dell'esperien-

za stessa. Il comparto dell'arredamento e home living (arredo da interno e da esterno, oggettistica e decorazioni, accessori per la cucina, tessile, illuminazione) registra una crescita in linea con quella del settore (più 6%) e tocca quota 4,7 miliardi di euro. I progetti più innovativi mirano al miglioramento della customer experience grazie a strumenti basati sull'utilizzo dell'extended reality per progettare online i propri spazi e l'offerta di servizi logistici di valore aggiunto come servizi di consegna al piano. ■

Continua la crescita del segmento food delivery, con più 8% rispetto al 2024, che vale a oggi il 46% dell'alimentare online



L'interporto di Padova adotta i droni per la sorveglianza

È il primo interporto in Italia a utilizzare questa tecnica.

Interporto Padova e Remotely piloted aircraft systems Academy Cardtech hanno effettuato nei giorni scorsi la prima missione del drone per la video sorveglianza con sistemi ad elevata automazione, dopo aver ottenuto l'autorizzazione operativa dalla Direzione regolazione e ricerca mobilità innovativa dell'Enac. E' stato un percorso impegnativo e complesso perché si tratta della prima autorizzazione del genere rilasciata per la sorveglianza di un'area interportuale in Italia e consente di eseguire le "missioni di volo" sia di giorno che di notte decollando da un "hangar robotico", con tutto il sistema controllato dai computer e dai monitor installati presso l'interporto di Padova e sotto la supervisione da remoto di un pilota qualificato. L'autorizzazione è stata rilasciata secondo le più recenti e stringenti regolamentazioni emesse dall'Agenzia europea per la sicurezza del volo, dopo aver valutato tutti gli aspetti operativi e avere assicurato un accesso sicuro allo spazio aereo nell'ambito del quale i droni eseguiranno le operazioni di volo. In accordo all'articolo 18 del regolamento di esecuzione, in analogia con il mondo aeronautico, sarà attivato un piano di sorveglianza, basato su audit e ispezioni, da parte dell'Enac. L'autorizzazione è qualificata in termini aeronautici come "Specific Bvlos" e rappresenta un nuovo e importante paradigma nell'utilizzo "industriale" dei droni aprendo anche la strada a una serie di sviluppi di automazione in svariate applicazioni, a partire dalla sorveglianza per giungere al monitoraggio anche automatico di infrastrutture, di linee aeree e molte

altre nuove applicazioni. Il drone decolla autonomamente da un apposito hangar che ha la duplice funzione di protezione e stazione di ricarica, posizionato sul tetto della sede dell'interporto e compie la sua missione di controllo e sorveglianza dell'area del terminal intermodale. Nel caso i suoi sensori rilevino un'anomalia (persone in aree interdette o principi di incendio per fare un esempio) trasmette un allarme al pilota nella control room, che a quel punto prende il controllo manuale della missione e approfondisce anche col drone stesso le ragioni dell'alert ricevuto.

Un ulteriore sviluppo prevede la realizzazione di "payload intelligenti", cioè dei contenitori delle merci che applicati ai droni saranno in grado di svolgere una importante serie di funzioni telematiche. L'utilizzo dei droni per il trasporto merci, oggi ancora agli albori, rappresenterà un importante passo avanti verso una logistica più "green" e sostenibile, ma già oggi si possono realizzare progetti di grande rilevanza per il trasporto di merci leggere con peso da 10 a 15 chilogrammi. Il direttore generale dell'interporto Roberto Tosetto ha così commentato: "Siamo molto soddisfatti del traguardo raggiunto che conferma la capacità di innovazione dell'interporto nel com-



Il drone controllerà l'area del terminal intermodale 24 ore al giorno

plesso e multiforme mondo della logistica. E' un importante passo per noi, ma è anche un evento importante per tutta la comunità logistica, che da oggi dispone di un nuovo strumento flessibile per la sorveglianza e per lo sviluppo commerciale dei servizi con i droni. E' infatti particolarmente importante il fatto che non si è trattato solo di uno sviluppo tecnologico significativo, ma anche della definizione con l'Enac di una normativa apposita che prima non esisteva e che oggi permette di replicare questo tipo applicazioni in altri ambiti". ■

Una ricerca di Axis Communications sull'intelligenza artificiale

L'azienda svedese ha esplorato le prospettive d'uso dell'AI in materia di sicurezza, protezione, business intelligence, efficienza operativa, fornendo una panoramica sugli aspetti più critici.

Axis Communications, azienda specializzata nella sorveglianza video di rete, fondata nel 1984, con sede a Lund, in Svezia, ha oltre cinquemila dipendenti in più di 50 paesi e collabora con partner tecnologici e integratori di sistemi in tutto il mondo per fornire soluzioni ai clienti. La società ha pubblicato la sua ultima ricerca, "The state of AI in video surveillance", che ha esplorato le prospettive dell'uso dell'intelligenza artificiale in materia di sicurezza, protezione, business intelligence ed efficienza operativa, fornendo una panoramica sugli aspetti più critici delle tecnologie AI, sulla loro integrazione nei sistemi nonché sulle principali opportunità e sfide che ne derivano. Lo sviluppo dell'AI ha registrato un'impennata significativa negli ultimi due anni grazie a un sensibile aumento della domanda da parte del mercato e dei clienti, a una migliore conoscenza delle applicazioni e all'emergere di nuovi casi d'uso. "L'AI rimane una delle tecnologie più potenti e trasformative nel settore della videosorveglianza. Sebbene esistano notevoli opportunità per l'AI di migliorare sicurezza, protezione, efficienza operativa e business intelligence, questa nuova ricerca rivela quanto sia fondamentale impegnarsi per un uso etico di questa tecnologia e per integrazioni in grado



Lo sviluppo dell'AI ha registrato un'impennata significativa negli ultimi due anni grazie a un sensibile aumento della domanda da parte del mercato e dei clienti

di generare valore reale", ha dichiarato Mats Thulin, director AI&analytics solutions di Axis Communications.

La ricerca identifica l'AI e l'AI generativa (insieme a cybersecurity, rischi e privacy e analitiche) come le tendenze di maggior rilievo che stanno influenzando il settore della videosorveglianza e delle operation. Più nello specifico, il 34% dei clienti finali ritiene che AI e AI generativa siano dei veri e propri game changer destinati a plasmare il prossimo futuro del loro business. Questa percentuale quasi raddoppia nelle risposte degli esperti di canale: in questo caso, ben il 62% degli intervistati le classifica come una tra le tendenze più

significative per l'intero comparto, con il 66% di dirigenti e figure del top management dei partner di canale che le indica come la principale tendenza del settore.

Le interviste approfondite agli esperti, condotte nell'ambito di questa ricerca, hanno portato alla luce alcuni aspetti interessanti sull'utilizzo delle tecnologie di intelligenza artificiale. Tra i diversi elementi citati dagli esperti emergono: 1) l'accelerazione della transizione verso il cloud e l'edge AI. I risultati della ricerca evidenziano che il passaggio dai sistemi server on-premise alle architetture ibride continua a ritmo sostenuto. Questo sviluppo è guidato dalla neces-

sità di una maggiore scalabilità, un'elaborazione più veloce e un migliore utilizzo della larghezza di banda. Il modello ibrido, che combina le capacità di elaborazione immediata a bordo telecamera dell'edge AI con la scalabilità e l'archiviazione dei dati a lungo termine del cloud, sta emergendo come l'approccio preferito da molti perché consente alle aziende di sfruttare i punti di forza di entrambe le tecnologie in un perfetto equilibrio; 2) l'integrazione di diverse fonti di dati, infatti, gli intervistati concordano sul fatto che l'integrazione di dati sensoriali aggiuntivi, come l'audio

in scenari di emergenza, l'abbinamento di dati visivi e analisi audio contribuisce ad aumentare la rapidità e l'accuratezza di risposta da parte dei team di sicurezza; 3) la crescente diffusione del riconoscimento facciale. La ricerca ha posto in evidenza che il riconoscimento facciale è adottato sempre più ampiamente in molti paesi, anche grazie al supporto fornito dall'introduzione di nuove normative che aiutano a chiarire come questa tecnologia possa essere applicata in modo etico, fornendo un quadro di riferimento entro il quale muoversi per il suo uso responsabile.



"Sebbene esistano notevoli opportunità per l'AI di migliorare sicurezza, protezione, efficienza operativa e business intelligence, la ricerca rivela quanto sia fondamentale impegnarsi per un uso etico di questa tecnologia e per integrazioni in grado di generare valore reale", ha dichiarato Mats Thulin

e i dati relativi al contesto ambientale a complemento dei dati video, migliorerà le possibilità di valutazione della scena, renderà disponibili informazioni più fruibili e offrirà una comprensione più completa degli eventi. In definitiva, questo approccio rivoluzionerà la sicurezza e la protezione, elevando al contempo le capacità di business intelligence. La combinazione di molteplici flussi di dati consente infatti di rilevare e prevedere con maggiore precisione le potenziali minacce. Così, ad esempio,

Secondo gli esperti intervistati da Axis, il riconoscimento facciale continuerà a guadagnare terreno a livello globale, ma è necessario innanzitutto un allineamento puntuale con le normative sulla privacy e una maggiore trasparenza sul funzionamento della tecnologia. Le considerazioni etiche sull'uso del riconoscimento facciale rimangono ad ogni modo un punto centrale, in particolare in quelle regioni che prevedono leggi sulla privacy particolarmente stringenti; 4) Il focus sull'uso etico e responsabile

dell'AI. La ricerca sottolinea come l'uso responsabile dell'AI e le considerazioni etiche siano percepite come priorità fondamentali nello sviluppo e nella diffusione dei sistemi di intelligenza artificiale. Molti intervistati hanno espresso infatti il timore che le decisioni basate sull'AI possano essere parziali o inaffidabili. Altri rischi potrebbero essere legati alle violazioni della privacy, laddove funzioni come il riconoscimento facciale e del comportamento potrebbero creare problemi sia legali sia etici.

Un tema ricorrente tra gli intervistati è poi l'importanza di incorporare le pratiche di AI responsabile fin dalle prime fasi del processo di sviluppo: ciò significa progettare dei sistemi che diano priorità a equità, trasparenza e tutela della privacy dei dati sin dall'inizio, piuttosto che integrare questi aspetti in un secondo momento. Sebbene l'introduzione di una regolamentazione chiara in materia sia stata ampiamente riconosciuta come necessaria per costruire fiducia e responsabilità, diversi intervistati hanno anche sottolineato la necessità di un approccio equilibrato per salvaguardare l'innovazione, affrontando al contempo le criticità legate alla privacy e alla sicurezza dei dati.

Metodologia e informazioni sulla ricerca. Questa ricerca esplora le opportunità e le sfide che determinano l'adozione dell'intelligenza artificiale nei settori della sicurezza, della protezione, della business intelligence e dell'efficienza operativa. Il report finale combina gli insight raccolti per mezzo di interviste approfondite con esperti di intelligenza artificiale parte della rete globale di partner Axis e i dati emersi dalle rilevazioni effettuate tra distributori e partner di canale in 68 paesi (che hanno generato 4.900 risposte) e clienti finali in 64 paesi (che hanno prodotto circa 900 risposte).

System Logistics: innovazioni per la supply chain del futuro

Soluzioni scalabili, flessibili e progettate per ottimizzare i flussi interni nei contesti produttivi e distributivi più complessi.

A Intralogistica Italia 2025, che si è svolta a Fieramilano Rho, System Logistics ha offerto un percorso per scoprire da vicino le proprie soluzioni progettate per ottimizzare l'efficienza operativa e rispondere alle esigenze dei clienti. Grazie a un'esperienza interattiva in realtà mista, è possibile conoscere le principali tecnologie sviluppate dall'azienda e comprenderne l'impatto concreto sull'organizzazione dei processi. Progettare tecnologie in grado di semplificare il lavoro, ridurre gli sprechi e aumentare la continuità operativa significa contribuire a un modello industriale più efficiente e sostenibile. È da questa visione che prendono forma le soluzioni System Logistics: dal picking allo stoccaggio, dalla gestione dei freschi al controllo integrato dei flussi, con l'obiettivo di rendere i processi più fluidi, tracciabili e meno esposti a discontinuità, e al tempo stesso costruire ambienti di lavoro più stabili e sicuri, in linea con gli obiettivi sempre più concreti delle imprese in ambito ESG. Presso lo stand di System Logistics è stato possibile scoprire alcune delle soluzioni più avanzate sviluppate dall'azienda, pensate per ottimizzare in modo integrato i flussi intralogistici. Tra queste, PickMate, sistema che consente di automatizzare le operazioni di picking grazie all'impiego di robot antropomorfi con visione integrata e veicoli a guida automatica, e SortMate, progettato per la movimentazione controllata dei prodotti freschi, in grado di garantire continuità operativa e qualità, riducendo le perdite legate al deterioramento. A queste si affianca LogiMate, tecnologia

per lo stoccaggio ad alta densità basata su shuttle, che permette la movimentazione di colli sfusi senza l'utilizzo di vassoi. Il coordinamento di tutte le componenti è affidato a SyStore, il sof-

ni standardizzate, ma tecnologie che semplifichino la gestione, riducano la complessità e rendano il lavoro più sicuro e più sostenibile. Quello che ci viene sempre più richiesto è aiutare a



Progettare tecnologie in grado di semplificare il lavoro, ridurre gli sprechi e aumentare la continuità operativa significa contribuire a un modello industriale più efficiente e sostenibile

ware proprietario di System Logistics che sovrintende l'intero sistema intralogistico, assicurando tracciabilità completa e supportando decisioni rapide e informate. Applicabili in magazzini, centri distributivi e stabilimenti produttivi, le tecnologie sviluppate da System Logistics sono progettate in-house e personalizzate in funzione delle esigenze specifiche di ogni cliente. L'azienda opera da oltre quarant'anni come partner strategico per i principali player internazionali, con un focus sui settori food&beverage, grande distribuzione organizzata e retail, accompagnando le imprese nell'evoluzione dei modelli organizzativi legati al material handling.

“Le imprese oggi non cercano soluzio-

costruire processi più fluidi, più leggibili e più stabili, capaci di adattarsi ai cambiamenti quotidiani senza perdere continuità. In questo contesto, l'automazione non è solo una leva per aumentare la produttività, ma uno strumento per migliorare la qualità operativa, contenere gli sprechi e alleggerire le attività più ripetitive. Tutte le nostre soluzioni nascono da un confronto diretto con i responsabili delle operations e della supply chain, con chi ha la responsabilità quotidiana di far funzionare impianti complessi in modo sostenibile ed efficiente. Per questo puntiamo su sistemi modulari, flessibili e scalabili in grado di offrire risultati misurabili su più livelli”, ha affermato Caterina Scarcia, regional sales manager Italy della società. ■

VGP ha lanciato una campagna promozionale in Europa

La società immobiliare punta a rafforzare il proprio ruolo.

VGP, proprietario, gestore e sviluppatore europeo di immobili logistici e semi-industriali di alta qualità, nonché fornitore di soluzioni per l'energia rinnovabile, ha avviato un'ampia campagna di brand awareness su scala europea. L'iniziativa punta a rafforzare il posizionamento dell'azienda come partner di riferimento nella realizzazione di spazi pensati per rispondere alle esigenze in continua evoluzione di una clientela eterogenea. La campagna ha preso il via in concomitanza con la partecipazione di VGP a Transport Logistic di Monaco. In collaborazione con l'agenzia SuperRebel, è stata sviluppata una campagna di comunicazione dal forte impatto, volta a valorizzare alcune delle partnership più rilevanti del gruppo. L'iniziativa riflette l'impegno di VGP verso l'innovazione, la sostenibilità e un approccio orientato al cliente nel settore immobiliare logistico e industriale. All'interno della campagna paneuropea di brand awareness, l'Italia rappresenta uno dei mercati chiave per VGP. Per rafforzare ulteriormente la visibilità e il posizionamento del gruppo sul territorio, è stata pianificata una presenza multicanale su media di primo piano, sia nel mondo fisico sia digitale. In particolare, la campagna, per quattro settimane, è visibile nell'aeroporto di Milano Malpensa, uno degli hub aeropor-



L'iniziativa di VGP riflette il suo impegno verso l'innovazione e la sostenibilità nell'intero continente

tuali più rilevanti d'Europa, in un contesto ad alta affluenza e prestigio, inoltre, è presente su media nazionali di rilievo. La pianificazione media prevede inoltre alcune pubblicazioni cartacee e online su testate economico-finanziarie a diffusione nazionale, per garantire un'ampia copertura e posizionamento qualificato sul mercato italiano. Infine, è anche presente una campagna sulla piattaforma professionale LinkedIn per consolidare il brand e per valorizzare VGP come partner strategico nel settore immobiliare logistico e industriale.

La nuova campagna sarà visibile a livello europeo e non si limiterà a mostrare ciò che VGP costruisce, ma racconterà anche le storie delle aziende per cui lo fa. Oltre 400 marchi, tra cui Opel, Zalando e Rewe, hanno scelto VGP come partner per le proprie esi-

genze immobiliari. L'operazione mette in luce le soluzioni personalizzate offerte a questi clienti, attraverso una pianificazione multicanale che prevede visibilità in 16 paesi, con spazi dedicati nei principali aeroporti, sulle testate di riferimento del settore, sull'edizione europea del Financial Times, oltre che su piattaforme digitali selezionate. Il concept creativo si fonda sull'idea che VGP supporti i propri clienti nel trasformare le loro visioni in realtà. L'azienda si propone come partner strategico e punto di riferimento unico, in grado di accompagnare i clienti lungo l'intero percorso progettuale: dall'ideazione iniziale alla realizzazione dell'immobile, fino alla gestione operativa. Una proposta che unisce posizionamenti strategici a soluzioni concepite per la crescita futura. ■

Lo stabilimento Findus di Cisterna sempre più green

Grastim e la CSI hanno rinnovato la partnership, portandola al 2035, che, grazie a un cambiamento tecnologico, porterà un forte risparmio di CO2.

di **Carla Buongiorno**

Grastim e la Compagnia surgelati italiana-CSI hanno rinnovato la partnership verso una decarbonizzazione sempre maggiore dello stabilimento Findus di Cisterna di Latina, nell'ottica della sostenibilità ambientale. Le due aziende hanno infatti esteso al 2035 il contratto di servizio energia relativo all'impianto di trigenerazione già presente dal 2008, con un cambiamento tecnologico che porterà un risparmio di CO2 superiore a 6.000 t/anno che rappresentano il -25% rispetto al 2024 per lo stabilimento di Cisterna e costituiscono un importante contributo nella strategia complessiva del Gruppo Nomad Foods, di cui Findus fa parte. Previsto anche un maggior risparmio in termini di costi energetici pari al 30% rispetto al precedente assetto. L'investimento è stimato sui 5,2 milioni di euro, che si aggiungono ai 5 investiti negli ultimi 5 anni da Grastim sempre per lo stabilimento di Cisterna di Latina, cuore pulsante dell'attività produttiva per Findus, in un percorso che porterà ad un totale di 27 anni di servizio energia continuativo tra Grastim e Findus. Grazie all'ottimizzazione dei processi produttivi da parte di CSI, e all'impianto fotovoltaico da 2 MW di proprietà Grastim installato nel 2023, viene dismessa la centrale turbogas da 5,5 MW, e verrà installata una centrale di trigenerazione di taglia inferiore (max 4,5 MWe) e potenza flessibile per bilanciarsi con l'energia fotovoltaica. I

recuperi termici del modulo endotermico saranno integrati con le utenze frigorifere a bassa temperatura attraverso un gruppo frigorifero ad assorbimento.

Le innovazioni apportate all'interno dello stabilimento di Cisterna si inseriscono all'interno di un percorso più ampio che Findus ha intrapreso verso la sostenibilità, che va dall'adozione di pratiche agricole responsabili all'aver il 100% dei prodotti ittici certificati Msc o Asc, fino all'utilizzo di imballaggi riciclabili, oltre a promuovere progetti concreti per la salvaguardia degli oceani o per la tutela della biodiversità. Nel 2023 lo stabilimento di Cisterna era stato il primo sito del gruppo Nomad Foods - gruppo di cui Findus fa parte e la più grande azienda europea di alimenti surgelati - ad essere dotato di energia solare. "Questa nuova installazione è un ulteriore passo in avanti per rendere il nostro stabilimento sempre più green. Un impegno che a livello di gruppo perseguiamo per promuovere una decarbonizzazione diffusa nelle nostre catene di approvvigionamento. Ci fa piacere constatare come lo stabilimento di Cisterna stia svolgendo un ruolo cruciale in questa transizione. - ha commentato Antonio Cioffi, Group Head of Engineering Nomad Foods - oggi confermiamo la nostra collaborazione consolidata con Grastim consapevoli di quanto l'innovazione tecnologica sia indispensabile per una

produzione sempre più sostenibile", ha commentato Antonio Cioffi, group head of engineering di Nomad Foods. A testimoniare la centralità di questo percorso, la scelta di investire sul sito produttivo di Cisterna. Negli ultimi 5 anni sono stati investiti da Findus nello stabilimento circa 32,7 milioni di euro, triplicando gli investimenti rispetto al quadriennio precedente, di cui circa un 15% dedicato all'aumento dell'efficienza idrica ed energetica.

A livello di gruppo, gli obiettivi di sostenibilità sono allineati con gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite: nel 2021 Nomad Foods ha sottoscritto la campagna Business Ambition for 1.5 °C, stabilendo obiettivi coerenti con le riduzioni richieste per mantenere il riscaldamento globale a 1.5 °C. Diversi gli ambiti di intervento, come emerge dall'ultimo rapporto di sostenibilità, tra cui la diminuzione delle emissioni assolute per l'attività produttiva (meno 13,8% dal 2022 al 2023), la riduzione delle emissioni di gas serra (GHG) e il contenimento degli sprechi. L'impianto è pensato per essere anche "hydrogen ready" fino al 20% della potenza di input. Un'operazione che rientra nelle strategie di Grastim di ampliare e integrare ulteriormente le sue soluzioni tecnologiche ad alta efficienza per i grandi player industriali impegnati a decarbonizzare le proprie attività produttive. "Siamo orgogliosi di celebrare una partnership



I prodotti Findus

così duratura con un primario cliente multinazionale come Nomad Foods, e in particolare per il sito di Cisterna, avendo attraversato, o direi inseguito, numerosi mutamenti dell'assetto produttivo della fabbrica, riadattando i nostri assets alle mutate esigenze. Questo ultimo passo non poteva che essere ancor di più spinto nell'ottica della decarbonizzazione. Con questo approccio vogliamo continuare a investire nei processi di sostenibilità degli stabilimenti del gruppo Nomad Foods e nel rinnovo degli assets della nostra società. L'idea di base è che la transizione energetica dell'industria, per essere davvero sostenibile non solo in termini ambientali ma anche economici, debba passare per l'innovazione tecnologica e l'integrazione di più soluzioni", ha affermato Baldo Pavolini, investments&operations director di Grastim.



Assologistica Cultura e Formazione SI RINNOVA!

Assologistica

Cultura e Formazione

La Soluzione per la tua **Formazione** in
Logistica e Supply Chain Management

- ✓ Smart: approccio innovativo e all'avanguardia
- ✓ Semplice: di facile utilizzo e accessibile a tutti
- ✓ Flessibile: adatta a diverse esigenze e livelli di esperienza
- ✓ Pratica: focus su casi reali e applicazioni concrete

Calendario corsi →



E-learning



Corsi Live



Workshop e
Seminari



Corsi AEO

Tra le novità la programmazione di **corsi e-learning**, mentre prosegue la tradizionale offerta formativa con **corsi live**, **workshop** e **webinar**, sempre più diversificata.

Per poter accedere all'Academy vi verranno richieste dal sistema credenziali di accesso. Il tutto con pochi e facili passaggi.

Scopri tutto su:

<https://culturaeformazione.assologistica.it/>



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 Euomercì - promuove il **Logistico dell'Anno**, premio destinato a chi effettua innovazione in ambito logistico.



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

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

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