

€ **EUROMERCI**

IL MENSILE DELLA LOGISTICA

LEVIAhub
SUPPLY CHAIN MASTER

I nuovi volti della Supply Chain.

Lucio Pastrello
Chief Sales Officer

Alessandro Parovel
Chief Executive Officer

Assologistica: un successo, alla Green Logistics Expo

EDITORIALE
DEBITO PUBBLICO
A LIVELLI RECORD

MEZZOGIORNO
SERVONO UNA STRATEGIA
E VALORI ETICI

KUEHNE+NAGEL
REALIZZATO A MANTOVA
UN IMPIANTO "UNICO"



CREIAMO CONNESSIONI E SOLUZIONI SOSTENIBILI

*Dal cuore della FoodValley,
con il nostro nuovo terminal ferroviario offriamo alle aziende anche i servizi logistici di:*

- **Movimentazione container, semirimorchi gruabili e semirimorchi non gruabili**
- **Deposito container in un'ampia area di stoccaggio sicura**
- **Gestione integrata magazzini**
- **Area doganale per operazioni di sdoganamento, magazzini doganali e temporanei**
- **Trasporto multimodale su ferro e gomma, con risparmio sui costi di trasporto**
- **Tecnologia avanzata per ottimizzare le operazioni e sostenere la transizione verso trasporto ferroviario più sostenibile**



www.cepimspa.it

DEBITO PUBBLICO A LIVELLI RECORD

E' giunto ad agosto a sfiorare i tremila miliardi di euro

IL "ROSSO" DELL'ITALIA, SECONDO QUANTO HA SCRITTO LA BANCA D'ITALIA, A GIUGNO, E' CRESCIUTO DI 30,3 MILIARDI RISPETTO A MAGGIO, PORTANDO COSI' IL TOTALE DEL NOSTRO DEBITO A 2.948,5 MILIARDI DI EURO. POI C'E' STATO AGOSTO, CHE HA REGISTRATO UN ALTRO AUMENTO DI 11 MILIARDI RISPETTO A LUGLIO, FIS-SANDO IL DEBITO ALLA CIFRA RECORD DI 2.962,5 MILIARDI. IL PRIMO PROBLEMA E' CHE GLI INTERESSI SI STANNO AVVICINANDO AI 100 MILIARDI DI EURO ALL'ANNO, UNA SPESA DRAMMATICA. DICEVA POCO TEMPO FA IL GOVERNATORE DELLA BANCA D'ITALIA FABIO PANETTA: "NOI SIAMO L'UNICO PAESE DELL'AREA DELL'EURO IN CUI LA SPESA PUBBLICA PER INTERESSI SUL DEBITO E' PRESSOCHE' EQUIVALENTE A QUELLA PER L'ISTRUZIONE". UNA DICHIARAZIONE CHE FA RIFLETTERE. C'E' POI L'AGGRAVAN-TE CHE LA RIPRESA ECONOMICA STENTA A RIPARTIRE, SE NOI RESTIAMO, SECONDO LE PREVISIONI, INTORNO ALLO 0,6/0,7% DI CRESCITA DEL PIL PER L'ANNO IN CORSO NON SI REALIZZA LA CONDIZIONE "PRINCIPE", OSSIA CHE LA CRESCITA DEL REDDITO DEL PAESE CRESCA PIU' DEL DEBITO PUBBLICO. NELLA NOSTRA STORIA E' ACCADUTO NELLA FINE DEL SECOLO SCORSO, QUANDO IL PIL AUMENTO', NEL 1997/1998, NET-TAMENTE PIU' DEL DEBITO. POI C'E' STATA UNA CRESCITA CONTINUA DI QUEST'UL-TIMO. OGGI, LA SITUAZIONE E' PARTICOLARMENTE GRAVE IN QUANTO C'E' STATA LA PANDEMIA CHE E' COSTATA MOLTE RISORSE AL PAESE E POI E' GIUNTO ANCHE IL PIANO DI RESILIENZA E RIPRESA, DI CUI UNA BUONA PARTE E' FATTA DA SOLDI PRESI IN PRESTITO, QUINDI DA "DEBITO". SECONDO LA BANCA D'ITALIA, LA SPESA DELLE AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE E' STATA RIVISTA, SONO STATE AUMENTATE DI 2,5 MILIARDI LE SPESE PER IL 2020, DI 4,6 MILIARDI QUELLE DEL 2021, DI 4,7 MILIARDI QUELLE DEL 2022 E DI 5 MILIARDI QUELLE DEL 2023. IL DATO DIPENDE ANCHE DA UNA REVISIONE METODOLOGICA CONCORDATA A LIVELLO EUROPEO. COMUNQUE LA SPESA CRESCE. PARLAVAMO DELLA REGOLA "PRINCIPE", CHE E' QUELLA CHE MAG-GIORMANTE INTERESSA, NON SOLO I "NUMERI". ABBIAMO A DISPOSIZIONE DIVERSI FONDI EUROPEI CHE POSSONO ATTIVARE PROGETTI CHE FANNO CRESCERE IL PAESE E LE SUE INFRASTRUTTURE. PER USARLI PERO' CI VOGLIONO IDEE E CAPACITA' DI PRO-GETTARE, E NOI NON SEMPRE NE SIAMO CAPACI. DOVREMMO FARE UNO SFORZO PER RIUSCIRCI, ALTRIMENTI IL FUTURO SARA' MOLTO COMPLICATO.

VI SEGNALIAMO

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

Economia

**IL PROBLEMA DELLA
"POVERTA EDUCATIVA"**

7

Mezzogiorno

**SERVONO UNA POLITICA CON VISIONE
STRATEGICA E VALORI ETICI**

8

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

Cover

**I NUOVI VOLTI
DELLA SUPPLY CHAIN**

36

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

Green Logistics Expo

**E' EMERSA LA CONSAPEVOLEZZA
DI AGIRE UNITI**

39

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

Green Logistics Expo

**DICHIARAZIONI DI RUGGERONE
E DAHER**

42

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

Primo Piano

**A PALERMO LA SECONDA EDIZIONE
DI RISORSA MARE**

50

Stampa
Mediaprint Milano

Immobiliare

**IN LOMBARDIA SONO PRESENTI PIU'
DI 700 IMPIANTI LOGISTICI**

54

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

Nuove strutture

**KUEHNE+NAGEL HA REALIZZATO
A MANTOVA UN IMPIANTO "UNICO"**

55

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

14

DALLE AZIENDE

22



Fabio Panetta, governatore della Banca d'Italia, è intervenuto a Catania sulla situazione del Mezzogiorno dicendo che "il riassorbimento di divari territoriali così rilevanti richiede perseveranza e lungimiranza" (il servizio a pag. 8)



DHL Group, la più grande azienda logistica a livello mondiale, ha presentato la nuova Strategia 2030 e vuole crescere più rapidamente e aumentare la sua redditività mentre decarbonizzerà la sua attività (il servizio a pag. 18)

MHW

APPALTATORE LOGISTICO EVOLUTO

Facciamo il nostro **lavoro** con **passione**
e piena responsabilità, **sempre**.



solidità



passione



2500 persone



dinamismo



50 impianti



sinergia



storia



95 mln fatturato



flessibilità



competenze



appartenenza



crescita

ManHandWork
HEADQUARTERS Torino

| info@mhwsrl.it | mhwsrl.it | +39 011 2359451

Industria, fase di stagnazione?

La produzione industriale pare entrata in una fase di stagnazione: l'Istat stima che ad agosto l'indice destagionalizzato della produzione industriale sia aumentato dello 0,1% rispetto a luglio, mentre, nella media del periodo giugno-agosto, si è registrato un calo del livello della produzione dello 0,1% rispetto ai tre mesi precedenti. L'indice destagionalizzato

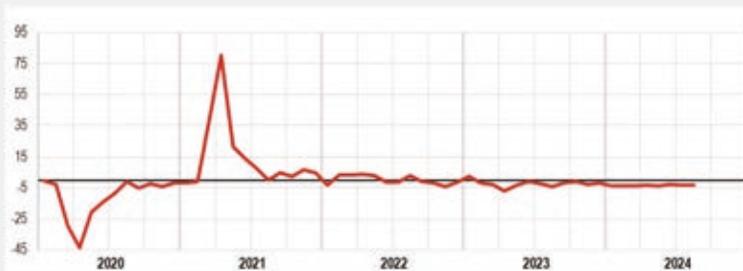


mensile cresce su base congiunturale per i beni di consumo (più 2,8%) e l'energia (più 2,3%); diminuiscono invece i beni strumentali (meno 2,5%) e i beni intermedi (meno 2,8%). In termini tendenziali l'indice è calato del 3,2%. Flessioni tendenziali caratterizzano quasi tutti i comparti: la riduzione è meno pronunciata per i beni di consumo (meno 2,0%), più marcata per i beni intermedi (meno 7,2%) e quelli strumentali (meno 7,3%). E' in calo anche il fatturato dell'industria: a luglio, è diminuito, rispetto a giugno, in valore dello 0,4% e in volume dello 0,3%. Si sono registrati incrementi sul mercato interno (più 0,5% in valore e più 0,2% in volume) e cali sul mercato estero (meno 2,4% in valore e meno 1,3% in volume). In termini tendenziali la diminuzione è più marcata: si è registrata una flessione sia in valore (meno 4,7%) sia in volume (meno 3,9), sintesi di cali sul mercato interno (meno 4,3% in volume) e su quello e-

Produzione industriale

Fonte: ISTAT

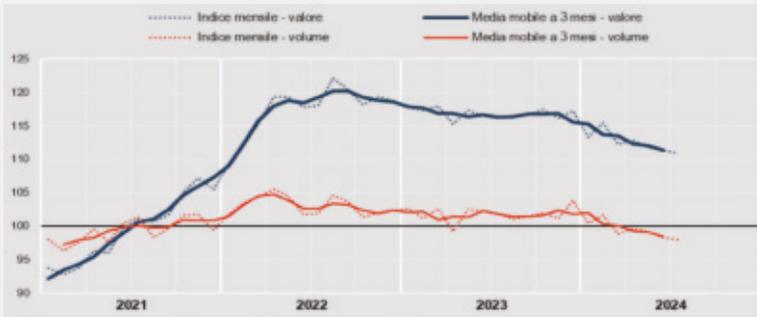
(genn. 2020-ag. 2024, variazioni % tendenziali, base 2021=100)



Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

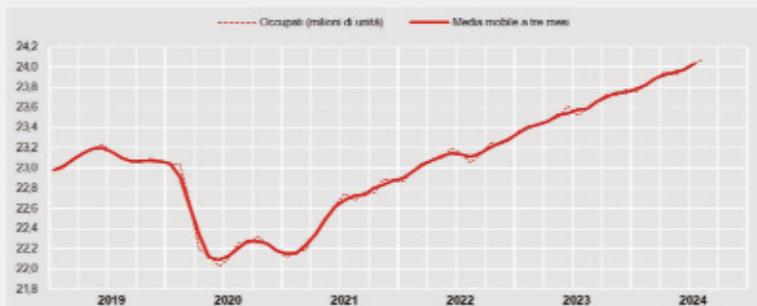
(genn. 2021-lug. 2024, indici mensili e medie mobili a tre mesi, base 2021=100)



Occupati

Fonte: ISTAT

(genn. 2019-ag. 2024, valori assoluti in milioni)





**+ risparmio
energetico**

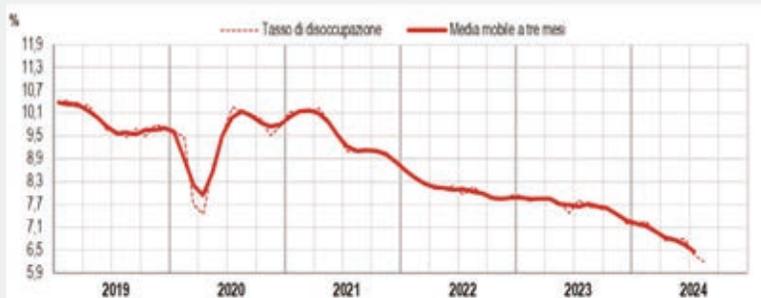
- 3.200.000 kWh di
elettricità trasportata

Dall'alto di un tetto, Consorzio ZAI ha guardato al futuro: dal 2010 gli edifici di Interporto Quadrante Europa sono dotati di pannelli solari che producono energia da fonte rinnovabile utilizzata al proprio interno. 71.440 mq di superficie fotovoltaica che permette di coprire il fabbisogno dell'intero comparto.

Tasso di disoccupazione

Fonte: ISTAT

(genn. 2019-ag. 2024, variazioni %)



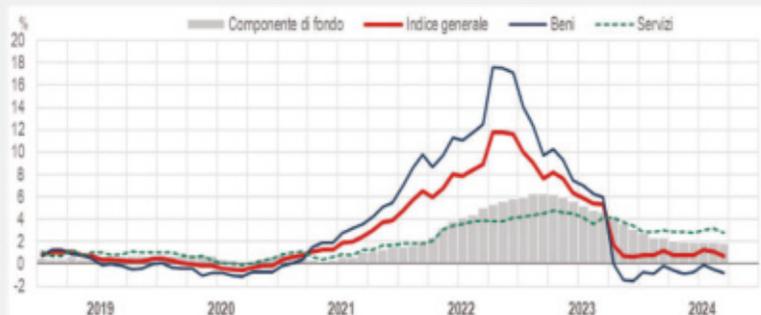
stero (meno 3,1% in volume). Secondo stime preliminari, l'Istat dice che in settembre l'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività (indice Nic, esclusi i tabacchi) è in diminuzione dello 0,2% su base mensile e aumenta dello 0,7% su base annua (tale aumento era stato nel mese precedente



Prezzi Nic* al consumo

Fonte: ISTAT

(genn. 2019-sett. 2024, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



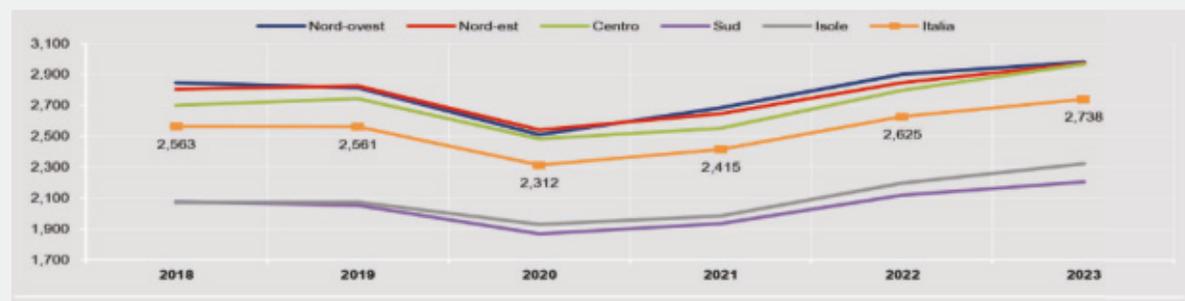
*Nic: indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività, al lordo dei tabacchi

dell'1,1%). La decelerazione del tasso d'inflazione si deve principalmente ai prezzi dei beni energetici, sia regolamentati (da più 14,3% a più 10,0%) sia non regolamentati (da meno 8,6% a meno 11,0%). Ad agosto, cresce invece l'occupazione: rispetto a luglio, sono aumentati gli occupati a fronte della diminuzione dei disoccupati. Il tasso di disoccupazione scende e si posiziona al 6,2%, mentre quello giovanile si attesta al 18,3%. E' invece in crescita il numero degli inattivi. ■

Spese per le famiglie

Fonte: ISTAT

(2018-2023, valori espressi in euro)



Il problema della “povertà educativa”

Siamo il terzo paese in Europa per l'abbandono scolastico.

di **Ivana Rossetti**

Un problema quello della “povertà educativa” che è grave nel Mezzogiorno e in alcune aree del nord Italia, quelle “interne”. Colpisce in primo luogo che i giovani che abbandonano la scuola provengono da famiglie con gravi problemi economici. E' chiaro che questi ragazzi faranno molta fatica a trovare un lavoro remunerativo in un'epoca come l'attuale, in cui il lavoro si sta sempre più caratterizzando per “competenze” specifiche. Le imprese fanno fatica a trovarli già oggi. Nell'Unione siamo al terzo posto, con il nostro tasso del 10,5%, per dispersione scolastica: solo la Spagna e la Germania ci precedono, rispettivamente con il 13,7% e il 12,8%. Nettamente meglio di noi stanno la Croazia (con il 2% di abbandono), la Grecia (3,7%), l'Irlanda (4%) e la Slovenia (5,4%). In Italia, come detto, è il Mezzogiorno ad avere la situazione più difficile: la regione più in difficoltà è la Sardegna che nel 2023 ha registrato un tasso del 17,3%, se-

guono la Sicilia con il 17,1% e, sorprendentemente, la provincia di Bolzano con il 16,2%. Subito dopo scorgiamo la Campania con il 16%, la Puglia con il 12,8% e la Calabria con l'11,8%. In termini assoluti il maggior numero di giovani che hanno lasciato la scuola prematuramente è riferito alla Campania ed è pari a 72 mila unità, seguono la Sicilia con 62 mila, la Lombardia con 53 mila e la Puglia con 38 mila.

Secondo i dati del ministero dell'Istruzione e del Merito, nell'anno scolastico 2023/2024 gli alunni iscritti nelle scuole statali secondarie di II grado erano 2.631.879. Di questi, il 51,4% frequentava un liceo, il 31,7% un istituto tecnico e il 16,9% un istituto professionale. Seppur di poco, gli studenti delle scuole superiori hanno preferito intraprendere un percorso di studio liceale piuttosto di quello tecnico/professionale. A livello regionale, invece, la situazione è di segno opposto nelle

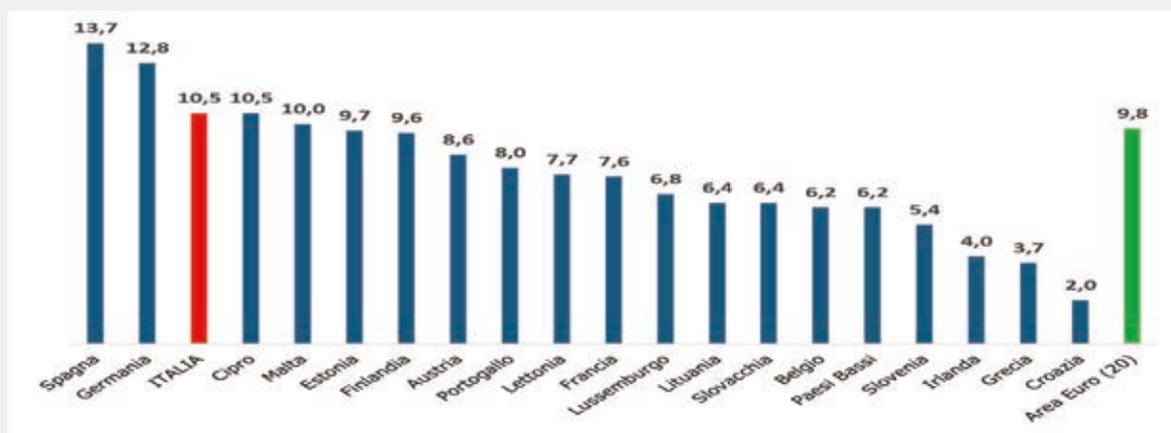


Il dato dell'Italia per l'abbandono della scuola è del 10,5% sulla popolazione corrispondente, ma la Sardegna è al 17,3% e la Sicilia al 17,1%

realità territoriali dove le attività produttive sono più diffuse e competitive rispetto al resto del paese. In Veneto l'incidenza percentuale degli alunni iscritti negli istituti tecnici e professionali sul totale è del 56,9%, in Emilia Romagna del 56% e in Lombardia del 52,4%. Ad eccezione della Puglia (50,3%), in tutte le altre regioni del centrosud la scelta di iscriversi ad un liceo è stata superiore a quella fatta da coloro che hanno scelto la scuola tecnico/professionale. Un problema di carattere culturale? ■

L'abbandono in Europa

(giovani 18-24 anni che abbandonano prematuramente studi/formazione in % sulla popolazione corrispondente)



Mezzogiorno: serve una politica con visione strategica e valori etici

“Dopo la pandemia, il sud ha conseguito risultati migliori di quelli dell’intera economia italiana. Ora è necessario consolidare ed estendere questi segnali positivi”, ha detto il governatore della Banca d’Italia, Fabio Panetta.

di **Stefano Pioli**

“**U**n divario di sviluppo così ampio e persistente relativo a un’area tanto estesa rappresenta un primato negativo tra le economie avanzate”, ha detto il governatore della Banca d’Italia Fabio Panetta, iniziando il suo intervento sul Mezzogiorno a Catania, che ha aggiunto: “I dati disponibili rendono evidente che il divario territoriale che affligge il nostro paese non può essere colmato con misure di natura assistenziale e con una mera azione redistributiva, ma richiede politiche volte a stimolare lo sviluppo delle regioni meridionali”. Quindi, Panetta ha fatto una rapida sintesi della “storia” del Sud: “La questione meridionale è al centro del dibattito economico sin dai decenni successivi all’Unità d’Italia. È divenuta una priorità nel secondo dopoguerra, quando i divari territoriali hanno toccato il massimo storico. Durante la fase dell’“intervento straordinario” sono state destinate al sud risorse finanziarie cospicue, che in alcuni anni sono arrivate al 2% del Pil nazionale. La convergenza ha registrato forti progressi negli anni cinquanta e sessanta, quando gli interventi hanno privilegiato la costruzione di infrastrutture e di grandi impianti industriali a partecipazione pubblica. In quella fase il Pil pro capite del Mezzogiorno in rapporto a quello del centro nord è aumentato dal 50% alla fine degli anni cinquanta al 60% nei primi anni settanta. Da allora la convergenza si è interrotta, risentendo della crisi dell’industria pesante. Vi ha contribuito la na-



Tra il 2007 e il 2019, il Pil del sud è stato di dieci punti percentuali inferiore a quello del centro-nord

tura assistenziale delle politiche di intervento, adoperate in misura crescente per attrarre consenso politico, fino a perdere efficacia. Dagli anni novanta la percezione della questione meridionale come grande problema nazionale si è indebolita: in un precedente intervento, cinque anni fa, sottolineavo la desolante evoluzione dei divari territoriali nei primi anni di questo secolo”.

Le debolezze dell’economia meridionale sono ben note e riguardano le componenti basilari dell’assetto produttivo e istituzionale. Tra i servizi pubblici, numerose analisi hanno sottolineato le inefficienze della giustizia civile e le carenze del sistema scolastico. La rete infrastrutturale comporta tempi di percorrenza stradale e ferroviaria particolarmente lunghi e limita l’accesso ai servizi portuali e aeroportuali. In più

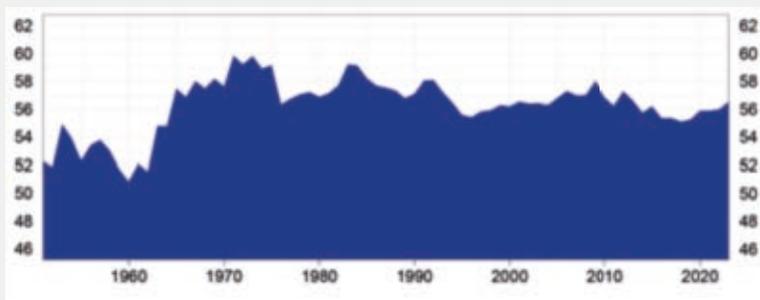
aree è evidente la vetustà e l’inadeguatezza delle reti idrica ed elettrica; l’accesso alla banda larga, necessario per le produzioni innovative, è spesso insoddisfacente. Lo strutturale sottodimensionamento e la fragilità del settore produttivo privato sono anch’essi ampiamente documentati: le regioni meridionali, con un terzo della popolazione italiana, generano solo un quinto del Pil e un decimo del prodotto manifatturiero. Le imprese, in media più piccole rispetto a quelle del centro nord, sono in ampia misura specializzate in attività a bassa intensità tecnologica e orientate al mercato interno.

Negli ultimi quindici anni l’economia del Mezzogiorno si è mossa in linea con quella dell’intero paese, ma con oscillazioni più ampie. La crisi finanziaria e quella dei debiti sovrani hanno dato o-

Pil pro capite

Fonte: Banca d'Italia

(1960-2020, rapporto tra Mezzogiorno e centro-nord, valori %, Pil mostrato a prezzi correnti)

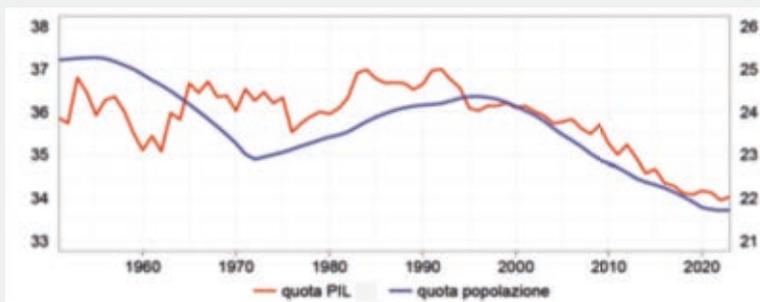


ne è sceso di 3,6 punti, il doppio che nelle regioni centro-settentrionali. La crescita osservata negli anni più recenti è in parte dovuta a fattori temporanei, legati alla risposta fornita agli shock globali dalle autorità nazionali ed europee. Il Mezzogiorno ha beneficiato dell'incremento degli investimenti pubblici e del sostegno ai redditi delle famiglie meno abbienti. Inoltre, significativo è stato l'apporto sia delle costruzioni, in relazione al cosiddetto Superbonus, e all'avvio dei progetti del Pnrr.

Popolazione e Pil

Fonte: Banca d'Italia

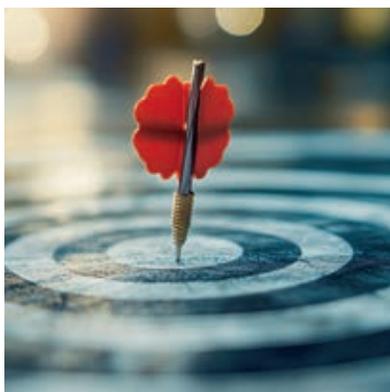
(1960-2020, regioni meridionali, Pil, scala di destra, mostrato a prezzi correnti, e quota di popolazione, valori % sul totale nazionale)



Il compito della politica economica è ora quello di consolidare ed estendere questi segnali positivi. Non con politiche assistenziali, ma con investimenti e riforme in grado di innalzare la capacità produttiva dell'economia meridionale. "I favorevoli andamenti degli anni più recenti ci possono rendere fiduciosi, ma non giustificano eccessi di ottimismo. Il riassorbimento di divari territoriali così radicati richiede perseveranza e lungimiranza. Richiede inoltre un intervento articolato su numerosissimi fronti, indirizzato da una chiara visione strategica e ispirato a principi etici", ha detto Panetta, che ha aggiunto: "Queste considerazioni mi portano a pensare a Donato Menichella, di cui poche settimane fa si è commemorato il quarantennale della morte. Fu Menichella, già divenuto governatore della Banca d'Italia, a concepire nel 1950 l'idea della Cassa per il Mezzogiorno e a disegnarne l'impianto. Qualche anno dopo, ricordando quel suo impegno, accennò al timore che allora aveva avuto che a guidare la Cassa potessero essere chiamate persone inadeguate a farlo. Vorrei concludere citando proprio le parole finali del suo scritto, che non richiedono ulteriori commenti: nessun strumento, per quanto ben concepito, può dare risultati utili se non è affidato a mani sapienti e a coscienze rette". ■

rigine a una prolungata fase di contenimento dei saldi di bilancio e a un crollo

"Il riassorbimento di divari territoriali così rilevanti richiede perseveranza e lungimiranza", ha detto Panetta



degli investimenti pubblici che hanno colpito il sud con durezza, provocando tra il 2007 e il 2019 una contrazione del Pil di ben 10 punti percentuali a fronte di 2 nel resto del paese. Gli investimenti in rapporto al Pil sono scesi per la prima volta dagli anni cinquanta al di sotto dei valori, pur bassi, del centro nord. Nel periodo successivo alla pandemia il Mezzogiorno ha invece conseguito risultati migliori di quelli dell'intera economia italiana. Tra il 2019 e il 2023 il prodotto è aumentato del 3,7%, contro il 3,3% nelle altre regioni; le esportazioni sono cresciute del 13%, 4 punti in più del centro nord; l'occupazione è salita del 3,5%, a fronte dell'1,5 nel resto del paese, mentre il tasso di disoccupazione

La differenza retributiva

Si arriva al 35% tra nord e sud e ciò dipende dalla produttività.

di **Gioia Valenti**

La differenza retributiva tra nord e sud non è solo una questione di genere, ma anche gli uomini sono pagati meno nel Meridione. Se gli occupati nelle regioni settentrionali percepiscono una retribuzione media giornaliera lorda di 101 euro, i colleghi meridionali ne guadagnano 75: insomma, i primi portano a casa uno stipendio giornaliero del 35% più “pesante” dei secondi. Questa differenza, sostanzialmente, è dovuta, alla produttività del lavoro: al nord, infatti, è del 34% superiore al dato del sud. Nota a questo proposito la Cgia di Mestre: “A livello regionale la retribuzione media annua lorda dei lavoratori dipendenti della Lombardia è pari a 28.354 euro, in Calabria, invece, ammonta a poco più della metà; ovvero 14.960 euro. Ma se nel primo caso la produttività del lavoro è pari a 45,7 euro per ora lavorata, nel secondo è di appena 29,7”. Questi squilibri retributivi esistono, molto evidenti, tra nord e sud, ma anche tra le aree urbane e quelle rurali. “Un tema questo che le parti sociali hanno tentato di risolvere nei primi anni '70 del secolo scorso, quando furono abolite le gabbie salariali, attraverso l'uso del contratto col-



Un lavoratore dell'agricoltura, un settore fortemente colpito dal lavoro irregolare

lettivo azionale del lavoro”. In termini pratici, però, le diseguaglianze sono in gran parte rimaste e in qualche caso sono perfino aumentate. Infatti, nel settore privato, non va dimenticato che le imprese multinazionali e quelle medio-grandi, così come le aziende finanziarie, assicurative e bancarie, che riconoscono ai propri dipendenti stipendi molto più elevati della media, sono localizzate in prevalenza nelle aree metropolitane del nord. Dall'altro canto, nel Mezzogiorno, è ancora molto diffuso il lavoro irregolare che “pro-

voca - dice la Cgia - un abbassamento dei salari contrattualizzati dei settori che tradizionalmente sono investiti da questa piaga sociale, come l'agricoltura e il commercio”.

C'è anche una seconda motivazione per cui queste differenze retributive resistono, ossia la mancanza dei rinnovi dei contratti di lavoro scaduti: a fine giugno di quest'anno erano in attesa di rinnovo 4,7 milioni di dipendenti (pari al 36% del totale). Sebbene il dato sia in calo rispetto allo stesso mese del 2023 (52,8%), la quota di dipendenti privati in attesa di rinnovo è pari al 18,2%. E' molto complicato individuare le cause che non consentono la sottoscrizione del rinnovo entro la scadenza prevista dal contratto nel settore privato, tuttavia è verosimile ritenere che in molti casi ciò sia riconducibile alla difficoltà riscontrata dalle parti sociali a trovare un accordo sugli aumenti economici che vada bene sia al nord che al sud.

Differenza retribuzioni

Fonte: CGIA

(2022, tra il sud e il nord)

	NORD (a)	SUD (b)	DIFFERENZA (a-b)
Nr. medio di giorni lavorati all'anno	253	225	+28
Retribuzione media giornaliera (in euro)	101	75	+35%
Produttività (valore aggiunto per ora lavorata)	42,2	31,6	+34%

THE NEW YORK TIMES

Sospeso lo sciopero nei porti della costa orientale

The International Longshoremen's Association-ILA, la più grande unione di lavoratori portuali negli Stati Uniti, ha concordato di sospendere lo sciopero che ha chiuso, per tre giorni, i principali porti sulla costa orientale e del Golfo. La mossa ha fatto seguito a un miglioramento dell'offerta salariale da parte dei datori di lavoro portuali, riuniti nella United State Maritime Alliance. Lo sciopero, che il sindacato dei lavoratori portuali aveva iniziato tre giorni prima, ha minacciato di pesare sull'economia a cinque settimane dalle elezioni presidenziali. I datori di lavoro avevano offerto di aumentare i salari del 62% nel corso di un nuovo contratto di sei anni, secondo una persona che ha familiarità con i negoziati che non ha voluto essere identificata perché i colloqui stavano continuando. Tale aumento è inferiore a quello che il sindacato aveva inizialmente chiesto, ma molto più alto dell'offerta precedente dell'Alliance. In una dichiarazione, il sindacato aveva affermato di aver raggiunto "un accordo provvisorio sui salari" e che i suoi 45 mila membri torneranno al lavoro con l'attuale contratto prorogato fino al 15 gennaio. Il sindacato ha detto che stava tornando al tavolo delle trattative "per negoziare tutte le altre questioni in sospeso". L'Alliance ha rilasciato una dichiarazione simile. L'accordo è arrivato dopo che la Casa Bianca ha fatto pressione su entrambe le parti per raggiungere un'intesa per porre fine allo sciopero, il primo su vasta scala del sindacato dal 1977. L'aumento salariale è una chiara vittoria per l'ILA e il suo combattivo presidente Harold J. Daggett, un lavoratore portuale di terza generazione di 78 anni che guida il sindacato dal 2011.

Un aumento del 62% aumenterebbe il salario dei portuali a poco più di 63 dollari l'ora alla fine di un nuovo contratto di sei anni, dagli attuali 39 dollari l'ora. E a 63 dollari l'ora, i salari degli scaricatori di porto della costa orientale e del Golfo supererebbero leggermente quelli che saranno guadagnati dagli scaricatori della costa occidentale, che appartengono a un sindacato diverso, alla fine del loro contratto nel 2027.

Nella ripresa dei colloqui, la questione di quanta automazione possa verificarsi nei porti potrebbe dividere le parti. Il sindacato ha anche fatto pressioni per migliorare i benefici pensionistici. Un altro potenziale punto critico è la retribuzione degli scaricatori di porto che sono appena agli inizi e non guadagnano il salario più alto. Il figlio di Daggett, Dennis A.



Macchine nuove nel porto di New York. "Non riesco a ricordare un episodio che abbia portato a uno sciopero così breve e a un aumento così enorme dei guadagni per i lavoratori", ha detto Patrick L. Anderson, amministratore delegato di una società di consulenza

Daggett, un alto funzionario dell'ILA, ha detto in un'intervista a un picchetto a Bayonne, New Jersey, che il sindacato voleva ottenere salari più alti per i membri meno esperti. Molte aziende, aspettando l'agitazione, avevano accelerato le importazioni, ma se lo sciopero si fosse protratto a lungo avrebbe potuto portare a carenze e stava già iniziando a causare congestione nelle catene di approvvigionamento. Le merci deperibili erano state particolarmente a rischio. "Sono decisamente sollevato", ha detto Daniel J. Barabino, direttore operativo di Top Banana, un distributore di frutta con sede presso l'Hunts Point Produce Market nel Bronx, dopo l'annuncio della sospensione. "Sono felice di averlo alle spalle", ha detto.

Circa tre quinti del commercio annuale di container passa attraverso i porti della costa orientale e del Golfo, tra cui il porto di New York e il New Jersey, il terzo più trafficato del paese, e i porti in rapida crescita in Virginia, Georgia e Texas. I porti della costa occidentale, che sono rimasti aperti durante lo sciopero, si stavano avvicinando alla capacità critica e non >

sarebbero stati in grado di assorbire molto più carico dirottato dalla costa orientale. L'Autorità portuale della Georgia ha dichiarato che le sue strutture riapriranno subito e il porto di New York e del New Jersey hanno detto che invieranno i meccanici immediatamente per riportare i terminal in uno stato operativo. Il porto della Virginia ha dichiarato che ci sarebbero volute 24 ore per ripristinare completamente le operazioni.

Gli scaricatori di porto, che caricano e scaricano container e altri carichi dalle navi su camion e treni, in genere guadagnano salari più alti rispetto ai lavoratori di altri lavori operai.

Quando si spostano grandi quantità di merci dentro e fuori il paese, non esiste un'alternativa pratica ai porti. E i porti non possono operare senza gli scaricatori, il che dà loro una mano forte nelle trattative sindacali. Con lo sciopero, l'ILA ha dispiegato la sua influenza per ottenere un'offerta salariale più alta dalla Maritime Alliance. Il gruppo dei datori di lavoro ha offerto un aumento di circa il 40% per tutta la durata del contratto, mentre il sindacato ha chiesto il 77%. L'Alliance ha poi aumentato la sua offerta a quasi il 50%, prima che entrambe le parti accettassero il 62%. Mentre le imprese erano sempre più preoccupate per il colpo economico di uno sciopero, avevano fatto pressione su Biden affinché utilizzasse il Taft-Hartley Act del 1947

per costringere gli scaricatori di porto a tornare al lavoro. Ma durante tutta la controversia, il presidente ha incoraggiato le parti a continuare a parlare per raggiungere un accordo. I funzionari dell'amministrazione Biden hanno lavorato dietro le quinte con entrambe le parti per cercare di giungere a una risoluzione nei giorni e nelle settimane che hanno preceduto l'accordo, secondo persone che hanno familiarità con il pensiero della Casa Bianca. Ciò è culminato in una raffica di attività, tra cui un viaggio del segretario del lavoro ad interim, Julie Su, nel New Jersey per incontrare i leader del sindacato per garantire il loro accordo. I funzionari hanno aumentato la pressione per un accordo negli ultimi giorni, sottolineando "la necessità di riaprire i porti dopo la devastazione causata dall'uragano Helene". In una chiamata Zoom mattutina con i vettori stranieri, i funzionari hanno inquadrato il raggiungimento di un accordo come un dovere patriottico per

accelerare gli aiuti. "La contrattazione collettiva funziona ed è fondamentale per costruire un'economia più forte dal centro verso l'alto e dal basso verso l'alto", ha detto Biden in una dichiarazione il giorno che si è trovato l'accordo. Ci sono state anche critiche che sostengono che "farà aumentare i costi per importatori ed esportatori".

"Non riesco a ricordare un episodio che abbia avuto così poco effetto sull'economia, abbia portato a uno sciopero così breve e abbia portato a un aumento così enorme dei guadagni per i lavoratori che stanno già ottenendo oltre 100 mila dollari l'anno", ha detto Patrick L. Anderson, amministratore



Particolare di New York vista dal porto. Lo sciopero è stato sospeso con un accordo che porta il salario dei portuali a poco più di 63 dollari l'ora dagli attuali 39 dollari

delegato dell'Anderson Economic Group, una società di consulenza. "Tendiamo a scrollarci di dosso i costi, ma questo influisce sulla nostra capacità di costruire cose ed esportarle". Al porto di New York e del New Jersey, quasi il 60% degli scaricatori ha guadagnato da 100 mila ai 200 mila dollari nei dodici mesi fino a giugno 2020, gli ultimi dati disponibili, secondo i dati di un'agenzia che ha contribuito a supervisionare il porto. L'ILA ha affermato che i datori di lavoro portuali possono permettersi di pagare di più i lavoratori, soprattutto dopo aver realizzato profitti fuori misura durante l'impennata del commercio nel 2021 e nel 2022, l'epoca della pandemia. La Casa Bianca ha citato questi profitti quando ha spinto i datori di lavoro ad aumentare la loro offerta salariale, ha assicurato una persona che ha familiarità con le azioni dell'amministrazione Biden, che non era autorizzata a parlare pubblicamente. ■

Un sondaggio di GridRaster sulla manifattura

Causa le varie difficoltà, il 40% degli intervistati ha dichiarato che è aperto a collaborare con partner manifatturieri strategici in regioni come l'India.

di **Ingrid Woller**

GridRaster, con sede a Mountain View, California, Usa, fornitore leader di piattaforme di realtà estesa (XR) basate su cloud abilitate all'intelligenza artificiale che alimentano esperienze di realtà aumentata (AR)/realtà virtuale (VR)/realtà mista (MR) ad alte prestazioni e scalabili per le imprese, ha annunciato i risultati del suo ultimo sondaggio di settore che illustra le esigenze dei produttori statunitensi nell'affrontare le sfide dello sviluppo della forza lavoro per la scalabilità dei progetti. Il settore manifatturiero americano, un tempo spina dorsale della forza industriale della nazione, si trova oggi ad affrontare diverse sfide: le principali sono la carenza di manodopera qualificata, l'escalation della carenza di componenti e il rapido ritmo del progresso tecnologico. Per affrontare questi problemi e mantenere il vantaggio competitivo, i produttori si stanno rivolgendo a soluzioni innovative come la realtà aumentata (AR) e la realtà virtuale (VR), l'automazione, la robotica e la creazione di partnership strategiche, in particolare con paesi partner strategici amichevoli come l'India. Questi approcci non solo aiutano a superare gli ostacoli attuali, ma favoriscono anche lo sviluppo della forza lavoro, garantendo un futuro solido e scalabile per il settore.

GridRaster ha commissionato un sondaggio online per tastare il polso dei produttori statunitensi che vi hanno partecipato o di quelli interessati a

questa strategia per identificare il potenziale di scalabilità. Il sondaggio online è stato condotto a luglio e ha coinvolto oltre 2.500 dirigenti aziendali di diverse industrie manifatturiere. I risultati dell'indagine mostrano come la convergenza di AR/VR, automazione, robotica e partnership strategiche

rappresenti una potente strategia per affrontare le attuali sfide affrontate dal settore manifatturiero. Sfruttando questi strumenti e collaborando con partner globali, i produttori possono migliorare lo sviluppo della forza lavoro, gestire la carenza di componenti e promuovere la crescita aziendale. Man mano che il settore continua ad evolversi, questi approcci innovativi svolgeranno un ruolo cruciale nel plasmare un ecosistema manifatturiero resiliente e fiorente. In particolare, sulla manodopera, il 28% ha dichiarato un elevato turnover dei dipendenti; il 26% ha dichiarato difficoltà nel reperirla qualificata; il 25% ha dichiarato la mancanza di opportunità di avanzamento di carriera. Queste difficoltà sui dipendenti hanno influito sulle operazioni con ritardi nel portare a termine i progetti (28%) e la criticità di adottare



La manifattura statunitense si trova oggi a dover affrontare parecchie criticità, la prima è quella di trovare manodopera qualificata che sappia usare le nuove tecnologie

nuove tecnologie (26%). Inoltre, il 50% ha dichiarato di avere difficoltà a scalare gli attuali progetti di produzione a causa del limitato potenziale di crescita negli Stati Uniti, inoltre il 28% ha aggiunto che gli elevati costi operativi e l'accesso limitato a risorse e materiali stanno limitando il potenziale di crescita negli Usa. Da questa precisazione è scaturita la risposta del 40% degli intervistati che ha affermato "di essere molto aperto all'idea di collaborare ed espandersi in paesi come l'India per ottenere una maggiore scalabilità". Inoltre, il 29% ha detto che si sta espandendo in nuovi mercati per identificare e ottenere maggiori opportunità di crescita ed espansione, mentre il 40% non vuole dipendere eccessivamente dalla Cina per la produzione perché è preoccupato per la vulnerabilità della catena di approvvigionamento. ■

Claudia Maria Terzi incontra Ruggerone

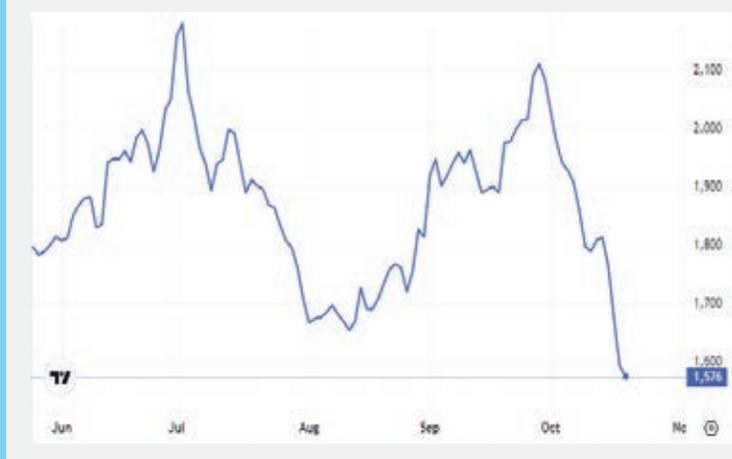
“Proficuo e stimolante”, così il presidente di Assologistica Umberto Ruggerone ha commentato l’incontro svoltosi in Regione Lombardia con l’assessore ai Trasporti, con delega alla logistica, Claudia Maria Terzi (nella foto la Terzi e Rug-



gerone). L’incontro, organizzato a valle degli Stati Generali del nord ovest appena conclusi, è stato focalizzato su due temi: la nuova legge regionale sugli insediamenti logistici sovracomunali - approvata nel luglio scorso - e gli incentivi al trasferimento modale per i traffici che riguardano la Lombardia. “Grazie alla disponibilità della struttura dell’assessorato - ha detto Ruggerone - abbiamo chiarito alcuni elementi della legge. La normativa ci pare quindi positiva per molti aspetti, primo fra tutti la consapevolezza che Regione Lombardia dimostra verso la logistica come leva strategica per la competitività delle imprese”. Ruggerone ha così proseguito: “Lo sviluppo dell’intermodalità resta l’obiettivo principale che Regione Lombardia e Assologistica condividono da tempo. L’importanza che proprio la nuova legge riconosce nella sinergia tra logistica e intermodalità è un passaggio fondamentale. Nel corso dell’incontro abbiamo dato seguito, inoltre, alle proposte emerse nel corso degli Stati Generali, avviando l’approfondimento circa possibili nuove forme di sostegno al trasferimento modale”. “Con l’incontro di oggi - ha aggiunto l’assessore Claudia Terzi - si conferma l’attenzione di Regione Lombardia per il tema della logistica e lo sviluppo intermodale, fondamentali per la crescita e la competitività socioeconomica dei territori. È tra gli obiettivi prioritari di questo mandato e integrare le esigenze territoriali e quelle degli operatori logistici con la pianificazione territoriale è solo il primo passo per raggiungerlo”.

Dry Baltica Index: in discesa

(dati del Baltic Exchange di Londra)



Il Baltic Dry 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. Nel 2023, l’indice è stato a lungo sui 1.000/1.200 punti per poi salire improvvisamente a dicembre fino a 3.250 punti per effetto degli attacchi nel Mar Rosso da parte degli Houthi. Poi è ridisceso mantenendosi intorno ai 2.000/2.200 punti. Al 20 novembre è arrivato a 1.576 punti.

Fermerci e FerCargo chiedono un intervento urgente

“Le condizioni insostenibili in cui gli operatori del settore ferroviario merci sono costretti a lavorare, senza alcun riscontro o supporto richiesto da mesi, rendono la situazione non più sostenibile. Questo crea profondi disagi al sistema industriale italiano e alle economie locali. Chiediamo con forza un intervento urgente del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, guidato da Matteo Salvini, per evitare una crisi disastrosa dalle conseguenze imprevedibili”. È quanto dichiarano



i presidenti di Associazione Fermerci e Associazione FerCargo, Clemente Carta e Mauro Pessano, in una lettera congiunta indirizzata al ministro Salvini. “Le continue interruzioni delle linee ferroviarie, causate dai lavori del Pnrr fino al 2026 - prosegue la lettera - stanno determinando una riduzione della capacità di trasporto superiore al 50% nel 2024, con punte dell’80% durante i mesi estivi. A ciò si aggiungono le chiusure dei valichi alpini, tra cui il Frejus e il San Gottardo, che hanno gravi ripercussioni sull’intero sistema logistico italiano”. Questi problemi, insieme a eventi naturali come le alluvioni in Emilia Romagna e in Toscana e la crisi del Mar Rosso, stanno provocando un crollo del traffico merci ferroviario, con una perdita del 3,2% nel 2023 rispetto all’anno precedente e una previsione di ulteriore calo del 6,7% nel 2024. Il danno economico stimato per il 2024 è di circa 90 milioni di euro, con prospettive simili per i successivi due anni. “Questo contesto - conclude la lettera - non solo impedisce lo sviluppo del settore e il riequilibrio modale, ma rischia di compromettere l’integrità e il futuro delle imprese e dei circa 15 mila lavoratori impiegati. Ribadiamo la nostra disponibilità, in qualsiasi momento, a confrontarci con tutti gli interlocutori istituzionali per individuare e attuare immediatamente le soluzioni necessarie a superare questa crisi”.

Intervento a Napoli di Edoardo Rixi

Intervenendo a Port&ShippingTech, main conference della Naples Shipping Week, il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi ha dichiarato: “l’intermodalità è strategica per il nostro paese e deve essere omogenea sul territorio nazionale. Il governo si sta adoperando per sostenere quelle realtà oggi in ritardo al fine di potenziare il sistema logistico, con flussi di merce costanti senza rallentamenti. Ciò significa aumentare la capacità degli scali per garantire un secondo pilastro logistico continentale nel Mediterraneo. Altro obiettivo è quello di avere una regia nazionale, per individuare obiettivi comuni per il sistema logistico italiano, con una condivisione di database e di linguaggi informatici e con uno scambio costante con l’estero. Credo che sia necessa-



rio rendere più autonome le autorità portuali anche perché oggi le strutture rigide non permettono innovazione in tempi brevi”. “Altra idea vincente - ha concluso Rixi - per un paese marittimo è la possibilità di avere partecipazioni estere con concessioni in porti extra-europei. Un modo utile per stabilizzare le linee logistiche, in ogni condizione geopolitica, con servizi tecnologici adeguati ai nostri armatori e al nostro sistema legato alla Blue economy per renderli sempre più competitivi a livello mondiale”.

La tecnologia può aiutare nel caso di incendi

In Italia, i dati sugli incendi del 2024 si confermano in linea >

con l'andamento medio registrato nel periodo 2006-2023: nei primi 8 mesi dell'anno, secondo i dati European Forest Fire Information System, su scala nazionale sono stati rilevati 615 incendi, per una superficie totale di 221 km quadrati. Di questi, secondo le stime Ispra, il 18% è stato rappresentato da aree boschive. Contrastare gli eventi avversi e salvaguardare la popolazione è una sfida complessa. Oggi, però, i gestori delle flotte di emergenza possono



contare sul supporto di soluzioni di telematica avanzata, in grado di fornire dati e informazioni in tempo reale, utili a mantenere i veicoli sempre pronti per un rapido intervento. La tecnologia gioca un ruolo chiave nella risposta efficace e sicura alle emergenze: per esempio, può aiutare a identificare e prevenire eventuali problemi risolvibili grazie alla manutenzione programmata. Un esempio, in questo senso, arriva oltreoceano, dalla città di Austin, Texas, che ha ottenuto notevoli miglioramenti nella gestione della propria flotta: la telematica ha contribuito a ridurre del 27% i tempi di sosta a motore acceso. Si tratta di un fattore cruciale ai fini di un consumo economicamente efficiente del carburante, specialmente in caso di interventi di emergenza prolungati come quelli spesso necessari per gli incendi boschivi o, nel caso specifico di Austin, in occasione della tempesta invernale "da record" verificatasi nel 2021. "Gli incendi boschivi sono sempre più diffusi: in molte zone, il punto non è se si verificheranno altre emergenze, ma quando accadranno. Sfruttare la potenza dei dati consente alle flotte di essere sempre pronte, imparare dagli incidenti passati e arrivare meglio preparate alle sfide del futuro. L'obiettivo è fare la differenza nel momento in cui è più importante intervenire", commenta Nathalie Crewes, public safety business

segment manager di Geotab. La tecnologia può supportare i gestori delle flotte, nell'arco di tre fondamentali fasi: la preparazione, la risposta e il recupero.

L'ultimo miglio con mezzi efficienti e non inquinanti

A Torino, nell'ambito dell'evento Nex Generation Mobility, c'è stato un incontro, promosso in collaborazione con Asso-trasporti e Eumove, sulla movimentazione delle merci in città con mezzi efficienti e non inquinanti, ossia i cargo-bike. Generalmente, le merci fino a qualche tempo fa andavano da un punto A, la fabbrica, al punto B, il punto vendita. Og-



gi, i percorsi sono molto più complessi. Le abitudini di vita di chi abita le aree metropolitane sono molto cambiate, oltretutto c'è stata anche l'esplosione dell'eCommerce. Le città, quindi, sono congestionate dal traffico. Le cargo-bike rappresentano una soluzione innovativa, funzionale e sostenibile per il trasporto urbano, specialmente nelle città che soffrono per la congestione e sono in cerca di soluzioni ecologiche. Tuttavia, l'utilizzo delle cargo-bike comporta problematiche, anche normative, sulle quali occorre un intervento del legislatore e un coordinamento con le amministrazioni locali. Servono anche infrastrutture adeguate e incentivi economici. Affrontare tali aspetti permetterebbe di sfruttare in pieno il potenziale offerto dalle cargo-bike, migliorando la qualità della vita urbana e contribuendo alla sostenibilità delle città e creando posti di lavoro. ■

Aumentano i canoni su scala nazionale per gli immobili nuovi

Mentre per l'usato i valori sono in crescita soltanto nelle principali piazze.

Il comparto logistico nel primo semestre 2024 registra investimenti pari a 500 milioni di euro (15,2% del volume totale del commercial real estate), in linea con i trend registrati nei primi sei mesi del 2023. Soffermandoci sulla piazza di Milano, l'aumento dei canoni di locazione (73 €/mq/anno) ha determinato una lieve riduzione del prime net yield (5,3%). Su scala nazionale, si registra un incremento dei canoni di locazione del 10% per gli immobili nuovi, mentre per l'usato i valori sono in crescita soltanto nelle principali piazze con percentuali più contenute. Questi i principali insight emersi dalla trentasettesima edizione del Borsino

Nel primo semestre gli investimenti nel settore sono stati pari a 500 milioni di euro, in linea con il 2023



immobiliare della logistica, il report realizzato dal dipartimento di ricerca di WCG-World Capital Group, in collaborazione con Nomisma. In particolare, i canoni di locazione per i prime rent sono in crescita nel nord Italia, oltre che a Milano, e nell'area partenopea, mentre Roma si conferma a 68 euro per metro quadrato l'anno, e viene raggiunta

da Bologna e Napoli, Firenze rimane stabile a 86 euro e Verona sale a 64 euro. La media nazionale è in aumento, attestandosi a 57,15 euro metro quadrato l'anno. Per quanto riguarda i nuovi sviluppi immobiliari logistici, si prospettano oltre 4,4 milioni di metri quadrati in pipeline, di cui 1,3 milioni saranno sviluppati in Lombardia, di cui il 30% a Milano.

Per quanto riguarda le tendenze del mercato, la durata delle trattative nel 55% dei casi si collocano nel range di 0-8 mesi, in diminuzione rispetto al semestre precedente. Per quanto riguarda il tasso di sconto, i valori si stabilizzano tra il 10% e il 20% (sempre nel 55% dei casi).

Più del 50% dei casi afferma che i tagli più richiesti si confermano quelli tra i 5.000 e i 15.000 metri quadrati. La domanda rimane stabile, come nel semestre precedente, concentrandosi nelle grandi piazze logistiche, dove si riscontra una scarsa offerta. Per quanto riguarda il sentiment dei prossimi mesi, l'83% degli sviluppatori e il 67% degli operatori prevede un periodo di stabilità. Il 25% degli operatori, tuttavia, è fiducioso che il mercato logistico crescerà nella seconda metà del 2024. "L'immobiliare logistico continua il suo processo di affermazione di asset strutturale" ha dichiarato Marco Clerici,

head of advisory & research di WCG, che ha aggiunto: "Location e qualità dell'immobile diventano anche elementi di attrattività per la forza lavoro, oggi anello debole del sistema logistico. Quest'ultima tendenza interna alla filiera produce richieste specifiche sul comparto immobiliare, chiamato dopo tanti anni a rivedere, non solo l'organizzazione degli spazi e la parte tecnica dell'asset, ma soprattutto la fruibilità interna ed esterna. L'immobile logistico si proietta a diventare cerniera tra ambiti lavorativi e contesti urbani e non più barriera. Questo sta generando una spinta a livello normativo per ridefinire una normativa urbanistica uniforme per la costruzione degli immobili logistici".

Il Borsino include anche un'analisi condotta da Nomisma sulle imprese del settore logistico nelle prime e secondary location. Secondo i dati di UnionCamere, Milano si conferma la provincia con il maggior numero di unità locali nel settore logistico tra le prime location, con 11.304 imprese. Tuttavia, il divario con Napoli e Roma si è leggermente ridotto, avendo queste aree registrato un incremento rispettivamente di 78 e 88 aziende rispetto all'ultima rilevazione, mentre Milano ha mantenuto una sostanziale stabilità. Tra le prime location, spicca un calo significativo della provincia di Lecce, che ha visto una diminuzione del 2,9% delle unità locali. Tra le secondary location, Verona e Bologna si confermano le province con una logistica più sviluppata, con rispettivamente 3.529 e 3.241 unità locali (in linea con i dati dello scorso anno).

L'interporto di Parma festeggia il 50° anniversario

L'obiettivo è sviluppare l'asse Tirreno-Brennero, in cui Parma è centrale, di primaria importanza per il trasporto di merci su ferrovia.

Giusto un secolo fa "Agip ha iniziato proprio nella zona dove sorge oggi l'interporto di Parma la trivellazione dei primi dodici pozzi di petrolio della sua storia. Un avvenimento epocale - ha dichiarato Fabio Rufini, attuale amministratore delegato di Cepim - che ha cambiato il volto del nostro paese e che ha segnato l'inizio di una storia fantastica che da allora, pur trasformandosi, non ha mai subito battute d'arresto". Infatti, si tratta di una storia che continua a rinnovarsi proprio grazie a Cepim, visto che Eni - diretta emanazione dell'Agip di allora - è socio di maggioranza della società intermodale emiliana con il 45% del capitale (il 29% del restante capitale è pubblico), e proprio in questi giorni la società festeggia il 50esimo anniversario della sua fondazione.

Un evento celebrato nel migliore dei modi - alla presenza di amministratori locali, rappresentanti istituzionali e del mondo dell'industria -, ottima occasione per illustrare le caratteristiche di quello che sarà il nuovo terminal ferroviario dell'interporto parmense, impresa che, sempre secondo Rufini, "occuperà circa 13 ettari di territorio, con tre binari di 850 metri conformi agli standard europei che comporteranno una maggiore efficienza logistica incentivando il trasporto ferroviario e alleggerendo il traffico stradale". Il progetto ha richiesto un investimento di 20 milioni di euro in larga parte finanziati dall'interporto stesso, e porterà al rinnovamento e al rafforzamento di Cepim come player assoluto nel panorama nazionale degli interporti, visto che "l'obiettivo è di raggiungere

il 30% complessivo del trasporto su rotaia a livello nazionale".

Ma non è tutto, perché oltre a celebrare il mezzo secolo di vita, sono allo studio nuove iniziative di sviluppo, illustrate dal presidente Giampaolo Serpagli: "L'interporto di Parma è già inserito nella zona logistica semplificata della regione Emilia-Romagna, legata al porto di Ravenna, e recentemente è stata approvata, con la collaborazione nostra e della provincia di Parma una nuova Zls legata al porto di La Spezia, che comprende diverse nuove aree del territorio parmense. È quindi evidente il nostro interesse verso queste nuove aree per riuscire a realizzare un ampliamento dell'area interportuale di Parma. Con il porto di La Spezia, dopo la firma del patto di sviluppo messo a punto due anni fa, stiamo lavorando anche per potenziare le infrastrutture ferroviarie e viarie che collegano i due importanti poli per sviluppare l'asse Tirreno-Brennero, un corridoio che riteniamo di primaria importanza per il trasporto delle merci su rotaia, e l'Interporto di Parma può rappresentarne il fulcro fondamentale". Inoltre, ha affermato ancora Rufini, "Abbiamo deciso di investire nel triennio 2025-2028 altri 15 milioni di euro per il potenziamento della nostra attività. Un impegno necessario anche alla luce della sempre maggiore importanza che sta rivestendo l'eCommerce. Basti pensare che in Francia e in Germania questo particolare ambito tocca circa il 30% del mercato commerciale complessivo, mentre in Italia siamo fermi al 10%, ed è quindi immaginabile un forte sviluppo del settore anche al nostro interno. Non possiamo farci trovare impreparati anche per la generale, forte e pressante richiesta di nuove strutture, ferma restando la nostra intenzione di rivolgere la massima attenzione allo sviluppo di una logistica sempre più intelligente ed ecosostenibile". (T.M.)

"Abbiamo deciso di investire nel triennio 2025-2028 altri 15 milioni di euro per il potenziamento della nostra attività", ha detto Fabio Rufini, l'amministratore delegato



DHL Group accelera la crescita con la nuova Strategia 2030

La principale azienda di logistica a livello mondiale ha presentato la sua visione strategica per i prossimi cinque anni.

DHL Group, la principale azienda di logistica a livello mondiale, ha presentato la sua visione strategica per i prossimi cinque anni. Con la “Strategia 2030 – Accelerate Sustainable Growth” l’azienda si propone di raggiungere una crescita dei ricavi del 50% entro il 2030. DHL Group punta a sbloccare il suo pieno potenziale attraverso iniziative di crescita sia a livello divisionale che di Gruppo. Le divisioni aziendali continueranno a concentrarsi sui loro core business, stimolando la crescita grazie all’eccellenza nei servizi. L’azienda accelererà lo sviluppo sostenibile grazie alle iniziative del Gruppo, concentrandosi su tendenze strutturali favorevoli in aree geografiche e settori industriali in rapida crescita, oltre che sul megatrend dell’eCommerce. Migliorerà anche l’esperienza del cliente nei punti di contatto digitali. Con la Strategia 2030, l’azienda rafforza ulteriormente il suo impegno per la decarbonizzazione e mira ad allineare le strutture legali e di gestione per garantire una configurazione snella a livello divisionale. “Siamo nella posizione ideale per cogliere le opportunità di crescita in un mondo in rapido cambiamento grazie al nostro portafoglio ben bilanciato e diversificato. Vogliamo crescere più velocemente e in modo più redditizio, mentre decarbonizziamo la nostra attività. Rafforzeremo la nostra posizione di leader di mercato nella logistica globale con un forte focus sulla qualità e sulle esigenze dei segmenti industriali in rapida crescita”, ha detto Tobias Meyer, Ceo di DHL Group.



“Vogliamo crescere più velocemente e in modo più redditizio, mentre decarbonizziamo la nostra attività”, ha detto Tobias Meyer, Ceo di DHL Group

Negli ultimi cinque anni, la “Strategia 2025 – Delivering Excellence in a Digital World” ha guidato efficacemente DHL Group attraverso sfide globali, tra cui la pandemia, difficoltà che hanno riguardato la supply chain e le tensioni geopolitiche. DHL Group ha compiuto significativi passi avanti in tre aree strategiche (attrattività e retention del lavoro, attrattiva per clienti e investitori) e ha raggiunto anche importanti traguardi nei suoi obiettivi ESG introdotti nel 2021. In un ambiente complesso e volatile, anche il settore della logistica sta cambiando e le tensioni geopolitiche stanno rimodellando il panorama del commercio globale. Le aziende stanno lavorando attivamente per creare supply chain più resilienti e, inoltre, la lotta contro il cambiamento climatico e i cambiamenti demografici nella forza lavoro aggiungono ulteriore complessità. Mentre questi cambiamenti industriali presentano nuove sfide, il forte track record di DHL Group e la sua presenza

globale lo posizionano in modo unico per cogliere significative opportunità di crescita aggiuntiva. DHL mira a sfruttare i propri punti di forza e accelerare la crescita con le iniziative del Gruppo, che stimoleranno lo sviluppo delle divisioni in cui è articolata l’azienda: life sciences & healthcare; new energy; eCommerce; vendite digitali. Come azienda logistica globale con l’obiettivo di decarbonizzare le sue attività entro il 2050, DHL Group integra la sostenibilità nel suo attuale quadro strategico delle “tre bottom line” come la quarta linea strategica denominata “Green Logistics of Choice”. L’azienda mira ad utilizzare la sua competenza per aiutare i clienti a decarbonizzare le loro supply chain, guadagnando quote di mercato in questo settore in evoluzione. Le relative iniziative includono partnership strategiche e l’intensificazione degli sforzi di decarbonizzazione per garantire, tra le altre cose, una miscela del 30% di carburante sostenibile per l’aviazione entro il 2030. ■

Il progetto di GS1 Italy per migliorare il dialogo tra industria e consumatore

Presentati, a Milano, i risultati della ricerca, concentrata su 29 categorie merceologiche, durante il salone della CSR e dell'innovazione sociale.

Portare la sostenibilità al centro del dialogo tra industria, distribuzione e consumatori, condividere il know-how scientifico sulla sostenibilità e consentire a tutti gli operatori del largo consumo di farlo entrare nei processi aziendali, aumentando il loro patrimonio di conoscenze "green" e migliorando le performance ambientali dei loro prodotti. È questo l'obiettivo con cui GS1 Italy ha realizzato, in ambito ECR Italia, il progetto "Sostenibilità nelle categorie di prodotto" e il nuovo libro, che ne raccoglie i risultati, "Sostenibilità nelle categorie. L'approccio scientifico al centro del dialogo tra industria, distribuzione e consumatore", presentati a Milano in occasione del Salone della CSR e dell'innovazione sociale. Il progetto si è focalizzato su 29 categorie merceologiche, alimentari e non alimentari (dalle bevande all'ortofrutta, dalla cura della persona al petcare), rappresentative dei principali comparti del largo consumo (91,5% del totale a valore del largo consumo confezionato), individuando per ognuna alcuni prodotti di riferimento per rappresentatività e disponibilità di dati ambientali. Partendo dalle conoscenze disponibili (studi di letteratura e settoriali, banche dati, progetti di ricerca, dati primari di aziende del settore), il progetto le ha razionalizzate in un'ottica di LCA (Life Cycle Assessment), arrivando a individuare per ogni categoria merceologica i fattori che generano i maggiori impatti ambientali nelle diverse fasi del ciclo di vita. E delineando, di conseguenza, gli interventi da realizzare per rendere i prodotti più sostenibili.

Un patrimonio unico di conoscenze e indicazioni utili che GS1 Italy mette a disposizione di tutte le aziende del largo consumo per favorire il loro percorso verso il miglioramento della sosteni-

della ricerca, professore ordinario di management alla Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa, ha spiegato: "La solida struttura metodologica e scientifica dello studio, basata sull'analisi



Le categorie interessate hanno riguardato prodotti alimentari e non alimentari, come bevande, materiali per la cura delle persone e petcare

bilità e per farla diventare un elemento portante dei processi di relazione di filiera tra le aziende dell'industria e della distribuzione e nei confronti dei consumatori finali.

“La capacità della singola azienda di migliorare il suo impatto ambientale agendo unicamente sulla sua dimensione interna è limitata. Occorre un approccio di filiera, con competenze diffuse, apertura al confronto e alla collaborazione, alla ricerca di sinergie e azioni di miglioramento da perseguire insieme”, ha affermato Silvia Scalia, ECR & training director di GS1 Italy. Fabio Iraldo, coordinatore scientifico

dell'LCA dei prodotti, ha consentito di calcolare le prestazioni medie di varie categorie merceologiche, che sono state poi prese come benchmark di riferimento: questi indicatori di impatto, infatti, costituiscono il punto di partenza per individuare problematiche ambientali e ambiti di azione condivisi tra gli attori della filiera. Diventa chiave mettere a fattore comune i risultati degli studi LCA e “utilizzarli come guida nelle scelte strategiche nel management delle aziende e, ultimo ma non meno importante, per essere in grado di garantire trasparenza, correttezza e coerenza dal punto di vista scientifico nei messaggi al consumatore”.

Garbe ha annunciato l'ingresso di ID Logistics nel Giovi Park

“Un perfetto connubio tra sostenibilità e posizionamento strategico, che rappresenta un passo importante del processo di crescita della nostra azienda”, ha detto Emanuele Puglia, managing director di ID Logistics.

Garbe Industrial Real Estate Italy, filiale di Garbe Industrial Real Estate, leader in immobili logistici, industriali e tecnologici in Germania, con sede ad Amburgo, con oltre 55 anni di esperienza nel settore e operativo a livello europeo con una piattaforma di investimenti e fondi per circa 15,6 miliardi di euro, prosegue la strategia di locazione di Giovi Logistics Park, il polo logistico all'avanguardia realizzata a Silvano Pietra, Pavia. Dopo la firma con Rhenus e Staci Italia, è ora il turno del tenant ID Logistics, che annuncia il proprio ingresso nel parco con l'obiettivo di rafforzare il presidio in un'area fortemente strategica per la logistica.

ID Logistics, player internazionale logistico e di trasporto con oltre 20 anni di esperienza nella gestione della supply chain, ha siglato un contratto di locazione per un modulo di 10 mila metri quadrati al Giovi Logistics Park. Questo ingresso conferma la forte attrattività riscontrata da parte degli operatori del settore per l'asset sviluppato da Garbe. Certificato Leed Platinum, nel rispetto dei parametri ESG più elevati, il Giovi Logistics Park è un immobile logistico di grado A e si estende su una superficie complessiva di 83 mila metri quadrati, suddivisi in 8 moduli indipendenti da circa 10 mila metri quadrati ciascuno. Ogni modulo è dotato di aree adibite a uso logistico, uffici, servizi e locali carica muletti, ed è provvisto di oltre 300 parcheggi auto e 24 per bilici. Gli spazi sono tutti progettati per rispondere alle nuove esigenze logistiche, con l'utilizzo



Immagine del Giovi Logistics Park a Silvano Pietra, Pavia

di materiali e tecnologie ecofriendly. L'asset è inoltre ubicato in una delle aree più strategiche nel nord Italia, nel cuore di una delle principali arterie di trasporto su gomma d'Europa quale l'A7 Milano-Genova.

“L'interesse per il Giovi Logistics Park e l'arrivo di ID Logistics come terzo tenant rappresentano una tappa fondamentale nel percorso di sviluppo del progetto. La scelta fatta da un operatore di rilievo internazionale conferma l'attrattività del nostro parco e della location, realizzato con alti standard qualitativi e di sostenibilità e situato in una posizione strategica in ambito logistico”, ha dichiarato Mariangela Conte, head of asset management di Garbe, che ha inoltre aggiunto: “Puntiamo a rendere il Giovi Logistics Park un hub centrale per la logistica avanzata nel

nord Italia, e l'ingresso di ID Logistics è un tassello importante nella strategia di locazione che sta proseguendo con determinazione, con l'obiettivo di completare presto l'occupazione degli spazi disponibili”. “Siamo orgogliosi di inaugurare il nostro nuovo hub logistico, un perfetto connubio tra sostenibilità e posizionamento strategico, che rappresenta un passo importante del processo di crescita di ID Logistics in Italia. Nella logistica la tempestività è spesso determinante per il successo, come in questo caso, per cui desidero ringraziare tutti gli attori coinvolti per la grande professionalità e disponibilità permettendoci di concludere positivamente la trattativa in poco più di tre settimane e di avviare questo nuovo deposito in tempi record”, ha commentato Emanuele Puglia, managing director di ID Logistics.

Brd. Klee ha scelto un robot Omron

Brd. Klee, azienda danese specializzata nella distribuzione di motori elettrici e parti meccaniche, desiderava ottimizzare i processi logistici. L'azienda opera in questo settore sin dalla sua fondazione nel 1944. Con sede ad Albertslund, nell'area metropolitana di Copenhagen, Brd. Klee offre soluzioni tecniche per diversi settori industriali e ha collaborato con Ølgod Elektro per sviluppare una soluzione che prevede l'uso di un robot mobile autonomo di Omron. L'obiettivo era eliminare il lavoro manuale e migliorare la flessibilità nella



gestione quotidiana delle spedizioni. L'azienda ha considerato i carrelli elevatori come alternativa, ma ha ritenuto fosse necessaria una soluzione più flessibile, sicura ed efficiente. Sostituire i carrelli manuali con una soluzione robotica mobile è stata una scelta fondamentale che ha indotto l'azienda ad affidarsi a Omron. Claus Andersen, team leader del reparto magazzino e logistica di Brd. Klee, ha così commentato: "Il nostro magazzino è piuttosto esteso e il flusso di prodotti interno include numerose parti, che devono essere trasportate dal punto A al punto B, per una distanza di circa 80 metri. Moltiplicando questo valore per 30-40 volte al giorno, si arriva a oltre 6 chilometri. Il nostro obiettivo era automatizzare il trasporto interno al fine di far risparmiare tempo prezioso ai nostri colleghi e consentire loro di dedicare quel tempo ad altre attività". La soluzione adottata si avvale del robot mobile Omron LD250, adatto per il trasporto efficiente di 10 carrelli dotati di Euro Pallet. Gli operatori Brd. Klee riempiono questi carrelli di prodotti e il robot LD250 li trasporta autonomamente dal magazzino all'area di spedizione. Questa pratica soluzione si è dimostrata estremamente utile per semplificare le operazioni di evasione degli ordini. Omron non solo ha fornito il robot mobile, ma è stato un vero e proprio partner per il system integrator, mentre CesTek A/S, fornitore leader

di automazione in Danimarca, ha svolto un ruolo significativo fornendo i carrelli e i moduli superiori per il robot mobile. L'integrazione tra il controllore di sistema e il robot mobile Omron, insieme all'utilizzo di altri prodotti di automazione, come il software Sysmac e il Machine Automation Controller NX102, ha garantito il successo dell'operazione. "Il nuovo processo funziona alla perfezione: risparmiamo molte ore di lavoro sui tempi di trasporto dei prodotti avanti e indietro, sfruttando appieno la soluzione robotica. Inoltre, le parti da trasportare sono estremamente pesanti e non vogliamo che se ne debbano occupare i nostri dipendenti, per il loro bene. Per questo motivo, il robot mobile contribuisce certamente anche a un ambiente di lavoro migliore e più sicuro. I nostri dipendenti sono entusiasti di questa soluzione, che si è rivelata molto affidabile", ha concluso Andersen.

INPOST PROSEGUE LA COLLABORAZIONE CON IP



In meno di dieci anni InPost, gruppo logistico specializzato nelle consegne fuori casa e presente in nove paesi con oltre 892 milioni di pacchi consegnati in Europa nel 2023, ha installato 466 locker presso le stazioni di servizio IP, primo operatore privato italiano nel settore dei carburanti e della mobilità, in più di 300 città italiane. La collaborazione di InPost con IP, nell'ottica della costruzione e trasformazione delle stazioni di servizio in infrastrutture sempre più multiservizi, prosegue dal 2014. Sono quasi 32 mila i cassettini automatici dei locker InPost a disposizione dei conducenti che frequentano abitualmente le stazioni di servizio IP e che possono ritirare i prodotti acquistati online mentre fanno il pieno di carburante, aggiungono l'acqua per i tergilavaggio o attendono l'autolavaggio, ottimizzando tempi e spostamenti.

Fnma ha ideato un sistema per trovare gli autisti

Le Ferrovie Nord Milano Autoservizi-Fnma, data la difficoltà a trovare autisti, ha ideato un percorso formativo che prevede uno stage della durata di 3 mesi retribuito a 800 euro mensili durante la quale sarà possibile conseguire la patente D-E e CQC con tutti i costi sostenuti dall'azienda, aumentando così il valore della proposta. Al termine dello stage, a coloro che



avranno superato positivamente gli esami e ottenuto l'idoneità verrà proposta l'assunzione a tempo indeterminato come operatore di esercizio con il parametro 140 del contratto nazionale autoferrotranvieri. A fronte del percorso, al nuovo assunto viene richiesto di sottoscrivere l'impegno di restare in servizio presso Fnma per almeno tre anni. Il nuovo assunto sarà gratificato inoltre di un premio di ingresso di 3.000 euro che sarà corrisposto in tre diverse tranches: 1.000 euro all'assunzione dopo il conseguimento della patente, 1.000 euro al 18° mese successivo all'assunzione, l'ultima tranches di 1.000 euro al 36° mese dopo l'assunzione. Un significativo pacchetto welfare che comprende servizi per la salute, l'educazione dei figli, la formazione e il tempo libero affianca e completa la retribuzione per i nuovi autisti. La selezione aperta da Fnma è rivolta a tutte le persone comprese tra i 21 e i 45 anni dotate di diploma, patente B, conoscenza della lingua italiana e idoneità fisica e psico-attitudinale alla mansione. Si richiedono inoltre la disponibilità a lavorare su turni, passione per la guida e una buona predisposizione alle relazioni interpersonali.

Ceva Logistics rinnova il contratto con Kiko Milano

Ceva Logistics ha rinnovato il contratto quinquennale con Kiko Milano, tra i brand leader del beauty in Italia e nel mondo, con una linea di make-up e di trattamenti viso e corpo d'avanguardia. Ceva è stata riconfermata da Kiko Milano quale partner fidato da ben tredici anni, potendo contare sull'expertise e la competenza dell'azienda nella gestione dei suoi prodotti. Nello specifico, il team di esperti di Ceva si occuperà dei servizi di ricezione, stoccaggio, preparazione ordini B2B, B2C, wholesaler, franchising e servizi a valore ag-



giunto presso il proprio magazzino multi-cliente situato a Pognano, Bergamo. Al suo interno saranno gestite circa 4.200 referenze di prodotti, un numero di pezzi a stock pari a circa 85 milioni, con una movimentazione annua di pezzi in uscita ed entrata di circa 180 milioni. "La collaborazione che abbiamo instaurato con Kiko ormai tredici anni fa è una di quelle partnership di cui andare fieri, non solo per lo standing del cliente, ma anche, e soprattutto, per la qualità dei processi che abbiamo affinato insieme in modo da renderli sempre più efficaci, tecnologici e anche sostenibili", ha dichiarato Claudio Boschetti, managing director contract logistics Italy. "A questo proposito vorrei sottolineare i risultati raggiunti, studiati e condivisi negli ultimi mesi, in ambito automazione. Al fine di migliorare l'operatività quotidiana e la flessibilità di controllo e programmazione dell'outbound, investiremo congiuntamente con il cliente in un sorter di smistamento, pallettizzatori automatici e linee automatiche di formazione e chiusura colli".

LINDE APRE DUE NUOVE FILIALI IN ITALIA



Linde MH, uno dei principali produttori mondiali di carrelli elevatori e attrezzature per il magazzino, ha annunciato l'apertura di due nuove filiali in Trentino-Alto Adige e nell'area Adriatica, consolidando ulteriormente la propria presenza sul territorio nazionale. Le nuove aperture permettono a Linde MH, che in Italia può ora contare su una rete composta da 6 filiali, 2 concessionari consolidati, 21 tra concessionari e partner e oltre 800 tecnici specializzati nell'assistenza, di rispondere in modo ancora più tempestivo ed efficace alle esigenze dei clienti. "Il piano di aperture," ha spiegato Luca Esposto, vice president sales & service, "si inserisce in una più ampia strategia volta a rafforzare la nostra presenza sul territorio. Da nord a sud, le nostre filiali, insieme a concessionari e partner di fiducia, unite a una rete commerciale e a un servizio di assistenza d'eccellenza, garantiscono gli stessi elevati standard di qualità. Questo ci consente di offrire ai clienti soluzioni studiate e realizzate secondo i nostri principi guida: produttività, tecnologia e sicurezza".

Nasce LORY, un'applicazione dell'intelligenza artificiale

L'intelligenza artificiale rappresenta una rivoluzione ormai sotto gli occhi di tutti, che mette a disposizione delle aziende numerosi strumenti per ottimizzare i propri processi, come nell'ambito del customer care, consentendo un approccio proattivo nella gestione del servizio clienti. Oggi, i consuma-

tori esigono un'assistenza che sia veloce, efficiente e su misura, a prescindere dal canale di comunicazione scelto e soddisfare queste aspettative può rappresentare una sfida significativa, in particolare per le aziende che devono gestire un volume elevato di richieste. Tra queste si inserisce HR Parcel, corriere nazionale parte integrante del gruppo Sailpost, presente da oltre dieci anni su tutto il territorio italiano con una rete di 130 transit points e oltre 2.000 driver. Tut-



tavia, l'alto volume di richieste indirizzate al customer care, specialmente nei periodi di punta come Natale e fine anno, ha evidenziato la necessità di un miglioramento significativo nel processo di gestione delle richieste. Nasce su queste basi la collaborazione con la software house Holocron, realtà pisana specializzata nello sviluppo di AI technology che, grazie alle proprie competenze e con la volontà di rispondere immediatamente al problema contingente, ha sviluppato una soluzione di intelligenza artificiale per ottimizzare il lavoro del customer care: nasce così LORY. "Non volevamo il classico chatbot, ma uno strumento che potesse auto-apprendere e offrire risposte personalizzate e sempre più accurate nel tempo - spiega Caterina Castelli, marketing manager del gruppo Sailpost - Grazie al lavoro a quattro mani con i nostri partner di Holocron è nata LORY, un'assistente virtuale avanzata, attiva dal giugno scorso sul portale web della nostra azienda". LORY è appunto un'intelligenza artificiale conversazionale altamente integrabile con i sistemi aziendali, in

grado di accedere ai database per fornire risposte rapide ed efficienti, riducendo significativamente il carico di lavoro del customer care e migliorando la qualità del servizio percepita dai clienti.

A Nogarole Rocca, Verona, un logistic park di Akno

Il gruppo Akno opera dal 1971 nel settore del mercato immobiliare ed edilizio, civile e industriale, realizzando e gestendo progetti industriali e logistici a livello globale. Oggi, ha iniziato



a Nogarole Rocca, Verona, la costruzione di un nuovo polo logistico (il render nella foto) situato all'interno di un contesto produttivo consolidato e ben sviluppato, e in posizione strategica: nell'area conosciuta come "Porta della città", che garantisce un accesso agevole. Infatti, la vicinanza al casello autostradale situato sulla A22 del Brennero assicura un'ottima accessibilità viaria. Il polo logistico industriale sorgerà su una superficie totale di oltre 210 mila metri quadrati, di cui circa 98 mila edificati, con un'altezza utile di 13 metri. Il progetto prevede 104 baie di carico con 35 metri di spazio di manovra, e 638 posti auto. Questo progetto verrà realizzato con la massima attenzione agli standard costruttivi più elevati e l'utilizzo di fonti rinnovabili, tra cui la produzione di energia elettrica attraverso un impianto fotovoltaico, per permettere il contenimento energetico. In termini di sostenibilità ambientale, sarà certificato Breeam. Le acque piovane raccolte dalle coperture e dai piazzali verranno convogliate in vasche di laminazione, dove vengono trattenute e successivamente rilasciate in un corpo idrico superficiale, in confor-

mità al principio di invarianza idraulica, riducendo l'impatto sulle reti di drenaggio urbano e sui corsi d'acqua. Un impianto idrico antincendio a sprinkler Esfr-Nfpa garantirà infine il massimo della sicurezza.

FEV inaugura la nuova sede a Bologna

FEV.io, parte di FEV Group, una delle maggiori multinazionali al mondo di consulenza ingegneristica con un fatturato globale di 850 milioni di euro e oltre 7.000 dipendenti in 40 paesi, ha inaugurato la nuova sede di Bologna, costituita da un centro di eccellenza con laboratori e ingegneri altamente specializzati nel settore automotive e nella mobilità sostenibile. La nuova sede del gruppo impiegherà circa 50 ingegneri dedicati al mondo della mobilità intelligente e del software. La Motor Valley è la culla di marche automobilistiche e motociclistiche più celebri al mondo e che hanno fatto, e continuano a fare la storia dell'automotive mondiale. Per dare seguito a questa storia di successo è fondamentale che i prodotti del futuro continuino a soddisfare le esigenze imposte dalla sostenibilità. Questa è una sfida possibile, che richiede però lo sviluppo di nuove tecnologie breakthrough. E' proprio in questo contesto di innovazione che FEV, azien-



da leader nel settore della ricerca e sviluppo avanzata della mobilità, si propone come partner di eccellenza a supporto delle aziende locali. Il settore automotive sta attraversando una fase di cambiamenti significativi dettati dalla necessità di sviluppare una mobilità sostenibile. Le direttrici principali di questa transizione sono principalmente quelle della riduzione della CO2 (elettrificazione, e-fuel e in generale vettori energetici prodotti da fonti rinnovabili), l'automazione e guida autonoma, connettività e digitalizzazione, la sostenibilità con lo sviluppo di nuovi modelli di business. Per lo sviluppo >

delle tecnologie del futuro essenziale diventa la ricerca dei talenti. La Motor Valley non è solo un polo industriale ma anche un centro di eccellenza per la formazione e sviluppo di competenze che, grazie alle sue Università, offre corsi specializzati in ingegneria automobilistica, permettendo la formazione di ingegneri di altissimo livello. Aziende e Università si trovano a collaborare all'interno di un ecosistema virtuoso che è quello della regione Emilia Romagna, che promuove e finanzia la crescita e lo sviluppo locale.

Still ottimizza la logistica di Fruttagel

Still, leader nella fornitura di sistemi e attrezzature per l'intralogistica, ha ottimizzato le attività logistiche di Fruttagel, una società specializzata nella trasformazione di ortofrutta



fresca, cereali e legumi in prodotti finiti destinati agli operatori del retail, del food service, del porta a porta e dell'industria alimentare. Fondata nel 1994 ad Alfonsine - vicino Ravenna - Fruttagel è una vera e propria eccellenza del territorio emiliano e raccoglie l'eredità di due importanti realtà della cooperazione: Ala Frutta, cooperativa nata nei primi anni '60 e specializzata nella lavorazione di frutta fresca per la produzione di cremogenati e succhi di frutta in vetro, e Parmasole, leader nella lavorazione del pomodoro e pioniera della produzione di succhi in brik. Oggi nello stabilimento di Alfonsine Fruttagel - che rappresenta una società cooperativa e una realtà consolidata anche a livello nazionale - trasforma migliaia di tonnellate di frutta e verdura in succhi,

nettari, passate e sughi per servire numerosi clienti. Un'attività in cui il mantenimento della catena del freddo risulta fondamentale e che richiede la conservazione delle merci in celle frigorifere dove le temperature possono essere molto rigide e scendere fino a meno 30 gradi centigradi. Per far fronte a questa esigenza e al fine di garantire la massima efficienza delle attività logistiche anche sottozero, Still negli anni ha contribuito a costruire un parco macchine composto da 73 mezzi elettrici adatti per soddisfare le diverse esigenze. Tra frontali, retrattili, transpallet e carrelli elevatori con e senza pedana, tutti i mezzi operativi nello stabilimento di Alfonsine sono efficienti, robusti e in grado di muoversi con agilità anche tra le celle frigorifere. I mezzi Still non sono solo resistenti, ma anche attenti al risparmio: tutti i carrelli elevatori impiegati nello stabilimento in provincia di Ravenna sono infatti dotati di un sistema di controllo energetico denominato Blue-Q. Se, infatti, in un particolare momento il carrello non viene utilizzato dall'operatore, il sistema attiva automaticamente la modalità stand-by al fine di risparmiare energia. Una soluzione innovativa che riduce i consumi fino al 20%, senza però rinunciare alle prestazioni.

Chep riceve il massimo punteggio per la sostenibilità

Chep Europe, azienda specializzata in soluzioni per la supply chain, ha ottenuto il massimo livello di riconoscimento, Ecovadis Platino, per i risultati raggiunti in materia di sostenibilità durante il 2023. Si tratta del quarto anno consecutivo che vede la società ottenere il più ambito punteggio per un fornitore di soluzioni per la supply chain, assegnato dalla più autorevole organizzazione mondiale per il rating della sostenibilità aziendale. Chep si posiziona così nell'1% delle migliori compagnie nella categoria. "Siamo entusiasti di ricevere un ulteriore riconoscimento per i nostri sforzi in materia di sostenibilità", ha affermato Alejandro Tostado, senior director, sustainability and government affairs lead della società. "Il nostro obiettivo è quello di essere leader nella creazione di supply chain rigenerative. In qualità di pionieri dell'economia circolare, ci impegniamo a promuovere uno sforzo collaborativo per affrontare alcune delle principali sfide della nostra epoca: la decarbonizzazione della supply chain globale e il ripristino delle risorse naturali". ■



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

Programma Videocorsi Novembre-Dicembre 2024

NOVEMBRE

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

I DOCUMENTI DI TRASPORTO ELETTRONICI: NUOVE REGOLE, NUOVE OPPORTUNITÀ
Avv. Marco Lenti

6 NOVEMBRE (9,30-13,00)

GUIDA ALLA COSTRUZIONE DI UN CRUSCOTTO DI KPI PER IL MONITORAGGIO DELLA SUPPLY CHAIN AZIENDALE
Dr. Fausto Benzi

14 NOVEMBRE (9,30-12,30)

LA LOGISTICA CHE VERRÀ: PRESENTAZIONE ANALISI DI VARI TIPI DI NETWORK DISTRIBUTIVI, ALCUNI INEDITI
Dr. Dario Favaretto

20 NOVEMBRE (9,30-12,30)

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

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

GESTIONE DEL MAGAZZINO IN-HOUSE PRESSO L'AZIENDA: NORME SULLA SICUREZZA DA RISPETTARE E TUTELE ASSICURATIVE DA PREVEDERE
Avv.ti Grazia Torrente e Alessandra Vignone

DICEMBRE

6 DICEMBRE (9,30-12,30)

RENTRI: TUTTE LE NORME PREVISTE PER L'ISCRIZIONE AL NUOVO REGISTRO ELETTRONICO NAZIONALE PER LA TRACCIABILITÀ DEI RIFIUTI
Dr. Enrico Carlino

11 DICEMBRE (9,30-13,00)

STRATEGIE DI DE-RISKING IN DOGANA
Dr. Marco Sella

12 DICEMBRE (9,30-12,30)

PROGETTARE IL MAGAZZINO. FOCUS SULLE FASI DI ANALISI, PROGETTAZIONE E IMPLEMENTAZIONE
Dr. Dario Favaretto

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



Assologistica Cultura e Formazione

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

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

e-mail: culturaformazione@assologistica.it - www.assologisticaculturaeformazione.com



ONHC
ODONTONETWORK



Oltre
un milione
di **sorrisi**
garantiti



A chi ci rivolgiamo

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

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

Compagnie di assicurazione e riassicurazione

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

Chi siamo

Odontonetwork è un service provider specializzato nello sviluppo e nella gestione di formule di assistenza sanitaria integrativa, assicurativa e piani di welfare, esclusivamente in ambito odontoiatrico.

Coordina strutture odontoiatriche selezionate, regolamentate e monitorate a livello centrale. Ad oggi il network conta più di 2.200 strutture affiliate e capillarmente distribuite su tutto il territorio italiano con oltre 6.000 medici odontoiatri operanti, attraverso i quali eroghiamo prestazioni ai nostri assistiti.

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

Formazione come “orchestra” per

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Il settore della logistica e dei trasporti è, come ormai evidente, in continua evoluzione, caratterizzato da innovazioni tecnologiche, cambiamenti organizzativi e una crescente complessità operativa. In questo contesto, la formazione professionale assume un ruolo cruciale, non solo per fornire competenze operative, ma anche per garantire che le imprese e i lavoratori siano preparati ad affrontare le sfide future. Ci si interroga quindi su quale possa essere oggi il ruolo di una moderna scuola di formazione e il giusto approccio metodologico per affrontare i nuovi cambiamenti. Chi si occupa di formazione non deve essere certamente un “tuttologo” o un esperto verticale di ogni singolo aspetto di innovazione. Il ruolo dell’ente formativo è piuttosto quello di coordinare un processo complesso, certificare la qualità dei percorsi e garantire che i fabbisogni specifici delle imprese vengano soddisfatti attraverso l’integrazione delle migliori risorse e competenze disponibili. La logistica portuale e intermodale è al centro di una trasformazione guidata dall’automazione, dalla digitalizzazione e dall’intelligenza artificiale. Le imprese devono essere in grado di adattarsi a questo cambiamento, e la formazione è lo strumento chiave per preparare lavoratori capaci di operare in questo nuovo ecosistema.

La responsabilità della formazione va quindi oltre il trasferimento di competenze tecniche. È necessario creare percorsi che non solo preparino i lavoratori alle tecnologie di oggi, ma che li rendano flessibili e adattabili ai rapidi cambiamenti del settore. La formazione deve diventare un processo continuo e dinamico, in cui l’apprendimento e la riqualificazione siano centrali per sostenere la competitività delle imprese. In questo contesto, gli enti formativi sono chiamati ad agire, piuttosto che come esperti di ogni materia, come “orchestratori”. Più che erogare direttamente ogni tipo di formazione, devono coordinare le risorse specializzate, certificare la qualità dei percorsi e assicurarsi che il risulta-

to finale risponda alle esigenze delle imprese e del mercato del lavoro. Il ruolo degli enti formativi può essere riassunto in alcuni punti chiave: certificare la qualità (garantire che ogni fase del percorso formativo rispetti standard di eccellenza e che le competenze acquisite siano immediatamente spendibili); coordinare risorse e partner (saper coinvolgere e gestire partner esterni, esperti e fornitori di competenze specialistiche, integrandoli in un percorso formativo coerente e mirato); facilitare il finanziamento (aiutare le imprese ad accedere a fondi pubblici per sostenere la formazione, ottimizzando le risorse economiche disponibili e rendendo i percorsi più accessibili). Per essere efficaci, i percorsi formativi devono essere parte di un sistema più ampio, che coinvolga



Gli enti formativi, oggi, sono chiamati a “orchestrare” le risorse, certificare la qualità dei percorsi, assicurarsi che il risultato finale risponda alle esigenze delle aziende

diversi attori e che si sviluppa lungo più dimensioni, secondo un concetto di “filiera” a più livelli: formativa, professionale, territoriale, di stakeholder.

Il concetto di filiera nel settore della formazione logistica si articola su più livelli interconnessi, creando un sistema complesso che coinvolge diversi attori e competenze. La filiera formativa comprende tutte le fasi del processo, dalla progettazione del percorso all’erogazione e certificazione, garantendo che la formazione non sia statica, ma capace di

la logistica del futuro

evolversi per rispondere alle esigenze dinamiche del settore. All'interno di questa, si sviluppa la filiera professionale, che include una vasta gamma di figure specializzate, come operatori terminal, spedizionieri, doganalisti, addetti logistici e molte altre figure coinvolte e connesse lungo il "viaggio della merce". Ognuna di queste professioni richiede percorsi specifici e aggiornamenti costanti per garantire che le competenze siano sempre allineate alle esigenze del mercato. Al contempo, la filiera territoriale riflette la natura interregionale e nazionale della logistica, dove flussi di merci e operazioni portuali attraversano più regioni e territori, richiedendo una formazione che prepari i lavoratori a operare in un contesto ampio e interconnesso. Infine, la filiera di stakeholder coinvolge enti, istituzioni pubbliche, associazioni di categoria, partner tecnologici e parti sociali, contribuendo a costruire una governance partecipativa della formazione, dove ogni attore apporta valore, assicurando che il sistema formativo risponda ai fabbisogni del settore e supporti lo sviluppo delle imprese e del territorio. Le sfide del futuro richiedono infatti una formazione che prepari i lavoratori a essere non solo utilizzatori di tecnologie, ma anche agenti del cambiamento. Le competenze tecniche devono essere affiancate da soft skills come la capacità di imparare continuamente, risolvere problemi complessi e adattarsi rapidamente ai cambiamenti. Gli enti formativi devono quindi sviluppare percorsi che favoriscano l'adattabilità e la capacità di innovare, preparando i lavoratori a rispondere alle trasformazioni tecnologiche e operative che caratterizzeranno il futuro della logistica.

In un mondo in rapida trasformazione, la formazione non è solo una risposta ai cambiamenti, ma si configura come un motore di crescita continua per imprese e lavoratori. Il sistema logistico e portuale è caratterizzato da una forte interconnessione tra territori, tecnologie e competenze e in questo contesto, la formazione diventa il fulcro attorno a cui ruotano innovazione, adattabilità e sviluppo professionale, favorendo la nascita di nuove opportunità per chi è in cerca di lavoro, per i professionisti del settore e per le aziende. La capacità di un ente formativo di orchestrare un processo che integra partner specializzati, territori e filiere professionali non solo



La logistica portuale è, attualmente, al centro di una trasformazione guidata dall'automazione, dalla digitalizzazione e dall'intelligenza artificiale

assicura che le competenze siano sempre aggiornate, ma contribuisce a creare un sistema a tutto tondo, in grado di anticipare le esigenze future. L'obiettivo non è solo rispondere al mercato, ma contribuire a modellarlo, utilizzando la formazione come parte integrante del ciclo di innovazione e competitività. La logistica non è più soltanto una catena di fornitura, ma un ecosistema in evoluzione, e la formazione è l'elemento che ne tiene insieme i fili, generando valore su scala locale e globale.

catani@scuolatrasporti.com

Arrivato il “ferrobonus”

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

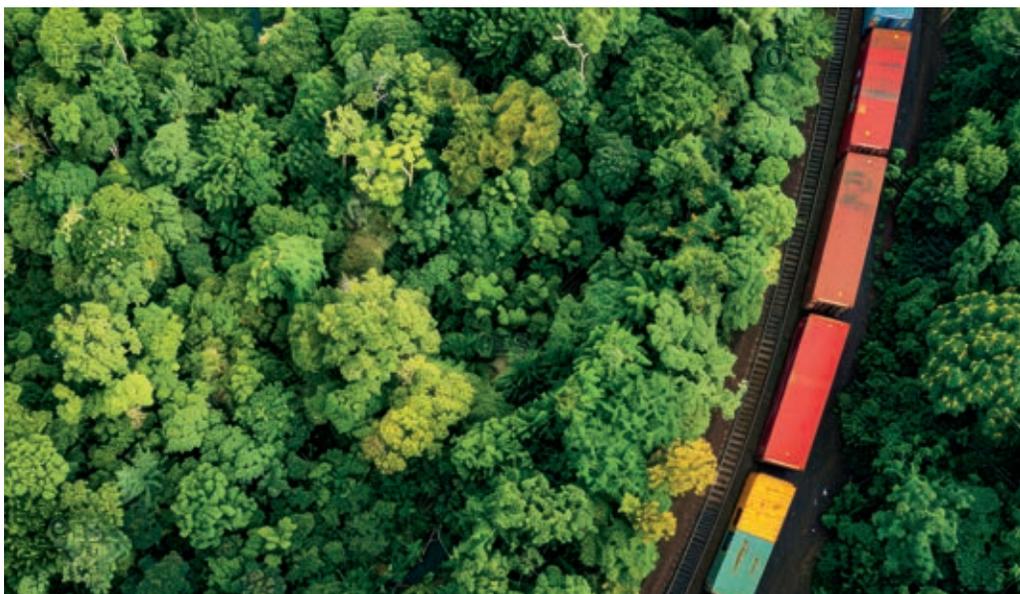
Il 10 ottobre, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha annunciato nuove misure per sostenere il trasporto ferroviario intermodale con il programma “Ferrobonus 2024-2025”, offrendo incentivi totali per oltre 20,4 milioni di euro per i traffici eseguiti dal 21 ottobre 2024 al 20 ottobre 2025. Il quadro normativo si basa

sulla legge di bilancio 2021, che autorizza una spesa di 22 milioni di euro per gli anni dal 2023 al 2026, e sulla legge di stabilità 2016, che prevede contributi per il trasporto intermodale da nodi logistici e portuali. Il regolamento Ferrobonus 2023-2026, emanato con decreto interministeriale del 30 agosto 2023, n. 134, disciplina

l’attuazione di tali misure. Potranno presentare domanda di accesso al contributo le imprese utenti di servizi ferroviari e gli operatori del trasporto multimodale che acquistano treni completi dalle imprese ferroviarie per conto della loro clientela. In quest’ultimo caso, gli MTO saranno obbligati a trasferire il 50% del contributo ai rispettivi clienti.

Le domande per l’ammissione al contributo dovranno essere inviate esclusivamente via PEC all’indirizzo dg.sli@pec.mit.gov.it, entro 20 giorni dalla pubblicazione del decreto e dunque il 30 ottobre 2024. Dovranno essere utilizzati i modelli allegati al decreto direttoriale n. 103 del 10 ottobre 2024, recante le istruzioni operative per la presentazione delle domande di accesso al contributo per il 2024-2025, e dunque: l’allegato 1: domanda di accesso ai contributi; l’allegato 2: dichiarazione sul volume di traffico ferroviario nel triennio 2018-2019-2020; l’Allegato 3: dichiarazione per gli MTO. L’ammissione ai contributi verrà

notificata dal ministero via PEC, dopo l’istruttoria del soggetto gestore. Il diritto al contributo dovrà essere comprovato a consuntivo del periodo di riferimento (21 ottobre 2024 - 20 ottobre 2025) in base ai treni/km effettuati, con la presentazione del modello di rendicontazione (allegato 4) e dei contratti con una o più imprese ferroviarie per servizi di trasporto



Gli MTO dovranno versare il 50% del contributo ai loro clienti

intermodale o trasbordato con treni completi. Si segnala che il pagamento potrà essere richiesto con modalità “acconto-saldo”. In tal caso, l’acconto si baserà sulla percorrenza media dichiarata, mentre il saldo sarà calcolato sul volume di traffico rendicontato e riconosciuto ammissibile. Gli MTO dovranno inoltre dimostrare l’avvenuto trasferimento del 50% del contributo ai clienti, come richiesto dall’articolo 10 del regolamento. Il decreto è reso disponibile anche sul sito di RAM SpA, soggetto gestore della misura. ■

*** 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



ORGANIZZA IL WEBINAR GRATUITO

RIFORMA DOGANALE: NOVITÀ PIÙ RILEVANTI E CRITICITÀ INTRODOTTE DAL DECRETO LEGISLATIVO 141-2024



RELATORE: Avv. ETTORE SBANDI
of counsel at Deloitte STS

Publicato in Gazzetta Ufficiale n. 232 del 3 ottobre 2024 il D.Lgs. 26 settembre 2024, n. 141, introduce disposizioni nazionali complementari al codice doganale dell'Unione e prevede una revisione del sistema sanzionatorio in materia di accise e altre imposte indirette su produzione e consumi. Durante l'incontro si analizzeranno gli aspetti più inediti della riforma e verrà distribuito ai partecipanti un e-book contenente riflessioni e analisi tecniche da parte di esperti e operatori del settore. Il webinar fa introduzione a un corso di approfondimento sul tema e in programma a gennaio 2025.

Obbligo di registrazione al seguente indirizzo:

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

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

Temporanea esportazione

di **Lorenzo Ugolini**
LCA Studio Legale

Con il d.lgs. 26 settembre 2024, n. 141, recante le “Disposizioni nazionali complementari al codice doganale dell’Unione”, il legislatore ha apportato modifiche sostanziali alla disciplina del regime di temporanea esportazione, precedentemente contenuta nell’art. 214 Tuld, eliminando ogni riferimento alla temporanea importazione. In particolare, il nuovo art. 72 delle disposizioni complementari stabilisce, al primo comma, che “il competente ufficio dell’Agenzia

Parrebbero esclusi i trasferimenti in temporanea di beni suscettibili di un utilizzo reiterato, come scatole, contenitori, box e altri oggetti simili adibiti al traffico internazionale, nonché i trasferimenti di beni, quali strumenti, macchinari, attrezzature, stampi, matrici o disegni, da impiegare nell’esecuzione di opere ovvero nella produzione di beni o servizi.

Sul punto è intervenuta l’agenzia delle dogane, la quale, con la circolare 4 ottobre 2024, n. 20/D, ha chiarito che l’elenco dei beni e delle finalità individuate dall’art. 72, primo comma, delle disposizioni complementari, non deve considerarsi tassativo. Di conseguenza, è possibile ricorrere alla procedura semplificata anche, ad esempio, nel caso in cui debbano essere temporaneamente esportati macchinari da utilizzare in attività produttive o esecuzioni di lavori in paesi terzi. In tali ipotesi, potrà essere autorizzato un termine di reimportazione coincidente con quello previ-



Il nuovo articolo 72 autorizza l’esportazione temporanea anche per manifestazioni culturali

può autorizzare l’esportazione temporanea di merce unionale, destinata a essere reimportata tal quale, da utilizzare come campioni, per studio, per visionatura, per esperimento, per collaudo, per tentarne la vendita, per manifestazioni culturali, fieristiche, artistiche, sportive, tecniche, scientifiche, per turismo, spettacoli, esclusi quelli cinematografici, per pascolo, per riproduzione nonché per altre similari esigenze”. Il secondo comma precisa, poi, che le merci possono rimanere vincolate al regime speciale per il tempo necessario a raggiungere la finalità per cui sono state esportate, di durata massima di 36 mesi, eventualmente prorogabile su istanza motivata dell’interessato. Dalla lettura della norma, sembrerebbero essere state ridotte, rispetto alla disciplina previgente, le fattispecie di applicazione dell’esportazione temporanea, consentendo agli operatori economici di essere autorizzati al regime soltanto per le finalità elencate.

sto dal contratto commerciale con cui il bene viene inviato all’estero, ed eventualmente anche in deroga al termine di 36 mesi. La circolare, inoltre, ha precisato che il regime disciplinato dall’art. 72 costituisce uno strumento alternativo all’istituto della reintroduzione in franchigia di cui all’art. 203 CDU. Tale procedura, come noto, consente alle merci non unionali, inizialmente esportate come merci unionali dall’Unione, di essere ivi reintrodotte tal quali entro il termine di tre anni, dichiarandole per l’immissione in libera pratica, in esenzione dai dazi all’importazione; si tratta, tuttavia, di un regime più complesso e articolato rispetto alla temporanea esportazione, la quale consente la reimportazione della merce in modo più rapido e snello. Tra le varie criticità della norma, così come formulata, si segnala, infine, che la stessa non definisce i requisiti oggettivi e soggettivi sulla base dei quali l’autorità doganale può concedere o meno l’autorizzazione a effettuare un’operazione in esportazione temporanea. ■

L'azienda che si è "reinventata"

Nata per servizi di trasporto legati alla Fiat, nel 2017 ha iniziato a lavorare con altri settori e altri clienti, con successo.

Multilog, con la sede generale a Orbassano, Torino, oggi è una grande azienda logistica, con oltre venti magazzini in giro per tutta l'Italia, 55 milioni di fatturato nel 2023, più di 500 collaboratori, ma ha una storia complicata. Nata nel 2008, strettamente legata alla Fiat, per l'attività di trasporto, specializzata nella logistica interna, con la consegna dei componenti alle linee di produzione con tempi molto tirati perché allora si producevano molte vetture al giorno. Nel 2017, per i cambiamenti che si andavano delineando nella Fiat, il calo delle produzioni e la nuova organizzazione che si andava profilando, ha dovuto "reinventarsi". Su questo "passaggio", difficile e complicato, abbiamo intervistato Fabio Guertera, marketing&business development manager dell'azienda.

ERAVATE ALLORA VIRTUALMENTE MONOCLIENTE, COME AVETE FATTO A DIVERSIFICARE, ANCHE IN FRETTA E, GUARDANDO I RISULTATI, CON SUCCESSO?

■ Nel 2017, c'erano le avvisaglie di quello che sarebbe successo, eravamo senza alcun dubbio monocliente, legati alla Fiat, e ci siamo dovuti giocoforza guardare intorno e organizzarci alla ricerca di altri clienti, se volevamo continuare a lavorare nel settore. C'è stata una rivoluzione interna. Siamo così diventati, in pochi anni, un 3PL logistico end-to-end, non



FABIO GUERRERA

solo in Italia, ma guardando anche all'estero, prendendo competenze da questo ambiente per noi nuovo. Abbiamo realizzato, in sei anni, più di venti piattaforme in tutto il paese. Abbiamo dovuto cambiare molti bilanci, che erano tutti per il trasporto automotive, comprandone di nuovi. E' stato fatto un lavoro complesso, ma, come diceva lei, con "successo".

PRINCIPALMENTE COSA FATE OGGI? AVETE SPECIFICITÀ?

■ Intanto, abbiamo mantenuto la nostra specializzazione nell'automotive. Era quanto facevamo prima e abbiamo mantenuto questa caratteristica. Siamo, in questo campo, una delle maggiori aziende nazionali. Siamo entrati in altri settori, facendo groupage e trasporti di ultimo miglio.

L'aerospazio è un altro settore in cui siamo impegnati: è sviluppato in Italia e ha una forte similitudine con l'automotive, quindi è complementare con la tipologia dei prodotti logistici che offriamo e consente di valorizzare le nostre competenze interne e le best practice che abbiamo acquisito in questi anni. Una specificità importante è anche l'intermodalità: abbiamo un treno che collega Orbassano con l'interporto di Marcianise, a Nola, dove abbiamo anche i nostri uffici amministrativi. In questo settore facciamo collegamenti anche a livello internazionale. Una nostra specificità riguarda il packaging industriale e il settore retail, dove abbiamo clienti importanti, ai quali offriamo le nostre soluzioni e i trasporti verso la grande distribuzione organizzata.

NELLA VOSTRA ORGANIZZAZIONE AZIENDALE, DATO QUESTO FORTE CAMBIAMENTO, QUALCOSA È MUTATO?

■ La volontà di cambiare era presente nell'azienda, questo è sicuro. C'è stato, recentemente, un altro cambio nelle figure apicali, era necessario per acquisire quella competenza indispensabile per affrontare nuove vie. Oggi, siamo pronti ad affrontare il futuro, con ottimismo. ■

Leviahub: i nuovi volti della Supply Chain

Expertise decennale coniugata a digitalizzazione e innovazione per scrivere il futuro della logistica.

Leviahub non si ferma e continua a crescere confermando sempre di più la sua presenza nel settore della Supply Chain nazionale e internazionale: con software all'avanguardia e soluzioni rivoluzionarie per la logistica, l'azienda è pronta a soddisfare tutte le esigenze di trasportatori, spedizionieri, doganalisti, corrieri, ultimo miglio, terminal container, CAD, agenzie marittime, aziende e industrie. Nata dalla fusione di aziende di punta del settore logistico con decenni di esperienza, dopo un lungo percorso di crescita e a pochi mesi dal rebranding che ha segnato l'inizio di una nuova era, Leviahub continua a seguire l'onda dell'innovazione e della trasformazione tecnologica, dando vita a nuovi prodotti in grado di rivoluzionare la Supply Chain con qualità ed efficienza. "Il nostro progetto nasce molti anni fa dalla consapevolezza che, come realtà unica, avremmo raggiunto in tempi più brevi tutti gli obiettivi che ci eravamo prefissati e oggi tutto ciò che stiamo realizzando lo sta confermando", afferma Alessandro Parovel, Chief Executive Officer di Leviahub. "Abbiamo unito aziende di punta dello scenario italiano, ricercando i top player del mercato, e dopo anni di lavoro e unione di sinergie siamo riusciti a diventare un aggregatore di know-how in grado di cogliere le opportunità di un mercato in costante e veloce evoluzione, e siamo capaci di far cogliere queste opportunità anche ai nostri clienti".

Con diciannove sedi in Italia ed Europa e più di 6.500 clienti nel mondo, Leviahub punta a diventare sempre più internazionale e a diversificare la sua offerta per garantire servizi completi



Leviahub continua a credere nell'innovazione e nella trasformazione tecnologica come unica via per un reale sviluppo delle aziende logistiche

in grado di soddisfare le esigenze di tutta la catena logistica; ogni prodotto, infatti, è pensato per assicurare la massima efficienza e per adeguarsi in tutto e per tutto ai bisogni di ogni singolo cliente, motivo per cui le soluzioni sono altamente personalizzabili e in grado di dialogare tra loro. "Nasciamo dall'unione di expertise verticali e variegate, che spaziano dal software all'hardware, il che ci consente di sperimentare e sfruttare contaminazioni che ci permettono di dare vita a soluzioni sempre più innovative e digitalizzate", spiega Lucio Pastrello, Chief Sales Officer di Leviahub. "Il nostro successo si fonda su relazioni solide con partner e top player del settore, ma soprattutto su un profondo rapporto di fiducia con i clienti che con noi, da decenni, trovano servizi completi senza il bisogno di rivolgersi a fornitori terzi. Ciò rappresenta sicuramente uno dei punti di forza del nostro progetto". L'a-

zienda vanta, infatti, una lunga storia di crescita che l'ha portata, dopo anni di consolidata esperienza nel settore, a diventare l'Hub di riferimento per la Supply Chain; e uno dei punti di forza di Leviahub è proprio il suo network arricchito anche dalle altre aziende che fanno parte della famiglia: Nova Systems - società di Information & Communication Technology che realizza soluzioni software a sostegno del settore della Logistica, dei Trasporti, delle Spedizioni internazionali e delle Dogane; Savino Solution - azienda IT che si occupa di digitalizzazione dei processi documentali e aziendali, garantendo certezza probatoria e valenza legale ai documenti e ai dati digitali delle aziende; ithings - specialista di Leviahub in infrastrutture informatiche e soluzioni software per la logistica quali TMS, sistemi di movimentazione merce in radiofrequenza, Voice, gestionali specifici per supporti - ed European Consulting Company - la



Parovel



I nuovi uffici dell'azienda a Milano



Pastrello

realtà dedicata alla consulenza che opera come system integrator in ambito software, dei trasporti, della normativa e dell'assistenza per aziende, professionisti, associazioni di categoria e non solo.

Proprio con ithings, Leviahub

lancerà a breve EasyTMS, il nuovo rivoluzionario Transport Management System totalmente in Cloud pensato per gestire in maniera semplice, veloce e affidabile i trasporti. Lo strumento permette di pianificare in modo ottimale le spedizioni (FTL, LTL, Groupage, Micro distribuzione) creando le flotte, gestendo gli abbinamenti, determinando i percorsi esatti in base alla tipologia dei mezzi e ottimizzando automaticamente i viaggi in base ai vincoli richiesti. EasyTMS costituisce un salto di qualità rispetto alla gestione tramite Excel, offrendo però la stessa semplicità d'uso e permettendo di avere sempre tutto a portata di clic. Inoltre, grazie all'integrazione con l'applicazione mobile Easy Track è possibile verificare in tempo reale il completamento delle spedizioni, il rispetto della pianificazione, e le segnalazioni di anomalie e ritardi, gestendole e prendendo decisioni rapide ed informate. Infine, tramite l'utilizzo dei principali sistemi satellitari, si possono avere sempre a portata di mano la posizione e le informazioni relative a tutti i mezzi.



“Uno degli obiettivi di Leviahub è quello di fornire ai clienti soluzioni sempre al passo con le evoluzioni di mercato, in modo da garantire un alto livello di competitività e di qualità rispetto ai competitors e un affiancamento costante per un business di successo”, afferma Alessandro Parovel, “Grazie a questa visione orientata sempre al futuro, stiamo diventando leader di settore e, innovazione dopo innovazione, stiamo ridefinendo le rotte della Supply Chain”. E proprio per rimanere aggiornati con le ultime tendenze, Leviahub ha da poco abbracciato anche il mondo dell'Intelligenza Artificiale, sviluppando tre nuove soluzioni per la Supply Chain in modo da rispondere con prontezza al cambiamento e trasformarlo in un'occasione di business. Comprendere e saper applicare l'AI non è infatti più un optional, ma una competenza necessaria per ridurre i costi operativi, migliorare il processo decisionale e mitigare i rischi attraverso modelli predittivi e analisi avanzate.

“Siamo riusciti a creare un ecosistema

digitale di soluzioni per la Supply Chain che oggi è in grado di garantire efficienza a realtà aziendali molto diverse tra loro, adattandosi a pieno a ciascuna di esse”, conclude Lucio Pastrello, “Ciò che ci contraddistingue dai nostri competitors sono proprio questa continua

tendenza all'innovazione e alla digitalizzazione, questa curiosità e visione orientata al futuro che da sempre ci caratterizzano e che ci permettono di essere un passo avanti garantendo un alto livello di qualità ai clienti”. Lanciato da poco anche il primo Cassetto Doganale europeo, un alleato sicuro, pratico e veloce, sviluppato per permettere a spedizionieri e intermediari doganali di diventare interlocutori unici per i propri clienti. Progettato per migliorare l'efficienza delle operazioni e semplificare il flusso lavorativo, infatti, lo strumento consente di ricevere tutti i prospetti direttamente dalla Dogana, senza il bisogno di accedere con firma certificata al Portale Unico delle Dogane e dei Monopoli e di ricercare ogni singola bolla tramite MRN, garantendo così un grande risparmio di tempo. Leviahub è pronta ad affiancarti come partner di fiducia per tutte le tue esigenze nel settore della Supply Chain. Per qualsiasi maggiore informazione sui servizi e sulle soluzioni ti invitiamo a visitare il sito leviahub.com o a contattarci all'indirizzo marketing@leviahub.com. ■

La lunga collaborazione tra Meggle Italia e Dachser Italy

Casa madre all'estero, le aziende si sono unite per raggiungere obiettivi comuni.

Da anni, Meggle Italia e Dachser Italy hanno instaurato una solida partnership che va oltre i confini geografici e aziendali. Con casa madre all'estero, entrambe le aziende si sono unite per raggiungere obiettivi comuni nel campo della logistica e della gestione degli alimenti a temperatura controllata. Il Gruppo Meggle, con sede a Wasserburg am Inn vicino a Monaco, è costituito da due divisioni principali: consumer products a base di latte e ingredienti per l'industria alimentare e farmaceutica. Il Gruppo, concentrato sull'espansione, resta impegnato a mantenere le proprie radici e a seguire i propri valori sin dal 1887 grazie all'apertura di un piccolo caseificio a cura di Josef Meggle. Meggle Italia ha trovato in Dachser Italy un partner affidabile per le sue esigenze di conto deposito e trasporto. Questa collaborazione è caratterizzata da una stretta attenzione al servizio clienti, un elemento chiave che ha consentito a Meggle di migliorare significativamente la gestione delle consegne e di fronteggiare le eventuali criticità in modo tempestivo. Ciò che ha reso questa partnership così preziosa per Meggle è l'account dedicato all'interno del customer service di Dachser Italy. Grazie a questo servizio personalizzato ha potuto affrontare le sfide logistiche con maggiore efficienza, garantendo una consegna puntuale dei propri prodotti e rispondendo prontamente a qualsiasi problema. Un aspetto importante è il valore aggiunto che un customer service di qualità può portare all'e-



L'industria Meggle in Germania

sperienza complessiva del cliente. Oltre a risolvere i problemi, un account dedicato può fornire supporto personalizzato e proattivo, consigli e informazioni aggiuntive che rendono più leggero il lavoro del cliente.

Da gennaio 2024 l'unione di due giganti della logistica ha dato vita alla joint venture Dachser&Fercam Italia, che si concentra nell'offerta di soluzioni logistiche e di distribuzione innovative e su misura, massimizzando l'efficienza e la sostenibilità delle operazioni. In un mondo in cui la velocità e l'affidabilità sono cruciali per il successo aziendale, la collaborazione tra Meggle Italia e Dachser Italy rappresenta un esempio tangibile di come due aziende con visioni simili possano unirsi per ottenere risultati straordinari. Abbiamo rivolto alcune domande a Paolo Tonello, managing director & administrator di Meggle Italia.

Uno sguardo al passato: come è nata la collaborazione tra Meggle Italia e Dachser Italy Food Logistics e quali sono i suoi punti di forza?

■ Dachser è un operatore logistico con partnership di lungo periodo anche del-

la casa madre. E' una partnership di lunga durata, esiste una reciproca conoscenza del business e delle specifiche criticità.

Quali aspetti sono particolarmente importanti per voi quando lavorate con un fornitore di servizi logistici?

■ Aspetti importanti sono l'affidabilità e la proattività nella risoluzione dei problemi. L'aver riferimenti precisi da contattare a seconda della necessità specifica è un valore aggiunto alla perfetta funzionalità del business.

Cosa pensate del modello di assistenza che prevede un account del customer service dedicato?

■ E' un ottimo servizio che permette il monitoraggio costante e veloce di ogni spedizione. Anche nelle situazioni più complicate abbiamo la possibilità di avere un confronto rapido e mirato, all'insegna di una risoluzione il più possibile immediata del problema. Il nostro referente conosce perfettamente il quadro di business in cui operiamo per cui è in grado di muoversi autonomamente. ■



E' emersa la consapevolezza di agire uniti

La terza edizione è stata un momento importante di confronto fra le associazioni nella convinzione che occorra oggi avere regole e ambiti condivisi.

Giunto alla sua terza edizione Green Logistics Expo, il salone biennale dedicato alla logistica sostenibile e organizzato da Padova Fiere e Interporto Padova ha rafforzato la sua posizione di luogo privilegiato di confronto dove imprese, associazioni di categoria e policy maker hanno potuto ragionare assieme sulle tendenze

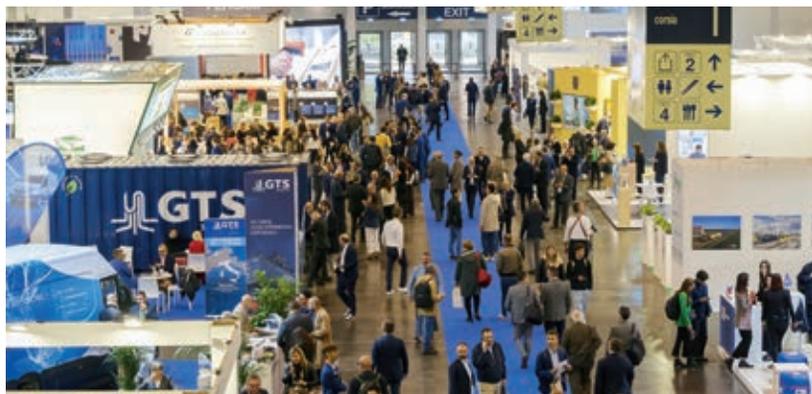
del mercato, e sulle strategie condivise da intraprendere per sviluppare un settore che è strategico per l'economia del paese. Non è un caso infatti che nei tre giorni della manifestazione, che ha portati nella città veneta più di 200 aziende espositrici e oltre 8.500 visitatori, i corridoi del salone e le sale dei seminari e dei convegni siano

state insolitamente e a lungo affollate dai numeri uno e dalle figure di vertice delle principali aziende della logistica a conferma che la manifestazione è considerata una opportunità concreta non solo di business ma anche di relazione fra i protagonisti del settore. Il messaggio che si è colto è senza dubbio la comprensione degli operatori di vivere >

un passaggio epocale per la logistica e il trasporto e la consapevolezza che il cambiamento in atto può essere affrontato positivamente solo assieme, collaborando, pur nella diversità dei ruoli e nella naturale competizione fra soggetti imprenditoriali, perché è necessario definire regole e ambiti condivisi, a livello nazionale e internazionale, della logistica del futuro.

Un secondo punto emerso, è la conferma dell'intermodalità come strumento fondamentale per la sostenibilità ambientale della logistica. Un'affermazione scontata per chi già la pratica, ma che è diventata convinzione generale grazie anche alle numerose esperienze di digitalizzazione e automazione presentate durante la manifestazione. Se mettere le merci sui treni serve a contenere le emissioni climalteranti e a consumare meno energia per tonnellata trasportata, digitalizzazione e automazione permettono di aggiungere efficienza e abbattere i costi garantendo l'altra gamba della sostenibilità, quella economica. Un campo quello dell'innovazione tecnologica e delle nuove fonti di energia di cui si è parlato e toccato con mano molto in questa Green Logistics Expo a partire dalle applicazioni di intelligenza artificiale nei magazzini e nella distribuzione, per arrivare fino all'idrogeno che abbiamo perfino visto concretamente utilizzato nell'alimentazione di un quadriciclo elettrico per la city logistics.

Dicevamo delle associazioni che con Green Logistics Expo hanno un rapporto di collaborazione nella progettazione dei contenuti del Salone. Assologistica, che è stata al centro della manifestazione, ha organizzato numerosi incontri nei quali ha toccato alcuni dei punti chiave per il futuro del settore logistico:



Il Salone è stato frequentato da oltre 8.500 visitatori: è stato considerato un'opportunità di dibattito e confronto tra i massimi vertici delle associazioni. La testimonianza che la logistica è in un momento di grande cambiamento.

le nuove competenze necessarie per una logistica sostenibile, l'ottimizzazione del trasporto, la sostenibilità nei magazzini di contract logistics, le opportunità offerte dalle comunità energetiche per il consumo efficiente dell'energia elettrica, fino alle problematiche legate alla sostenibilità sociale del lavoro nella logistica. Significativa inoltre la scelta fatta dall'associazione Fermerci di svolgere proprio all'interno di Green Logistics Expo la XVI edizione di Mercintreno (finora sempre tenuta a Roma), il più importante appuntamento italiano dedicato al cargo ferroviario. Evento che ha sottolineato, ancora una volta, le difficoltà che questo segmento della catena logistica vive tra decine di cantieri che provocano ritardi ai treni e le incoerenze legislative, tra le quali la scomparsa degli aiuti per l'acquisto di nuove locomotive - già ordinate dalle imprese ferroviarie - è uno degli esempi più eclatanti. Numerose iniziative anche da UIR e da SOS LOGistica che ha puntato il dito contro le pratiche scorrette di greenwashing.

Il presidente di Padova Hall la società di gestione della Fiera di Padova, Nicola Rossi spiega: "Sono molto soddisfatto di questa edizione di Green Logistics Expo, che sta crescendo e si posiziona fra gli appuntamenti di riferimento del settore in Italia. Non puntiamo al

gigantismo, ma alla qualità perché pensiamo che contenuti importanti e possibilità di relazioni e scambi d'idee tra le persone siano oggi il vero valore aggiunto di una manifestazione fieristica. Non basta più solo la possibilità di fare business, di trovare un cliente o un fornitore, oggi un Salone specializzato deve valorizzare al massimo il tempo che espositori e visitatori trascorrono nei padiglioni offrendo loro anche tutte quelle informazioni e quei momenti di dibattito e confronto che servono a capire dove va il mercato, a intercettare i trend futuri, a dare qualche certezza in un momento di grande confusione a livello globale. La logistica è una funzione chiave per il mondo manifatturiero e per l'economia del nostro paese. Grazie anche alla collaborazione con Interporto Padova, che, non lo dico io ma la realtà, è una eccellenza nel suo settore, vogliamo accompagnare questo mondo nella transizione verso la sostenibilità, in modo realistico, concreto e soprattutto condiviso. Non è un caso che per noi la collaborazione delle associazioni sia fondamentale: non sono ospiti del nostro Salone, ma partner con i quali costruire assieme il nuovo ecosistema della logistica italiana". ■

Ringraziamo Franco Tanel, ufficio stampa interporto Padova, per la gentile collaborazione

Firmata una collaborazione con Randstad

L'iniziativa punta a creare una piattaforma per la formazione online.

Assologistica, con la sua divisione Cultura e Formazione ha avviato, in collaborazione con Randstad, multinazionale olandese attiva dal 1960 nella ricerca, selezione, formazione di risorse umane e somministrazione di lavoro, presente in 39 paesi, un innovativo progetto di rinnovamento e sviluppo di un Learning Management System-LMS volto a modernizzare e potenziare la formazione nel settore della logistica. Questa iniziativa, che mira a creare una piattaforma digitale che faciliti la gestione e la fruizione di corsi formativi specifici per il mercato della logistica, offre un'ampia gamma di contenuti didattici personalizzabili e accessibili da remoto. Grazie alla partnership con Randstad Italia, la piattaforma verrà arricchita di contenuti di alta qualità mirati alle esigenze di formazione continua di operatori, tecnici e manager del settore logistico, con una progettazione che ambisce a offrire un'eccellente esperienza utente. Tutti i moduli formativi presenti, conterranno, oltre che un più tradizionale approccio teorico, anche un approccio pratico e orientato alle competenze richieste nel mercato del lavoro. Il sistema sarà fruibile in modo intuitivo e flessibile, con la possibilità di monitorare i progressi formativi, accedere a materiali di aggiornamento costanti e ricevere certificazioni valide a livello nazionale. Questo

strumento rappresenta una risposta concreta alle sfide poste dalla digitalizzazione e dall'evoluzione del settore, in cui l'acquisizione e l'aggiornamento delle competenze giocherà un ruolo strategico.

Attraverso la nuova piattaforma Cultura e Formazione, Assologistica e Randstad Italia puntano a creare un ambiente di apprendimento dinamico, che contribuisca allo sviluppo professionale e alla crescita competitiva delle aziende e dei lavoratori del comparto logistico. "La logistica ha fame di competenze", ha dichiarato Umberto Ruggerone presidente di Assologistica. "Nella sola regione logistica milanese nel prossimo biennio occorreranno oltre 10 mila nuove figure specializzate. Le agenzie formative scontano un deficit di oltre il 250% (il dato è di Regione Lombardia) rispetto alle esigenze del mercato. Questo progetto aiuterà le aziende, i

lavoratori e anche gli studenti ad accrescere le proprie potenzialità, soprattutto in relazione al continuo e rapido evolversi delle competenze richieste". "Al fianco di Assologistica, con lo sviluppo della nuova piattaforma Cultura e Formazione continuiamo a contribuire al consolidamento e alla diffusione di competenze specializzate sempre più richieste nell'attuale mercato del lavoro, avvicinando talenti e aziende. Nello specifico il progetto, attraverso percorsi di formazione accessibili e fruibili in modo agile, vuole rappresentare una soluzione concreta ed efficace alla necessità di apprendimento continuo in uno dei settori di maggiore valore sul territorio, quello della logistica", ha dichiarato Marco Ceresa, group Ceo Randstad.



Lo stand di Randstad all'Expo di Padova

I SEMINARI

Assologistica ha tenuto anche sei seminari nel corso della manifestazione, organizzati da aziende socie dell'associazione. Per questione di spazio, li tratteremo nella prossima edizione di Euromercati.

Dichiarazioni di Ruggerone e Daher

Ruggerone

Un'occasione importante per acquisire maggiore consapevolezza rispetto al valore e alle potenzialità competitive del nostro settore.



UMBERTO RUGGERONE

Come ho avuto occasione di affermare nel corso del mio intervento durante l'assemblea generale che ha inaugurato il Green Logistic Expo, l'evento nel suo complesso si doveva prefiggere di rappresentare l'occasione e la volontà - a posteriori posso dire che si è trattato di obiettivi perfettamente centrati - di riunire le tante anime della logistica italiana, che d'ora in poi devono avere ben chiare le dimensioni di quanto sia importante e complessa la sfida da affrontare, cioè quella di riuscire a trovare una strada comune per lavorare insieme e far sì che il settore si dimostri più competitivo di quanto è riuscito ad esserlo finora, sia in Europa che in tutto il mondo. Sono fermamente convinto che la chiave per raggiungere questi target settoriali sia innanzitutto connessa alla consapevolezza del proprio valore e delle proprie potenzialità, e per fare questo bisognerà assolutamente insistere su alcuni aspetti che ritengo indispen-

sabili per l'evoluzione della logistica nazionale: la formazione, l'innovazione e la sostenibilità dell'intera filiera al fine di potenziare un ambito che si sta rivelando sempre più strategico per lo sviluppo del sistema paese nel suo complesso. Ora posso senz'altro dire di potermi considerare estremamente soddisfatto di come è stata pensata e ha potuto svolgersi al meglio nei tre giorni della sua durata questa manifestazione, e per questo voglio esprimere i miei complimenti più sentiti agli organizzatori, all'interporto di Padova e a tutta lo staff che ha contribuito ad allestire un evento che si è rivelato veramente fondamentale e innovativo per tutto il settore.

L'importanza dell'appuntamento è dimostrata anche dal fatto che sia nelle due ampie isole occupate da Assologistica che nei singoli stand delle nostre aziende abbiamo avuto potuto constatare un ritorno di presenze e di interes-

se che si è poi concretizzato in possibilità di sviluppi commerciali in modalità che non si registravano da molto tempo. Relativamente all'attività di Assologistica abbiamo registrato la presenza di tantissimi ospiti che hanno partecipato ai tanti eventi e convegni organizzati dai nostri partner, e risulta quindi evidente che quando un'associazione sviluppa una progettualità a favore dei propri associati l'interesse che ne consegue è notevolissimo. L'occasione si è rivelata perfetta per presentare nel migliore dei modi cosa intendiamo per "fare" associazionismo, e la filosofia che intendiamo comunicare era ben illustrata dalla scritta che campeggiava sullo striscione sovrastante i nostri spazi: "La Casa della Logistica, in conto terzi di tutti, per tutti!". Credo che la frase sia stata percepita alla lettera nella sua essenza e abbia incontrato un consenso concreto e ampio, e che l'approccio partecipativo che abbiamo messo in campo nell'occasione sia

Particolare dello stand di Assologistica



stato accolto molto favorevolmente. Da tempo sono convinto che la politica di attirare nuovi iscritti possa essere espletata ed intesa in molti modi, ma così abbiamo dimostrato una volta di più che a noi piace farlo operando in maniera concreta: credo che il messaggio sia arrivato nella maniera più chiara a chi doveva e poteva coglierlo.

Per quanto riguarda poi la situazione vista dalla parte di Malpensa Intermodale - società di cui sono ammini-

stratore e anch'essa associata di Assologistica - la mia decisione di riservarci uno spazio autonomo all'interno dell'esposizione padovana si è rivelata anch'essa assolutamente vincente. Ho passato personalmente molto tempo nello stand per incontrare partner, clienti e fornitori e abbiamo firmato molti accordi di collaborazione che ci fanno sperare in un futuro decisamente fattivo e positivo in termini commerciali. Partecipare ad eventi di questa portata permette sicuramente di fare

rete, incontrare facce conosciute e vecchi amici, ma il risultato più importante dev'essere quello di ricavarne concrete prospettive di lavoro e di fatturato: nella tre giorni di Padova tutto questo è accaduto senza ombra di dubbio, quindi posso senz'altro considerare la manifestazione connotata da un successo quasi straordinario e beneaugurante a partire dall'immediato periodo che ci attende e che ci vedrà sempre più impegnati nel nostro svolgere professionale quotidiano.

Daher

La dinamica dei convegni organizzati da Assologistica ha dimostrato la crescita dell'associazione e quella delle aziende associate.



JEAN FRANCOIS DAHER

Ha fatto registrare risultati indubbiamente molto positivi la terza edizione del Green Logistics Expo, evento che si è tenuto alla Fiera di Padova da mercoledì 9 a venerdì 11 ottobre. La grande affluenza di pubblico e la significativa, molteplice e varia presenza di espositori che hanno rappresentato i diversi aspetti del settore confermano la rilevanza della filiera logistica. Si tratta, infatti, di un settore determinante per lo sviluppo economico del paese che sta attraversando una

vivace fase di crescita. Infatti, il sempre più rilevante peso del comparto è comprovato da dati di assoluta e significativa rilevanza: contando sulla professionalità di un milione e 400 mila occupati, il valore totale delle attività logistiche attualmente ammonta in totale a 135,4 miliardi, cifra che corrisponde all'8,2% del Pil italiano. L'evoluzione del settore, stante la crescente competitività che caratterizza l'economia globale, ha comportato da parte delle imprese profondi cambiamenti e investimenti finalizzati alla crescita qualitativa e professionale del personale in termini di formazione, nonché all'innovazione tecnologica per quanto riguarda meccanizzazione e digitalizzazione.

Aspetti di fondamentale importanza che hanno fortemente caratterizzato le tematiche affrontate e illustrate durante gli eventi svoltisi presso gli stand di Assologistica. I principali argomenti trattati hanno riguardato la sostenibilità sociale e le nuove competenze nella

logistica, le sfide e le opportunità della sostenibilità nei magazzini, le sinergie tra comunità energetiche e logistica, i vantaggi e le sfide del trasporto ferroviario combinato, il commuting (cioè i problemi legati ai trasferimenti al trasporto casa-lavoro dei lavoratori), la competitività tra le aziende della logistica, la formazione e lo sviluppo (elementi che rappresentano oggi una delle azioni più urgenti e significative su cui investire per poter cambiare lo storytelling del settore, contribuendo alla sua crescita sana) oltre che le strategie di comunicazione e di employer branding per colmare il gap tra domanda e offerta, la sostenibilità sociale e la genuinità dei contratti. Tutti argomenti che hanno trovato largo spazio nei momenti d'incontro organizzati dalla nostra associazione, e che rappresentano gli spunti perfetti perché tutti gli attori che fanno parte del settore logistico si impegnino a continuare nel loro approfondimento, a partire dall'immediato futuro.

Pubblichiamo in queste due pagine, e in quelle seguenti, due interviste con Alex Gibellato, amministratore delegato di Universo Working Digital Company, e Davide Buscato, co-fondatore e direttore vendite di BusForFun. Entrambe queste società hanno organizzato due seminari con Assologistica alla manifestazione di Padova.

GREEN LOGISTICS EXPO

Una "rivoluzione" nella ricerca di personale per la logistica

La società sta utilizzando tecniche di employer branding, sapendo come promuovere al meglio un'immagine positiva della logistica.

di **Tiziano Marelli**

Universo Working Digital Company è una società impegnata da tempo nella ricerca di figure professionali che si dimostrino adatte al mondo della logistica. Una problematica molto sentita dal settore che fatica a trovare collaboratori all'altezza dei compiti. Su tale questione abbiamo intervistato Alex Gibellato, l'amministratore delegato.



ALEX GIBELLATO

QUAL È IL VOSTRO APPROCCIO A QUESTO PARTICOLARE, IMPORTANTE PROBLEMA?

▮ Vorrei anzitutto specificare che il Gruppo Relizont è agenzia per il lavoro che vanta ormai 15 anni di presenza

nel mondo della logistica, mentre Universo - che ne è una "costola" ben più giovane - è nata tre anni fa. Ci siamo presentati al Green Logistic Expo con uno slogan che posso definire esplicativo: "La rivoluzione nella ricerca e selezione del personale". Secondo recenti dati resi noti da Excelsior esiste un gap tra domanda e offerta di lavoro pari al 38%. Poi, la disoccupazione: secondo le ultime rivelazioni Istat nel nostro paese si attesta al 6,2%, un dato molto più basso di quella strutturale. Ancora, per la denatalità negli ultimi quattro anni sono entrate 700 mila persone in meno nel mondo del lavoro nazionale. Questi numeri acclarano come anche la logistica sia in difficoltà perché si tratta di un settore - e questo è stato evidenziato nei convegni di questi giorni - in grande crescita ed evoluzione, quindi alla ricerca difficile di risorse e persone in più per coprire i ruoli scoperti. Oltre a questo, la logistica sconta una difficoltà di posizionamento in termini di attrattività, soprattutto nei confronti dei giovani: diversi studi a livello europeo dimostrano che solo il 26% di loro che è in cerca di lavoro risponde ad annunci riferiti al mondo della logistica. Questo perché è ancora un settore percepito - per chi lo guarda dall'esterno e

non lo vive dall'interno - ad alta densità di manodopera, da pesanti condizioni lavorative, prevalentemente maschili e connotato da un difficile rapporto vita-lavoro. È anche vero, però, che si tratta di un settore considerato strategico, indispensabile e che grazie all'e-Commerce gode di un impatto trasversale anche in termini di performance rispetto a tutti gli altri.

C'È ANCHE IL FATTO CHE LA LOGISTICA STIA CAMBIANDO E ANCHE IN MODO MOLTO VELOCE. QUESTO FATTO NON STA CREANDO PROBLEMI NELLA RICERCA DEL PERSONALE?

▮ E' vero. La logistica è oggi al centro di una serie di processi di automazione e digitalizzazione, e recenti rilevazioni hanno dimostrato quanto il cambiamento in atto sia da considerare indubbiamente forte e deciso. Per cui il tema, dal nostro punto di vista, è che ci sono tante evidenze positive all'interno del settore logistico, ma è necessario saperle comunicare e promuovere. Quindi non si può risolvere il tutto con l'annuncio di ricerca di un lavoro, ma piuttosto è necessario utilizzare tecniche di employer branding, cioè sapere come promuovere al meglio un'immagine positiva per attrarre e mantenere

talenti in un ambiente di lavoro. Noi riusciamo a farlo nel migliore dei modi sfruttando la comunicazione all'interno del mondo social per far sì che il messaggio arrivi a quei possibili candidati che definiamo "passivi" - quelli che non si informano o non cercano specificamente opportunità professionali - per "raccontare" a loro nel miglior modo possibile valori e opportunità della logistica. Abbiamo verificato che i giovani se ne dimostrano attratti se si racconta loro bene come è fatto quel mondo e gli si semplifica la possibilità di entrarci in contatto. È ormai quasi del tutto superato il concetto che la logistica comporti il doversi far carico di un lavoro pesante e faticoso: la filosofia è cambiata e sta a noi trovare il modo migliore per comunicarlo al mondo esterno e far sì che il concetto arrivi forte e chiaro a tutti. Per questo ci stiamo impegnando tanto e i primi risultati si cominciano a vedere. Considero questa la nostra mission principale.

QUINDI, UN OPERATORE 3PL DOVREBBE SCEGLIERE VOI PER QUESTO?

■ Certo, proprio perché noi rappresentiamo un progetto di comunicazione che cerca di approcciare il mondo della ricerca e della selezione in modo completamente diverso e innovativo. Grazie alla nostra professionalità riusciamo a raggiungere un numero di possibili candidati per il settore altrimenti impensabile. Faccio un esempio che chiarisce al meglio il nostro valore aggiunto: noi vantiamo una raccolta di candidati pari all'87% in più rispetto ad altri operatori che usano i canali cosiddetti tradizionali. Nel dettaglio: attraverso i canali classici Universo raggiunge il 45% dei possibili candidati, ma un ulteriore 15% ci arriva grazie ai social recruiting e il restante 40% da campagne di talent acquisition. In più, da poco abbiamo avviato una partnership

con whatsapp usando le enormi potenziali proprie dell'intelligenza artificiale. In pratica, il candidato comunica con noi attraverso WA con una serie di domande strutturate ad albero in modo che l'AI possa identificare immediatamente quale potrebbe essere l'ambito professionale logistico più adatto, con reciproca soddisfazione. Il 77% in più di giovani viene già coinvolto così. Naturalmente, dopo questa prima scrematura si passa a un colloquio diretto, ma la velocità data da questo strumento permette di capire molto più in fretta le eventuali compatibilità professionali, se esistono. Come è evidente, il nostro valore è quindi quello di utilizzare e "battere" strade anche completamente nuove per andare a "scovare" figure professionali che potrebbero rivelarsi fondamentali per il settore della logistica e riusciamo a farlo con un approccio totalmente innovativo e grazie a un team affiatato di Social Media Recruiter. Posso affermare che Universo rappresenta il primo grande progetto di comunicazione in grado di rivoluzionare il mondo della ricerca e della selezione. E ci stiamo riuscendo alla grande.

LA LOGISTICA È PRONTA PER CAPIRE QUELLO CHE FATE E CHE VOLETE FARE?

■ Direi che molti operatori, soprattutto

quelli principali e più importanti, lo hanno senz'altro compreso e capito. La dimostrazione è data dal fatto che ormai in molti stanno adottando politiche d'inclusione, ad esempio rendendo gli ambienti di lavoro ben più accoglienti di quanto lo erano in passato. Credo sinceramente che il settore sia cambiato e sia stato del tutto ridisegnato negli ultimi tempi, e che stia vivendo ancora un periodo di decisa e forte evoluzione anche per l'arrivo di tanti operatori - e le donne rappresentano finalmente un numero consistente - che la stanno strutturando in maniera diversa e più consona al momento che stiamo vivendo. Raccontare la situazione nel suo complesso per quello che è attualmente è molto importante per riuscire a raggiungere tutte quelle persone che non sono suoi "consumatori" abituali e che magari di questo cambiamento non si sono ancora rese conto. Riuscire a farlo nella maniera più chiara significa aver compiuto al meglio il nostro lavoro. ■



Particolare dello stand Universo al Salone di Padova

Come è nata un'idea vincente

BusForFun, sorta nel 2015 per portare la gente ai grandi eventi, nella pandemia ha cambiato rotta: oggi trasporta, con successo, i dipendenti ai posti di lavoro.

La società BusForFun, nata nel 2015, ha avuto una strana storia. Nata per fare un lavoro, causa la pandemia, improvvisamente, ha dovuto cambiare il suo obiettivo. Come ha fatto ce lo spiega Davide Buscato, direttore vendite dell'azienda, in questa intervista.



DAVIDE BUSCATO

QUAL È ATTUALMENTE L'ATTIVITÀ DI BUSFORFUN?

L'idea iniziale è stata quella di organizzare un servizio di trasporto persone nel caso di grandi eventi: concerti e incontri di massa di qualsiasi tipo. Non disponiamo di mezzi di proprietà, ma abbiamo messo a punto una piattaforma online di prenotazione e in base alle richieste troviamo i pullman della capienza necessaria per il servizio richiesto e naturalmente garantiamo il trasporto di andata e ritorno. Per qualche anno ha funzionato tutto benissimo, ma nel 2020 è successo qualcosa che nessuno poteva prevedere e che poteva comportare letteralmente la fine della nostra attività: è arrivata la

pandemia, una sciagura di portata planetaria che ha bloccato per due anni completamente tutto il mondo degli eventi pubblici. Allora abbiamo dovuto convertirci in fretta e mettere a punto un'idea che si è dimostrata vincente, così quell'emergenza sanitaria si è addirittura rivelata un'opportunità di business. Disponendo già di una piattaforma e di tutti i contatti possibili con le aziende di trasporti e potendo contare già su una squadra di lavoro di 15 persone - quindi subito attiva fin dall'inizio del Covid - abbiamo attivato un servizio di trasporto per i dipendenti che dovevano raggiungere giocoforza un posto di lavoro comunque in attività e non avrebbero potuto farlo singolarmente. Questo ha riguardato soprattutto le realtà del mondo della logistica, che in quel periodo erano comunque attive, anzi: hanno visto aumentare a dismisura il carico del loro lavoro. Abbiamo quindi cominciato a operare proprio con una società del vostro settore, la DHL: andavamo a prendere il personale in alcuni punti concordati, portavamo i lavoratori sul posto e li andavamo a riprendere facendo il percorso inverso. Il magazzino era fuori Milano, nel particolare si trovava alla periferia di Peschiera Borromeo, una zona poco o per niente servita dai mezzi pubblici. Abbiamo cominciato così. Del resto, sono molte le società di logistica che hanno i loro magazzini in zone disagiate e lontane dai centri abitati, ed è stato questo il nostro ambito di sviluppo. Di fatto, il problema esisteva già prima, e noi abbiamo così contribuito nel risolverlo al meglio.

IN PRATICA, SI È TRATTATO DI SCOPRI-

RE L'UOVO DI COLOMBO, MA NESSUNO CI AVEVA ANCORA PENSATO. SI IMMAGINA PERÒ CHE ALL'INIZIO ABBIATE INCONTRATO PROBLEMATICHE...

Sì, per esempio all'inizio l'azienda in questione ci pagava solo se il servizio veniva portato a termine, invece in alcuni orari e in alcune corse prefissate poteva succedere che non salisse nessuno o quasi, e che quindi il nostro supporto in termini di reciproco valore aggiunto si rivelasse inutile. Dopo un po' di tempo ci siamo accorti che così non poteva continuare, allora abbiamo ridefinito la tabella delle corse in maniera più precisa e - dove necessario - abbiamo cambiato i mezzi: anziché i pullman, quando le prenotazioni erano poche abbiamo utilizzato gli NCC. Poi abbiamo puntato a incrementare sempre più la piattaforma coinvolgendo altre aziende e caricando dipendenti di altre società facendo giri più ampi ma soddisfacendo diverse realtà in un unico viaggio. In pratica, abbiamo spiegato che far viaggiare pullman semivuoti non può essere certamente vantaggioso dal punto di vista economico, se invece si fornisce il servizio combinato a più aziende che sono in prossimità l'una all'altra tutto diventa più fluido e premiante in termini di risparmio complessivo. I nostri partner si sono convinti della possibile bontà dell'operazione e, sempre grazie al servizio di prenotazione online, abbiamo raggiunto punte di assoluta soddisfazione reciproca. Del resto, dall'avvento del Covid in poi ormai si prenota tutto: dal ristorante alla visita dal medico di famiglia fino al barbiere, e dunque a maggior ragione la prenotazione per un servizio come il nostro si è rivelato uno

strumento fondamentale, soprattutto per le situazioni disagiate di molti magazzini logistici che si trovano in zone periferiche difficilmente raggiungibili.

STATE ANCHE LAVORANDO CON DIVERSE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA, NON È VERO?

È proprio così. Ora lavoriamo anche con molte associazioni, a partire da Confindustria e Confcommercio, raggiungendo così altre aziende che da sole non riuscirebbero a fornire un servizio di trasporto per i dipendenti, ma che mettendosi insieme possono pagare il servizio di trasporto realizzando anche notevoli economie di scala. Nel tempo abbiamo anche capito che il nostro è una sorta di serving anche energetico, quindi abbiamo provveduto a validare e certificare un algoritmo di risparmio energetico in termini di risparmio della CO2; così possiamo fornire ai nostri clienti anche un report di sostenibilità certificato da un ente preposto, quindi assolutamente super partes.

CI SONO CRITICITÀ SPECIFICHE CHE AVETE DOVUTO AFFRONTARE NEL TEMPO?

Certo, perché alcune situazioni vanno assolutamente ponderate e stabilite con la singola azienda partner e il trasportatore. Diciamo che in alcuni si tratta di vere e proprie personalizzazioni del rapporto, ma una soluzione si trova sempre e riusciamo a venirne a capo, anche nelle emergenze che non mancano mai. Per esempio, rispetto ai trasporti serali, dobbiamo lavorare in concerto con chi prenota un mezzo e chi lo mette a disposizione per decidere qual è il percorso migliore e la capienza di persone da coprire. Se il numero è elevato useremo un pulman, se è ridotto puntiamo su un van, se è un mezzo è sold out chiudiamo le prenotazioni, ma se invece ci sono posti disponibili le lasciamo aperte

fino all'ultimo momento possibile. La flessibilità del servizio anche in termini di velocità nella sua esecuzione e organizzazione è elemento indispensabile. Poi sussiste il problema, molto sentito, che riguarda la sicurezza dei singoli. Ad esempio, nei confronti delle donne impegnate negli spostamenti: anziché lasciarle sole in una stazione alle 6 di mattino oppure alle 10 di sera, abbiamo messo a punto un servizio dedicato e personalizzato che garantisce la loro incolumità e il trasporto a casa in condizioni, appunto, di assoluta sicurezza. E' una parte della nostra attività che naturalmente viene molto apprezzata.

LA PRESENZA DI BUSFORFUN È CAPITALE IN ITALIA?

Sì, e non solo. Siamo nati a Venezia ma la nostra sede principale è ora a Milano, e abbiamo filiali anche a Roma e Lecce, e da poco abbiamo aperto un ufficio a Barcellona per offrire i nostri servizi anche in Spagna. Inoltre, abbiamo una partecipazione con il Gruppo Ferrovie Nord Milano che ha creduto nel concetto di organizzare i flussi delle persone in alternative al servizio offerto dai treni, che talvolta saltano le corse o sono pieni. In questi casi e



Lo stand BusForFun

comunque per quanto riguarda ogni aspetto del nostro servizio è possibile usufruirne completamente online attraverso il nostro sito brandizzato con il marchio delle diverse aziende partner, così anche i dipendenti possono prenotare direttamente il loro posto-transporto direttamente con il loro cellulare. Insomma, volevamo semplificare in ogni modo un aspetto importante come quello relativo al tempo vita-lavoro partendo da un'emergenza sanitaria e adesso riusciamo a farlo anche in tempi tornati normali in modalità diffusa e sempre più utilizzata e usfruita. Ne consegue una grande soddisfazione professionale che ci spinge a continuare a percorrere in maniera sempre più capillare e allargata - è il caso di dirlo - la strada intrapresa. (T.M.) ■

Come evitare gli errori nel processo logistico

“Risulta essenziale incorporare un sistema di gestione dei documenti di trasporto nel proprio portafoglio IT, possibilmente utilizzando anche un TMS e sistemi di Analytics di ultima generazione”, dice Traverso di Intesa.



Quando si parla di supply chain si fa riferimento a tutti quei processi di controllo e di aumento dell'efficienza all'interno della catena di valore di un'azienda. Ci si riferisce principalmente all'ottimizzazione dei processi interni, ma occorre precisare quanto la logistica e lo scambio di documenti con fornitori esterni siano altrettanto essenziali per ridurre i tempi di lavoro e i costi dell'azienda. Lo sa

bene Intesa, società del Gruppo Kyndryl, che ha rilevato come l'efficienza della gestione e dello scambio dei dati digitali relativi al processo logistico permetta alle realtà imprenditoriali un ritorno economico tra il 5% e il 20% rispetto all'investimento in strumenti digitali. “Il business globale dei trasporti coinvolge molti partner commerciali, che dispongono di tecnologie, formati e procedure diverse. Da qui una com-

plexità di interazioni e processi che crea scarsa qualità dei dati, e dunque errori, una gestione molto spesso manuale e costi di transazione elevati con contratti complessi. D'altro canto, per le aziende il potenziale di digitalizzazione in questo ambiente è grande, e con l'avvento delle reti aziendali intelligenti, delle applicazioni basate sui dati e della conformità normativa, questo potenziale è pronto per essere



sfruttato”, ha detto Luigi Traverso, head of supply chain solutions di Intesa, che ha aggiunto: “Se si considerano fondamentali il controllo e la gestione del percorso del prodotto fino al destinatario finale, allora risulta essenziale incorporare un sistema di gestione dei documenti di trasporto nel proprio portafoglio IT, possibilmente utilizzando anche un TMS e sistemi di Analytics di ultima generazione”.

Secondo il report di Mordorintelligence.com il mercato del trasporto merci e della logistica si stima possa chiudere il 2024 con un fatturato di oltre 1.000 miliardi di dollari in Europa, per poi superare i 1.200 miliardi entro il 2029 con un tasso di crescita annuale nei 5 anni pari al più 4,11%. Tali numeriche di crescita prevedono un forte investimento nella tecnologia. “È importante riconoscere quali sono gli step procedurali critici più diffusi e quelli da sviluppa-

re se si vuole raggiungere i numeri di crescita stimati”, prosegue Traverso, “dalla nostra esperienza diretta non tutte le aziende considerano come strategica l’analisi dei dati, ma quali sono gli aspetti qualitativi su cui si basa la nostra percezione di efficienza da parte di un fornitore e che permette all’azienda di essere veloce e di poter fidelizzare i propri clienti? Oltre alla qualità del prodotto e all’assistenza, i tempi di consegna e la precisione rispetto agli ordini o piani di consegna”. Secondo Intesa, con i sistemi digitalizzati di controllo dei documenti nelle fasi di preparazione e smistamento logistico è possibile migliorare i livelli di qualità di servizio, riducendo i tempi e i costi, e garantendone la conformità. Gli errori che infatti maggiormente incidono sui costi della logistica si riscontrano nella compilazione delle fatture, che si stimano intorno al 20% del totale dei documenti amministrativi emessi. Quelli più comuni sono generalmente gli scostamenti di prezzo tra la riga della fattura e la spedizione di trasporto, il numero cliente errato, dimensioni errate, può capitare anche, per esempio, che una spedizione sia già stata fatturata o che la stessa non sia stata ritirata o consegnata. L’implementazione di questa fase può portare a un ROI per l’azienda del 2-5%. Altro esempio, nella fase di carico della merce se la stima dei pezzi sul mezzo avviene in maniera e-

stremamente precisa, si stima un ROI del 1-5% sull’investimento fatto negli strumenti di gestione digitali. Grazie all’audit automatizzata delle fatture è inoltre possibile rendere più efficiente il costo del personale del 30-50%.

A tal proposito, una delle soluzioni a disposizione del mercato è la Control Tower, un sistema che garantisce una visibilità immediata e operativa della catena di approvvigionamento utile a supportare il team amministrativo nella gestione dell’inventario, dell’analisi e della relativa compilazione delle fatture in maniera automatizzata, oltre a segnalare in real time eventuali incongruenze, errori o fermi per una risoluzione immediata delle problematiche logistiche. Intesa ha sviluppato la propria Control Tower con dati provenienti dall’EDI per standardizzare e semplificare le procedure di compilazione dei documenti interni e dei fornitori aziendali. Inoltre, con il tool Transport Management System integrato nella soluzione digitale di Intesa è possibile pianificare, confermare e analizzare le spedizioni, oltre a gestire automaticamente i pagamenti e le fatture. “Non c’è dubbio che la visibilità sia forse la caratteristica di controllo logistico di base più importante in qualsiasi tipo di operazione. La sfida oggi è dotare le aziende di tutti gli strumenti essenziali per la propria crescita di business”, conclude Traverso. ■

IL PROFILO DI INTESA

Intesa, a Kyndryl Company, è un Adaptive Solution Provider. Da oltre 35 anni offre soluzioni modulari, adattabili alle esigenze di ogni mercato su scala globale. I suoi servizi rispettano i requisiti della normativa digitale e assicurano stabilità e sicurezza tecnologica, tenendo in considerazione la sostenibilità del business. Tra i principali servizi: digital onboarding con video-riconoscimento, riconoscimento biometrico, riconoscimento con SPID e CIE, firma elettronica, digital transaction management, gestione documentale, fatturazione elettronica, conservazione a norma, scambio dati EDI, control tower, track and trace. Utilizza metodologie innovative di design delle soluzioni (service design, design thinking, co-creation) e impiega le tecnologie più aggiornate (data center ad alte prestazioni, artificial intelligence, blockchain e OCR) per assicurare il massimo dell’efficienza.

Si è svolta a Palermo la seconda edizione di **Risorsa Mare**

Realizzata da Teha Group, ha avuto come obiettivo quello di rafforzare le azioni per lo sviluppo di questo settore dell'economia nazionale.

di **Valerio di Velo**

A Palermo, si è svolta la seconda edizione del Forum risorsa mare, realizzato da Teha Group in collaborazione con il ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare e con il patrocinio della presidenza del consiglio dei ministri, per approfondire le direzioni da seguire per rafforzare il contributo del mare e degli asset collegati a questa risorsa per lo sviluppo del paese. Nel 2022, in Italia, secondo il XII Rapporto nazionale sull'economia del mare del Centro studi delle camere di commercio Guglielmo Tagliacarne, l'economia del mare ha generato un valore aggiunto diretto di 65 miliardi di euro. Considerando il moltiplicatore economico di 1,8, il contributo complessivo del settore all'economia arriva a 180 miliardi di euro. Il 32% del totale nazionale del valore aggiunto (21 mld di euro) è generato nelle otto regioni del sud Italia, con la Sicilia protagonista. Nella prima edizione, Teha Group ha identificato otto macro-aree per valorizzare la risorsa mare dal punto di vista ambientale, logistico, economico, puntando su una sempre maggiore convergenza tra le politiche pubbliche e gli investimenti del privato. Oltre al monitoraggio dei progressi di tutte le aree di attività e una review degli asset strategici, Teha Group ha presentato in questa edizione un approfondimento su tre aree cruciali per rafforzare l'attrattività del settore a livello internazionale: industria marittima, subacquea e turismo costiero.

“Nella prima edizione, insieme al mi-



L'industria armatoriale italiana è al secondo posto nell'Unione europea per numero di navi, seconda solo a Malta

nistro Nello Musumeci e ai partner, abbiamo dato vita a una piattaforma in grado di indirizzare gli investimenti pubblici-privati nelle filiere più promettenti dell'economia del mare: con oggi il Forum risorsa mare diventa un momento annuale di rendicontazione dell'avanzamento delle indicazioni contenute nel 'Piano del mare', di stimolo alla collaborazione tra gli operatori del settore e di individuazione di linee di sviluppo da perseguire. Risorsa mare è anche un momento per ricordare agli operatori pubblici e privati del settore quanto la collaborazione e la comunicazione continuo in un settore così complesso e influenzato da tanti fattori che vanno studiati all'interno di un quadro unico per il settore. L'industria armatoriale, la subacquea e il turismo costiero sostenibile sono tre dimensioni in cui l'Italia sta dimostrando di poter e voler competere, ma le sfide sono tante e pubblico e privato devo-

no procedere insieme”, ha dichiarato Valerio De Molli, managing partner & Ceo, The European House - Ambrosetti e Teha Group.

L'industria armatoriale italiana è al secondo posto nell'Unione europea per numero di navi, seconda solo a Malta. L'Italia, inoltre, è al primo posto al mondo nel settore dei traghetti davanti a Cina e Giappone. Nel 2023, il comparto ha generato un'occupazione di oltre 111 mila lavoratori: un dato comparabile a quello delle più importanti filiere del Made in Italy quali l'automotive. Tra i settori “eccellenza del Made in Italy” dell'industria marittima spicca anche la cantieristica, che impiega oltre 32.000 occupati, una cifra equiparabile o superiore ad altre filiere del saper fare italiano come l'industria del vetro e motociclistica. Il sottosuolo marino ricopre un ruolo strategico a livello infrastrutturale - per le pipeli-

ne energetiche e i cavi che veicolano il 98% del traffico internet globale - e come risorsa naturale, in quanto sede di giacimenti di minerali fondamentali per lo sviluppo industriale e la transizione energetica. Inoltre, la “dimensione subacquea” assume una rilevanza cruciale negli ambiti di difesa e sicurezza. A fine 2023 e in anticipo rispetto all'Europa, l'Italia ha istituito il Polo nazionale della subacquea-PNS: un hub dotato di risorse per sviluppare mezzi e competenze per valorizzare questa dimensione. Nel 2024, il PNS ha pubblicato i primi bandi di ricerca, dotati ciascuno di un finanziamento fra i 2,6 e i 3,4 milioni di euro per promuovere la sovranità tecnologica e la competitività del sistema-paese nel settore subacqueo, aggregando le eccellenze nazionali pubbliche e private.

L'Italia è, inoltre, il quarto paese in Europa per superficie costiera sul totale del territorio e il turismo rappresenta la prima “risorsa” della filiera del mare a livello nazionale: 18,5 miliardi di euro nel 2022, pari al 28,6% del valore aggiunto generato dall'economia del mare. Contribuisce a questo risultato innanzitutto il crocieristico che, nel 2023, ha visto una crescita del 50% rispetto al 2022 e del 12% rispetto al 2019, con 9 porti italiani nella Top 20 del Mediterraneo. Mentre per il comparto crocieristico - oltre alla sostenibilità - la vera sfida è quella del reclutamento di personale di bordo, in generale, il turismo costiero contribuisce solo all'1,9% del Pil, principalmente a causa di gap infrastrutturali storici e la qualità dei servizi ma anche con riferimento alla gestione e alle competenze legislative e fiscali afferenti ai porti turistici. Questi rivestono un'importanza particolare soprattutto per le isole minori che fungono anche da “porti rifugio” e sono operativi tutto l'anno.



Lipari, vista del porto. In Italia le isole minori contribuiscono alla crescita del paese in maniera ancora troppo limitata

Differentemente da altri paesi europei come la Spagna, in Italia le isole minori hanno una contribuzione alla crescita ancora limitata, e sono molto fragili. Secondo i risultati di un'analisi what-if elaborata da Teha, se l'Italia si allineasse alla Spagna e alla Grecia con riferimento al numero di turisti costieri e alla relativa spesa media, il contributo del turismo costiero al Pil potrebbe aumentare - rispettivamente - di 0,8 punti percentuali e di 2,5 punti percentuali.

Le filiere che sono state al centro della seconda edizione del Forum fungono da volano per posizionare il nostro paese come attore primario, a livello europeo e internazionale, nell'economia del mare. Tuttavia, permangono complessità che rallentano il consolidamento della leadership italiana in tutte e tre le aree di analisi e che devono essere affrontate al più presto. Per stimolare una maggiore competitività dell'industria marittima Made In Italy, Teha ha individuato tra le azioni necessarie un'accelerazione nel percorso di semplificazione amministrativa del registro navale nazionale. L'industria marittima è inoltre fortemente impattata dai target di decarbonizzazione ed elettrificazione delle flotte. In Europa le navi a GNL sono in crescita mentre l'Italia è in ritardo a causa di carenze nelle infrastrutture di stoccaggio. È necessario, quindi, accelerare il percorso

di infrastrutturazione dei porti affinché gli investimenti privati per l'elettrificazione delle flotte possano determinare cambiamenti significativi nel raggiungimento dei target di sostenibilità. A tal fine, il Pnrr ha destinato 500 milioni di euro al rinnovo sostenibile delle flotte entro il 2026, ma ad oggi solo 186 milioni sono stati assegnati e, di questi, solo 49 milioni spesi. Ciò si deve principalmente a diverse criticità del bando, considerato “limitativo” in quanto circoscritto a cantieri navali e progetti previsti solo ed esclusivamente nei paesi dell'Unione con un potenziale “svantaggio di costo” rispetto ai cantieri extra-Ue. Inoltre, i tempi di realizzazione degli interventi sono considerati troppo ambiziosi e sono escluse le navi da crociera e quelle impiegate su rotte che prevedono la toccata di un solo porto europeo, circoscrivendo dunque il perimetro del bando. L'assunzione di marittimi e la creazione di una adeguata massa critica di lavoratori per sostenere la competitività e operatività di settori come quello della cantieristica navale e della crocieristica, è la sfida da vincere nel breve termine. Bisogna agire sulla formazione dei lavoratori con competenze dedicate attraverso un'Academy dei mestieri del mare e coinvolgendo gli istituti tecnici superiori e gli istituti nautici in progetti di upskilling e reskilling di forza lavoro. ■

Ricerca sulla “misurazione” delle prestazioni della supply chain

Effettuata dall'Osservatorio supply chain planning del Politecnico di Milano.

Nel processo di production planning, chi utilizza gli strumenti dedicati scende al 27% delle grandi aziende e addirittura al 6% delle Pmi, con il resto del campione che si affida esclusivamente sull'esperienza oppure a fogli di calcolo. Per rispondere tempestivamente ai continui cambiamenti dei mercati è necessario disporre di un sistema efficace di monitoraggio dello “stato” e delle prestazioni della supply chain, e le imprese italiane sembrano essere consapevoli di questa esigenza. L'80% delle imprese end-user applica specifici KPI per la valutazione delle prestazioni della propria supply chain ma solo il 33% del campione misura un numero sufficiente di KPI tecnici ed economici e l'11% dimostra un grado elevato di maturità con un sistema dedicato e in grado di tracciare efficacemente tutti i segnali, anche deboli. Nell'evoluzione dei processi di configurazione e pianificazione della supply chain è cruciale il ruolo del digitale, ma a livello tecnologico in Italia c'è ancora poca diffusione di strumenti avanzati, con la maggior parte delle imprese che non adotta nemmeno tecnologie disponibili da decenni come MRP, DRP o advanced planning e scheduling e continua a operare in manuale su fogli di calcolo agganciati a dati disponibili localmente. Sono alcuni risultati della ricerca dell'Osservatorio supply chain planning del Politecnico di Milano presentata durante il convegno “L'evoluzione della pianificazione nella supply chain: dove siamo oggi e quali sono gli scenari futuri”.

“Nell'evoluzione della pianificazione nella supply chain le imprese italiane



In particolare, più del 50% delle imprese non misura le prestazioni in modo completo, ma si limita a valutare indicatori di prestazioni tecniche, come, ad esempio, la “puntualità”

hanno ancora molta strada da compiere”, ha affermato Andrea Sianesi, responsabile scientifico dell'Osservatorio, che ha aggiunto: “Dalla ricerca emerge una distanza tra le possibilità oggi offerte dalla tecnologia e dalla conoscenza manageriale codificata e le pratiche reali dalle aziende. Si evidenzia una carenza di cultura del dato e del disegno end-to-end del flusso applicativo, insieme a modelli di ottimizzazione ancora limitati a causa della grande complessità di gestione e a una certa ‘resistenza culturale’ al cambiamento. Alcune traiettorie seguite dallo sviluppo digitale non hanno aiutato: se i fondamentali tecnologici sono ampiamente disponibili, altre tecnologie come l'intelligenza artificiale (AI e GenAI) stanno facendo crescere la distanza tra annunci e realtà applicativa”. Alessandro Perego, responsabile scientifico dell'Osservatorio, ha detto che “oggi parlare di una supply chain

digitale significa considerare non solo un percorso tecnologico, ma anche organizzativo, per inserire nelle imprese nuove competenze di ri-disegno e adattamento continuo dei processi in relazione alle capacità crescenti della tecnologia. Per essere competitive in uno scenario incerto, oggi, alle imprese italiane non basta essere innovatori nel prodotto, nel design, nelle tecnologie o nella qualità, serve diventare dei ‘naviganti esperti’ nei flutti globali delle catene del valore, con i migliori strumenti digitali e le migliori competenze”.

In particolare, più del 50% non misura le prestazioni in modo sufficientemente completo, ma si limita a valutare indicatori di prestazione tecnica, come puntualità e completezza. Solamente il 30% misura un numero sufficientemente completo di KPI tecnici ed economici in modo da cogliere sia i segnali

forti sia i segnali deboli, cioè quelli che possono essere percepiti solo dall'interno dell'organizzazione. Tra questi, il 19% prende in considerazione solamente i problemi più urgenti. Questi dati testimoniano un grado di maturità relativamente limitato di molte imprese italiane nella conoscenza dello "stato di salute" delle proprie supply chain. Inoltre, una certa limitata maturità emerge anche quando si tratta di adottare strumenti tecnologici adeguati che permettano, in una prima fase, la raccolta dei dati e, successivamente, l'interpretazione degli stessi come supporto alle decisioni strategiche. Il 54% delle Pmi e il 67% delle grandi imprese hanno ruoli dedicati alla pianificazione della supply chain, una differenza modesta che si spiega con la maggiore capacità finanziaria e organizzativa delle imprese di maggiori dimensioni,

grandi imprese, questa mancanza di riconoscimento è molto meno diffusa (9%), a indicare una maggiore maturità gestionale. L'assenza di tali ruoli in alcune organizzazioni può indicare una bassa maturità organizzativa o essere anche l'effetto di una resistenza al cambiamento.

Ha così commentato Roberto Cigolini, direttore dell'Osservatorio: "Questi risultati suggeriscono che le grandi imprese hanno bisogno di una pianificazione formale della supply chain per gestire la loro maggiore complessità e ottimizzare costi e risorse. Nelle Pmi, invece, la gestione della supply chain risulta meno strutturata e dipende meno da ruoli formali. Pertanto, la priorità attribuita a questi ruoli può essere naturalmente diversa: per le grandi imprese è fondamentale per mantenere

production planning, inventory planning e transportation planning. La maggior parte non adotta ancora strumenti da decenni disponibili a supporto della digitalizzazione della supply chain, ma continua a operare in manuale su fogli di calcolo collegati a dati disponibili localmente. Anche a livello globale, secondo fonti esterne, ancora il 73% delle imprese utilizza fogli di calcolo per la pianificazione della supply chain, mentre il 53% delle aziende si affida a sistemi di APS tradizionali, oltre a fogli di calcolo a supporto e solo il 13% fa ricorso a software più avanzati.

Secondo la survey condotta nel corso della ricerca, il 39% delle grandi imprese e il 18% delle Pmi italiane utilizza sistemi di previsione basati su dati importati dai sistemi transazionali, utilizzando gli algoritmi specializzati al settore dell'azienda o sviluppati localmente. Nel processo di production planning, chi utilizza gli strumenti dedicati scende al 27% delle grandi aziende e addirittura al 6% delle Pmi, con il resto del campione che si affida esclusivamente sull'esperienza oppure a fogli di calcolo. Stessa situazione anche per la gestione delle scorte: quasi metà delle imprese si affida a fogli di calcolo, un terzo utilizza pacchetti di business intelligence e una piccola quota (11% delle Pmi e 22% delle grandi aziende) adotta strumenti più complessi con regole variabili nel tempo per i livelli delle scorte. Tra le grandi imprese, solo il 10% utilizza applicativi di statistica e analisi dati che elaborano informazioni provenienti anche da fonti esterne per simulazione e ottimizzazione nella scelta dei modelli di gestione e relativi parametri. Circa un quarto delle imprese utilizza fogli di calcolo per la pianificazione dei trasporti, mentre solo una minoranza si affida a strumenti più sofisticati. ■

Nel processo di production planning, chi utilizza strumenti dedicati arriva al 27% nelle grandi aziende e solo al 6% nelle Pmi, con il resto del campione che si affida all'esperienza o a fogli di calcolo



oltre che a una maggiore consapevolezza sull'importanza di tali ruoli. Viceversa, un quinto circa delle Pmi del campione (21%) non riconosce ancora la necessità di ruoli dedicati alla pianificazione della supply chain; nelle

competitività ed efficienza, mentre per le Pmi potrebbe non essere una priorità immediata". Le imprese italiane end user mostrano una notevole resistenza nell'adottare strumenti digitali avanzati per i processi di demand planning,

In Lombardia sono presenti più di 700 impianti logistici

Nella provincia di Milano ci sono il 40% dei metri quadri dell'intera regione.

In Lombardia sono presenti più di 700 immobili logistici, di cui il 74,4% destinati a logistics center, mentre il 18,6% sono utilizzati come transit point e il 7% come centri di distribuzione. Questi immobili occupano una superficie di oltre 10,5 milioni di mq (in particolare: 70% logistics center, 18,5% transit point e 11,5% centri di distribuzione). L'intero stock immobiliare logistico in Lombardia vale oltre 13 miliardi di euro. Questo è, in sintesi, il quadro emerso dalla ricerca effettuata dal dipartimento research di WCG-World Capital Group. Quadro che evidenzia la rilevanza assoluta, in ambito logistico, del territorio lombardo. L'analisi già effettuata sull'Emilia-Romagna e sul Veneto grazie al supporto dei dati esclusivi tratti dall'Atlante della Logistica, una mappatura interattiva, aggiornata e dettagliata dei principali asset logistici presenti su tutto il territorio italiano - ha catalogato tutti gli immobili in cui si svolge un'attività logistica sul territorio lombardo, classificandoli per dimensione, superficie utilizzata, tipologia, merce stoccata, altezza, forma e molti altri fattori.

L'analisi di WCG ha permesso di comprendere anche chi siano i possessori di questo patrimonio immobiliare logistico. Considerando le singole unità immobiliari rilevate, il 34% sono di proprietà di investitori locali, il 28% sono di operatori



E' in progetto, nella regione, la costruzione di altri 1,3 milioni di mq di nuovi immobili

logistici, il 26,5% sono di proprietà di investitori istituzionali, l'11% sono in leasing e lo 0,5% di enti. Esaminando, invece, solo la superficie coperta sulla quale si sviluppano gli immobili, il 40% sono di proprietà di investitori istituzionali, il 26% sono di investitori locali, il 25% sono di operatori logistici, l'8,5% sono in leasing e lo 0,5% di enti. Lo studio è stato effettuato anche su scala provinciale: nella sola provincia di Milano sono stati rilevati il 40% dei mq di immobili logistici dell'intera regione, pari al 46% delle singole unità immobiliari. Milano è seguita da Pavia e Bergamo che hanno rispettivamente il 17% e il 12% dei mq, che corrispondono al 9,5% e al 10,5% delle unità immobiliari, mentre Lodi si ferma al 9% di mq con il 6,8% di unità. Spostando l'attenzione sulla situazione del mercato, il dipartimento research di WCG ha rilevato un generale aumento dei canoni di locazione per gli immobili nuovi sia per i valori minimi sia per quelli massimi, in alcuni casi su-

periore del 10% rispetto alle rilevazioni del secondo semestre 2023. Per quanto riguarda gli immobili usati, sono stati individuati valori pressoché stabili, con piccole variazioni, fatta eccezione per la piazza di Milano dove gli incrementi sono vicini a quelli degli immobili nuovi. Interessante osservare come a Milano, dove la domanda è elevata e l'offerta scarsa, la differenza dei valori massimi fra nuovo e usato è di solo il 4%, mentre negli altri territori provinciali oscilla tra il 10 e il 20%. Proprio per supplire a questa scarsità di prodotto, sono in progetto oltre 1,3 milioni di mq di nuovi immobili, il 30% dei quali saranno edificati a Milano, il 28% a Pavia e il 23% a Bergamo. Un volume notevole, considerando che è superiore di oltre il 25% rispetto al totale combinato dei nuovi sviluppi previsti in Emilia-Romagna (500 mila mq circa) e in Veneto (535 mila mq). ■

Kuehne+Nagel ha realizzato a Mantova un impianto "unico"

Costato 350 mila euro, 130 mila metri quadrati coperti, certificato Leed Gold, è capace di garantire 500 mila spedizioni al giorno in ben 19 paesi dell'Europa meridionale e orientale e garantire il lavoro a 700 nuovi addetti.

di **Tiziano Marelli**

Gianfranco Sgro, vicepresidente esecutivo di Kuehne+Nagel Italia, non ha usato mezzi termini per definire l'avvenimento: "Il neonato polo logistico realizzato per conto di adidas alle porte di Mantova è da considerare alla stregua di una vera e propria opera d'arte". Per un centro artistico nazionale d'eccellenza come quello universalmente riconosciuto alla città lombarda potrebbe apparire dichiarazione azzardata, ma per la sede monstre inaugurata dalla società in partnership con l'azienda sportiva tedesca sono anzitutto i numeri a parlare, e lo fanno in maniera chiara: 130 mila metri quadri di superficie coperta per un investimento di 350 milioni di euro, capace di garantire 500 mila spedizioni al giorno in ben 19 paesi dell'Europa meridionale e orientale garantite dal lavoro di 700 nuovi addetti, quindi giovani assunti apposta per la nuova impresa. Non solo numeri però, perché come ha dichiarato ancora Sgro, "Il progetto è nato in piena pandemia, quindi quattro anni fa. Per migliaia di ore abbiamo potuto parlarne con i nostri partner e le istituzioni solo online, senza incontrarci di persona per almeno due anni. E quando abbiamo risolto tutti i (tanti) problemi burocratici connessi a un'operazione del genere, ne abbiamo impiegato soltanto altri due anni per realizzare tutto questo. Il che ha del miracoloso, e ne siamo molto fieri". Stessa grande soddisfazione quella espressa anche da Stefan Paul, amministratore delegato di Kuehne+Nagel



L'impianto di Mantova, "da considerarsi alla stregua di una vera e propria opera d'arte", come ha detto Sgro, vicepresidente esecutivo di Kuehne+Nagel

International, che ha voluto sottolineare come "l'inaugurazione di questo centro logistico rappresenta una delle realizzazioni più ambiziose e innovative nella nostra storia, testimonianza di una strategia aziendale imperniata sulla creazione della migliore esperienza per i clienti e i dipendenti. Siamo molto orgogliosi di poter così consolidare la nostra partnership di lungo termine con adidas portandola ad un livello superiore".

Per non far mancare niente all'estrema importanza della realizzazione appena venuta alla luce, è importante aggiungere che il nuovo centro rappresenta un modello finora unico di distribuzione omnicanale; addirittura, è definito un polo d'assoluta avanguar-

dia in tutto il mondo che si avvale di tecnologie digitali in grado di trasformare letteralmente la gestione della logistica rendendola più veloce, accurata e rispettosa dell'ambiente. Questo grazie anche al supporto di 700 robot e a soluzioni di automazione in grado di supportare ogni fase del processo logistico: dal monitoraggio delle scorte alla distribuzione dei prodotti, dotato com'è di 20 chilometri di nastri trasportatori e di un sistema a shuttle che gestisce 25 corsie di stoccaggio che permettono di "coprire" tutti i canali di vendita al dettaglio, con una capacità di monitoraggio in tempo reale che consente di migliorare notevolmente l'efficienza e di ridurre i margini di errore ottimizzando le risorse e riducendo i tempi di consegna grazie all'integrazione di dati >



L'inaugurazione dell'impianto, al centro il ministro del Made in Italy, Adolfo Urso

e algoritmi predittivi in grado di anticipare i momenti di massima richiesta e adattare i flussi di lavoro. Anche l'ecosostenibilità è considerata un pilastro fondamentale del nuovo centro logistico adidas, e l'obiettivo è quello di ridurre il consumo energetico e le emissioni di CO2, tanto che il complesso è certificato Leed Gold e utilizza esclusivamente energia rinnovabile, è dotato di un sistema di illuminazione a Led, di sensori di luce diurna e di movimento e di un impianto fotovoltaico in grado di generare 13.555 MWh all'anno: l'energia generata è sufficiente a soddisfare il fabbisogno di 5.900 famiglie del circondario. In più, l'impatto ambientale è costantemente monitorato e dotato di un efficiente programma di riduzione dei rifiuti attraverso l'utilizzo di materiali sostenibili per gli imballaggi e la riduzione al minimo dell'uso della plastica.

Kuehne+Nagel, in pieno accordo con adidas, ha deciso di puntare sul territorio periferico di Mantova per la nuova installazione logistica tenendo in alto conto la posizione strategica della città, visti gli ottimi collegamenti stradali e ferroviari che ne derivano e che facilitano l'integrazione anche con i fornitori "dell'ultimo miglio", riducendo così

anche i costi operativi e l'impatto ambientale. In più, la scelta iniziale dell'azienda svizzera e del partner tedesco è stata anche largamente favorita dal forte sostegno riscontrato dalle amministrazioni competenti oltre che dalla comunità locale in termini di opportunità professionali per tanti ragazzi della zona, italiani e non solo. Ne è conseguito che la soddisfazione delle autorità si è manifestata ai massimi livelli, tanto che alla cerimonia d'inaugurazione ha voluto partecipare il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, che fra l'altro ha sottolineato come "il settore logistico, che rappresenta un asset imprescindibile per la nostra economia, nel nostro paese conta attualmente su un giro d'affari di 93 miliardi di euro, ha raggiunto il 5% del Pil nazionale, e impiega circa un milione di occupati", numero che se rapportato al totale della forza lavoro nazionale - circa 25 milioni di persone - è da definire assolutamente straordinario. Urso ha quindi aggiunto che "il nuovo polo logistico rappresenta quindi un traguardo fondamentale non solo per Mantova e la Lombardia, ma piuttosto per l'intero sistema produttivo nazionale. Un investimento di questa portata, fra l'altro realizzato in tempi così rapidi, è la testimonianza tangibile di una collaborazio-

CHI È KUEHNE+NAGEL

Kuehne+Nagel, leader mondiale nella logistica aerea e marittima e in ottima posizione di mercato in quella stradale e contrattuale, è un'azienda svizzera (con sede a Schindellegi) che ha una lunga storia: è stata fondata infatti nel 1890 a Brema in Germania. Oggi conta oltre 81 mila dipendenti, circa 1.300 uffici situati in più di 100 paesi ed è partner logistico di riferimento per 400 mila clienti.

ne sinergica tra tutti i livelli istituzionali, a conferma della capacità del nostro paese di saper attrarre e valorizzare gli investimenti strategici più significativi e dimostra come sia possibile coniugare efficienza logistica e bellezza architettonica, offrendo ai lavoratori ambienti di lavoro moderni e confortevoli. Un modello che può e deve essere replicato in altre realtà del paese, a conferma del nostro impegno nel promuovere un Made in Italy sempre più competitivo e sostenibile". Concetto ribadito anche dal sindaco di Mantova Mattia Palazzi, che dell'operazione è stato uno fra i massimi promotori istituzionali vista anche la particolare importanza riferita alle positive ricadute occupazionali del territorio: "Questa operazione di portata internazionale rappresenta un esempio virtuoso nel rapporto pubblico-privato e dimostra che è possibile garantire tempi e procedure certe agli investitori. È grazie a questo tipo di collaborazioni e sinergie che l'Italia può tornare competitiva nell'attrarre investimenti multinazionali e nel creare posti di lavoro fondamentali per lo sviluppo delle zone interessate ai nuovi insediamenti". ■



GUIDA PRATICA ALLA RIFORMA DOGANALE analisi delle nuove disposizioni nazionali complementari al CDU - D.Lgs. n. 141/2024

Edizione ottobre 2024

L'adozione del D.Lgs. 141 del 2024 segna un punto di rilievo fondamentale per la disciplina doganale nazionale, perchè per le imprese, gli spedizionieri, i broker e gli operatori della logistica la novità normativa avrà, a diversi livelli, effetti rilevanti e necessariamente da considerare per settare i propri flussi operativi e le proprie scelte strategiche in termini di operations ed impostazione dei servizi resi. Per questa ragione, Assologica Cultura&Formazione ha inteso fornire il presente, primo contributo per orientarsi tra le righe del nuovo articolato, una guida pratica, immediata, già suddivisa per settore, che affronta l'intera riforma, passo per passo, con brevi interventi illustrativi, ciascuno con casi pratici connessi. La speranza è che l'intera comunità del commercio internazionale possa trovare in questo strumento un utile ausilio per l'attività quotidiana, per orientarsi in un panorama normativo sempre nuovo e sempre complesso, per restare competitivi sui mercati globali, gestire i rischi e cogliere le chance che la disciplina doganale offre.

Telefono: 02 6691 567 • E-mail: culturaformazione@assologica.it
www.assologicaculturaeformazione.com

ASSOLOGISTICA, LA "CASA" DELLA LOGISTICA IN CONTO TERZI DI TUTTI, PER TUTTI!



Assologistica

ASSOLOGISTICA Associazione nazionale delle imprese logistiche, dei magazzini generali e frigoriferi, dei terminal operator portuali, interportuali e aeroportuali.

LA NOSTRA MISSION Promuovere e tutelare sia in Italia, sia all'estero l'efficacia e la qualità delle imprese aderenti, nonché l'immagine del sistema logistico nazionale nel suo complesso.

IN COSA SIAMO PECULIARI In Assologistica è favorito e facilitato l'incontro tra i gestori delle infrastrutture per la logistica e gli operatori terzisti che le utilizzano. Garantiamo una forte rappresentanza di categoria che consente interventi efficaci nei confronti delle Istituzioni, del Governo, della Pubblica Amministrazione, delle Parti Sociali e del mondo imprenditoriale.

I NOSTRI SERVIZI Assologistica offre consulenza sindacale e giuslavoristica; consulenza e assistenza nella stesura di contratti di lavoro e di fornitura servizi; assi-

stenza qualificata di un network di consulenti e specialisti direttamente selezionati e testati dall'Associazione; rappresentanza politica ai Tavoli istituzionali; diffusione di periodiche informazioni e newsletter.

COS'ALTRO CI STA A CUORE La formazione dei nostri Associati e di chi opera in Logistica e Supply Chain Management, effettuando corsi, seminari, workshop e convegni a cura della nostra divisione Assologistica Cultura e Formazione.

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



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

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

www.assologistica.it - www.assologisticaculturaeformazione.com - www.euomerci.it - Seguitemi anche su Facebook e LinkedIn