

ACCESS WORLD E LONATO PARTNERSHIP PER INCENTIVARE LA LOGISTICA GREEN



Aut. Trib. Roma n° 487 del 6.11.1993 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - 70% - DCB Milano



Assologistica partecipa alla Green Logistics Expo a Padova

EDITORIALE

**AREE INTERNE, RISCHIO
DESERTIFICAZIONE?**

IMMOBILIARE

**LA LOGISTICA ASSET
CLASS CONSOLIDATA**

PRIMO PIANO

**LA FORMULA UNO,
"GRAN PREMIO" PER DHL**

GREEN LOGISTICS EXPO

FIERA DI PADOVA
3[^] EDIZIONE

SALONE INTERNAZIONALE DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE

MER. 9 GIO. 10 VEN. 11 OTTOBRE 2024

ORARI:

9 - 10 OTTOBRE: 9.00 - 18.00

11 OTTOBRE: 9.00 - 17.00



Ti aspettiamo!
Scansiona il QR code per
registrarti come visitatore!
Oppure vai all'indirizzo
greenlogisticsexpo.it/
registrazione-operatori

**LA FIERA
DI RIFERIMENTO
DELLA LOGISTICA
IN ITALIA**

greenlogisticsexpo.com  

UN PROGETTO:

PADOVA
HA
LJ

INTERPORTO
PADOVA SPA

CON IL PATROCINIO DI:



AREE INTERNE, IL RISCHIO DESERTIFICAZIONE? **In queste aree vive un quarto della nostra popolazione**

COME SAPPIAMO BENE L'ITALIA HA UN FORTE PROBLEMA DI DENATALITÀ, BASTA SOLO UN DATO PER CAPIRE COME STANNO LE COSE: DAL 2008 AL 2023, OSSIA IN QUINDICI ANNI, SONO NATI IN MENO 200 MILA BAMBINI. UN PROBLEMA MOLTO FORTE COLPISCE IL PAESE, CHE PROBABILMENTE È INESORABILMENTE INCAMMINATO SULLA SUA STRADA, COME È STATO DETTO DA MOLTI: "NEL 2225 NASCERÀ L'ULTIMO ITALIANO". NON È CERTO CON I "BONUS" CHE SI AFFRONTA IL PROBLEMA, MA SERVIREBBE, SUBITO, IN PRIMO LUOGO, UNA DIFFERENTE POLITICA FISCALE CENTRATA SU QUESTO ASPETTO E CHE AGEVOLI FORTEMENTE LE FAMIGLIE CON PIÙ FIGLI. MA A QUESTO TEMA, SI AGGIUNGE ANCHE IL PROBLEMA DELLE AREE INTERNE, CHE SONO STATE IDENTIFICATE DALLA STRATEGIA NAZIONALE DELLE AREE INTERNE-SNAI CHE SUDDIVIDE IL PAESE TRA LE AREE INTERNE COSTITUITE DA PICCOLI COMUNI (SUDDIVISI IN INTERMEDI, PERIFERICI E ULTRA PERIFERICI), TUTTI CONNOTATI DA SCARSA ACCESSIBILITÀ AI SERVIZI ESSENZIALI, E I CENTRI CHE SONO DOTATI INVECE DI INFRASTRUTTURE CHE GARANTISCONO QUESTI SERVIZI. TALE SPOSTAMENTO DALL'ANALISI MACRO-TERRITORIALE A QUELLA LOCALE PERMETTE DI METTERE A FUOCO TEMI E PROBLEMI CHE IL CONCETTO DI MACRO-REGIONE PONE IN SECONDO PIANO. SULLA BASE DI TALE IDENTIFICAZIONE, NELLE AREE INTERNE, IL 1° GENNAIO 2024, ESISTONO QUATTROMILA COMUNI, SEDE DI 13 MILIONI E 300 MILA ABITANTI, QUASI UN QUARTO DELLA NOSTRA POPOLAZIONE. SI TRATTA DI TERRITORI FRAGILI NEI QUALI I FENOMENI DEMOGRAFICI, COME L'INVECCHIAMENTO DELLA POPOLAZIONE E L'ABBANDONO DEI TERRITORI A CAUSA DELLE MIGRAZIONI, SONO PIÙ GRAVI RISPETTO AL RESTO DEL PAESE: INFATTI DAL 2014 AL 2024 LA POPOLAZIONE CHE RISIEDA NELLE AREE INTERNE È DIMINUITA DEL 5% (DA 14 MILIONI A 13 MILIONI E 300 MILA), MENTRE QUELLA DEI CENTRI È CALATA SOLO DELL'1,4% (DA 46 MILIONI E 300 MILA A 45 MILIONI E 700 MILA). SE SI ESAMINANO I COMUNI PERIFERICI E ULTRAPERIFERICI IL DECLINO È ANCORA MAGGIORE, PARI RISPETTIVAMENTE AL 6,3% E AL 7,7%. UN DATO È PARTICOLARMENTE GRAVE: LO SPOSTAMENTO DEI GIOVANI LAUREATI. TRA IL 2002 E IL 2022 SI SONO COMPLESSIVAMENTE SPOSTATI DALLE AREE INTERNE VERSO I CENTRI POCO MENO DI 330 MILA GIOVANI LAUREATI DI 25-39 ANNI, MENTRE APPENA 45 MILA VERSO L'ESTERO. NELLO STESSO PERIODO, SONO RIENTRATI VERSO LE AREE INTERNE 198 MILA GIOVANI LAUREATI DAI CENTRI E 17 MILA DALL'ESTERO. NE CONSEGUE CHE LA PERDITA DI CAPITALE UMANO DELLE AREE INTERNE È PARI A 132 MILA GIOVANI RISORSE QUALIFICATE A FAVORE DEI CENTRI E DI 28 MILA A FAVORE DEI PAESI ESTERI. COMPLESSIVAMENTE LO SVANTAGGIO PER LE AREE INTERNE È PARI A 160 MILA GIOVANI LAUREATI. CONTINUANDO COSÌ DOVE ANDREMO A FINIRE?

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 internazionale | UNA CRESCITA MODERATA, MA STABILE | 7 |
| | Economia Panetta | COSA DEVE FARE L'UNIONE EUROPEA | 9 |
| 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 | LONATO E ACCESS WORLD RAFFORZANO LA PARTNERSHIP PER LA LOGISTICA GREEN | 36 |
| | Immobiliare | LA LOGISTICA ASSET CLASS CONSOLIDATA | 38 |
| Redazione Roma Via Panama 62 - 00198 Roma tel. 06.841.2897 - fax 06.884.4824 Internet: www.euromerci.it e-mail: redazione@euromerci.it | "Logistica Verde" a Padova | ASSOLOGISTICA PARTECIPA ALLA GREEN LOGISTICS EXPO | 40 |
| | Direttore responsabile Jean Francois Daher | Portualità | LE "ATTESE" DEGLI AUTOTRASPORTATORI NEI PORTI TIRRENICI |
| Sito www.euromerci.it a cura di Ornella Giola e-mail: ogiola@euromerci.it cell.331.674.6826 | Primo Piano | LA FORMULA UNO, UN "GRAN PREMIO" ANCHE PER DHL | 49 |
| | Stampa Mediaprint Milano | Primo Piano | DALLA FORMAZIONE OCCASIONALE ALLA FORMAZIONE STRUTTURATA |
| Pubblicità Rancati Advertising S.r.l. tel. +39 02 70300088 e-mail: info@rancatinet.it Riferimenti: Andrea Rancati e Claudio Sanfilippo | | IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA | 4 |
| | | NEWS | 18 |
| | | DALLE AZIENDE | 23 |



Fabio Panetta, governatore della Banca d'Italia, ha sottolineato, a Rimini, che "occorre affiancare al pompiere che spegne gli incendi un architetto che progetta i palazzi per costruire un'Europa forte e unita" (il servizio a pag. 9)



Accanto all'"alta formazione" proposta dalle varie Academy, si deve sviluppare e diffondere la formazione logistica di base, o elementare, con lo scopo di attirare i giovani verso le componenti più "professionali" (il servizio a pag. 52)

ALLA SCOPERTA DI PROLOGIS URBAN ART



Cala il fatturato dell'industria

L' Istat stima che a luglio l'indice della produzione industriale, dopo due mesi di crescita, sia diminuito dello 0,9% rispetto a giugno. Nella media del trimestre maggio-luglio il calo, rispetto al trimestre precedente, è stato dello 0,4%. Anche in termini tendenziali, al netto degli effetti del calendario, l'indice è calato del 3,3%. Una diminuzione che ha ri-

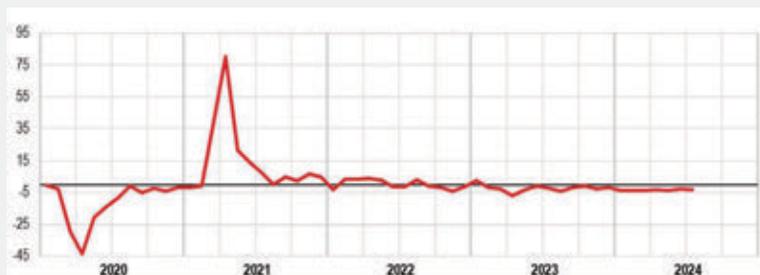


guardato tutti i settori, salvo l'energia: i beni di consumo (meno 5,2%), i beni strumentali (meno 4,2) e i beni intermedi (meno 2,3%). Le flessioni più ampie si registrano nelle industrie tessili, abbigliamento, pelli e accessori (meno 18,3%) e nella fabbricazione di mezzi di trasporto (meno 11,4%). Anche il fatturato dell'industria è calato, a giugno, in termini congiunturali, in volume dello 0,7% mentre è aumentato in valore dello 0,1%. Si sono registrate flessioni sul mercato interno (meno 1,0% in valore e 1,6% in volume) e un aumento sul mercato estero (più 2,2% in valore e più 1,0% in volume). Nel secondo semestre del 2024, in termini congiunturali, il fatturato dell'industria ha registrato un calo della stessa intensità sia in valore sia in volume (meno 1,1%), mentre su base tendenziale l'indice ha registrato un calo sia in valore (meno 3,7%) sia in volume (meno 3,3%) essendo diminuito sul mercato interno del 6,0% e ha leggermente guadagnato

Produzione industriale

Fonte: ISTAT

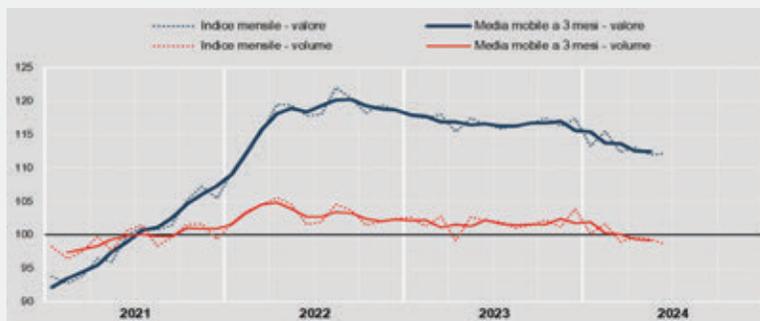
(genn. 2020-lug. 2024, variazioni % tendenziali, base 2021=100)



Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

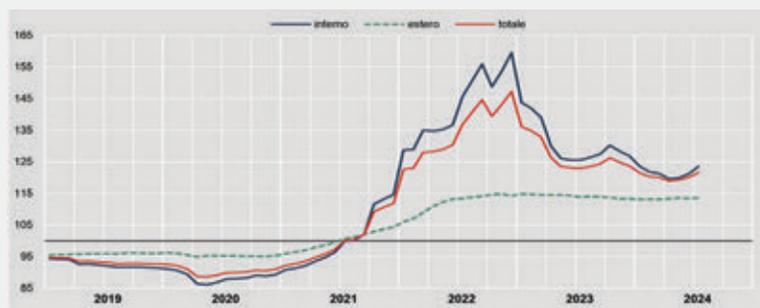
(genn. 2021-giug. 2024, indici destagionalizzati e medie mobili a tre mesi, base 2021=100)



Prezzi alla produzione dell'industria

Fonte: ISTAT

(giug. 2019-lug. 2024, numeri indici, base 2021=100)



RETAIL

MANUFACTURING

RAILWAY

INDUSTRIAL

AUTOMOTIVE

AEROSPACE



Il tuo partner
di logistica
integrata



MULTILOG è un 3PL che rivolge ogni sua energia
su **innovazione** ed **efficienza** per una **logistica sostenibile**

 **TRANSPORT**  **CONTRACT LOGISTICS**  **FORWARDING**

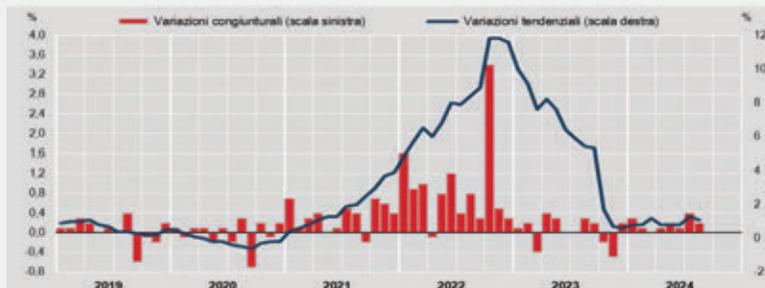
HEADQUARTERS TORINO - NAPOLI | INFO@MULTILOGSPA.COM | MULTILOGSPA.COM



Prezzi Nic* al consumo

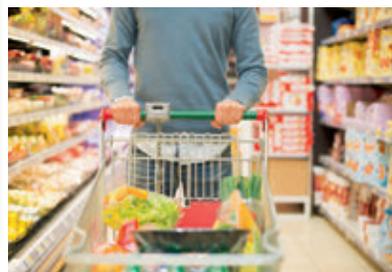
Fonte: ISTAT

(genn. 2019-ag. 2024, variazioni % congiunturali e tendenziali, base 2015=100)



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

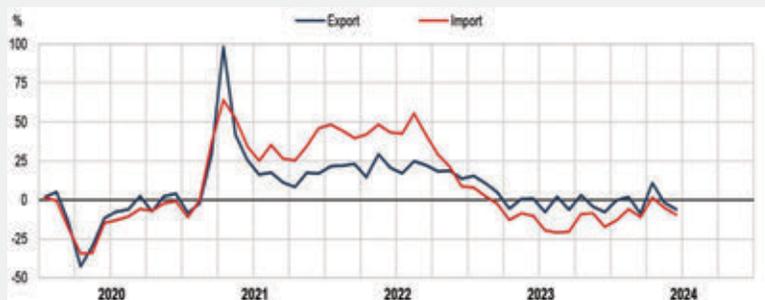
su quello estero (più 0,8% in volume). Nel periodo sono calati notevolmente i beni strumentali (meno 7,3%). A luglio 2024, sono aumentati i prezzi alla produzione industriale dell'1,3% su base mensile e diminuiscono dell'1,1% su base annua. Sul mercato interno i prezzi crescono del 2,0% rispetto a giugno



Commercio estero

Fonte: ISTAT

(genn. 2020-giug. 2024, variazioni % tendenziali, dati grezzi)

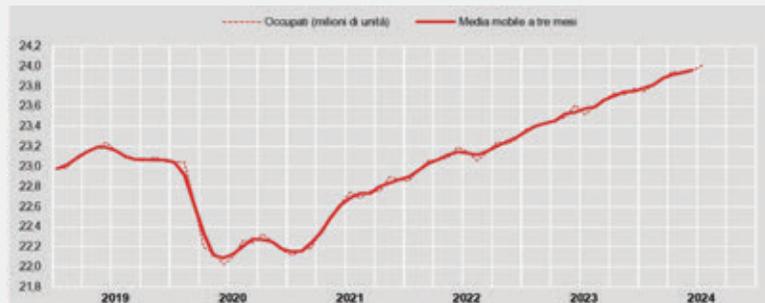


e flettono dell'1,6% su base annua (da meno 3,5% del mese precedente). Al netto del comparto energetico, i prezzi registrano un incremento congiunturale modesto (più 0,1%) e una flessione tendenziale dello 0,4%. Mentre, secondo le stime preliminari, nel mese di agosto 2024 l'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività, al lordo dei tabacchi, aumenta dello 0,2% su base mensile e dell'1,1% su base annua, da più 1,3% del mese precedente. Il lieve rallentamento del tasso d'inflazione riflette in primo luogo l'ampliarsi della flessione su base tendenziale dei prezzi dei beni energetici non regolamentati (da meno 6,0% a meno 8,6%) e dei beni durevoli (da meno 1,2% a meno 1,8%), ma anche la decelerazione dei prezzi dei servizi relativi all'abitazione (da più 2,7% a più 2,5%). Per quanto riguarda l'occupazione, a luglio, rispetto al mese precedente, sono cresciuti sia gli occupati sia gli inattivi e sono diminuiti i disoccupati. In particolare, l'occupazione aumenta per le donne dello 0,2%, pari a 56 mila unità, e anche la disoccupazione giovanile è in calo dello 0,6%.

Occupazione

Fonte: ISTAT

(genn. 2019-lug. 2024, valori assoluti in milioni, dati destagionalizzati)



Una crescita moderata, ma stabile

Sostenuta dal calo dell'inflazione e dalle condizioni del lavoro in molti paesi.

di **Carlotta Valeri**

L'economia internazionale, nonostante le gravi crisi geopolitiche, come la guerra in Ucraina e il conflitto tra Israele e Hamas, continua a mostrare una crescita moderata, ma costante. Nel complesso, le prospettive per il prossimo futuro sono abbastanza positive, ma tutto dipenderà da come evolve la situazione geopolitica e anche dalle elezioni americane. È prevedibile che l'inflazione prosegua la sua tendenza verso il ribasso, ma c'è l'incognita rappresentata dal costo delle materie prime e dell'energia: ad esempio, il petrolio è salito tra aprile ed agosto di un dollaro al barile, mentre il gas naturale è cresciuto di quasi il 13% tra il primo e il secondo trimestre di quest'anno. Cresce, anche se in maniera limitata, anche il commercio mondiale: nel primo trimestre era salito dello 0,3%, poi è aumentato, nel secondo, all'1,0%, trainato dalle esportazioni statuniten-

Negli Stati Uniti si è registrata un'accelerazione dell'economia nel secondo trimestre che ha segnato un più 0,7% dal più 0,4% del precedente



Usa: Pmi manifatturiero

(agosto 2024)

| | AGOSTO | LUGLIO | CAMBIAMENTO | TIPO DI CAMBIAMENTO |
|--------------------|--------|--------|-------------|---------------------|
| Pmi | 47,2 | 46,8 | +0,4 | lento |
| Nuovi ordini | 44,6 | 47,4 | -2,8 | veloce |
| Produzione | 44,8 | 45,9 | -1,1 | veloce |
| Occupazione | 46,0 | 43,4 | +2,6 | lento |
| Consegne fornitori | 50,5 | 52,6 | -2,1 | lento |
| Inventario | 50,3 | 44,5 | +5,8 | veloce |
| Inventario clienti | 48,4 | 45,8 | +2,6 | lento |
| Prezzi | 54,0 | 52,9 | +1,1 | veloce |
| Arretrato ordini | 43,6 | 41,7 | +1,9 | lento |
| Ordini export | 48,6 | 49,0 | -0,4 | veloce |
| Import | 49,6 | 48,6 | +1,0 | lento |

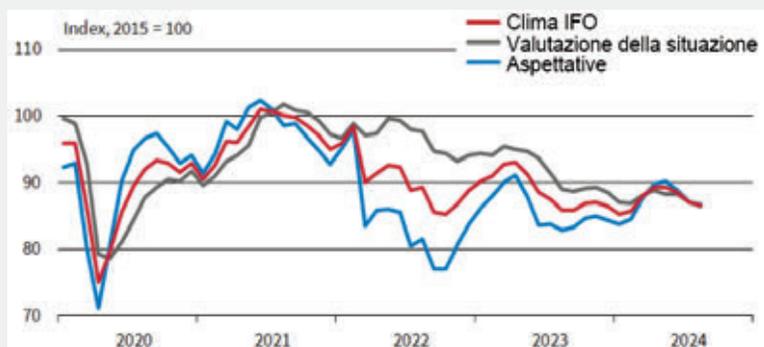
si e cinesi. Anche in questo caso c'è insicurezza, infatti l'indice globale dei manager degli acquisti per i nuovi or-

dini all'esportazione, che anticipa la tendenza del commercio globale, è sceso a giugno al di sotto della soglia dei 50 punti (49,7), per poi peggiorare ulteriormente in agosto (48,9). Come è noto, la "soglia" dei 50 punti rappresenta il limite tra andamento positivo e negativo. Comunque, i rischi sia sull'inflazione sia sullo scenario internazionale sono bilanciati anche dal lavoro che sta andando bene in molti paesi dove è in ripresa.

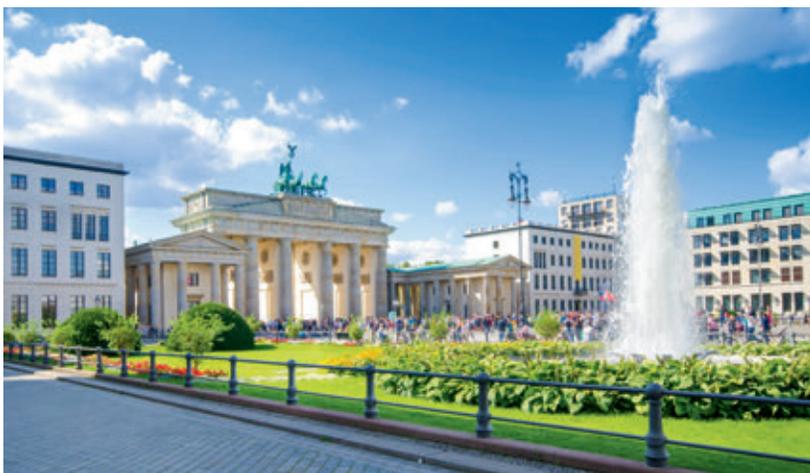
La fase economica nei principali paesi che rappresentano la "guida" dell'economia globale è moderatamente in espansione. Negli Usa, si è registrata un'accelerazione dell'economia nel secondo trimestre, quando è salito il Pil dello 0,7%, dopo che nel primo aveva messo a segno un più modesto 0,4%. La spinta al rialzo è stata deter-

La "fiducia" in Germania

(Ifo Munich, agosto 2024)



Il Brandeburgo Gate di Berlino. L'economia della Germania ha segnato una leggera contrazione dello 0,1% nel secondo trimestre



minata dall'aumento dei consumi sia per i beni sia per i servizi, dalle scorte e dagli investimenti fissi. Il Pmi manifatturiero, ad agosto, è salito a 47,22 punti percentuali rispetto al 46,8 registrato a luglio e anche l'economia complessivamente ha continuato a espandersi. Ci sono però dei segnali contrastanti. Un rappresentante della produzione chimica ha dichiarato: "Stiamo vivendo un rallentamento dell'attività economica perché si è in-

nescata la razionalizzazione del personale e di conseguenza anche della produzione. Il precedente ottimismo su una crescita futura sta lasciando il posto a un giudizio molto più prudente". "L'arretrato si è dimezzato poiché la fatturazione rimane forte, ma gli ordini sono rallentati in modo significativo. Speriamo di vedere una ripresa degli ordini per il quarto trimestre e nel 2025, ma ci aspettiamo che il terzo trimestre rimanga lento per gli ordini

in entrata", ha aggiunto un manager delle società che costruiscono attrezzature per il trasporto. Sulla stessa linea ha parlato un dirigente dei macchinari: "L'acquisizione di nuovi ordini è lenta nella migliore delle ipotesi. È interessante notare che, anche se gli ordini sono in calo, le richieste sono in aumento. I clienti hanno indicato che il capitale è stato approvato per l'acquisto di attrezzature, ma sono stati indirizzati a sospendere i progetti fino al quarto trimestre del 2024. Ciò indica l'incertezza intorno alle elezioni. Prevediamo una fine d'anno forte, con un aumento dell'arretrato fino al 2025".

In Cina, il Pil ha rallentato in maniera consistente nel secondo trimestre, quando ha segnato una modesta crescita dello 0,7%, dopo che era salito nel primo trimestre dell'1,5%. Un effetto della crisi immobiliare che, nonostante gli interventi del governo, sta continuando a paralizzare i consumi privati, che non sono stati neppure aiutati da un tasso dell'inflazione molto contenuto, che ha segnato a luglio una crescita dello 0,5%. Anche nell'area dell'euro la crescita è misurata: il Pil del secondo trimestre ha registrato una variazione positiva solo dello 0,2% su base congiunturale. Ciò è dipeso dall'andamento contrastante delle principali economie: la Germania ha continuato ad avere difficoltà, registrando una contrazione dello 0,1%, in Francia e in Italia è cresciuta dello 0,2%, mentre in Spagna la crescita è stata vivace con un 0,8%. Di positivo c'è che l'Economic Sentiment Indicator-Esi è aumentato nel secondo trimestre dello 0,6%: questo indica che c'è una maggiore fiducia nell'industria, nei servizi e nel commercio. Resta il fatto che la Germania può rappresentare un problema: l'Esi è in calo dell'1,7%.

Cosa deve fare l'Unione europea

“Rendere più forte l'economia europea deve avvenire su più punti: riequilibrare la sua dipendenza dalla domanda estera e valorizzando il mercato unico; ponendola all'avanguardia in campo tecnologico ed energetico; mettendola in grado di provvedere alla propria sicurezza”, ha detto Panetta.

di **Stefano Pioli**

Fabio Panetta, governatore della Banca d'Italia, è intervenuto al meeting di Rimini, che aveva come tema “Se non siamo alla ricerca dell'essenziale, allora cosa cerchiamo?”. “Il tema di quest'anno - ha detto Panetta - prendo il suo intervento - è fondamentale ma trascurato nella frenesia delle attività di ogni giorno. L'essenziale rappresenta ciò che rimane quando il superfluo viene eliminato; è il nucleo di valori e obiettivi che dà direzione e significato alle nostre azioni. Eppure, distratti dall'immediato e dal contingente, perdiamo spesso di vista ciò che davvero conta. Il meeting, con la sua partecipazione giovane e vibrante, offre un'opportunità unica per riflettere su cosa sia davvero importante nelle nostre vite e nella nostra società”. Quindi, ha sostenuto che nel suo discorso “analizzerò uno dei temi fondamentali per il nostro futuro economico: l'integrazione europea. Cosa rappresenta davvero l'Unione europea? Quali sono le sue motivazioni profonde? E come contribuisce alla prosperità, al bene comune, alla convivenza pacifica, e, in definitiva, a ciò che è essenziale?”.

Nel tempo l'integrazione europea ha portato importanti benefici ai cittadini. L'abolizione delle tariffe doganali interne ha favorito la specializzazione produttiva e le economie di scala, stimolando l'efficienza e la concorrenza e accrescendo l'occupazione e il benessere: in assenza del mercato unico il reddito pro capite in Europa oggi sarebbe infe-



“Parafasando Jacques Delors, un'altra figura di spicco dell'eupeismo, occorre affiancare al pompiere che spegne gli incendi un architetto che progetti i palazzi, per costruire un'Europa forte e unita”, ha detto Panetta

riore di un quinto. Le autorità europee hanno, oggi, il difficile compito di garantire prosperità ai cittadini in un mondo meno stabile e meno aperto. Un banco di prova confermerà i progetti di spesa comune e avanzare verso un'unione più completa e integrata sul piano finanziario e fiscale. Inoltre, è indispensabile rilanciare l'economia riequilibrando la dipendenza dalla domanda estera, rafforzando il mercato unico e la competitività, progredendo sui fronti tecnologico, energetico e della sicurezza esterna. Panetta, ricordando le difficili crisi che l'Unione ha superato, come il Covid-19, ha ricordato che “parafasando Jacques Delors, un'altra figura di spicco dell'eupeismo, occorre affiancare al pompiere che spegne gli incendi un architetto che progetti i palazzi, per costruire un'Europa forte e unita”. Il progetto europeo si trova ora di fronte a sfide

sia interne sia esterne che ne mettono alla prova la solidità e la coesione. L'indebolimento della crescita economica, la transizione dall'industria ai servizi e la connessa maggiore frammentazione del tessuto sociale, le difficoltà di integrazione di una popolazione immigrata sempre più numerosa, i divari di sviluppo tra diverse aree del continente, ampliati dalla crisi dei debiti sovrani, hanno eroso la fiducia nel progetto europeo. Sono emerse spinte nazionalistiche e il processo di integrazione ha rallentato. La risposta comune alla pandemia ha solo attenuato questa tendenza. Sono fenomeni non esclusivamente europei, che si manifestano anche a livello globale.

“La sequenza di shock senza precedenti osservata negli anni scorsi ha avuto ripercussioni economiche di ampia por-



“L’industria europea è intrappolata in settori a tecnologia intermedia. Il caso dell’intelligenza artificiale è emblematico: tra il 2013 e il 2023, gli investimenti privati sono stati 20 miliardi di dollari in Europa, 330 negli Stati Uniti e 100 in Cina”, ha ricordato Panetta

tata, accentuando le spinte protezionistiche preesistenti. Dopo decenni in cui la globalizzazione sembrava inarrestabile, le dispute geopolitiche sono tornate a minacciare il sistema di scambi internazionali e la stabilità dell’economia mondiale. Il commercio globale mostra preoccupanti segni di frammentazione evidenziati dalla Brexit, dal minore sostegno degli Stati Uniti all’Organizzazione mondiale del commercio e dalle dispute protezionistiche tra Stati Uniti e Cina”, ha detto il governatore della Banca d’Italia. Negli ultimi due decenni l’Unione europea ha accumulato un ritardo di 20 punti percentuali in termini di produttività rispetto agli Stati Uniti. L’industria europea è intrappolata in settori a tecnologia intermedia e poco presente in quelli alla frontiera, nonostante l’eccellenza della ricerca. Il caso dell’intelligenza artificiale è emblematico: tra il 2013 e il 2023, gli investimenti privati sono stati 20 miliardi di dollari in Europa, 330 negli Stati Uniti e 100 in Cina. Per assicurare sviluppo e redditi elevati è necessario un incremento della produttività. Panetta ha aggiunto: “Europa non può limitarsi a essere un semplice utilizzatore della tecnologia ma deve ambire a un ruolo attivo. I benefici oltrepassano la dimensione produttiva e riguardano i diritti

essenziali dei cittadini come la tutela dei dati personali e il pluralismo dell’informazione”.

Il disegno e la portata dei programmi futuri dipenderanno in larga parte dal successo di quelli in corso, in particolare dalla capacità dei singoli paesi di utilizzare proficuamente i fondi messi a disposizione dai rispettivi piani di ripresa e resilienza.

E’ indispensabile anche

rilanciare la crescita, non solo per garantire il benessere dei cittadini, ma anche per continuare a contare nel mondo. Vent’anni fa sia l’Unione sia gli Stati Uniti producevano un quarto del reddito mondiale; da allora il peso della Unione è sceso al 18% mentre quello degli Stati Uniti è rimasto invariato. “Il rafforzamento dell’economia europea deve avvenire su più dimensioni: riequilibrando la sua dipendenza dalla domanda estera e valorizzando il mercato unico; rendendola più competitiva; ponendola all’avanguardia in campo tecnologico ed energetico; mettendola in grado di provvedere alla propria sicurezza esterna”, ha aggiunto Panetta.

Per superare le sue debolezze e tenere il passo con il progresso a livello mondiale, l’Unione europea dovrà avviare riforme profonde ed effettuare investimenti ingenti nei prossimi anni. “Tra le riforme, ho già sottolineato l’importanza di creare una capacità fiscale comune, senza la quale l’attuale governance europea rimane squilibrata. L’idea che l’Unione possa funzionare efficacemente senza una capacità fiscale centralizzata è semplicemente un’illusione, e va superata. Una politica fiscale comune correggerebbe questo squilibrio e rafforzerebbe

la coesione tra paesi membri. Tra le altre riforme necessarie per la competitività dell’economia europea mi limito a ricordare l’allargamento del mercato unico ai settori oggi esclusi, come le telecomunicazioni e l’energia, al fine di stimolare concorrenza ed efficienza; la realizzazione di un ambiente normativo favorevole all’attività imprenditoriale, che possa attrarre investimenti privati e incentivare l’innovazione; il potenziamento dei legami tra il mondo accademico e il sistema produttivo, al fine di trasformare i risultati della ricerca in prodotti e servizi competitivi sul mercato globale”, ha detto il governatore della Banca d’Italia.

In conclusione, quali scelte ci consegneranno un domani migliore? “La risposta possiamo trovarla nei valori che hanno ispirato la nascita e l’evoluzione dell’Unione europea. Dopo la devastazione della Seconda Guerra Mondiale, l’essenziale per l’Europa è divenuto finalmente chiaro: costruire una società prospera e soprattutto pacifica. Questo valore fondante deve continuare a orientare le nostre scelte, soprattutto in tempi in cui sono riemersi conflitti e tensioni. Le ricette sono quelle che ci hanno guidato sin qui, basate sul principio della cooperazione e sull’obiettivo di costruire un’economia moderna, capace di affrontare le sfide globali. Con il fine di conseguire una crescita sostenuta e inclusiva come condizione per il bene comune e la concordia. Il contributo dell’Italia sarà decisivo in questo percorso: affrontare le debolezze strutturali, ridurre il debito pubblico e promuovere una crescita elevata non solo rafforzerà la nostra economia, ma contribuirà anche alla solidità dell’intera Unione europea. Solo così potremo lasciare alle generazioni future un’Italia e un’Europa che abbiano saputo distinguere l’essenziale dal superfluo, orientando le proprie scelte verso ciò che conta davvero”, ha concluso Panetta. ■

Meno artigiani, meno coesione sociale

Tra il 2012 e il 2023, hanno abbandonato questo mestiere 410 mila soggetti, con la chiusura di negozi che erano un punto di riscontro per molti cittadini.

di **Gioia Valenti**

Il numero degli occupati cresce nel nostro paese, come dimostrato nel Barometro dell'economia (vedi pag. 6), sta però cambiando come è formato il mondo dell'occupazione, ad esempio stanno calando gli artigiani, ossia quelle persone che svolgono un'attività lavorativa che è manuale. Secondo i dati pubblicati da Infocamere/Movimprese, nel 2012 gli artigiani erano poco meno di 1,867 milioni di unità, dopo undici anni il loro numero è sceso drasticamente a 1,457 milioni. Sono stati persi 410 mila soggetti, di cui 73 mila solo nell'ultimo anno. E' quindi probabile che, continuando questa tendenza, entro pochi anni sarà difficile trovare un idraulico, un falegname, un elettricista che sia disposto a venire a casa per effettuare una riparazione. Sono in calo anche le imprese artigiane: nel 2008, anno in cui si è toccato il picco massimo di questo inizio secolo, erano pari a poco più di 1.486 mila unità (il numero non coincide con quello degli artigiani perché se un'azienda familiare è composta da tre unità, questi devono essere tutti iscritti all'Inps, che dà il numero totale di artigiani mentre l'azienda conta semplicemente per uno), nel 2023 il numero è sceso a 1.259 unità. Certamente questo fenomeno della concentrazione è stato positivo, in quanto ha aumentato la dimensione aziendale e reso più efficienti alcuni settori, ma è incontrovertibile che gli artigiani siano notevolmente calati.



Un antico negozio di orologeria

Del resto, questo cambiamento è visibile anche girando per le città o i paesi di provincia: i negozi artigianali sono in via di estinzione. Sono ormai quasi invisibili le tante botteghe che una volta erano presenti, parliamo di calzolai, corniciai, fabbri, falegnami, fotografi, orologiai, pellettieri, sarti, tappezzeri, etc. Ciò aumenta anche il degrado delle città, infatti sono molte le insegne che sono state rimosse e altrettante vetrine non sono più allestite e con le saracinesche abbassate. Questo è anche un segnale del peggioramento della qualità della vita di molte realtà urbane. Nota la Cgia di Mestre a questo proposito: "Le città, infatti, non sono costituite solo da piazze, monumenti, palazzi e nastri d'asfalto, ma anche da luoghi dove le persone si incontrano, anche per fare solo due chiacchiere. Queste micro attività conservano l'identità di una comunità e sono uno straordinario presidio in grado di rafforzare la coesione sociale di un

territorio". Coesione sociale che si sta perdendo. Le motivazioni di un simile stato sono molteplici, in primo luogo la denatalità che sta colpendo il paese, poi c'è un problema culturale: molti giovani non hanno più interesse al lavoro manuale che considerano quasi di serie B. Inoltre, è venuta meno storicamente un'azione formativa in tante regioni del nostro paese ed è, quindi, restato ancora in piedi il concetto del liceo classico o scientifico come quello più elevato, una logica che appartiene più all'Ottocento che all'epoca moderna. In valore assoluto, tra il 2012 e il 2023, le perdite di artigiani hanno interessato la Lombardia, dove sono calati di 60.412 unità, l'Emilia Romagna con meno 46.696 e il Piemonte, di poco sotto, con un calo di 46.139 unità, mentre il dato medio nazionale è stato pari al meno 22%. ■

THE ECONOMIST

La tragedia della guerra in Ucraina

Per coloro che arrivano sul “terreno lunare” delle linee orientali del fronte ucraino, la vita è spesso breve. “I soldati esperti hanno paura di conoscere i nuovi arrivati”, dice “Artem”, un soldato un tempo assegnato alla 59a brigata a sud di Pokrovsk, nella provincia di Donetsk. “Il tuo destino è deciso nelle prime ore. Cinque, dieci minuti, è davvero tutto ciò che serve”. “Artem” ricorda di aver visto “forse duecento borse abbandonate” con i cognomi in un bunker. Raggiungere le posizioni è solo metà della storia. Nelle “tane” che compongono la linea del fronte, si deve fare i conti con il putrido mix di metallo, spazzatura, rami, sangue e resti umani. “È impossibile mantenere le posizioni perché così tanti sono caduti e nessuno recupera i corpi”. L’offensiva estiva della Russia, a differenza della controffensiva ucraina dello scorso anno, non è mai stata annunciata. La sua fase più intensa è in corso da tre mesi nella regione del Donbas e nella provincia di Kharkiv. Afflitta da una carenza di armi e uomini, l’Ucraina ha costantemente perso terreno da quando si è ritirata da Avdiivka a febbraio: un villaggio qui, una rotazione pasticciata là. Ora si sta ritirando fino a un chilometro al giorno. I combattimenti si sono intensificati lungo tutta la linea del fronte. Il 30 luglio, il presidente Volodymyr Zelensky ha dichiarato che Pokrovsk, una città di 60 mila persone prima della guerra, era diventata l’obiettivo principale della Russia.

Una fonte della sicurezza ucraina con sede a Pokrovsk attribuisce gran parte della recessione a un comportamento “devastante” da parte del Congresso degli Stati Uniti all’inizio di quest’anno. Ma il problema attuale più urgente è la manodopera e il fallimento del programma di mobilitazione dell’Ucraina. La Russia ha più uomini. Il morale nei

ranghi ucraini è sceso di conseguenza, dice, anche se l’entità varia notevolmente a seconda della brigata. “Ci sono alcune brigate dove il lavoro è ben organizzato, altre dove francamente non lo è”. Ma tre anni di guerra di logoramento possono logorare anche le migliori unità. Un comandante della 24a brigata, recentemente trasferito da Niu-York a Chasiv Yar, due delle sezioni più calde del fronte, dice che i battaglioni della sua brigata stanno ora combattendo con solo 20 persone in posizione, meno di un plotone. Chiede di rimanere anonimo per esprimere pienamente la sua angoscia. “Chiamatemi Syrsky”, scherza, con la voce intrisa di rabbia nei confronti di Oleksandr Syrsky, comandante in capo dell’Ucraina. Syrsky del 24° dice che la sua brigata, che utilizza per lo più armi ormai rare di produzione sovietica, è stata razionata con due a sei proiettili al giorno e ha otto



L’Ucraina è ormai ridotta a un cumulo di macerie: i droni russi la stanno massacrando

cannoni. Il risultato è di circa 15 vittime per ogni giorno di combattimento nella brigata. “È una follia. Stiamo combattendo con cuochi, elettricisti e meccanici”. Le recenti battute d’arresto hanno spinto gli alti comandanti a inviare gestori di crisi, con un certo successo. Tra loro c’è il colonnello Pavlo Fedosenko, che ha svolto due volte un ruolo cruciale nella difesa di Kharkiv dagli attacchi russi, l’ultima volta a maggio. La sua presenza a Krasnohorivka, uno dei settori più critici, ha coinciso con la sua stabilizzazione. L’Ucraina sta ora impedendo ai russi di avanzare ulteriormente, e controlla ancora circa il 10% di quella città.



Il morale della popolazione è basso: quasi tre anni di guerra hanno logorato ogni sopportazione

“e poi l’artiglieria russa e i droni FPV inizieranno a colpire”.

L’estenuante offensiva russa pone molte domande sull’Ucraina: sul suo popolo, sui politici e sui soldati. “Artem” giunse a una conclusione drammatica. Fuggì, con il pretesto di ritirare un pacco dalla città più vicina. “Non starei parlando con te ora se non l’avessi fatto”, dice. Ma anche lui crede che l’Ucraina debba continuare a combattere, piuttosto che cercare una pace, e lo farebbe sotto un comandante migliore. L’odio per la Russia rimane il fattore unificante tra i soldati ucraini e sembra diventare più

“Il comando era debole”, dice in una rapida intervista vicino alle linee del fronte. “Ho dato a ciascuna unità istruzioni più chiare sui loro compiti, sulla posizione delle riserve, sulla posizione del nemico e su dove operano i droni russi”. Il colonnello Fedosenko insiste sul fatto che la stabilizzazione deve essere seguita da una spinta contro le linee russe. “Dobbiamo riprendere l’iniziativa. Se non lo facciamo, i russi continueranno a comandare le operazioni”. Pokrovsk, come molte città del Donbass, aspetta. La sua strada di rifornimento orientale per Kostiantynivka è già nel raggio d’azione dei droni russi. I missili balistici fanno parte della vita quotidiana. Prima della caduta della vicina Avdiivka a febbraio, gli appartamenti con due camere da letto venivano venduti per 25 mila dollari. Ora, il prezzo è di 7 mila-10 mila. Una chimera di vita civile rimane nel centro di Pokrovsk, ma la tristezza è incisa su ogni fronte. La fonte dei servizi di sicurezza prevede che la vita cambierà in modo ancora più definitivo qui entro un paio di mesi. “Arriveranno a certe posizioni”, dice,



Il centro di Kiev, quello che era un shopping center raso al suolo da un drone russo

forte quanto più sono vicini al fronte. Pochi credono in un cessate il fuoco che non porterebbe a un nuovo e più devastante attacco su tutta la linea. “Come comandante vedo la necessità di negoziati”, dice il colonnello Fedosenko. “Ma come combattente, patriota e ucraino, sono morto contro di loro”.

Parade si integra con TMV di Trimble

Grazie a questa integrazione, i broker possono ridurre i tempi di inserimento dei dati sul vettore e ottenere maggiori informazioni dalla soluzione TMS.

di **Ingrid Woller**

Negli Stati Uniti stanno aumentando le iniziative nel settore tecnologico e anche le società che vi operano. L'ultima iniziativa è stata presa da Parade, che è la principale piattaforma di gestione della capacità abilitata all'intelligenza artificiale che consente agli intermediari di merci di potenziare i loro team a contatto con i clienti e con i vettori. Parade potenzia il TMS e gli strumenti di intermediazione esistenti per riuti-

vettori senza pari e strumenti di intelligenza artificiale generativa all'avanguardia all'interno del TMW di Trimble. Va detto che Trimble Transportation sta trasformando la supply chain globale attraverso una tecnologia intelligente e connessa e flussi di lavoro radicati in mappe e dati commerciali standard del settore. All'intersezione tra il mondo fisico e quello digitale, Trimble Transportation offre soluzioni SaaS, web, mobili e installate che

L'integrazione riunisce le migliori funzionalità di automazione del trasporto merci di Parade con TMW. Sfruttando questa nuova integrazione, i broker possono automatizzare la creazione del profilo del vettore, ridurre i tempi di inserimento dei dati e ottenere maggiori informazioni da una soluzione TMS. La soluzione combinata consente inoltre ai broker di prenotare carichi attraverso vari canali, tra cui email, portali white-label o attraverso l'ampia rete di partner, vettori, mercati di merci e schede di carico di Parade. La nuova integrazione offre vantaggi chiave per i clienti Parade, tra cui: aumento fino a quattro volte del volume dei preventivi digitali; miglioramento fino al doppio dell'efficienza della prenotazione del carico; aumento medio del 25% del riutilizzo dei vettori; riduzione media del 30% del tempo impiegato con vettori non qualificati o fraudolenti. L'integrazione consente ai broker di acquistare, convalidare e gestire i vettori in modo più efficace. Inoltre, l'integrazione è ulteriormente alimentata da Capacity CoDriver di Parade, la funzione di intelligenza artificiale generativa per affrontare sfide come la generazione di preventivi, la verifica del vettore e il sovraccarico di comunicazione manuale. "L'integrazione di Parade con TMW fornisce dati e tecnologia per trasformare l'intermediazione merci in operazioni digital-first", ha dichiarato Anthony Surtadja, Ceo e co-fondatore di Parade, "Questa trasformazione digitale consente ai broker di prenotare carichi online con un clic, crea una forza lavoro più efficiente e migliora notevolmente i margini operativi". ■



Negli Usa stanno crescendo le società che si stanno dedicando all'innovazione tecnologica

lizzare i vettori, semplificare i flussi di lavoro e automatizzare le prenotazioni dei carichi. I principali broker di merci utilizzano Parade per espandere la copertura della capacità, scalare i team e far crescere il business. La società ha annunciato una nuova integrazione diretta con TMW di Trimble, che è un software di gestione dei trasporti (TMS). Questa collaborazione mira a offrire un'efficienza di gestione dei

migliorano l'efficienza, promuovono la sicurezza, ottimizzano l'utilizzo e consentono la collaborazione. Dalla pianificazione alla consegna, fornisce soluzioni all'avanguardia per l'approvvigionamento, la gestione dei trasporti, la mappatura, l'instradamento, la spedizione, la navigazione, la localizzazione, la gestione della flotta, la conformità ELD e la manutenzione degli asset.

Il nuovo codice della strada

Il provvedimento è in parlamento e si attende la sua approvazione.

di **Ivana Rossetti**

Il nuovo codice della strada si avvicina all'approvazione definitiva, dopo un lunghissimo percorso legislativo, iniziato lo scorso anno, con vari ritardi che hanno rimandato l'entrata in vigore delle tante novità incluse nel pacchetto voluto dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, vero e proprio promotore delle nuove misure. Lo stesso Salvini ha confermato l'obiettivo di arrivare a una rapida approvazione delle novità nel corso dei prossimi mesi: "Da un anno lavoriamo a un nuovo codice della strada, abbiamo coinvolto i comuni, le Regioni, i produttori di auto, i ciclisti, i familiari delle vittime della strada. Conto che il parlamento, dopo un ampio dibattito andato avanti quasi dodici mesi, entro settembre approvi in via definitiva il testo che dovrà essere applicato", ha detto a una dichiarazione all'Ansa. Al momento, però, non c'è alcuna certezza che l'approvazione definitiva arrivi effettivamente nel corso di questo mese di settembre, anche per via dei tanti emendamenti arrivati nelle scorse settimane in parlamento. Sarà necessario seguire giorno per giorno l'evoluzione dell'iter legislativo. Nel frattempo, si è verificata una leggera riduzione dei morti legati agli incidenti stradali, con un calo del 4% nel 2023.

Questo dato, però, va contestualizzato: i morti sono ancora oltre tremila ogni anno e l'obiettivo è quello di ottenere una riduzione significativa nel corso dei prossimi anni, anche grazie a interventi mirati per massimizzare la sicurezza e introdurre provvedimenti duri per scoraggiare le violazioni del codice, ridurre



Un problema all'attenzione è quello degli autovelox, il ministro Salvini dice che "non possono essere utilizzati dai comuni per guadagnare di più"

gli incidenti e le vittime della strada. Ci sono alcuni temi legati al codice e, più in generale, alla mobilità che sono particolarmente "caldi" in queste settimane. La conferma arriva direttamente da Salvini. Il primo è il limite di 30 chilometri l'ora in città con la definizione delle cosiddette "zone 30". Secondo il ministro dei Trasporti, queste zone dovrebbero essere applicate nelle aree in cui si ravvisa un pericolo e in zone limitate della città. Un'estensione del divieto potrebbe tradursi in un "disagio all'operatività delle metropoli". C'è poi la questione legata agli autovelox. Anche in questo caso, ci sono posizioni contrapposte. Per Salvini, infatti, l'installazione degli autovelox va concentrata sulle grandi arterie stradali e "non nel centro di Milano". Il ministro intende evitare che gli autovelox si trasformi-

no in uno strumento per fare cassa da parte delle amministrazioni locali che, fin troppo spesso, utilizzano i sistemi di rilevazione della velocità per multare gli automobilisti anche per piccole violazioni, su strade ad alta percorrenza. Su questi due temi, il ministero dei Trasporti sta lavorando a stretto contatto con l'Anci, l'associazione dei comuni italiani. In ogni caso, è solo questione di settimane (o forse di pochi mesi) prima che il nuovo codice della strada entri in vigore andando a modificare vari aspetti della mobilità, con interventi legati alla stretta su alcol e stupefacenti e le nuove norme legate alla circolazione dei monopattini, con l'obbligo di casco e di assicurazione. I temi sul tavolo sono tanti. Per un quadro definitivo sarà necessario, in ogni caso, attendere l'approvazione definitiva. ■

Aton fa scegliere ai dipendenti i loro premi

“Scelte come queste vanno nella direzione di coinvolgere le persone: se c’è da festeggiare, tutti debbono partecipare”, ha detto il fondatore De Nardi.

di **Valerio di Velo**

Aton è una tech company con headquarter a Villorba, nel trevigiano, operativa nel settore digitale-informatico. Sviluppa soluzioni per la trasformazione digitale delle vendite omnichannel e dei processi di tracciabilità e supply chain aziendale. Nel primo semestre del 2024 ha registrato un più 8,1% nel fatturato, arrivando a 11,7 milioni di euro contro i 10,33 dello stesso periodo dello scorso anno. Il portafoglio ordini attivo vale oggi 31 milioni di euro e nel corso del semestre sono arrivati ordinativi per poco più di 10 milioni, registrando un più 11,0% sullo stesso periodo del 2023. Anche l’Ebitda è favorevole avendo raggiunto quota 1,7 milioni, mentre era nel 2023 1,56 milioni. I dati del fatturato e dell’Ebitda sono i più alti di sempre e se il trend positivo iniziato nel 2023 dovesse essere mantenuto, potrebbe registrarsi il valore più alto nei 36 anni della storia aziendale. Merito anche del continuo investimento in ricerca e sviluppo, che ammonta in media al 7% del fatturato. Insieme agli ottimi risultati il management ha annunciato un innovativo piano di premi di risultato per i collaboratori: se a fine anno l’Ebitda crescerà rispetto al 2023, a ognuno sarà dato un bonus a salire fino a raggiungere una mensilità piena in corrispondenza del target. In tutto è stato messo a budget oltre mezzo milioni di euro per questi premi.

“In un contesto dove le trimestrali di tech, lusso e moda non sono state positive, noi continuiamo a crescere”, ha commentato Tania Zanatta, direttore

finanziario di Aton. “Stiamo ottenendo ottimi risultati sui servizi, in particolare nell’area service desk con i servizi di assistenza multilingua, oggi supportati anche dall’intelligenza artificiale. Da segnalare l’impatto positivo portato dall’ingresso di alcune commesse particolarmente importanti, giunte a margine di lunghe trattative con società multinazionali che ci permetteranno di crescere anche nei prossimi mesi”. I clienti sono 750 a livello globale, tra di loro top player del fashion e del retail, dell’industria, della grande distribuzione orga-

obiettivi e auto-organizzazione dei team di lavoro. Per questo abbiamo definito delle linee guida grazie alle quali i singoli team possono autovalutarsi con dei kpi specifici che misurano il merito. Saranno i nostri stessi collaboratori a sancire il premio che ritengono di meritarsi, il consiglio di amministrazione non avrà alcuna possibilità di cambiare le loro decisioni”.

L’azienda, per definire il modello premiale più favorevole ai collaboratori, ha aperto un tavolo di dialogo con il



Aton ha raggiunto nel primo semestre del 2024 un più 8,1% nel fatturato rispetto allo stesso periodo del 2023, arrivando a 11,7 milioni di euro

nizzata e del settore energy. “In occasione della presentazione degli ottimi risultati economici, abbiamo deciso di varare un nuovo piano di premi per gli atonpeople”, ha spiegato l’amministratore delegato Giorgio De Nardi. “Crediamo nella flessibilità e nella velocità sostituendo i vecchi sistemi gerarchici con modelli basati su ingaggio, fiducia,

sindacato Uiltucs di Treviso, un’operazione che ha impiegato il primo semestre dell’anno per essere portata a termine. Anche Confindustria Veneto Est (alla quale Aton è associata) ha partecipato alla stesura dell’accordo, tramite l’area sindacale lavoro e welfare. L’elemento differenziante è stata la decisione di premiare con un più 25%

del bonus il collaboratore che decide di ritirarlo in welfare e non in cash, una novità in termini assoluti e di rilievo per il settore. Entrando nei dettagli, quest'anno il premio sarà attivato con l'Ebitda di gruppo a 5 milioni, con il riconoscimento del 25% di una mensilità lorda. Al superamento, questo 25% crescerà in proporzione all'entità del risultato, arrivando al 75% della mensilità al conseguimento dei 6 milioni e continuerà ad aumentare proporzionalmente e senza tetto massimo. La strategia aziendale va oltre, è stata infatti abilitata la possibilità di incassare questo premio in welfare (e dunque non in "cash"), con una maggiorazione ulteriore del 25%. La seconda linea premiale decisa da Aton si focalizza invece sulle performance dei team: può arrivare fino al 25% della mensilità ed è basata sull'autovalutazione dei singoli gruppi di lavoro, ognuno dei quali decide in



I dipendenti del gruppo sono circa 240 e si sceglieranno i premi da soli, senza che il consiglio di amministrazione possa mutare le loro decisioni

completa indipendenza la percentuale di conseguimento degli obiettivi fissati su performance e miglioramento rispetto all'andamento dell'anno, alle attese, agli obiettivi strategici. Questo premio sarà erogato solo se l'Ebitda di gruppo nel 2024 crescerà rispetto a quello del 2023 ed è incassabile solo in welfare. "Abbiamo deciso di incrementare il va-

lore dei premi quando i collaboratori li incassano sotto forma di welfare", ha detto De Nardi. "Crediamo che gli imprenditori debbano lavorare per il bene comune, sia dell'azienda che dell'ecosistema dove operano. Scelte come queste vanno nella direzione di coinvolgere le persone: se c'è da festeggiare, tutti debbono partecipare". ■

IL PROFILO DI ATON

Aton è stata fondata da Giorgio De Nardi nel 1988, la sua missione è crescere insieme all'ecosistema di collaboratori, clienti, partner, ambiente e comunità, realizzando profitti etici e sostenibili. Il gruppo, composto anche dalle aziende Blue Mobility (soluzioni IT per la logistica e la rete vendita delle Pmi) e Aton AllSpark (joint venture di Aton e AllSpark, azienda IT specializzata nel mercato fashion retail). Oggi il gruppo occupa circa 240 persone che servono oltre 750 clienti in tutto il mondo che operano nei seguenti settori: il 39% nei prodotti di largo consumo dal cibo alla cura della persona, il 42% nella grande distribuzione organizzata e nel fashion, il 19% nel mondo dell'energia. Dal 2018 Aton è certificata Great Place To Work. Nel 2021 è diventata società Benefit e ha integrato nel proprio statuto obiettivi sociali (people), ambientali (planet) oltre che economici (prosperity). Nel 2023 è entrata a far parte della community delle aziende B Corp che si impegnano in un percorso di miglioramento continuo per trasformare il sistema economico globale. L'azienda presenta ogni anno un report di impatto. La visione strategica dell'azienda nasce dal fondatore e amministratore delegato Giorgio De Nardi, affiancato dal board, l'organo collegiale di gestione, composto dagli executive team leader di tutte le funzioni aziendali e da un coach indipendente. Il business si articola in vendita di servizi, consulenza e prodotti IT. Le app di Aton fanno parte di un'unica piattaforma digitale di proprietà che abbraccia tutta la supply chain. L'azienda propone software e servizi di gestione dei processi legati alle vendite, con particolare attenzione ai canali di distribuzione: dall'eCommerce al punto vendita fisico, passando per la gestione e la relazione con il cliente. Sul fronte della supply chain Aton mette a disposizione software e servizi per il monitoraggio e la gestione di un prodotto lungo tutto il suo ciclo di vita, garantendone la tracciabilità. Aton realizza progetti per i clienti tramite analisi, consulenza e disegno di soluzioni software e hardware, integrazione dati, project e service management, governo da remoto del parco hardware con piattaforme di enterprise mobility management, affiancamento sul campo e formazione, supporto multilingua a utenti e sistemi software e hardware.

E' partita la riforma ferroviaria in Gran Bretagna

Gran Bretagna, dal 3 settembre è partita la riforma ferroviaria, annunciata dal segretario ai trasporti Louise Haigh. La riforma vedrà le infrastrutture e le operazioni passeggeri riunite sotto una gestione pubblica comune, che prenderà il nome di Shadows GBR. "Con la creazione di Shadow Great British Railways, che segna un passo significativo verso la realizzazione di una ferrovia unificata con i passeggeri, ri-



unendo binario e treno, e facendo progredire il Passenger Railways Services Bill, siamo un passo più vicini alla proprietà pubblica che contribuirà a rimettere le nostre ferrovie in carreggiata", ha affermato Haigh. Secondo il dipartimento ai Trasporti, riportare le operazioni passeggeri di proprietà pubblica farà risparmiare ai contribuenti fino a circa 150 milioni di sterline l'anno di tasse. Nell'ambito del programma di riforma ferroviaria per ripristinare le prestazioni e mettere i passeggeri al primo posto, il dipartimento ha riconosciuto la necessità di accelerare la formazione dei macchinisti e ha affermato che sta lavorando con il settore per costruire la resilienza e migliorare la produttività.

Venezia: inaugurato il nuovo terminal crociere

È stato inaugurato il 30 agosto il nuovo terminal crociere di Venezia a Fusina, una struttura moderna che consentirà di ospitare contemporaneamente fino a due navi in modalità home-port. La realizzazione del terminal è stata possibile grazie a un investimento di cinque milioni di euro da parte di Venezia



Terminal Passeggeri, che ha seguito tutte le fasi di progettazione e realizzazione con il supporto dell'Autorità portuale e di Venice Ro-Port Mos, la società che gestisce il terminal autostrade del mare. Nel dettaglio, il nuovo terminal si estende su un singolo piano per una superficie totale di 3.000 metri quadri che consentirà la movimentazione di 400 passeggeri l'ora in uno spazio climatizzato e attrezzato con 5 desk per il check-in e soluzioni anche per le famiglie e i passeggeri a ridotta mobilità, aree dedicate all'operatività delle forze dell'ordine. Il nuovo terminal andrà a integrare strutturalmente l'offerta di Venezia Terminal Passeggeri e dello scalo, permettendo così di preservare e rafforzare la vocazione di porto di arrivo e partenza delle navi e di dare certezze alle compagnie che potranno così contare su due banchine servite da terminal per navi rispettivamente fino a 210 e 250 metri di lunghezza durante tutta la stagione. Si darà così nuovo impulso al consolidamento del traffico crociere a Venezia, che per il 2024 si stima potrà crescere del 9% in termini di passeggeri raggiungendo i 540 mila rispetto ai 497 mila crocieristi registrati nel 2023. Sul fronte degli approdi, le compagnie quest'anno garantiranno circa 240 toccate, di cui il 95% saranno effettuate in modalità "home port". Fabrizio Spagna, presidente e amministratore delegato di Venezia Terminal Passeggeri, ha sottolineato: "Oggi poniamo una nuova pietra miliare per il porto di Venezia. Questo nuovo terminal contribuisce a gettare basi solide per la realizzazione di una nuova idea di crocieristica sostenibile. Da oggi abbiamo infatti la possibilità di accogliere stabilmente due navi in modalità home-port senza dover contare sull'appoggio della Marittima, realizzando così un importante tassello di quel programma di approdi diffusi che rappresenterà il nuovo modello di offerta crocieristica, compatibile con la città e rispettoso del tessuto economico del territorio. Il nostro obiettivo, in questi anni e per il futuro, è quello di continuare a investire per far progredire un'idea di crocieristica che sia

compatibile con il contesto in cui è inserita. Un modello che sia capace di accogliere sempre di più compagnie e passeggeri del segmento luxury - come quelli che arriveranno a Fusina - assicurando servizi sempre più all'avanguardia che permettano di attirare una categoria di turisti top spender disponibili anche a superare il proprio budget pur di vivere un'esperienza autentica e all'altezza delle proprie aspettative”.

IL PORTO DI RAVENNA AL CENTRO DI INVESTIMENTI



Il porto di Ravenna è al centro di un ambizioso progetto di potenziamento delle infrastrutture regionali dell'Emilia-Romagna, grazie a un investimento di 4 miliardi di euro annunciato dal viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Galeazzo Bignami durante il meeting di Rimini, nell'ambito del dibattito su “Mobilità e reti”. L'investimento è dedicato principalmente al funzionamento della zona logistica semplificata che rappresenta un passo fondamentale per snellire le procedure burocratiche e migliorare l'efficienza operativa delle infrastrutture logistiche regionali. Grazie a queste misure, il porto di Ravenna potrà diventare un hub logisticamente più competitivo, facilitando la movimentazione delle merci e migliorando la connettività delle reti logistiche con il resto d'Europa. Gli investimenti annunciati prevedono non solo il potenziamento delle strutture esistenti, ma anche l'ampliamento delle banchine e l'introduzione di sistemi avanzati per la gestione e lo smistamento delle merci. Migliorare l'efficienza e la capacità del porto non solo rafforzerà la posizione dell'Italia nella logistica, ma attirerà anche nuove opportunità commerciali e industriali, contribuendo a una crescita della regione.

Cresce la congestione nelle città

La consegna delle merci nell'ultimo miglio in continuo aumento e l'insufficienza di infrastrutture urbane per la sosta sono causa di un sempre più elevato livello di congestione delle nostre città, generando enormi costi economici, ambientali e quindi con un elevato impatto sulla qualità della vita dei cittadini. La sfida verso “città a zero emissioni” al 2030 rende necessario un cambio di paradigma con interventi immediati e significativi per ridurre il numero di chilometri non neces-



sari, soprattutto quelli maggiormente inquinanti, mediante l'introduzione di nuove soluzioni e nuovi modelli di business a servizio della logistica. L'osservatorio Aipark, l'Associazione italiana degli operatori sosta e mobilità, integrando i propri dati con quelli provenienti da altre fonti, rileva che la fase di consegna dell'ultimo miglio è responsabile del 25% delle emissioni di gas serra da trasporto nelle città. Solo a Milano, si stima che il numero di corrieri espresso destinati alla distribuzione di ultimo miglio sia di circa tremila al giorno, di cui il 59% sono furgoni standard e il 33% cassonati. Si rileva che il tempo medio per percorrere dieci chilometri a Milano è di circa 30 minuti, a Roma di 26 e 30 secondi, a Torino di oltre 25. Inoltre, il 73% degli incidenti stradali avviene nelle aree urbane, mentre le violazioni del divieto di sosta partecipano considerevolmente ai 1,5 miliardi incassati dai comuni per le multe nel 2023. Con la digitalizzazione dell'economia, l'eCommerce ha guadagnato sempre più spazio: nel 2023, gli acquisti online in Italia superano i 54,2 miliardi di euro (più 13% rispetto a un anno fa), secondo il Politecnico di Milano. È di oltre 33 milioni il numero dei consumatori digitali in Italia, i cui acquisti valgono 54,2 miliardi di euro. Gli operatori logistici si trovano, quindi, ad

affrontare numerose sfide verso l'ottimizzazione del processo distributivo urbano a fronte del continuo aumento dei volumi, della frammentazione degli ordini e della richiesta da parte del cliente di livelli sempre più elevati nel servizio. Parallelamente, prosegue anche la corsa del mercato dei veicoli commerciali. Nei soli primi due mesi dell'anno, le immatricolazioni ammontano a 36.044 unità, pari a più 28,4% rispetto alle 28.081 del primo bimestre 2023. La consegna della merce al cliente finale è sicuramente la fase più complessa dal punto di vista operativo, con un impatto significativo sui costi. Ecco allora che, per un cambio di paradigma, le aree di sosta e le infrastrutture urbane diventano l'opportunità da cui partire, per ripensare a un utilizzo strategico, funzionale e sulla base delle reali necessità della domanda. Gli stalli acquisiscono un nuovo ruolo nelle aree urbane: "Da contenitori di automobili ad hub urbani pienamente inseriti nel sistema della mobilità cittadina, capaci di integrare l'offerta della sosta con una molteplicità di servizi. Un vero e proprio parking hub, accessibile e integrato; nel caso specifico anche in un centro di distribuzione di servizi logistici", ha detto Laurence A. Bannerman, segretario generale di Aipark.

DHL trasporta un carico speciale

DHL Global Forwarding ha gestito con successo un carico speciale per un trasporto via mare di Saipem, il cui imbarco ha avuto luogo nel porto di Ravenna, una realtà dinamica che grazie alla propria fortunata posizione geografica rappresenta un



punto di riferimento per gli scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo orientale e del Mar Nero. Saipem, azienda leader globale nei servizi di ingegneria per la progettazione, la realizzazione e l'esercizio di infrastrutture e impianti complessi nel settore dell'energia, sia offshore che onshore, aveva richiesto la movimentazione di cinque moduli di dimensioni molto elevate. L'operazione è avvenuta in modo molto articola-

AMAZON POTENZIA LE PMI



Il valore delle vendite all'estero registrate dalle oltre 21 mila piccole e medie imprese italiane che vendono attraverso Amazon ha raggiunto 1,2 miliardi di euro nel 2023, circa il 25% in più rispetto agli oltre 950 milioni di euro registrati nel 2022. Sono aumentati anche il numero di prodotti venduti sul negozio online: nel 2023 le Pmi italiane hanno venduto complessivamente più di 150 milioni di prodotti, circa 300 al minuto, oltre il 10% in più rispetto all'anno precedente. Germania, Francia, Spagna, Stati Uniti e Austria sono i paesi esteri in cui le Pmi italiane vendono con maggiore successo attraverso Amazon.

lato e ha richiesto la massima cura. DHL Industrial Projects, forte della sua esperienza storica nella movimentazione delle merci via mare, e non solo, ha seguito con meticolosità ogni aspetto per assicurare la consegna a destino. "Siamo particolarmente orgogliosi di questa operazione di trasporto, che ci ha dato modo di mettere in campo tutte l'esperienza del team DHL Industrial Projects, dimostrandone l'eccellenza e rispondendo in modo efficace e puntuale alle esigenze del cliente che si è affidato a noi. Al giorno d'oggi il trasporto marittimo rappresenta una soluzione efficiente e pratica per la movimentazione dei grandi carichi, che seguiamo in ogni fase affinché le merci siano in grado di raggiungere ogni angolo del mondo, in sicurezza. Questo carico è stato particolarmente sfidante, ma possiamo dire di aver portato a termine le operazioni con successo. Un progetto che segna un altro record nel trasporto via mare", ha affermato Andrea Rimondini, head of industrial projects i DHL Global Forwarding Italy. ■

La mancanza di autisti: un problema sempre più grave

I giovani non scelgono più questo mestiere, sia per la durezza del lavoro sia per i costi della patente, mentre i più vecchi presto andranno in pensione.

La mancanza di autisti è un problema che interessa non solo l'Italia, ma anche l'Europa e non solo. Si può dire che sia un problema che interessa tutto il mondo occidentale. Da noi ne mancano circa 22/23 mila. Non si trovano sul mercato del lavoro. I motivi sono da ricercare sia nella durezza sia nell'orario del lavoro, che richiede in primo luogo un forte impegno fisico. L'orario di lavoro è stabilito dal regolamento comunitario 2020/1054 che sancisce che un autista possa guidare fino a un massimo di nove ore al giorno e due volte a settimana può aumentare questo limite di un'ora. Comunque ogni settimana deve eseguire al massimo 56 ore di guida e non può comunque superare le 90 ore in due settimane. Inoltre, si deve fermare per 45 minuti ogni quattro ore e mezza di guida, che può anche dividerle in due tappe. L'orario è pesante e inoltre è aggravato dal traffico: spesso, non riesce a raggiungere la sua meta in tempo e, quindi, è costretto a fermarsi con costi aggiuntivi. Un altro forte sbarramento è rappresentato dall'ingente spesa rappresentata dall'ottenimento della patente di guida professionale, che arriva a costare migliaia di euro. Una cifra molto ingente che scoraggia i più giovani a intraprendere questo mestiere. Infatti, sono parecchie le aziende di autotrasporto che stanno assumendosi il costo di tale spesa nel tentativo di trovare autisti. Comunque trovare chi è disponibile a intraprendere questa carriera è sempre più difficile. E' molto probabile che fra qualche anno il settore dell'au-



In Italia mancano circa 22/23 mila autisti

totrasporto sprofondi in una grave crisi. “Un segnale preoccupante lo stiamo già vivendo nel trasporto pubblico, dove la mancanza di autisti sta facendo diminuire l'offerta di bus, tram e metro con gravi disagi per la cittadinanza. Con meno camionisti, perché molti andranno in pensione e solo una piccola parte sarà sostituita dalle nuove generazioni, corriamo il rischio che fra meno di un decennio il settore non sia più in grado di soddisfare le richieste di trasporto merci avanzate dai committenti”, dice la Cgia di Mestre.

Il problema dell'invecchiamento della categoria è molto forte ed è aggravato anche dall'altro problema che sta sempre più colpendo il nostro paese, quello della denatalità. Rispetto al 2019, spiega la Cgia, il numero dei titolari della “Carta di qualificazione del conducente” di merci è diminuito di quasi 410 mila unità. Cinque anni fa erano poco

meno di 1,2 milioni, ora sfiorano quota 770 mila. Se la coorte dei giovanissimi (con meno di 25 anni) è in aumento del 65,9% (anche se in valore assoluto registriamo un modesto più 2.855 unità), le fasce demografiche tra i 30 e i 54 anni hanno subito un vero e proprio crollo (mediamente del 45/50%). E' importante segnalare che rispetto allo stock attuale, gli over 50 sono poco più di 412 mila, pari al 53,7% del totale. Pertanto, è non solo prevedibile, ma anche probabile ritenere che fra dieci anni la stragrande maggioranza di questi lavoratori uscirà dal mercato: un autista su due lascerà definitivamente la guida professionale. Anche le imprese di autotrasporto stanno notevolmente calando: negli ultimi dieci anni il loro numero è diminuito di 21.248 unità, pari al 20,8%. Un calo dovuto in primo luogo alla cessazione di imprese monoveicolari. Sarà particolarmente complicato risolvere questo problema. ■

Ceva Logistics prosegue il processo di trasformazione

La società del gruppo Cma Cgm accoglierà nel suo modello organizzativo Bolloré.

Ceva Logistics, la controllata logistica del gruppo francese Cma Cgm, ha annunciato una nuova organizzazione verticale volta a consentire ai clienti di beneficiare più facilmente delle sue capacità logistiche globali attraverso l'ampia gamma di servizi di trasporto aereo, marittimo, terrestre e ferroviario, contract logistics, finished vehicle logistics, project logistics e soluzioni doganali. Infatti, Ceva inizierà presto ad accogliere Bolloré Logistics che è stata acquisita dal gruppo Cma Cgm a fine febbraio di quest'anno. In qualità di fornitore leader di logistica a livello mondiale, Ceva

ha generato un fatturato per il 2023 di 20,2 miliardi di dollari trasportando 1,9 milioni di Teu di merci oceaniche, 800 mila tonnellate di merci aeree e gestendo 11,7 milioni di metri quadrati di magazzino, il tutto grazie ai suoi 110 mila dipendenti a livello globale. L'azienda prevede di completare il processo di rebranding entro la fine del 2024, a quel punto Ceva Logistics e Bolloré Logistics proseguiranno sotto un unico marchio, Ceva Logistics.

La nuova organizzazione rafforza la capacità dell'azienda di offrire servizi globali coerenti ai propri clienti in tutta la gamma di prodotti offerti. Con l'allineamento verticale dei team di prodotto fino alla loro declinazione locale, prevede di migliorare lo sviluppo dei prodotti e l'eccellenza operativa. I team di prodotto allineati accelereranno la capacità di progettare nuove solu-



Entro la fine del 2024, Ceva e Bolloré proseguiranno sotto un unico marchio, quello di Ceva

zioni e di applicarle più rapidamente alle sfide dei clienti in tutte le aree geografiche. Inoltre, sta raggruppando le sue operazioni aeree e marittime per capitalizzare le migliori pratiche e gli investimenti tecnologici, in particolare per portare a termine lo sviluppo di CargoWise. Dall'acquisizione da parte del gruppo Cma Cgm nel 2019, Ceva Logistics ha ampliato sia le sue capacità che la sua portata geografica. Grazie a numerose acquisizioni, l'azienda offre ora una solida rete in tutto il mondo. Nel 2022, ha aggiunto la divisione CLS di Ingram Micro per potenziare le sue soluzioni di eCommerce, Gefco per offrire soluzioni di finished vehicle per i clienti del settore automobilistico e rafforzare la sua rete europea via terra, e ora Bolloré Logistics per potenziare le sue soluzioni di gestione del trasporto aereo e marittimo. Altre acquisizioni mirate hanno potenziato la presenza

di Ceva nel trasporto di prodotti deperibili in America Latina (Cargex) e nella consegna di piccoli pacchi e dell'ultimo miglio in Francia (Colis Privé). "I nostri team hanno lavorato per molti anni per raggiungere questo momento e sono molto orgoglioso del livello raggiunto dall'azienda", ha dichiarato Mathieu Friedberg, Ceo dell'azienda. "Ceva Logistics sta passando a un'organizzazione verticale e orientata ai prodotti, che porterà benefici al nostro team e ai nostri clienti mentre competiamo tra le prime cinque aziende del settore logistico. La visione che abbiamo messo in atto con il supporto del gruppo Cma Cgm sta prendendo la sua forma definitiva. La nostra capacità di innovare e collaborare con i nostri clienti per migliorare le loro catene di fornitura globali attraverso soluzioni realmente end-to-end non ha eguali in alcuni segmenti di mercato".

ROS, uno strumento per ottimizzare i ricavi

Bear Cognition, azienda di Charleston, Carolina del Sud, Usa, si occupa di business intelligence, soluzioni di processo e piattaforme di gestione high-touch, che fornisce soluzioni innovative per il settore della logistica e della catena di approvvigionamento. Con oltre 25 anni di coinvolgimento diretto nel settore, Bear Cognition si dedica alla fornitura di soluzioni complete per la gestione dei dati e strategie aziendali. L'azienda ha sviluppato un innovativo sistema di ottimizzazione dei ricavi che migliora significativamente la redditività e l'ef-



ficienza per i 3PL, i fornitori di logistica di terze parti. Questo strumento all'avanguardia, chiamato ROS, è stato presentato all'evento Freight Waves' Future of Supply Chain di Atlanta a giugno. ROS rappresenta un salto significativo nell'efficienza dell'elaborazione, riducendo il tempo dedicato all'analisi delle fatture da ore a minuti. Originariamente progettato per un fornitore leader di 3PL, il ROS utilizza l'intelligenza artificiale avanzata di riconoscimento ottico dei caratteri per trasformare le fatture di spedizione statiche in informazioni fruibili, consentendo agli utenti di ottimizzare i margini massimi o i risparmi dei clienti. "Automatizzando quello che una volta era un processo ad alta intensità di lavoro, il nostro strumento non solo consente di risparmiare tempo, ma aumenta anche la precisione e la redditività", ha affermato Mike Mullen, direttore operativo di Bear Cognition. "Si tratta di trasformare i dati in vantaggi strategici senza sforzo". Il suo sviluppo ha mostrato risultati notevoli: gli agenti di vendita hanno ridotto del 92% i tempi di elaborazione delle fatture, liberando molto tempo per le attività di coinvolgimento e acquisizione dei clienti. Inoltre, lo strumento ha contribuito a ottenere un impressionante aumento del 5-7% dei punti di margine identificando strategie di prezzo ottimali. Bear Cognition presenterà anche una nuova versione di ROS specificamente progettata

per le spedizioni a carico parziale, dimostrando l'impegno dell'azienda per l'innovazione e la leadership nel settore della logistica. "La nostra partecipazione alla fiera Freight Waves di Atlanta è stata un'opportunità per mostrare come ROS possa trasformare radicalmente le operazioni logistiche", ha aggiunto Mullen. "Abbiamo invitato i partecipanti a vedere in prima persona il potenziale dell'intelligenza artificiale nel rivoluzionare il panorama 3PL".

GNV STA PER RICEVERE LA PRIMA NAVE DALLA CINA



GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, una delle maggiori compagnie di navigazione nel mondo che operano nel settore del cabotaggio e del trasporto passeggeri, ha annunciato che GNV Polaris ha completato con successo le prove in mare, durante una settimana circa, passaggio fondamentale prima della consegna all'armatore, prevista entro la fine dell'anno. La prima delle quattro nuove unità ro-pax attualmente in costruzione in Cina presso il cantiere navale Guangzhou Shipyard International avrà una stazza lorda di circa 47 mila tonnellate, una lunghezza di 218 metri, una larghezza di 29,60 metri e potrà raggiungere una velocità massima di 25 nodi. Disporrà di 240 cabine e avrà una capacità di carico di 1.500 passeggeri. Così come tutte quattro le unità di nuova costruzione, anche GNV Polaris è dotata di tutte le predisposizioni per il cold ironing, ossia la connessione tramite una presa alla rete elettrica in banchina, che consente un importante abbattimento delle emissioni, nonché un miglioramento della qualità dell'aria e acustico a livello locale. Tutte le nuove navi saranno dotate di sistemi di pulizia dei gas di scarico, riduzione catalitica selettiva e tecnologie di riciclaggio del calore per soddisfare i requisiti IMO Tier III e EEDI Fase II.

Il sistema di stoccaggio di CO2 del porto di Rotterdam

L'Autorità portuale di Rotterdam ha presentato il primo grande sistema di trasporto e stoccaggio di CO2 nei Paesi Bassi, in collaborazione con Porthos, EBN e Gasunie. L'impianto dovrebbe essere operativo entro il 2026 e la costruzione a Rot-



terdam dovrebbe iniziare nel 2024. La costruzione dell'infrastruttura costerà 1,3 miliardi di euro. Porthos si aggiudicherà i contratti per la realizzazione del progetto, una volta che la decisione finale di investimento è stata presa. Fornirà, inoltre, i servizi di trasporto e stoccaggio a diverse aziende del porto di Rotterdam, tra cui Air Liquide, Air Products, ExxonMobil e Shell. Porthos trasporterà anche la CO2 attraverso il porto di Rotterdam fino ai giacimenti di gas esauriti nel Mare del Nord, a circa 20 chilometri dalla costa, dove sarà stoccata in modo permanente a una profondità di 3-4 chilometri sotto il fondale marino. Si prevede di stoccare circa 2,5 tonnellate all'anno per 15 anni, per un totale di circa 37 tonnellate. La cattura e lo stoccaggio del carbonio è un metodo a basso costo per rimuovere enormi volumi di emissioni di CO2 dall'ambiente nel breve termine. Di conseguenza, è un pilastro fondamentale della strategia climatica del governo olandese. L'industria portuale di Rotterdam rilascerà presto il 10% in meno di CO2 grazie a Porthos. Allo stesso tempo, l'industria sta tentando di passare a procedure che utilizzano energia e materie prime rinnovabili. Hans Meeuwse, direttore di Porthos, ha dichiarato: "Lo stoccaggio di CO2 è fondamentale se vogliamo raggiungere gli obiettivi climatici. Questa decisione di investimento è un importante punto di partenza per gli sviluppi futuri dello stoccaggio di CO2 nei Paesi Bassi". Boudewijn Siemons, amministratore delegato ad interim e direttore operativo dell'Autorità portuale di

Rotterdam, ha dichiarato: "È importante che Porthos possa ora iniziare i lavori di costruzione nel porto. Lo stoccaggio di CO2 ridurrà del 10% le emissioni delle aziende del porto di Rotterdam. Oltre a tutti gli altri sforzi per iniziare a lavorare con combustibili più puliti, la cattura e lo stoccaggio di CO2 sono davvero necessari se vogliamo ottenere una sua notevole riduzione. Con Porthos facciamo il primo grande passo".

VGP costruisce un nuovo polo logistico a Legnano

VGP proprietario, gestore e sviluppatore europeo di immobili logistici e semi-industriali di alta qualità, ha dato il via ai lavori di costruzione per la realizzazione del primo immobile del VGP Park Legnano, un nuovo hub logistico e industriale nell'area nord di Milano. Il nuovo hub, che consiste in un unico immobile, offrirà spazi flessibili per le esigenze sia



produttive che logistiche e sarà edificato su un'area di 50 mila metri quadrati con una superficie affittabile di più di 22 mila mq. Il parco sorgerà in via Juker sul terreno dell'ex cotonificio Cantoni, storica azienda di fine Ottocento. Si trova inoltre a 500 metri dall'uscita dell'autostrada A8, arteria di comunicazione che congiunge Varese e Milano, che dista solo 15 chilometri, e si interseca con l'A4, principale asse viario del nord Italia. L'intero spazio del VGP Park Legnano è caratterizzato da ampie aree verdi, che si estendono per oltre 8 mila mq. La componente verde sarà anche il tratto distintivo del prospetto su via Juker, dove verrà realizzata una facciata con un disegno arboreo. Il Gruppo, impegnato in prima linea nelle tematiche ambientali e sostenibili per

DE ROSA: LA CRISI DI SUEZ



“È calato un velo su quella che è una crisi importantissima”, ha affermato Domenico De Rosa, Ceo di Smet. “Dalle oltre 5 milioni di tonnellate al giorno che transitavano prima dell’inizio della crisi, si è giunti alle 800 mila tonnellate al giorno, e il trend si è consolidato, il volume di merci che transita da Suez si fa via via minore. Questo lo pagheremo sulle nostre tavole e lo vedremo riflesso nei numeri del paniere dell’Istat. I prezzi possono tornare a correre”. Il Ceo di Smet ha ricordato che, per il timore di attentati terroristici perpetrati dagli Houthi, i premi assicurativi sono aumentati notevolmente e si preferisce adottare rotte più lunghe ma più sicure. “Dovendo circumnavigare l’Africa piuttosto che passare per Suez, i costi logistici aumentano sensibilmente, aumentano i tempi e tutto questo si riverbera sui prezzi”, ha ricordato De Rosa.

un business responsabile, si contraddistingue anche nelle operazioni brownfield, che apportano benefici sociali e urbanistici. Il nuovo VGP Park Legnano sorge proprio su un’area brownfield, precedentemente occupata dal cotonificio Cantoni, ormai dismesso da tempo. VGP ha supervisionato il piano di riqualificazione e di bonifica del sito. L’immobile punta a ottenere la certificazione Breeam e sarà realizzato secondo i più alti standard energetici con, tra gli altri, un impianto fotovoltaico da 1 MWp. Melchioni Car System ha già preso in affitto circa 7.000 metri quadrati. Questa azienda è specialista nel settore dell’illuminazione e dei retrovisori per il mercato automobilistico italiano sin dagli anni Ottanta, rinomata per l’elevata qualità dei suoi prodotti, apprezzati sia nel segmento auto che autocarro.

Prologis acquista un terreno a Cepagatti, Pescara

Prologis, società leader mondiale nel settore immobiliare per la logistica, ha annunciato di aver acquisito da Building Retail, developer che sviluppa e opera nella costruzione di edifici per i più grandi tenant della Gdo e della logistica, un terreno di 30 mila metri quadrati a Cepagatti in provincia di Pescara. Il terreno, che si trova in posizione strategica a soli 9 chilometri dal casello di Villanova sull’A25 che collega Torano a Pescara, a 12 chilometri da Chieti e a 20 da Pescara, consentirà a Prologis di sviluppare un nuovo immobile “build-to-suit” di Classe A per un importante corriere espresso



nazionale. Si tratta del primo sviluppo BTS di Prologis nel sud Italia. “Questa acquisizione ci permette di servire le esigenze di un nostro importante cliente che ha la necessità di potenziare i propri servizi di distribuzione nelle province di Chieti e di Pescara”, ha commentato Sandro Innocenti, senior vice president e country manager di Prologis Italy. “Il terreno proposto da Building Retail risponde perfettamente a questa esigenza e siamo particolarmente lieti di aver rapidamente trovato un accordo con il venditore”. “Accogliamo con grande piacere sul nostro territorio un operatore serio e qualificato come Prologis che realizzerà un modernissimo edificio per la logistica”, ha commentato Gino Cantò, sindaco di Cepagatti. “Si tratta di un’importante opportunità per creare occupazione, far crescere il nostro paese e che ci aiuterà nei nostri sforzi volti a migliorare le infrastrutture urbanistiche al servizio dei cittadini”. “Building Retail, dopo numerosi successi nel settore ottiene anche questo importante risultato in un territorio dove lo sviluppo dei corrieri è davvero razionaliz- >

zato. La soddisfazione più grande”, ha commentato Gianni Pagliaroli, amministratore delegato di Building Retail “è aver vinto la scommessa. Il nostro Gruppo dopo aver lavorato senza sosta ha permesso di far sì che anche questo importante sviluppo sia diventato possibile e ormai una realtà che porterà benefici enormi ad un territorio dove noi abbiamo ancora le nostre radici”.

KFI punta sull'Hybrid Workforce per la logistica

Dal 1991, grazie a una presenza costante sul mercato, KFI continua a sostenere le aziende della supply chain nello sviluppo di soluzioni innovative che colmano il divario tra i sistemi gestionali aziendali e le moderne tecnologie dell'Industria 5.0, ponendo le proprie competenze e servizi a disposizione



di imprese di ogni dimensione. Nell'ottimizzare la qualità, la sostenibilità e i tempi di esecuzione dei processi di campo, KFI affianca le aziende dei settori produzione, logistica, distribuzione e retail in tutte le fasi del progetto, seguendole dalla consulenza iniziale alla pianificazione, lo sviluppo dei sistemi proposti e per tutto il loro ciclo di vita, attraverso un'ampia offerta di servizi e piani di assistenza, manutenzione e riparazione. Oggi, KFI giudica che il settore della logistica si trovi di fronte a una serie di sfide sempre più critiche legate alla produttività e all'efficienza, tra le quali spicca la carenza di lavoratori qualificati nei magazzini. Il 76% delle aziende logistiche segnala infatti un problema di efficienza operativa a causa della carenza di forza lavoro e di figure specializzate. In risposta a questa problematica, che incide profondamente sull'efficienza operativa, KFI ha proposto

un'innovazione nella gestione del magazzino attraverso l'introduzione dell'Hybrid Workforce. Queste soluzioni innovative si basano sull'impiego della robotica collaborativa, promuovendo un'interazione armoniosa tra uomo e macchina all'interno dell'ambiente logistico. L'approccio dell'Hybrid Workforce è parte integrante di un processo di ottimizzazione dei processi logistici e mira a incentivare un modello di lavoro ibrido nel quale i robot possono supportare e collaborare in sinergia con gli esseri umani per ottimizzare alcuni processi time-consuming nella logistica. Questa sinergia permette agli operatori di sfruttare i vantaggi dell'automazione per concentrarsi su attività a maggior valore e che richiedono competenze specifiche, migliorando ulteriormente l'efficienza complessiva delle operazioni di magazzino e la qualità del lavoro. “In un contesto in cui la domanda di servizi logistici è in costante aumento e la competizione diventa sempre più forte, adattarsi alle innovazioni e alle necessità dell'Industria 5.0 diventa cruciale. Gli analisti prevedono che il costo della manodopera crescerà del 30% entro il 2030. Ciò solleva interrogativi fondamentali sulle competenze necessarie per navigare efficacemente in questo nuovo scenario. KFI supporta le aziende del settore logistico a prepararsi per questo cambiamento e a sfruttarne appieno i vantaggi in ottica strategica futura”, ha commentato Antonino Lanza, strategy and corporate development di KFI.

Cushman&Wakefield affitta un complesso logistico

Cushman&Wakefield, società globale di servizi immobiliari, ha assistito con successo Kryalos SGR, nella locazione del complesso logistico situato a Legnano, Milano, a nord/



GLS ITALY INAUGURA UN NUOVO HUB CON ANNESSA LA SEDE



GLS Italy, player di corriere espresso leader in Italia, ha inaugurato il nuovo hub logistico di Verona, con annessa la nuova sede. Un concept che GLS ha deciso di sperimentare per la prima volta in quest'area del Veneto, data l'importanza che la nuova struttura rivestirà per il network. La scelta di unificare sede e hub è dettata dai numerosi vantaggi che questo nuovo format porta con sé come l'ottimizzazione dei tempi di carico e scarico, una riduzione degli spostamenti necessari per la gestione delle spedizioni e l'incremento della finestra temporale operativa degli autisti operanti nell'area di Verona. Inoltre, la possibilità di svolgere le attività di movimentazione all'interno di una struttura combinata, permette una diminuzione dei costi e una miglior gestione dei volumi.

ovest del capoluogo lombardo, a una primaria società internazionale che opera nel settore dell'energia e delle telecomunicazioni. Il complesso, appartenente al fondo Juno gestito da Kryalos SGR e partecipato da Mileway, è situato in prossimità dello svincolo di Castellanza dell'Autostrada A8, la Milano-Varese, ed è composto da due asset logistici per un totale di circa 19 mila metri quadrati. L'operazione è stata finalizzata con successo dal team industrial&logistics di Cushman&Wakefield, che ha assistito il cliente in tutte le fasi dell'operazione, fino all'individuazione di una società di elevato standing per la locazione dell'intero asset. Marzio Granata, Head of Industrial & Logistics Division Italy di Cushman

& Wakefield, ha così commentato: "Siamo soddisfatti di aver portato a termine questa importante operazione nel settore della logistica, che continua a confermarsi come una delle asset class più rilevanti e dinamiche del mercato immobiliare, soprattutto nelle location prime situate in prossimità dei principali centri urbani. Nel corso della commercializzazione abbiamo da subito riscontrato un forte interesse da parte di società che operano nei settori della distribuzione e della logistica. L'intero asset è stato locato in tempi molto brevi grazie alle caratteristiche dell'immobile, tra cui la sua flessibilità, la location strategica e la scarsità di prodotto di qualità nella zona di riferimento".

P3 affitta a Fiege un magazzino

P3 investitore immobiliare a lungo termine, specializzato nello sviluppo, acquisizione e gestione di immobili logistici in Europa, annuncia il via delle attività operative di Fiege Logistics, cui ha concesso in locazione il primo dei tre magazzini disponibili nell'innovativo polo di P3 Altedo a San Pietro in Casale, Bologna. Con un'imponente struttura di 38 mila metri quadrati, questo hub non è solo un fulcro logistico, ma anche un simbolo dell'impegno di P3 verso l'eccellenza e la sostenibilità. Fiege, operatore logistico europeo con una forte presenza sul territorio italiano, gestirà le operazioni per conto di Action, catena retail olandese in grande crescita. Questa partnership sottolinea la capacità di P3 di attrarre importanti brand internazionali grazie alla sua strategia innovativa e al suo impegno per ottenere standard logistici all'avanguardia. Situato strategicamente vicino all'autostrada A13, all'interporto di Bologna e a soli 20 minuti dall'aeroporto Guglielmo Marconi, il polo logistico di Altedo offre un accesso senza pari alle principali arterie di trasporto. P3 ridefinisce il concetto di spazio logistico con un'attenzione senza precedenti alla sostenibilità. "Ringraziamo Fiege e Action per essere al nostro fianco in questo primo magazzino già pienamente operativo e in tutti gli sviluppi che seguiranno", ha dichiarato Andrea Amoretti, managing director di P3 Italia, "è un progetto a cui teniamo particolarmente, dal momento che rappresenta un ottimo esempio di sostenibilità ambientale, declinata con consumi energetici ridotti e certificazione breem excellent, e sociale, grazie all'ottimo rapporto di collaborazione con le amministrazioni locali che ci ha permesso di far ricadere opere infrastrutturali sul territorio, soprattutto in materia di mobilità". ■



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.

La lettera di vettura elettronica

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

A partire dal 21 agosto 2024 sono divenute pienamente operative e applicabili le disposizioni della legge di ratifica n. 37 del 8 marzo 2024, con cui l'Italia ha aderito alla convenzione sul contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR) riguardante la lettera di vettura elettronica (Protocollo e-CMR). Per comprendere a pieno la portata innovativa della lettera di vettura elettronica (e-CMR), può essere utile partire dalle criticità della CMR cartacea, che richiede: non solo di essere redatta in triplice copia (una ad accompagnare la merce e le altre per cedente e cessionario); ma anche sull'originale, di essere firmata da mittente, spedizioniere e destinatario. Il primo, in particolare, spesso non riceve la lettera o la riceve incompleta, ed è tenuto a scansionare il documento, archiviarlo ovvero a trasmetterlo in un sistema di conservazione elettronica previa certificazione di processo e successiva distruzione della carta.

La e-CMR apre a diverse funzionalità aggiuntive rispetto alla CMR cartacea, pur essendogli riconosciuta la medesima validità legale. Dà la possibilità di allegare documenti e autenticarsi mediante "firma elettronica affidabile", aumentando il senso di fiducia tra le parti e facilitando la risoluzione di eventuali controversie mediante un regime di maggiore trasparenza e tracciabilità rispetto alla CMR cartacea. La e-CMR è inoltre resa disponibile sui dispositivi mobili dell'autista, consentendogli la registrazione immediata dell'ora e del luogo di partenza e arrivo, nonché l'aggiunta di note sullo stato del carico e la firma digitale per la presa o la consegna della merce. A tutti i soggetti coinvolti nel trasporto è data poi l'opportunità di aggiornare e condividere dati, riducendo tempi amministrativi, errori di trascrizione e rischi di sanzioni da parte delle autorità.

L'utilizzo di algoritmi crittografici, unito all'impossibilità di alterare i dati, attribuisce infine maggior sicurezza ai documenti, con minori difficoltà ove si debba dimostrare la validità del documento in sede giudiziale o durante controlli da parte delle autorità competenti. Con l'introduzione



Con l'introduzione della e-CMR si consegue l'obiettivo di semplificare le procedure logistiche e digitalizzare i documenti di trasporto, oltre a potenziare l'efficienza dei processi con la contestuale riduzione dell'impatto ambientale

della e-CMR si consegue l'obiettivo, già inserito nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, di semplificare le procedure logistiche e digitalizzare i documenti di trasporto, oltre a potenziare l'efficienza dei processi con la contestuale riduzione dell'impatto ambientale e la minimizzazione delle esigenze di archivio. Viene inoltre superato l'orientamento giurisprudenziale per cui "L'assenza della lettera di vettura onera la parte che intende far valere l'applicabilità della Convenzione di Ginevra al trasporto di provare che la stessa era stata oggetto di pattuizione fra le parti" (cfr. Corte d'Appello di Milano, sent.3552 del 9.12.2021). Mediante la digitalizzazione della CMR, infatti, si garantisce che la merce viaggi sempre con una documentazione corretta e conforme, rendendo automaticamente applicabile la Convenzione di Ginevra senza necessità di ulteriori evidenze. Si segnala che l'e-CMR può essere utilizzata esclusivamente tra i paesi firmatari del protocollo e a condizione che il trasporto non attraversi il confine di un paese non firmatario. ■

*** Studio legale Mordiglia**

20121 Milano – via Agnello 6/1

Tel. 0236576390

16121 Genova – Via XX Settembre, 14/17

Tel. 010586841 – mail: mail@mordiglia.it www.mordiglia.it

La tecnologia nei porti

di **Federica Catani**

Direttore Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

In un mondo in cui l'innovazione tecnologica sta trasformando rapidamente l'industria, il settore della logistica portuale non fa eccezione. Tuttavia, nonostante le grandi opportunità offerte dall'adozione di tecnologie emergenti come l'intelligenza artificiale, l'automazione e l'Internet of Things (IoT), una delle sfide più pressanti che le aziende devono affrontare è il recruiting di giovani e talenti qualificati. Spesso, infatti, esiste un forte mismatch tra le competenze richieste dal mercato e quelle possedute dai candidati, il che rende il processo di selezione e formazione ancora più cruciale per il futuro del settore. Ma come possono l'innovazione e la formazione connessa diventare uno strumento di attrazione per i giovani talenti? E in che modo le scuole di formazione, insieme alle aziende, possono giocare un ruolo chiave in questo processo? Molte azien-

"Il porto non è 'stagnante'. In realtà, è uno dei settori che ha abbracciato più rapidamente l'innovazione tecnologica", afferma la Catani



Veduta del porto di La Spezia

sette tradizionale, caratterizzato da operazioni ripetitive e poco tecnologiche; dall'altro, il mercato del lavoro richiede competenze avanzate legate alle nuove tecnologie, che molti giovani non possiedono al momento dell'ingresso nel mondo del lavoro.



Il settore portuale, tuttavia, è molto lontano dall'essere stagnante. In realtà, è uno dei settori che ha abbracciato più rapidamente l'innovazione tecnologica. L'introduzione di sistemi di automazione, robotica, intelligenza artificiale e blockchain sta rivoluzionando la gestione delle merci, l'efficienza operativa e la sicurezza. Il problema, dunque, non è tanto la mancanza di opportunità, quanto la comunicazione delle potenzialità del settore e la capacità di allineare la formazione delle nuove generazioni a queste nuove richieste. L'innovazione

de attive nella logistica portuale affrontano oggi difficoltà nel recruiting di giovani professionisti. Le ragioni sono diverse: da un lato, c'è la percezione che la logistica sia un

tecnologica, se ben comunicata e integrata nei percorsi formativi, può diventare, al contrario, un potente strumento di attrazione. Oggi, i giovani non cercano solo lavori ben re- >



Molto importante è il ruolo dei formatori che devono essere costantemente aggiornati per trasmettere ai giovani sia le competenze sia un approccio innovativo al lavoro

munerati, ma desiderano far parte di contesti dinamici, dove possano crescere professionalmente e affrontare sfide stimolanti. La logistica portuale, grazie alle sue continue evoluzioni tecnologiche, può offrire esattamente questo. Pensiamo, ad esempio, all'uso dell'intelligenza artificiale per ottimizzare i flussi di traffico e la gestione dei container, o all'adozione di tecnologie per migliorare la sicurezza e l'efficienza delle operazioni di carico e scarico. Questi cambiamenti rendono il settore non solo innovativo, ma anche un contesto di lavoro entusiasmante per chi vuole contribuire a ridisegnare il futuro dei trasporti e del commercio globale. Per trasformare l'innovazione in una leva di attrazione, è fondamentale che le scuole di formazione, insieme alle aziende, assumano un ruolo attivo nell'adeguare i programmi di studio alle esigenze del mercato. La formazione deve essere sempre più allineata alle tecnologie emergenti, come l'AI, l'automazione e l'analisi dei big data, così da preparare i giovani ad affrontare il lavoro del futuro. L'adeguamento dei programmi alle spinte dettate dall'innovazione rappresenta uno strumento indispensabile per migliorare le competenze tecniche degli studenti, contribuendo a rendere il settore della logistica portuale sempre più appetibile. Inoltre, risulta fondamentale collaborare strettamente con le aziende per organizzare esperienze pratiche e di lavoro in contesti reali, dove i giovani possano confrontarsi direttamente con le sfide tecnologiche e operare con strumenti all'avanguardia.

Nel contesto descritto, non meno importante è il ruolo

dei formatori. Essi devono essere costantemente aggiornati per trasmettere ai giovani non solo le competenze necessarie, ma anche un approccio innovativo al lavoro. La formazione dei docenti deve evolversi parallelamente alle tecnologie del settore. Per questo motivo, è decisivo investire sulla loro partecipazione a corsi di aggiornamento e promuovere visite presso porti all'avanguardia in ottica di benchmarking (anche a livello internazionale), perché siano sempre aggiornati sugli sviluppi più recenti e

offrire ai discenti una preparazione altamente competitiva. La formazione dei formatori e lo studio di modelli di successo che possano essere adattati alla nostra realtà è, dunque, un altro elemento fondamentale per attrarre e preparare i giovani talenti alle professioni di un "porto del futuro". Questo approccio permette infatti di preparare le persone sulle tecnologie e sulle pratiche che hanno già dimostrato il loro valore altrove, accelerando così l'adozione di soluzioni innovative all'interno dei processi operativi e rendendo la formazione non un adempimento standard, ma un vero e proprio punto di riferimento per introdursi e permanere in un settore all'avanguardia. Oltre all'innovazione tecnologica, un altro fattore sempre più rilevante per attrarre i giovani è la sostenibilità. La green logistics è ormai una priorità per molte aziende, e le tecnologie possono giocare un ruolo cruciale nel ridurre l'impatto ambientale delle operazioni portuali. Le nuove generazioni sono particolarmente sensibili a questi temi, e sapere che lavoreranno in un settore che investe significativamente su di essi rappresenta un forte incentivo. Infine, non possiamo dimenticare l'importanza delle competenze trasversali e delle soft skills. In un contesto lavorativo sempre più tecnologico e in continua evoluzione, la capacità di adattarsi ai cambiamenti, di lavorare in team e di risolvere problemi complessi diventa essenziale. Accanto alle competenze tecniche, risulta evidente come sia necessario dedicare sempre più ampio spazio allo sviluppo di queste abilità. Preparare i giovani anche su questi aspetti permette loro di affrontare il futuro con maggiore sicurezza e rende inoltre il settore più attraente per i talenti in cerca di opportunità di crescita personale e professionale.



La "green logistics" è ormai una priorità per molte aziende e le tecnologie possono giocare in questo senso un ruolo cruciale

della logistica portuale. È fondamentale, però, che scuole e aziende collaborino strettamente per garantire che i giovani siano formati sulle competenze richieste dal mercato e che il settore sia percepito come dinamico, innovativo e in linea con le nuove sfide. La missione è far sì che i giovani vedano nella logistica portuale non solo un'opportunità di lavoro, ma una carriera stimolante e ricca di prospettive, in cui possano essere protagonisti di una trasformazione che sta cambiando il volto dell'industria globale. ■

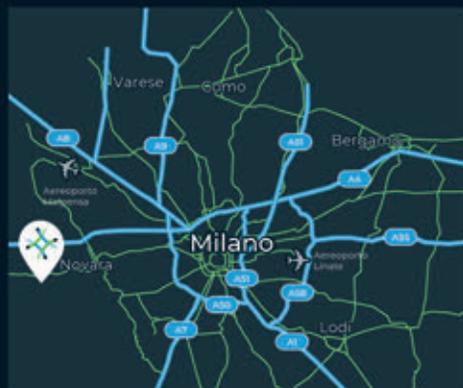
In conclusione, l'innovazione tecnologica, se ben integrata nei percorsi formativi, può trasformarsi in una leva potentissima per attrarre e trattenere i giovani talenti nel settore

catani@scuolatrasporti.com



San Pietro Mosezzo

Magazzino di 8.111 m² immediatamente disponibile nel Building 3 di un Parco Logistico di classe A a 7 km da Novara lungo la A4 MI-TO.



8.111 m²
Area totale



Via G. Rossini
San Pietro in Mosezzo (NO)



Baie di carico
13



Portata pavimento
13



Altezza sotto trave
5 t/m²



Sprinkler system
NFPA



Per maggiori
dettagli

Deforestazione “zero”

di **Lorenzo Ugolini**
LCA Studio Legale

A partire dal 30 dicembre 2024, entreranno in vigore le norme introdotte dal regolamento dell'Unione europea 2023/1115 (il cosiddetto regolamento “EUDR”) relativo all'importazione, alla messa a disposizione sul mercato dell'Unione e all'esportazione dall'Unione di materie prime e di prodotti associati alla deforestazione e al degrado forestale. Il regolamento EUDR riguarda, in particolare, le sette materie prime elencate nell'allegato I (bovini, cacao, caffè, palma da olio, gomma naturale, soia e legno), ma anche numerosi prodotti derivati, quali, per esempio, mobili e preparazioni alimentari, che il legislatore comunitario ritiene potenziali cause di distruzione e danneggiamento del patrimonio forestale globale. Per tali merci entrerà in vigore un divieto assoluto di importazione, trasformazione ed esportazione, a meno che le stesse non soddisfino tre condizioni: essere a deforestazione zero; essere state prodotte nel rispetto della legislazione

applicabile nel paese di produzione; essere coperte da una dichiarazione di dovuta diligenza. Obbligati al rispetto della misura unionale saranno tre categorie di professionisti stabiliti nell'Unione: gli operatori, ossia i soggetti che, nel corso di un'attività commerciale, immettono prodotti interessati sul mercato o li esportano; i commercianti, ossia i soggetti diversi dagli operatori che, nel corso di un'attività commerciale, mettono a disposizione i prodotti interessati sul mercato; i mandatari. Nel caso in cui i prodotti interessati siano immessi sul mercato da un soggetto stabilito in un paese terzo, gli obblighi previsti dal regolamento 2023/1115 si applicano all'importatore unionale.

Gli operatori coinvolti saranno tenuti a porre in essere un processo di dovuta diligenza, consistente nel raccoglie-

re informazioni relative al prodotto (geolocalizzazione delle aree di produzione delle materie prime), valutare il rischio di deforestazione e degrado forestale sulla base di fattori specifici (caratteristiche del paese di origine del prodotto), nonché attenuare tale rischio. I commercianti, invece, saranno obbligati a raccogliere e conservare tutta una serie di



Deforestazione in Amazonia, Brasile. Il regolamento Ue 2023/1115 vuole evitare che vi siano prodotti associati al degrado forestale importati o venduti all'interno dell'Unione europea

informazioni relative ai prodotti interessati (nome, denominazione commerciale registrato, indirizzo dei fornitori, etc.), in mancanza delle quali, tali merci non potranno essere messe a disposizione sul mercato. Qualora il rischio di non conformità sia nullo o trascurabile, i soggetti obbligati devono presentare la dichiarazione di dovuta diligenza, con tutte le informazioni di cui all'allegato II del regolamento, e trasmetterla per via elettronica attraverso apposito sistema predisposto dalla commissione europea. Poiché alla violazione di tali obblighi consegue l'irrogazione di sanzioni pecuniarie ovvero la confisca dei prodotti interessati non conformi, le imprese coinvolte dovranno effettuare una rigorosa attività di due diligence, dimostrando, in base ai dati della catena di fornitura, che il rischio di deforestazione correlato ai beni importati/esportati è trascurabile. ■



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

Programma Videocorsi Ottobre-Novembre 2024

OTTOBRE

2 OTTOBRE (9,30 -12,30)

EX WORKS (O RESA FRANCO FABBRICA) ED EXPORT DEL BRAND ITALIA: RISCHI, OPPORTUNITÀ, CONTRATTI E MARCATURA DEI PRODOTTI

Avv. Ettore Sbandi

8 OTTOBRE (9,30-13,00)

IMPORT-EXPORT DI ATTREZZATURE, SETTORE MEDICALE E MACCHINARI: ASPETTI PRATICI E NORMATIVA DI BASE

Dott. Marco Sella

9 OTTOBRE (9,30-13,00)

COME OTTIMIZZARE CONTENERE I COSTI DELLA LOGISTICA DISTRIBUTIVA

Dott. Fausto Benzi

15 OTTOBRE (9,30 -13,00)

REGOLE DA RISPETTARE E STRUMENTI NORMATIVI UTILI PER TERZIARIZZARE (CON SUCCESSO) IL SERVIZIO DI TRASPORTO NAZIONALE E INTERNAZIONALE SU GOMMA

Avv.ti Grazia Torrente e Alessandra Vignone

22 OTTOBRE** (9,30 -13,00)

ORIGINE PREFERENZIALE: LA RIVOLUZIONE DAL 1° GENNAIO 2025 (PEM-CONVENZIONE PAN-EUROMEDITERRANEA)

Dott. Marco Sella

28 OTTOBRE** (9,30-13,00)

ACCISE NEI PRODOTTI ENERGETICI E IMPOSTA DI CONSUMO NEGLI OLI LUBRIFICANTI

Dr.ssa Barbara Ceconato

29 OTTOBRE (9,30 -12,30)

DOLO E COLPA GRAVE NELLA CONDOTTA DEL VETTORE E DEI SUOI AUSILIARI: NORMATIVE NAZIONALI ED INTERNAZIONALI CON PRESENTAZIONE DI 'CASE LAW'

Avv. Alberta Frondoni

31 OTTOBRE** (9,30 -12,30)

TENDER LOGISTICI: QUANDO E PERCHÉ ATTIVARLI, FACENDO ATTENZIONE A NORMATIVA DI RIFERIMENTO E DOCUMENTAZIONE DI GARA

Avv.ti Claudio Perrella e Alessio Totaro

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

Dott. Fausto Benzi

14 NOVEMBRE (9,30 -12,30)

LA LOGISTICA CHE VERRÀ: PRESENTAZIONE ANALISI DI VARI TIPI DI NETWORK DISTRIBUTIVI, ALCUNI INEDITI

Dott. 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

**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

LONATO E ACCESS WORLD

Rafforzano la partnership per incentivare la logistica green

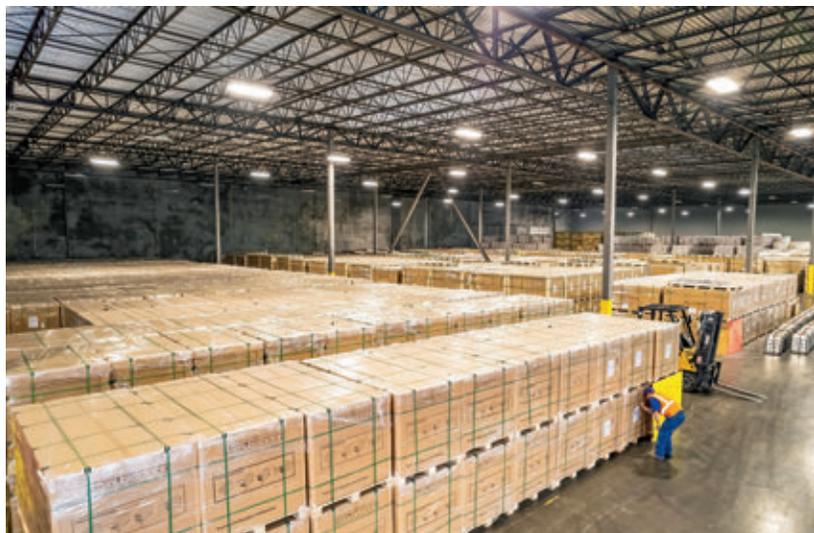
Le due società hanno sviluppato un innovativo progetto di integrazione dei traffici marittimi gestiti da Access World con la ferrovia utilizzando i depositi doganali e fiscali della Lonato.

Lonato SpA e Access World (Italy) srl hanno stipulato un accordo di collaborazione "Logistica Green" con utilizzo del trasporto ferroviario quale asse portante di tutte le collaborazioni messe in atto dalle due società. Entrambe hanno messo in campo le proprie specializzazioni ed assets sviluppando una nuova soluzione che utilizza la ferrovia con sistemi intermodali (containers), combinato (casce mobili, semirimorchi) e convenzionale (carri merci per merce pallettizzata). Maurizio Perotti di Lonato e Sandro Chen di Access World (Italy), con i relativi gruppi di lavoro di assoluto rilievo delle aziende che rappresentano, hanno affrontato con successo queste tematiche.

Access World (Italy), attiva dal 1933 con sede legale a Trieste, fa parte di una società multinazionale operante nel settore della logistica con esperienza pluridecennale e vanta a livello globale più di 300 magazzini controllati in più di 30 paesi con circa 1.200 dipendenti e ha superato le 20 milioni di tonnellate di merce gestita su base annua. In passato, la merceologia principale trattata erano i metalli non ferrosi (come alluminio, rame, zinco, piombo, stagno), nel corso degli ultimi anni invece il management aziendale, parallelamente continuando a sviluppare il mercato "storico", ha



ACCESS WORLD



Deposito dei pannelli fotovoltaici di Access World

puntato fortemente sulla diversificazione delle merceologie gestite, con specifico focus sulle energie rinnovabili in particolare il settore dell'energia solare. Lonato, con sede a Lonato del Garda in provincia di Brescia, si occupa di logistica conto terzi. È una realtà che vanta 15 anni di storia nel settore. Il suo plus è la specializzazione ferroviaria ovvero la gestione delle merci che viaggiano via ferrovia utilizzando locomotori di manovra full electric 4.0, depositi allo stato estero e fiscali Iva, controllo qualità, gestione documentale ed imballaggio. Quindi,

Lonato (logistica integrata strada ferrovia) e Access World hanno sviluppato un innovativo progetto di integrazione dei traffici marittimi gestiti da Access World con la ferrovia utilizzando i depositi doganali e fiscali della Lonato.

Il sistema è dedicato alla supply chain nel settore merceologico dei pannelli fotovoltaici e delle commodity dei metalli ad alto valore. Molti prodotti sono destinati all'industria manifatturiera italiana per la trasformazione in prodotto finito e la riesportazione con evidente creazione di valore aggiunto. È anche



Il Centro logistico ferroviario di Lonato

prevista la possibilità dell'utilizzo dello strumento della "temporanea lavorazione" e della "temporanea importazione". L'abbinamento dell'utilizzo delle vie d'acqua e di quelle ferroviarie consente una sostanziale riduzione delle emissioni di CO2 rispetto alle altre modalità di trasporto quali il cargo aereo e quella stradale, che in un contesto di cambiamento climatico diventa ancora più significativa. Parte essenziale del processo è l'Information Communications Technology utilizzato da Access World per far fronte alle particolari necessità di dialogare efficacemente con i proprietari delle merci, le compagnie di navigazione, i terminali portuali. Obiettivo è anche il miglioramento dell'interscambio delle informazioni soprattutto in termini di stato e localizzazione della merce (in navigazione, al terminal, in verifica doganale, e così via) e del soggetto che ne detiene la gestione temporale (compagnia di navigazione, terminale portuale e così via). Altra parte essenziale è quella dell'integrazione con il Warehousing and Transport Management System e il collegamento con l'agenzia delle dogane da parte della Lonato. In questo caso la parte più impegnativa è quella di standardizzare, ove possibile, il formato e le modalità di gestione delle informazioni ovvero "tradurre" codifiche e set d'informazioni in modo leggibile, quindi utilizzabile, da sistemi esterni; ad esempio, la creazione automatica della lettera di vettura



ferroviaria CIM con gli allegati della distinta merce e dei documenti di transito merce allo stato estero.

Lonato ed Access World hanno costituito un team per:

- l'individuazione delle codifiche della merce, lotti, quantità, dimensioni, sovrapposibilità per ogni singola tipologia di imballo per tipo di pannello fotovoltaico e di semilavorato;
- a definizione delle modalità e standard delle informazioni integrative da associare a quelle originarie, in modo da poter dialogare con i destinatari;
- a scelta degli strumenti e la modalità di lettura delle informazioni;
- la standardizzazione dei protocolli di trasmissione dei dati.

In Lonato si svolge l'attività di controllo delle merci, gestione delle tipologie di deposito (nazionale, doganale, fiscale Iva), re-imballo, picking, inventario ciclico da WMS. Inoltre, la Lonato è responsabile per la parte via ferrovia, gestendo con proprio personale e locomotori le manovre effettuate nel proprio terminal e scegliendo la modalità di trasporto ferroviario (convenzionale, combinato, intermodale) e l'impresa ferroviaria per la gestione sulla infrastruttura di

rete italiana ed estera. Access World è impegnata da anni nello sviluppo di progetti volti al miglioramento continuo delle proprie performance di integrazione del worldwide network, con particolare attenzione ai flussi di import export che riguardano anche l'Europa e l'Italia. Sempre più attenzione viene dedicata agli aspetti di sostenibilità ambientale, essenziali al miglioramento della qualità della vita di tutti. Logistica efficiente dei pannelli fotovoltaici con trasporto ferroviario sono binomio eco-friendly parte importante del futuro della transizione energetica.

Lonato continua gli investimenti in ambito informatico e di sviluppo infrastrutturale ferroviario; infatti oltre all'ampliamento delle capacità terminalistiche degli ultimi anni ha realizzato ulteriori passi nella gestione delle manovre ferroviarie in autoproduzione abbinando nella gestione operativa carrelli retrattili e locomotori entrambi Full-Electric "transizione 4.0". Tenuto conto del notevole volume di traffici marittimi già gestiti da Access World e dal fatto che Lonato ha in concessione un'area con raccordo ferroviario nel Porto di Mantova Valdaro, costituente il terminal naturale dell'idrovia che collega Mantova al porto di Venezia, le due società proporranno soluzioni di trasporto merci che potranno utilizzare il fluvio-marittimo quale cerniera fra l'ocean freight e il cargo ferroviario italiano ed europeo continentale. Lonato e Access World stanno sviluppando servizi in una prospettiva totalmente compatibili con le iniziative legislative e di orientamento di transizione ecologica delle istituzioni dell'Unione europea e dell'Italia; questo rafforza e dà ancora più certezza alle iniziative delle due società per un futuro rivolto all'ecosostenibilità. ■

La logistica, asset class consolidata con rendimenti del 5,5%

Una ricerca di Scenari Immobiliari presentata, in collaborazione con Assologistica, al Forum di Rapallo "Light, industrial, logistica e reti".

Il mercato degli investimenti immobiliari italiani ha registrato ottime performance nel primo semestre del 2024, attestandosi a quota 3,5 miliardi di euro con una crescita annua di oltre il 65% e una previsione positiva attesa anche per la seconda metà dell'anno. A supportare tale crescita, oltre ai mercati considerati classici, quali office e hospitality, è stato il comparto della logistica, considerato da almeno un quinquennio un asset class consolidata, che offre rendimenti netti del 5,5%, con una quota sul totale degli investimenti nazionali del 14%, e che ha chiuso il primo semestre 2024 a oltre 470 milioni di euro di investimenti. È quanto emerge da una ricerca di Scenari Immobiliari presentata durante il panel "Light, industrial, logistica e reti" in collaborazione con Assologistica al 32mo Forum di Rapallo. "La pressione dei mercati e l'attenzione da parte degli investitori sul comparto della logistica risultano ancora alte - ha affermato Francesca Zirnststein, direttore generale di Scenari Immobiliari - come dimostrato dal vacancy rate che, a livello nazionale, si attesta al 2%, sotto la media dei livelli europei, con riduzioni prossime allo zero sui mercati più dinamici e considerati prime location. Nel corso del Forum Scenari 2024 abbiamo quindi scelto di organizzare con Assologistica un tavolo di lavoro dedicato a questo settore i cui operatori dimostrano una crescente attenzione verso strutture conformi a criteri ESG e di grado A, e verso la definizione di politiche strategiche in termini di filiera produttiva/gestionale con obiettivi di 'reshoring'. Questo accentua di conseguenza la pressione su nuove strutture e sviluppi con costante rialzo



Area ex Falck in Lombardia. La tendenza dell'immobiliare logistico è quella di ricercare aree di questo genere, oggi dismesse, nelle vicinanze delle città

dei canoni di locazione, fino a raggiungere punte di 67 €/mq/anno. Una tendenza ulteriormente sollecitata da politiche nazionali e comunitarie di contrasto a sviluppi su green-field a sostegno del raggiungimento dell'obiettivo di consumo di suolo pari a zero, che rendono sempre più difficoltoso l'ottenimento di permessi di costruire".

"**Momenti di confronto** come quello organizzato da Scenari Immobiliari - ha commentato Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica - sono fondamentali. Il mercato dell'immobiliare logistico registra performance che lo rendono estremamente interessante ma al tempo stesso esiste una scarsa consapevolezza generale circa questa realtà. Le norme, nazionali e locali, presentano talvolta ampie lacune. Per questo, come Assologistica, da tempo poniamo l'attenzione su un settore che a tutti gli effetti sareb-

be 'ancillare' rispetto al nostro mandato di rappresentanza ma che alla prova dei fatti invece ha un peso estremamente rilevante. L'immobiliare logistico, infatti, ha ricadute dirette e indirette sull'attività logistica e sulla stessa catena del valore. Come sempre è importante evolvere gli approcci e guardare a tale forma di investimenti su territori traguardandone le opportunità attraverso una programmazione razionale. L'alternativa, purtroppo già concretizzatasi in alcuni ambiti, è di patirne solo le esternalità negative".

La crescita dei canoni, la mancanza di terreni edificabili e strutture adeguate, acuita dagli obblighi e scelte delle pubbliche amministrazioni, stanno guidando gli investitori verso politiche rigenerative in contesti urbani in passato destinati a attività industriali leggere e aree a ex vocazione industriale e produttiva, in ambiti più esterni, oggi sotto-utilizzati

o dismessi, in linea con gli obiettivi di riduzione del consumo di suolo nazionale. Ad oggi, i territori logistici italiani sono concentrati nelle regioni settentrionali del paese, con particolare riferimento alla Lombardia. Milano e il suo ambito metropolitano esteso continuano a rappresentare il principale mercato logistico nazionale, in virtù dei volumi di spesa e delle attività produttive e commerciali esistenti. Nel 2023 e per il primo semestre del 2024 l'attenzione verso le regioni con mercati consolidati è stata confermata dai consistenti volumi di investimento, per i quali continua a prevalere la componente internazionale, al contempo si è registrato inoltre un aumento dell'interesse da parte degli investitori, domestici ed esteri, per iniziative di sviluppo situate in quelli che si possono definire come territori emergenti. Con l'accentramento dei bisogni e una domanda sempre più specializzata e pressante da parte dei consumatori, la sfida del comparto logistico e dei suoi operatori è dare risposta alle nuove esigenze espresse. In questo contesto si può quindi ascrivere la pressione crescente verso quei territori che in passato erano ritenuti secondari, ma che ad oggi concentrano quote crescenti di investimenti. Investimenti che si caratterizzano per un dialogo con il territorio su cui si insediano, in cui trova nel suo sistema infrastrutturale una risorsa, e nell'integrazione con il contesto una necessità, garantite da strutture sempre più efficienti e meno impattanti. In questo contesto si stanno inserendo le così dette light industrial, strutture che sulla spinta degli obiettivi di efficientamento e riduzione del consumo di suolo, si insediano nelle immediate vicinanze



“Il vacancy rate, a livello nazionale, si attesta al 2%, sotto la media dei livelli europei, con riduzioni prossime allo zero sui mercati più dinamici e considerati prime location”, ha affermato Francesca Zirnstein, direttore generale di Scenari Immobiliari

dei centri urbani, spesso rigenerando ex aree industriali o edifici sottoutilizzati e capaci di avvicinare la logistica al consumatore finale.

Nel dare risposta a questa domanda, la presenza e la necessità, negli ambiti territoriali, di solide reti infrastrutturali (autostrade, ferrovie, porti e aeroporti) sempre più ramificate e intermodali, costituiscono i fattori determinanti per una crescita economica generale e un consolidamento del comparto logistico. Garantire investimenti crescenti nelle diverse forme di infrastrutturazione territoriale genera benefici e ricadute ascrivibili non solo al contesto su cui gli stessi insistono, con impatti espansivi a livello economico, sia nel breve che nel lungo periodo, ma al contempo stimola una domanda e forme di economie aggregate e vaste. Parallelamente, lo sviluppo e la crescita dei diversi sistemi infrastrutturali giocano un ruolo da protagonisti per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite verso l'obiettivo finale del Net Zero al 2050, finalità che è stata poi ripresa all'interno delle agende politiche comunitarie come il Next Generation Eu a livello europeo e a livello nazionale con il Pnrr, oltre che alla redazione Piano nazionale integrato per l'energia e il clima per il raggiungimento degli obiettivi del piano comunitario “Fit to 55”. Tra le principali infrastrutture che

attraversano e servono il territorio, e che possono contribuire in modo rilevante al conseguimento degli obiettivi nazionali e comunitari, emerge il sistema di trasporto ferroviario che per estensione a livello europeo si posiziona, con i suoi 16,7 mila chilometri, al quarto posto dopo Germania, Francia e Polonia.

Una risorsa questa che, se potenziata e messa ulteriormente a sistema con le altre infrastrutture nazionali, quali autostrade, porti e interporti, può portare a una crescita in termini economici per tutto il sistema nazionale e accrescerne la competitività con le altre economie direttamente concorrenti, oltre che contribuire in modo rilevante al raggiungimento degli obiettivi della commissione europea, che punta a incrementare del cinquanta per cento il trasporto merci su rotaia per poi raddoppiarlo al 2050. A dimostrazione del ruolo strategico delle infrastrutture nazionali, con l'obiettivo crescente di una intermodalità sempre più efficiente, il sistema ferroviario è collegato a 20 porti e 21 interporti dei 30 riconosciuti e finanziati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che nella loro totalità contano un monte di 5.585 mila metri quadrati destinati a magazzini e di questi il 97%, per un totale di 5.424 mila metri quadrati, risulta collegato alla rete ferroviaria nazionale e Ten-T. ■

Assologistica partecipa alla Green Logistics Expo

L'associazione farà il punto sulla situazione della logistica e parlerà delle sue iniziative e, in primo luogo, delle sue proposte di legge.

di **Paolo Giordano**

Assologistica parteciperà dal 9 all'11 ottobre, a Padova, alla Green Logistics Expo. Un momento molto importante per fare il punto sulle cose fatte e da fare sulla logistica, che deve assumere, dopo un lungo periodo di sottovalutazione, interrotto solo dal periodo della pandemia, quando si sono iniziati a capire i compiti fondamentali che svolgeva per assicurare i rifornimenti alla collettività, un ruolo decisivo in stretta connessione

con l'industria e con il commercio. Un ruolo che deve diventare una regola per assicurare un "normale" funzionamento del sistema industriale e commerciale italiano. Su questo obiettivo generale, Assologistica sta lavorando per portare sia il governo sia l'industria a considerare la logistica come il naturale prolungamento della fase industriale, superando quella fase che limitava la logistica a svolgere compiti "secondari". Da qui è sorta l'abitudine sia di considerare la logistica non importante, quasi un ostacolo nell'attività di export, sia di affidarla a operatori esteri per tante imprese (non va dimen-



Green Logistics Expo è giunta alla sua terza edizione e si conferma come il più innovativo evento fieristico dedicato alla logistica per confrontarsi sui mercati europei e globali e aggiornarsi sulle innovazioni tecnologiche

ticato che in Lombardia, l'area "regina" della logistica, ancora circa l'80% delle imprese usa l'ex works, cedendo la fase logistica al cliente che compera, ossia vende "franco fabbrica"). Recentemente, Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica, parlando al consiglio generale, come abbiamo riferito nell'ultimo numero di Euromerci, ha detto che "diverse aziende stanno venendo presso di noi, chiedono informazioni perché intendono iscriversi all'associazione e vogliono partecipare a questo momento che è fondamentale per modificare la logistica e per farla realmente diventare un 'motore' dello sviluppo.

Ciò significa che abbiamo fatto bene il nostro lavoro e che le nostre proposte stanno acquisendo il valore che noi volevamo, siamo sulla strada giusta per far crescere Assologistica e per portare la logistica a ricoprire un ruolo nuovo". Assologistica sta lavorando, oltre che partecipare alle trattative per la conclusione dei contratti di lavoro sia sui porti che sulla logistica e alla collaborazione di una legge per l'istituzione dei poli logistici in Lombardia, che organizzi e regoli la loro nascita, principalmente su tre progetti: il "Cruscotto", la nuova legge sui pallet e una nuova legge sui magazzini generali.

II "Cruscotto"

Da tempo che Assologistica stava seguendo, con preoccupazione, le vicende dell'organizzazione del lavoro delle aziende logistiche, dove si stava sviluppando un sistema di violenza e ricatti che colpiva anche le imprese che svolgevano tale lavoro nel rispetto delle regole. Tanto è vero che lo stesso giorno che Ruggeroni è stato eletto, per la prima volta, presidente dell'associazione, ha inviato una lettera al ministro del lavoro dell'epoca, Andrea Orlando, per chiedere un incontro urgente al fine di affrontare la questione. Il giorno dopo avveniva la tragica morte di un operaio a Biandrate, in provincia di Novara, nel corso di una manifestazione. All'epoca, Ruggeroni dichiarò che "Deve essere, oggi, molto chiaro,



Il "Cruscotto" è stato presentato per normalizzare il mondo del lavoro logistico, ponendo fine alle violenze e alle manifestazioni non autorizzate che hanno caratterizzato a lungo la logistica

sia alle istituzioni sia a chi ha il compito di mantenere l'ordine nel paese, che le aziende logistiche, i nostri associati, devono essere tutelati sia come cittadini sia come imprenditori, non si possono più subire ricatti e violenze. Su queste tematiche le imprese logistiche devono essere ascoltate e hanno il diritto di esprimere nelle sedi opportune le loro valutazioni". Inoltre, negli ultimi anni, dalla pandemia in poi, le imprese logistiche, specie quelle socie dell'associazione, sono state costrette a imporre un cambiamento molto ser-

rato alla propria organizzazione interna ricorrendo alla tecnologia e adeguando le risposte alle esigenze del mercato. "Ciò ha significato sovente anche operare nell'ambito di sistemi regolatori poco coerenti e richiede quindi una costante riflessione sull'adeguamento del nostro operato come dei sistemi stessi. E' chiaro che la straordinaria accelerazione della logistica ha di fatto creato un divario, talvolta eccessivamente ampio, tra il mondo del lavoro e le regole che lo sottendono", ha scritto Ruggeroni. Da allora è stato impostato

LA GREEN LOGISTICS EXPO

Alla Fiera di Padova, dal 9 all'11 ottobre, si terrà la terza edizione di Green Logistics Expo, l'unico appuntamento fieristico italiano B2B che mette in relazione gli operatori logistici con il mondo della produzione, della distribuzione e del commercio. Dopo le prime due edizioni, si riconferma il più innovativo evento fieristico dedicato alla logistica per confrontarsi sui mercati europei e globali e aggiornarsi sulle innovazioni tecnologiche. Saranno, infatti, messi in evidenza con convegni e dibattiti l'intermodalità con le sue valenze green nel nuovo quadro infrastrutturale e il trasporto combinato che deve essere più forte ed efficiente; una delivery che è in continuo cambiamento con i più avanzati modelli di city logistics; i nuovi magazzini digitalizzati e gli hub energetici. Tre motivazioni sono importanti per partecipare all'Expo: l'innovazione ambientale, che offrirà la possibilità di conoscere le ultime innovazioni nel campo della logistica, le tecnologie emergenti e le migliori pratiche aziendali che riducono l'impatto ambientale delle operazioni; partecipando all'evento, c'è l'occasione di incontrare professionisti del settore, esperti e aziende leader nell'ambito della logistica verde. Il networking è fondamentale per lo scambio di conoscenze, la creazione di collaborazioni e l'identificazione di nuove opportunità di business; l'approfondimento delle competenze, infatti gli esperti e le relazioni che saranno presenti e che si terranno all'Expo condideranno e spiegheranno le difficili sfide nel settore della logistica sostenibile. Partecipando a seminari e workshop c'è l'opportunità di ampliare le proprie conoscenze acquisendo una prospettiva più completa sulle soluzioni.

un lavoro per aggiornare le “regole” del lavoro ed è nato il progetto “Cruscotto”. Una tappa molto importante è stata fatta con il libro “Il futuro del lavoro nella logistica”, preparato con l’Adapt, l’associazione fondata nel 2000 da Marco Biagi, e pubblicato alla fine del 2023. Proprio dal libro è partito un lavoro di collegamento con altre forze, in primo luogo Assolombarda e Confindustria.

Oggi, hanno aderito al progetto anche la Compagnia delle Opere, il Consorzio Collegno e il Consorzio Italia del Gusto, che associa trenta leader del mondo alimentare e sono in trattativa per aggregarsi anche la Confartigianato, la CNA e la Confapi. Un passo avanti importante è stato fatto con la preparazione, stesa con la collaborazione di Adapt, di un testo scritto che potrebbe

essere la bozza di legge. Oggi, Assologistica sta condividendo questa bozza con gli alleati. Si sono avuti sull’argomento incontri con figure di vertice del ministero del Lavoro, di quello dell’Economia e della Finanze e dell’Imprese e del Made in Italy. Quindi, si è pronti per portare il “Cruscotto” all’attenzione sia del governo sia del parlamento.

Nuova legge sui pallet

Una prima volta la legge sui pallet è stata approvata dal parlamento (51/2022), ma tale legge prevedeva un apposito decreto ministeriale per divenire operativa. E’ stata perciò presentata il 24 marzo del 2024 una seconda legge al senato che l’ha assegnata alla prima commissione Affari costituzionali. Quindi, si può dire che l’iter parlamentare sia già iniziato. Anche in questo progetto si sono raccolte alleanze, hanno infatti aderito Federilimentare, Unione Italiana Food, la Collegno e la Rilegno, che rappresenta il sistema di raccolta. La speranza è che la legge, che è stato il risultato di un lungo lavoro durato più di un anno con il governo e con gli alleati, venga approvato senza modifiche. L’iter sarà anche



La legge sui pallet si spera venga approvata con sollecitudine e senza modifiche, dato che è già stata assegnata al senato alla commissione Affari costituzionali

più veloce in quanto la legge è di iniziativa governativa. Giovanni De Ponti, che ha seguito la vicenda dei pallet fin dalla prima legge, ha dichiarato: “E’ un passo importante, perché il pallet è un argomento delicato che può incidere in maniera fondamentale nell’economia

circolare e un suo regolamento può anche porre fine alle tante speculazioni che ci sono state oltre che calmierare i prezzi. Assologistica è lieta che questa legge venga approvata al più presto infatti non può che apportare benefici al settore”.

Normativa sui magazzini generali

Il terzo progetto riguarda una nuova legge che Assologistica sta avviando sui magazzini generali che sono disciplinati da normative vecchie e che non rispondono più alla realtà di oggi. De Ponti ha dichiarato: “Siamo convinti che aggiornando le normative ai bisogni e alle esigenze attuali si possa

sviluppare un servizio che potrebbe riguardare anche un potenziale inespresso che non utilizza i magazzini generali perché ignora le norme. Ci impegneremo con forza su questo argomento perché oltre che creare anche posti di lavoro genera benefici per la collettività”.

AS 24 ha attivato l'apparecchio multifunzionale per pagare i pedaggi

Era presente già in molti paesi europei, come Germania, Francia e Danimarca.

AS 24, filiale italiana della compagnia francese TotalEnergies, specializzata nella distribuzione di carburante e nell'offerta di servizi per i professionisti del trasporto, ha ufficialmente comunicato che PASSango, il dispositivo di riscossione pedaggi, ora è attivo anche nel nostro paese. Nel particolare, PASSango è apparecchio multifunzionale e interoperabile per l'esazione dei pedaggi - già da tempo funzionante in Francia, Spagna, Portogallo, Belgio, Svezia, Danimarca, Austria, Germania, Polonia e Bulgaria - in grado di facilitare la gestione delle tasse e dei pedaggi e consentire la geolocalizzazione in tempo reale della flotta, l'acquisizione rapida dei dati relativi ai tragitti, la programmazione e l'ottimizzazione dei costi. AS 24 lo definisce dispositivo "dinamico e personalizzabile" visto che "le aree a pedaggio possono essere attivate e disattivate in base alle proprie necessità", e inoltre "assiste i professionisti del trasporto grazie a servizi di avviso in caso di tragitti più onerosi, vietati o con anomalie riguardanti la classe di pedaggio e la stazione di ingresso, gestisce in modo semplificato la riscossione del pedaggio con unica fattura, prevede un servizio di assistenza h24, 7giorni su 7 in ben 16 lingue, la segnalazione e l'accesso ai parcheggi custoditi e un'area clienti dedicata, sicura e intuitiva per il controllo dei dispositivi, i cambi targa e il monitoraggio dei costi".

Attualmente AS 24 dispone di una rete capillare europea di stazioni dedicate ai mezzi pesanti in continua espansione, tanto da aver associato attualmen-



AS 24 è specializzata nell'offerta di servizi ai clienti

te oltre 1.600 stazioni in tutta Europa e offre una delle migliori reti europee di assistenza: AS 24 Truck Assistance per i mezzi pesanti con peso superiore alle 3,5 tonnellate in più di 45 paesi; il servizio permette di essere assistiti in maniera rapida e semplice, h24 e 7 giorni su 7, grazie a una rete di circa 40 mila officine e fornitori di servizi in tutta la rete. Quindi è evidente l'attenzione assoluta riservata alla sostenibilità, tanto da far dichiarare a Marco Cassago, consigliere delegato di AS 24 Italia, che "la riduzione dell'impatto ambientale attraverso uno sviluppo di business sempre più sostenibile rappresenta una tematica estremamente attuale e sempre più richiesta. Siamo assolutamente convinti che si debba continuare a supportare attivamente i professionisti del trasporto per contribuire a una transazione energetica di successo. Per questo stiamo ampliando la rete di stazioni raggiungendo traguardi importanti. La continua ricerca per sviluppare fonti di energia a basso

contenuto di carbonio permetterà di rafforzare la nostra posizione di partner per una mobilità più sostenibile". Nel particolare, ad Euromercati, Cassago ha voluto porre l'accento sul possibile ulteriore sviluppo del trasporto elettrico, che è una "fonte energetica particolarmente importante in prospettiva futura per tutta la filiera connessa alla logistica. Non è un caso se AS 24, fin dagli albori della sperimentazione di questa nuova possibilità legata alla mobilità del trasporto su gomma, si è mostrata immediatamente molto sensibile e fiduciosa. Ne abbiamo seguito passo passo l'evolversi, credendo fermamente in un suo impiego sempre più accentuato nel tempo. Personalmente sono convinto che l'elettrico occuperà sempre più quote di mercato, e noi ci sentiamo assolutamente pronti a favorirne la transizione e ad accompagnarla grazie ai nostri strumenti d'appoggio, sempre al passo con l'evolversi delle tecniche necessarie al suo uso migliore possibile". (M.T.) ■

Le “attese” degli autotrasportatori nei porti tirrenici

Chiesto un indennizzo da 120 a 180 euro a Genova e Napoli per il tempo sprecato: da quattro a cinque ore. La speranza nei Port Community System.

di **Carla Buongiorno**

Prima gli autotrasportatori di Genova e subito dopo quelli di Napoli avevano chiesto, già dai primi di giugno, un sovrapprezzo sul trasporto dei container per il tempo che trascorrono in attesa di ricevere il loro carico, tra i 120 e i 180 euro, aggiunti in fattura. Un tempo che si aggira, in media, su più di quattro ore, quando non supera anche le cinque, come affermano gli autotrasportatori. Del resto, il portale della Federtrasporti ha calcolato il tempo reale che gli autisti trascorrono nell'area portuale, stabilendo che sono quattro ore esatte. Che ci sia una forte criticità lo ha riconosciuto anche Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto: “Picchi che arrivano dagli arrivi della nave, dallo schedule della nave sistematicamente disatteso, la massa di contenitori sui piazzali, i picchi di arrivi ai gates portuali, le disfunzioni del sistema telematico nazionale con blocchi operativi”. Le difficoltà sono presenti, in primo luogo, nei porti tirrenici perché esiste una forte differenza tra il numero di container che arrivano a Genova, La Spezia, Livorno, Salerno e Napoli che sono molto di più di quelli che arrivano sul mare Adriatico. In termini numerici si può dire che sul Tirreno si movimentano quasi sei milioni di Teu, mentre sull'Adriatico il dato è molto inferiore, circa due milioni. La parte del leone la fa Genova, ed è qui che si è innescata la crisi: gli autotrasportatori sono costretti a fermarsi in attesa del carico e di uscire dal porto

in un tempo molto lungo che li costringe a perdere la possibilità di fare un secondo viaggio.

Le associazioni degli spedizionieri

si sono opposte alla tassa richiesta dall'autotrasporto chiedendone la sospensione e l'intervento dell'Autorità portuale, che ha aperto una consultazione per tentare di risolvere il problema. Comunque, nell'incontro con l'Autorità portuale Spediporto è intervenuta, riconoscendo “la necessità di cambiare i modelli operativi e la politica delle soste e detention per favorire un decongestionamento della situazione e una nuova impostazione delle politiche di ritiro e consegna dei contenitori” e chiedendo anche una “carta dei servizi, che contenga regole chiare e penalità per chi non le rispetta”. Il problema è soprattutto rappresentato dai terminalisti che organizzano le operazioni di carico e scarico dei container sulle loro esigenze, in primo luogo sulla turnazione del personale. E le cose non si “sommano”. Gli autotrasportatori sono costretti a lunghe attese anche perché i terminalisti non



Porto di Genova

fanno attenzione al piazzale e quindi non fanno una programmazione sulla base degli autotrasportatori presenti. In realtà, ci sarebbe già una regola che riconosce un indennizzo all'autotrasportatore di 40 euro per ogni ora di attesa oltre le prime due, ma non è applicata anche perché l'autotrasportatore dovrebbe fare causa al committente e non lo fa con la preoccupazione di perdere il lavoro. Quindi, il problema resta aperto, ma così chi ci rimette e in generale la logistica che non si può permettere che un autotrasportatore resti quattro ore fermo in un porto, in un mondo che fa della “velocità” la sua regola principale. La speranza sta nei Port Community System, finanziati con il Pnrr, che dovrebbero diventare una piattaforma comune della digitalizzazione in tutti gli scali nazionali e con la Piattaforma logistica nazionale e le imprese di trasporto. ■

ASSOLOGISTICA CULTURA&FORMAZIONE
IN COLLABORAZIONE CON C-TRADE
ORGANIZZA IL WEBINAR GRATUITO

Regolamento UE 2023/1115 EUROPEAN DEFORESTATION-FREE PRODUCTS REGULATION: disposizioni e nuovi obblighi a partire dal 30.12.2024



Il Regolamento 2023/1115, noto con l'acronimo EUDR (European Deforestation-free products Regulation), sostituisce il n. 995/2010 (EUTR o Timber Regulation): non solo estenderà la gamma di prodotti interessati, ma obbligherà anche le aziende a integrare o redigere una "dichiarazione di dovuta diligenza". Si applicherà a una un'ampia selezione di prodotti (carta, carne bovina, cacao, caffè, legno, soia, olio di palma, gomma...). Le aziende che importano questi prodotti nell'Unione Europea dovranno rispettare le nuove disposizioni al fine di evitare sanzioni.

RELATORE: Dr. PAOLO MASSARI,
Founder and Customs & International Trade Advisor di C-Trade

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

Il Rentri parte dal 15 dicembre

Assologistica ha organizzato l'iniziativa "Sportello Rentri informativo", a cui le aziende associate potranno rivolgersi per fugare ogni dubbio.

Il nuovo sistema di tracciabilità dei rifiuti - Rentri - è stato concepito come una piattaforma telematica alimentata dai dati contenuti nei registri cronologici di carico e scarico dei rifiuti e nei formulati di identificazione dei rifiuti di tutti gli enti e le imprese obbligate all'iscrizione, o che su base volontaria decidono di iscriversi. Una delle novità introdotte dal Rentri è la possibilità da parte degli enti di verifica e controllo di accedere in tempo reale alla piattaforma telematica e ai relativi dati in essa contenuti. Il nuovo sistema si propone di cambiare radicalmente l'aspetto relativo alla gestione documentale dei rifiuti, introducendone la digitalizzazione. Si compone di due sezioni: una sezione "anagrafica", che comprende i dati anagrafici degli operatori e le informazioni relative alle autorizzazioni per l'esercizio delle attività professionali inerenti alla gestione dei rifiuti, e un'altra "tracciabilità", che comprende le informazioni presenti nei registri e nei formulati di identificazione e i dati che si riferiscono ai percorsi rilevati dai sistemi di geolocalizzazione dei soggetti che trasportano rifiuti pericolosi. Gli operatori obbligati ad iscriversi al Rentri sono: gli enti e le imprese che agiscono professionalmente, a qualunque titolo, nell'ambito della gestione dei rifiuti pericolosi e non pericolosi; gli enti e le imprese produttori di rifiuti pericolosi, indipendentemente dal numero di dipendenti e dal quantitativo prodotto; gli enti e le imprese produttori di rifiuti non pericolosi che hanno più di 10 dipendenti e svolgono attività industriali, artigianali e di potabilizzazione delle acque e abbattimento dei fumi.

Per ottemperare al loro obbligo dovranno iscriversi quali operatori al sito Rentri con le tempistiche scandite dal decreto ministeriale 59/2023, che comunque stabilisce che l'iscrizione obbligatoria debba partire dal 15 dicembre di quest'anno. A questa data saranno attive le prime iscrizioni al nuovo sistema di tracciabilità dei rifiuti, il cui scopo, come anticipato, è quello di individuare tutti gli enti e le aziende che producono rifiuti pericolosi con l'introduzione del registro in formato digitale, monitorare, di fatto, i tempi di giacenza dei rifiuti nel loro luogo di produzione, verificare tramite l'ausilio dei formulati di identificazio-

artigianali e di potabilizzazione delle acque e abbattimento dei fumi che abbiano più di 10 dipendenti. Oltre ai soggetti obbligati potranno iscriversi anche tutti gli altri soggetti non inquadrati in un regime di ente o di impresa su base volontaria. Il nuovo approccio al sistema di tracciabilità dei rifiuti intimorisce molti operatori, anche in previsione dell'entrata in vigore dei nuovi modelli di registro e nei formulati di identificazione. Assologistica, da sempre molto sensibile alle evoluzioni del mondo della logistica, ha organizzato a tale proposito con Ecosistema Studio di Enrico Carlino, azienda associata e specializzata nella consulenza



Un camion per i rifiuti pericolosi

ne in formato digitale e i meccanismi di tracciabilità collocati sui veicoli della movimentazione di rifiuti pericolosi verso gli impianti di recupero o smaltimento. La tracciabilità dei rifiuti sarà operativa anche per i rifiuti non pericolosi prodotti da imprese industriali,

e nella formazione ambientale nel settore della logistica, un'iniziativa denominata "Sportello Rentri informativo", a cui le aziende associate potranno aderire gratuitamente e fugare i loro dubbi e quesiti relativi al nuovo sistema di tracciabilità dei rifiuti. ■

ASSOLOGISTICA CULTURA&FORMAZIONE IN COLLABORAZIONE CON
LARIZZA CONSULTING E BISALUS CASSA DI ASSISTENZA
ORGANIZZA IL WEBINAR GRATUITO

UNA FORMULA DI WELFARE AD HOC PER GLI AMMINISTRATORI DI SOCIETÀ



Mentre dipendenti, dirigenti e quadri godono della previdenza integrativa fornita da fondi sanitari e altri enti di categoria, gli amministratori, quando decidono liberamente di accedere a una prestazione sanitaria (scelta di data e struttura per un'analisi, scelta di un ricovero o di un controllo pre e post intervento, ecc.), devono provvedere in proprio. Il webinar è l'occasione per illustrare una speciale polizza studiata su misura per gli amministratori e i loro nuclei familiari. Scopriremo prestazioni assicurate, costi, modalità di rimborso delle spese sanitarie sostenute, vantaggi fiscali e amministrativi.

RELATORI:

FRANCO LARIZZA, presidente di LC-Larizza Consulting
DANILO ARIAGNO, presidente di Bisalus Cassa di Assistenza

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

Emirates SkyCargo e Beta Trans firmano un contratto per l'assistenza a terra

“Beta Trans si distingue come una realtà di riferimento nel campo dell'handling con una vasta gamma di servizi che offrono soluzioni su misura per ogni tipo di merce”, ha detto Silvia Tagliaferri, cargo manager di Emirates SkyCargo.

Emirates SkyCargo, la divisione cargo della più grande compagnia aerea internazionale del mondo, e Beta Trans, azienda leader nelle attività di handling e servizi doganali, hanno firmato un accordo pluriennale per i servizi di gestione del carico e di assistenza a terra presso l'aeroporto di Milano Malpensa. Grazie a questo accordo, Beta Trans incrementerà l'efficienza operativa della compagnia aerea, gestendo-

di avere accesso alle strutture all'avanguardia di Beta Trans, consentendo la movimentazione di merci in cui Emirates SkyCargo vede una crescita significativa, come, per esempio, i prodotti deperibili. Le principali strutture includono: un magazzino di 13 mila metri quadrati, di cui un'ampia area dedicata esclusivamente alle operazioni Emirates; un sistema di stoccaggio e trasporto automatico per oltre 200 unità di carico; 21 baie di cari-

co per camion per migliorare la connettività tramite servizio di trasporto su strada; due porte per spedizioni in blocco a temperatura controllata, ideali per prodotti italiani deperibili come formaggi, verdure, frutta e latticini. Le celle frigorifere a temperatura controllata coprono una superficie di 1.500 metri quadrati e includono un centro dedicato al settore farmaceutico, un'area di controllo veterinario, un'area alimentare e un'area fitosanitaria con tre diverse zone di temperatura (più 2°/8°, più 15°/25°, meno 20°).

una destinazione prioritaria nella rete globale di Emirates SkyCargo. Grazie ai 24 voli settimanali, di cui 3 all'cargo, trasportiamo una media di 22 mila tonnellate di carico all'anno e Beta Trans è il partner ideale per aiutarci a raggiungere i nostri obiettivi di crescita strategica in tutta Italia, migliorando la nostra offerta di livello mondiale attraverso una gestione esperta e strutture specializzate all'avanguardia. Non vediamo l'ora di aumentare i flussi di merci in entrata e in uscita da Malpensa e di servire meglio i nostri clienti in tutto il mondo”, ha dichiarato Silvia Tagliaferri, cargo manager Italia di Emirates SkyCargo. “Siamo onorati di rafforzare ulteriormente la nostra collaborazione con Emirates SkyCargo, ottimizzando la gestione delle merci presso Milano Malpensa. La nostra dedizione alla qualità del servizio e alla sicurezza delle merci è ben nota nel settore e siamo pronti a sostenere le operazioni di Emirates con le nostre strutture all'avanguardia”, ha dichiarato Giorgio Bianculli, amministratore delegato di Beta Trans. Emirates SkyCargo è un facilitatore del commercio globale, che offre un portafoglio di soluzioni altamente specializzate in grado di risolvere le sfide del trasporto di vari settori, da prodotti deperibili e farmaceutici a dispositivi di alta tecnologia e oggetti di valore. Operando dal proprio hub di Dubai a doppio aeroporto, la compagnia aerea ha consolidato una comprovata esperienza nel trasportare in modo rapido, efficiente e affidabile anche i carichi più delicati. ■

Veduta dell'esterno dell'aeroporto di Milano Malpensa



ne le oltre 22 mila tonnellate di merci all'anno, che saranno trasportate verso, attraverso e da Milano. Dal capoluogo lombardo, Emirates SkyCargo trasporta diverse tipologie di merci, tra cui: prodotti di moda, cosmetici, prodotti farmaceutici, mobili, macchinari, pezzi di ricambio, opere d'arte e il meglio del Made in Italy in termini di prodotti freschi e prelibatezze gastronomiche. Questa partnership permette alla compagnia aerea

“In quanto destinazione più attiva d'Italia per merci e cargo, Milano è da tempo

La Formula Uno, un “gran premio” anche per DHL

La società ha celebrato il ventesimo anno del suo impegno quale Official Logistics Partner del campionato, che permette lo svolgimento delle competizioni.

di **Tiziano Marelli**

Durante una presentazione del suo libro “Suite 200. L'ultima notte di Ayrton Senna”, Giorgio Terruzzi - giornalista, scrittore, autore teatrale e non solo, ma soprattutto da almeno trent'anni il più accreditato narratore italiano degli sport ad alta velocità - ha detto che “il Circo della Formula Uno è abitato esclusivamente da alieni provenienti da chissà quale galassia, e i più fuori di testa di loro vengono messi in una monoposto per correre a velocità folle oltre la nostra umana dimensione e comprensione”. Mi è tornata alla mente questa citazione quando il mercoledì precedente la tappa del circuito che si sarebbe tenuta a Monza la domenica seguente DHL ha invitato i giornalisti al paddock della città brianzola - un unicum pressoché esclusivo, come ben sanno i milioni di appassionati di questo sport - dove un brulicare incessante di migliaia di quegli “alieni” si muovevano a velocità frenetica perché tutto andasse al posto giusto in quell'angolo di altro mondo, assolutamente in tempo per l'accensione dei semafori che avrebbero dato il via alla gara, riuscendoci al millesimo di secondo, come del resto riesce a succedere sempre. Pazzi anche coloro che hanno formulato l'invito? Si direbbe di no, perché in un contesto del genere occorre certamente più di un pizzico di follia per inserirsi al meglio, ma occorre farlo con grande professionalità e perfezione mantenendo calma

e sangue freddo per non farsi travolgere da tutto il resto circostante, e la presenza ormai consolidata da anni di DHL nel circuito della Formula Uno si può definire rassicurante e totalmente in grado di garantire ogni supporto logistico e di marketing possibile a un evento straordinario del genere grazie all'impegno di un team di 100 specialisti della logistica sportiva, di cui almeno la metà sempre presenti sui circuiti perché, precisa la stessa società, “proprio come avviene in pista, le azioni che si espletano dietro le quinte di un gran premio sono anch'esse fatte di velocità, precisione e tecnologia all'avanguardia”.

Un dato su tutti: con questa stagione e dopo aver maturato un'esperienza già nei vent'anni ancora precedenti, DHL ha celebrato nel 2024 il suo ventesimo anniversario come esclusivo Official Logistics Partner della Formula Uno, riconosciuta tale anche con la concessione di poter elargire due dei premi più ambiti alla fine della stagione di gare: al pilota che ha effettuato più giri più veloci e al team che ha effettuato i pit stop più veloci nel corso del campionato. E bisogna anche tener conto che quello del 2024 è stato



L'ingresso dell'autodromo di Monza per il settore dei servizi

un calendario da record assoluto: 24 gare da coprire in 21 paesi (in questa stagione si è aggiunta la Cina, tornata a far parte di questa élite dopo la pandemia) in tutti e cinque i continenti. Migliorando il suo apporto di anno in anno, DHL è stata capace anche stavolta di offrire una logistica la più efficiente possibile, inclusi i trasporti da una tappa all'altra effettuati a basso impatto ambientale, aiutando il circuito a ridurre l'impatto ecologico per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità fissati a impatto zero entro il 2030. Non solo: la Formula Uno sta sviluppando anche un tipo di carburante sostenibile al 100%, che sarà utilizzato nelle auto delle sue competizioni a partire dal 2026, in linea con l'introduzione dei motori ibridi di nuova generazione.

Come ha spiegato Christian Pollhammer, coordinatore della logistica degli >



Dipendenti della DHL davanti al box Ferrari

eventi di Formula Uno per DHL e solo per chiarire con un esempio l'impegno mastodontico per la buona riuscita di tutta l'operazione, "I nostri primi mezzi carichi di tutto il materiale necessario, per un totale di circa 1.400 tonnellate di merci di altissimo valore, sono arrivati a Monza dall'Olanda (dove si è tenuto il Gran Premio precedente, solo una settimana prima) lunedì all'ora di pranzo e dopo avere viaggiato tutta la notte; il termine ultimo per la consegna ai box e ai motorhome delle scuderie era stato fissato per mercoledì alle 19, e per quell'ora tutti i camion devono essere fuori dall'area dell'autodromo: sono sicuro della riuscita di questa impresa senza intoppi anche stavolta". Tonnellaggio di enorme portata che comprende il trasporto di auto da corsa, componenti delle vetture, pneumatici, carburante e attrezzature per l'ospitalità e il marketing destinate alle sedi dove si disputano le gare in tutto il mondo. Inoltre, viene garantito un servizio completo di track & trace del carico durante il transito, oltre a servizi di intermediazione doganale, di ritiro e di sdoganamento. In più, le migliorie apportate recentemente all'autodromo di Monza - fra gli altri: nuova asfaltatura all'avanguardia nel mondo, cambio completo dei cordoli e ampliamento della carreggiata per favorire i sorpassi - che ne hanno determinato il nuovissimo claim "The Temple of Speed" ("Il tempio della velocità": un vero orgoglio

interni e la sicurezza e questo è stato per noi fondamentale perché la logistica della Formula Uno è un'opera di precisione che richiede tecnologie all'avanguardia e soluzioni innovative. Per questo abbiamo implementato una serie di strumenti high-tech per garantire che ogni componente arrivi a destinazione in perfette condizioni e in tempo record".

Uno degli elementi chiave si è rivelato il sistema di tracciamento in tempo reale: ogni container, cassa e persino singoli componenti critici sono dotati di sensori IoT (Internet of Things) che trasmettono costantemente dati sulla posizione, la temperatura e le condizioni ambientali. Questo permette al team logistico DHL di monitorare lo stato delle spedizioni h24 e, all'occorrenza, di intervenire tempestivamente in caso di anomalie. Fondamentale anche l'utilizzo - che avrà un'importanza sempre maggiore nel prossimo futuro - degli algoritmi propri generati dall'intelligenza artificiale per ottimizzare i percorsi di trasporto: sistemi che analizzano una moltitudine di fattori - condizioni meteorologiche, situazioni geopolitiche, dati storici sulle prestazioni dei diversi mezzi di trasporto - per determinare il percorso più efficiente e sostenibile per ogni spedizione. A tal proposito è intervenuta Christine Schröder-Schönberg, responsabile della sponsorizzazione globale di DHL Group, che ha spiega-

to: "Il nostro sistema di tracciamento è organizzato in maniera tale che è come se noi avessimo occhi e orecchie su ogni singolo pezzo che trasportiamo, così possiamo sapere in ogni momento dove si trova un determinato componente e in quali condizioni sta viaggiando. Questo ci permette di garantire che tutto arrivi non solo in tempo, ma anche nelle condizioni ottimali per le gare". In più, aggiunge Schröder-Schönberg, "Il nostro obiettivo è rendere ogni gran premio un evento a emissioni zero: l'energia rinnovabile gioca un ruolo fondamentale in questo processo, e stiamo costantemente cercando nuove soluzioni per aumentare la nostra indipendenza dalle fonti fossili".

to: "Il nostro sistema di tracciamento è organizzato in maniera tale che è come se noi avessimo occhi e orecchie su ogni singolo pezzo che trasportiamo, così possiamo sapere in ogni momento dove si trova un determinato componente e in quali condizioni sta viaggiando. Questo ci permette di garantire che tutto arrivi non solo in tempo, ma anche nelle condizioni ottimali per le gare". In più, aggiunge Schröder-Schönberg, "Il nostro obiettivo è rendere ogni gran premio un evento a emissioni zero: l'energia rinnovabile gioca un ruolo fondamentale in questo processo, e stiamo costantemente cercando nuove soluzioni per aumentare la nostra indipendenza dalle fonti fossili".

Per suffragare queste affermazioni è opportuno tener conto che nel 2024 la società ha raddoppiato il numero di propri camion alimentati a biocarburante di seconda generazione HVO100 (che riducono le emissioni di carbonio in media dell'83% rispetto a quelli alimentati a diesel), arrivando a detenere un totale di 37 mezzi. Tutti i camion aziendali sono inoltre dotati di un GPS per monitorare il consumo di carburante, ottimizzare i percorsi e ridurre le emissioni. Per quanto riguarda il trasporto aereo sono utilizzati i nuovi Boeing 777, connotati dal basso consumo di carburante e in grado di ridurre le emissioni di anidride carbonica del 17% rispetto ai velivoli precedenti. Nel complesso un impegno monstre, che DHL onora in ogni suo aspetto logistico utilizzando tutti i tipi di soluzioni di trasporto multimodale: via aria, terra, mare e sempre con la massima attenzione rivolta alla riduzione dell'impatto ambientale della logistica in questo particolare ambito sportivo. In poche parole: un impegno da record, da assoluti campioni del mondo della categoria. ■

DHL continua la partnership con la Camera della Moda

La società ha sviluppato soluzioni logistiche su misura, sostenendo le imprese italiane e i nostri giovani talenti nello sviluppo dei loro business.

DHL Express Italy, forte della sua consolidata esperienza in un settore in continua evoluzione, come quello della moda, ha rinnovato per il 2024 la partnership con la Camera Nazionale della Moda Italiana, volendo confermare il suo impegno nel promuovere l'artigianalità del Made in Italy a livello globale. Grazie a una collaborazione decennale, DHL ha sviluppato soluzioni logistiche su misura, supportando le imprese italiane e i giovani talenti nella crescita e nello sviluppo dei loro business a livello internazionale. "DHL Express è un riferimento strategico per le esigenze di trasporto dei brand affermati e delle piccole e medie imprese italiane. Sono circa 50 mila le micro e piccole imprese che operano nel fashion - afferma

Nazzarena Franco, amministratrice delegata della società - un settore che genera oltre 100 miliardi di fatturato l'anno nel nostro paese. Tra le sfide dell'industria della moda, negli ultimi anni è critico il bilanciamento tra sostenibilità e disponibilità dei prodotti con qualità, in una sempre crescente domanda e sensibilità dei clienti in merito. In questo contesto, il nostro impegno contribuisce a migliorare la catena del valore delle aziende con cui collaboriamo secondo una solida stra-



Nazzarena Franco,
amministratrice delegata di DHL Italy

tegia ESG. I nostri clienti, ad esempio, possono scegliere il servizio GoGreen Plus, che riduce le emissioni di gas serra di Scopo 3, attraverso l'impiego di SAF (Sustainable Aviation Fuel). Molte aziende italiane hanno già aderito al servizio e contiamo sull'impegno di tutti affinché questo numero aumenti sempre più. Il gruppo DHL è al primo posto nell'uso di SAF a livello mondiale, con una quota di oltre il 3% di carburante avionico approvvigionato nel 2023, appunto da fonti più sostenibili. L'opportunità per i nostri clienti - oggi

unica nel settore - è quella di fare un grande passo avanti verso la decarbonizzazione della propria catena di fornitura".

Quest'anno, la collaborazione con la Camera Nazionale della Moda Italiana si arricchisce di nuovi momenti di incontro e condivisione con i brand e le aziende. Tra le iniziative principali, DHL Express organizzerà un workshop rivolto agli associati della Camera, dedicato anche alla sostenibilità nel settore della moda, un tema centrale per il futuro dell'industria. Grazie a una gamma completa di servizi e soluzioni adattate alle esigenze di un settore che richiede flessibilità, attenzione ai dettagli e continua innovazione, DHL soddisfa e anticipa le richieste del mercato. Con il

suo capillare network aereo globale DHL Express è infatti in grado di raggiungere in poche ore le i principali snodi internazionali per l'espportazione, gestendo al contempo l'import da diversi continenti grazie a sistemi che facilitano i processi doganali. In risposta alla crescente domanda di vendite online, DHL Express ha anche sviluppato soluzioni dedicate agli e-shopper, garantendo un'esperienza d'acquisto sul web, fluida dall'ordine alla consegna del prodotto. ■

Dalla formazione occasionale alla formazione strutturata

Accanto all'“alta formazione” proposta dalle varie Academy, si deve sviluppare e diffondere la formazione logistica di base, o elementare, puntando ad attirare i giovani verso le componenti più “professionali”.

di **Pietro Pedone**

È da un po' che si parla di formazione, skill mancanti, scarsa rispondenza tra la domanda di personale qualificato e la disponibilità di risorse adeguate, mentre dall'altra parte enti di formazione e Academy nascono nelle forme più varie con corsi di mille tipi. Proviamo ad analizzare la situazione, le esigenze prioritarie e le possibili soluzioni. In primo luogo, tutta la logistica sta cambiando: dalla macro-logistica alla micro. Fino a 6-7 anni fa le supply chain facevano liberamente il giro del mondo, con forte sviluppo dei traffici intercontinentali: poi il Covid-19 ha dimostrato che la catena più è lunga, più è vulnerabile. Ci sono stati poi altri incidenti, come Suez, e, purtroppo, conflitti internazionali e anche l'attuale “semplice” chiusura del traforo del Monte Bianco (per 3,5 mesi di lavori di ammodernamento): sono molti gli eventi che rompono filiere consolidate e costringono a ricercare rotte nuove e alternative di mezzi e di risorse. Nella micro-logistica accanto alla grande distribuzione “organizzata” (super, iper, discount) si sono sempre più diffuse le proposte di home-delivery (single package) che hanno complicato oltremodo l'ultimo miglio, creando piattaforme e hub sempre più grandi da una parte e, dall'altra, riducendo sia le portinerie dei condomini a uffici postali per smistamento pacchi sia i vari furgoni a rider telecomandati con consegne multiple e a volte fraziona-

te (non compatte) con una pluralità di furgoni in successione ravvicinata e “disorganizzata” presso destinazioni contigue. Talmente telecomandati che un rider di Just Eat è stato multato per non aver rispettato il tempo di consegna previsto ... dall'algoritmo (vedi “Il caso”, su Il Centro, del 25 agosto scorso, pag. 11, ndr).

L'integrazione dei sistemi gestionali centralizzati WMS e TMS, collegati in tempo reale (grazie ai vari Gps, Rfid, Tablet, sensori e attuatori) con le operazioni reali, permette con una control tower di monitorare ogni movimento di ogni mezzo, ricalcolando percorsi e orari di consegna, visibili anche da parte dei clienti destinatari: clienti digitalizzati, cui piace essere serviti a domicilio, magari prime o same-day (anche quando non sarebbe necessario) e poter tracciare la consegna minuto per minuto. Tutte queste tecnologie dovrebbero permettere di aumentare reattività e flessibilità, magari ottimizzate con un po' di intelligenza artificiale e, forse, la digitalizzazione dovrebbe essere usata per fini più nobili e produttivi.

Necessitano nuove skill e un nuovo approccio alla formazione. “Mancano i periti in logistica, ... troppi ingegneri!”, diceva da anni Giovanni Leonida. Mancano, cioè, non solo container e autisti, ma anche tecnici, operativi e informatici, esperti doganali, capi squadra, ... prima dei manager. Di fatto la realtà cambia più velocemente delle skill, dei corsi di formazione ... e dei programmi scolastici. A settembre è partita, a proposito, la sperimentazione della Riforma Valdit-

Nella logistica, sono sempre più aumentate le richieste di home-delivery, che hanno creato una grande diffusione di van per le consegne di ultimo miglio nelle città



ra “4+2” che vale per istituti tecnici e professionali: (171 scuole con 193 corsi), con un progetto che coinvolge tutta la filiera tecnologico-professionale (ITS, imprese, università). Questo ripensamento, con allungamento e differenziazione da 5 anni a 4+2, dovrebbe avvenire in una logica di rete con la formazione superiore degli ITS, che esprimono una didattica molto vicina alle esigenze del-



le imprese, e con il tessuto imprenditoriale e le università. Alla riforma del ministero dell'Istruzione e del Merito fa eco l'iniziativa in corso del ministero del Lavoro col progetto "Nuove Competenze", quelle di cui le imprese hanno un fabbisogno vitale, senza trovare sufficienti risorse umane adeguatamente preparate: perché le competenze richieste sono e saranno continuamente "nuove". Ma per la logistica il quadro è più drammatico, perché rimane il problema di base: la logistica è vista ancora come la Cenerentola delle professioni, "ultima spiaggia" per chi non sa, o non vuole, impegnarsi a fare altro; costoro si accontentano o sono costretti a rimanere rider, manovali, operai non specializzati, inseriti in cooperative, al limite del caporalato (e, a volte, della sicurezza e dell'evasione fiscale). Allora, accanto all'Alta Formazione proposta dalle varie Academy, si deve sviluppare e diffondere la formazione logistica di base, o elementare, puntando ad attirare i giovani verso le componenti più "professionali", perché la logistica, come campo d'azione, va oltre le attività fisiche operate in un magazzino o nel trasporto, e diventa Supply Chain Management: include anche la gestione e l'ottimizzazione delle operazioni, l'uso esteso delle tecnologie ICT, le interfacce con clienti e fornitori, per gestire insieme tutto il ciclo del prodotto. Ciclo che, con la transizione ecologica e la rivoluzione per la sostenibilità, non è più end-to-end o lineare, bensì diventa economia circolare con necessità continua di nuovi approcci, nuove professionalità, nuovi orizzonti, molti ancora da scoprire e da bilanciare tra obblighi, benefici e costi. È necessaria una "transizione culturale" sulla logistica: da Cenerentola a motore dell'economia e di nuovi business.

La formazione di una squadra logistica, compatta e sincronizzata, diventa così una necessità primaria e continua, perché i cambiamenti sono continui a tutti i livelli e le situazioni variano da caso a caso o da momento a momento, e la logistica ha da una parte "pochi" principi fissi (come la ricerca del miglior servizio al cliente, al minimo costo globale compatibile, e il bilanciamento continuo tra efficacia ed efficienza), mentre dall'altra deve coniugare questi principi in tutti i livelli e in un continuo evolversi di situazioni, mercati, canali, prodotti, clienti. Come dicono i cinesi: "Dà un pesce a un uomo e lo nutrirai per un giorno; insegnagli a pescare e lo nutrirai per tutta la vita", così è per la logistica: non c'è una soluzione valida per sempre e per tutti, ma il logistico è un pensatore alla continua ricerca di ottimizzazioni e compromessi tra soluzioni e KPI apparentemente contrastanti. E allora la logistica è, a tutti i livelli, soprattutto "logica" e pensiero in continua evoluzione e reazione agli eventi (che oggi si usa chiamare "resilienza").

Per questo la stessa riforma (4+2) invita anche a ridurre il nozionismo e a privilegiare le "life skill" (competenze psicosociali e capacità individuali, sociali e relazionali che permettono agli individui di affrontare efficacemente le esigenze e i cambiamenti della vita quotidiana) e i

"processi cognitivi" (processi mediante i quali un organismo acquisisce informazioni sull'ambiente e le elabora a livello di conoscenze in funzione del proprio comportamento: percezione, immaginazione, simbolizzazione, formazione di concetti, soluzione di problemi). Per questo il Council of Supply Chain Management Professionals-Cscmp, la cui missione base è "Connettere, Educare, Sviluppare", ha creato Cscmp Academy con una proposta formativa coerente e differenziata su tutti i livelli aziendali (dagli operativi e tecnici tipo ITS, ai SC manager, fino all'alta formazione, anche con certificazione internazionale) e si rivolge sia ai manager sia ai logistici di ogni ordine e grado, con formatori tutori in attività presso aziende o società di consulenza e, quindi, continuamente aggiornati su casi realizzati e su progetti in corso, a breve o a medio-lungo termine. I formatori sono in grado di formare una squadra sintonizzata, sincronizzata e sempre aggiornata, grazie ad una proposta formativa che include: l'alta formazione, con certificazione internazionale (vedi SCPro) non solo sulla logistica (operations), ma anche sulla più ampia accezione di Supply Chain Management a ciclo completo; corsi tradizionali, corsi on-line, in house, on demand, on-the-job, trainer-the-trainer, ... a tutti i livelli (su quali e quanti sono i livelli, vedi lo schema in figura, ndr); conferenze inter-



Oggi, le imprese logistiche hanno assoluto bisogno di “nuove competenze”, difficili da trovare sul mercato del lavoro

ne regolare, e di articoli internazionali; un network mondiale con più di novemila tra professionisti e professori; un network di aziende vicine a Cscmp, con disponibilità per stage e visite guidate. Lo scopo è di poter “connettere” tutte le operazioni e le azioni di tutte le risorse umane, in qualunque posizione o livello esse operino, e formare una squadra logistica organica per “educare” nel senso originale in latino, cioè per tirar fuori da

ciascuno il suo meglio e per “sviluppare” perché il vero sviluppo è quello di una società inclusiva capace di far crescere tutti. In sintesi: la formazione deve essere continua a tutti i livelli, altrimenti come diceva Albert Einstein “once you stop learning, you start dying”.

nazionali periodiche per essere sempre informati e aggiornati; disponibilità di rapporti su ricerche, anche a ripetizio-



IL MASTER CSCMP: SCPro™

Per la crescita professionale, il CSCMP ha associato ai programmi di formazione una serie di certificazioni internazionali, in inglese, che attestano e rendono riconoscibili le competenze acquisite. Il programma di certificazioni SCPro™ si articola su più livelli per accompagnare chi vuole certificare le sue competenze, per il raggiungimento degli “entry level” e per quelli di Master:

- SCPro™ Fundamentals • SCPro™ Level One (L1) • SCPro™ Level Two (L2) • SCPro™ Level Three (L3)

Il livello di ingresso degli SCPro Fundamentals offre un programma completo per formare e certificare il raggiungimento dell’ “entry-level” in uno degli 8 pilastri che compongono le competenze che devono essere presenti nel SCTeam:

1. Supply Chain Management Principles
2. Customer Service Operations
3. Transportation Operations
4. Warehousing Operations
5. Demand Planning
6. Inventory Management
7. Manufacturing & Service Operations
8. Supply Management & Procurement

Il conseguimento della certificazione di livello successivo SCPro™ L1 dimostra una solida base di conoscenze in tutte le funzioni nella gestione della supply chain. Per questo è indirizzato a risorse pronte a ricoprire ruoli di responsabilità manageriale ovvero a chi, avendo già raggiunto un ruolo manageriale in una funzione, sente il bisogno di allargare la sua visione a tutta la Supply Chain, razionalizzando le proprie esperienze attraverso l’acquisizione di tecniche e modelli consolidati. La nostra CSCMP Academy supporta la preparazione dei candidati alla certificazione SCPro™ L1 con due possibili diversi approcci.

Il primo approccio è un programma di 48-52 ore di Corso, fra aula fisica e virtuale, il cui sviluppo può essere distri-

buito fra 6-10 settimane o anche di più, in base all’intensità più opportuna per i partecipanti ovvero alle esigenze della Società che lo organizza per le proprie risorse.

Il secondo approccio vede il Corso inserito in un programma più ampio di un Master SCM, erogato da Università o Business School, che si sviluppa in ca 12-18 mesi. Il superamento del test di certificazione

SCPro™ L1 richiede anche uno studio autonomo a seconda delle singole esigenze. Un impegno e una fatica ... che però hanno un riconoscimento professionale importante, specialmente a livello internazionale!

Per saperne di più: https://cscmp.org/CSCMP/CSCMP/Certify/SCPro_Certification_Overview.aspx

| Destinatari | Vantaggi per il Professionista | Vantaggi per l'Azienda |
|--|---|--|
| Professionisti Junior Analisti, Pianificatori, Capi Squadra, Buyer, ... <ul style="list-style-type: none"> • Pochi anni d'esperienza • Cambi di posizione • Neopromossi, Neolaureati | <ul style="list-style-type: none"> • Acquisire rapidamente una conoscenza completa e concreta di tutte le aree del Supply Chain Management • Dimostrare le competenze acquisite <ul style="list-style-type: none"> - nei confronti dei potenziali Clienti (per il personale di Operatori Logistici) - nei confronti delle altre Funzioni (personale della Committenza) | <ul style="list-style-type: none"> • Far leva sull'energia e sulle ambizioni dei giovani specialisti a conoscere nuove aree, con nuove responsabilità crescenti • Dimostrare a Clienti e Fornitori l'alto livello di competenza e professionalità dell'Azienda • Mostrare concretamente la volontà, l'attenzione e la capacità dell'Azienda di sviluppare le competenze dei propri collaboratori e di coltivare i talenti |
| Professionisti Senior Capi Ufficio, Capi Reparto, Quadri, Dirigenti, ... <ul style="list-style-type: none"> • Già specializzati in un'area di SCM • In carriera / col bisogno di acquisire velocemente la competenza E-to-E e trasversale alle aree di lavoro | <ul style="list-style-type: none"> • Affiancare, all'esperienza maturata, una base metodologica solida e strutturata • Acquisire rapidamente una conoscenza completa e concreta di tutte le aree del Supply Chain Management • Interfacciare consapevolmente le altre funzioni e i partner dell'intera filiera • Dotarsi di strumenti di ragionamento e azione di livello superiore | <ul style="list-style-type: none"> • Facilitare lo sviluppo delle conoscenze di Persone di livello, in ruoli in cui hanno bisogno di competenze su aree diverse ovvero per far fronte all'evoluzione del contesto, dei Clienti, dei Fornitori e del mercato • Dimostrare a Clienti e Fornitori l'alto livello di competenza e professionalità dell'Azienda • Mostrare concretamente a tutte le Persone la volontà e capacità dell'Azienda di sviluppare le competenze dei collaboratori e dei talenti |

Bobcat ha acquisito Doosan e presenta i carrelli elevatori

Vijayshekhar Nerva, responsabile dell'innovazioni di Bobcat Emea, ribadisce i quattro principi chiave dell'azienda, affidati al team ricerca e sviluppo: la connettività, le prestazioni, la sostenibilità e la sicurezza.

di **Virginia Sestieri**

Bobcat Company è un'azienda globale leader nella progettazione, produzione, marketing e distribuzione di macchine compatte, tra cui pale, escavatori, macchine per la compattazione. Con sede negli Stati Uniti, è presente in tutto il mondo. Recentemente ha acquisito Doosan Industrial Vehicle, azienda sud coreana, che si dedicava alla produzione di una linea di carrelli elevatori e attrezzature per il magazzino. Oggi, dopo l'acquisizione, che ha portato, tra l'altro, alla sostituzione del marchio Doosan con il distintivo design Bobcat sui carrelli elevatori, l'azienda vuole mettere al servizio della linea di carrelli elevatori le numerose innovazioni sviluppate nel corso degli anni per le sue macchine compatte. Bobcat ha infatti confermato che il team di ricerca e sviluppo in questo campo si concentrerà sul miglioramento di connettività, prestazioni, sostenibilità e sicurezza. Bobcat può ora offrire ai propri clienti una gamma ancora più completa di soluzioni per la movimentazione di materiali. Le attrezzature Doosan sottoposte a rebranding si basano sulle pale compatte e sui sollevatori telescopici Bobcat, e possono essere dotate di accessori quali benne, pinze, pinze per balle, tramogge di scarico e forche per pallet, per poterle usare in numerosi settori per la movimentazione di materiali e attività di logistica. La sola gamma di carrelli elevatori comprende decine di modelli

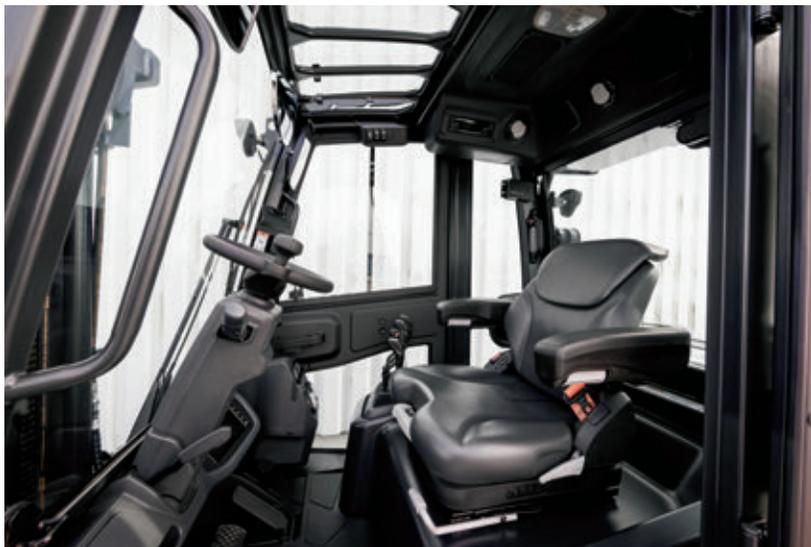
tra cui carrelli elevatori diesel con capacità di sollevamento da 2 a 16 tonnellate, carrelli elevatori GPL con capacità di sollevamento da 1,5 a 7 tonnellate e carrelli elevatori elettrici con capacità di sollevamento da 1,5 a 10 tonnellate. Non solo le gamme di macchine Bobcat sono estremamente compatibili, ma alla base c'è anche la stessa filosofia. Hanno tutte macchine robuste e potenti in grado di lavorare a lungo e di richiedere poca manutenzione. Comfort ottimale, facilità d'uso e sicurezza per l'operatore sono altri principi importanti per la ricerca e sviluppo.

Lo sviluppo del prodotto ha portato a una serie di interessanti innovazioni in Bobcat. Tra queste ci sono le macchine elettriche che ha presentato sul mercato negli ultimi anni, con i miniescavatori E10e ed E19e ora commercializzati in Europa, la pala compatta cingolata T7X completamente elettrica a lancio limitato in Nord America, e le macchine concept dell'azienda: la pa-



I carrelli elevatori hanno ora il famoso design Bobcat

la compatta gommata S7X e il telescopico elettrico TL25.60e. Inoltre, sono stati introdotti il comando a distanza MaxControl e MachineIQ per il monitoraggio a distanza delle macchine. Con quest'ultimo strumento, è possibile monitorare e ottimizzare lo stato e le prestazioni delle macchine. Ma gli sviluppi non si fermano qui. Vijayshekhar Nerva, responsabile dell'innovazione >



Al lavoro con touch screen integrati nei finestrini

in Bobcat Emea, ribadisce i quattro principi chiave per la ricerca e sviluppo delineata sopra. Il primo è la connettività. Le aziende hanno accesso a un'enorme quantità di dati vitali per la loro attività e questi dati devono essere disponibili in tempo reale, ma anche nelle macchine. Altrettanti importanti le prestazioni e la produttività delle macchine che devono funzionare in modo ottimale. Il terzo principio è la sostenibilità. Questo include non solo il controllo delle emissioni, ma anche l'uso di materiali durevoli e robusti nella produzione delle macchine, nonché la facilità di manutenzione, che ne aumenta la longevità. In occasione dei recenti Demo Days Emea di Bobcat, i visitatori hanno potuto vedere gli ultimi sviluppi nel quarto settore della sicurezza e dell'efficienza. Tra questi la nuova tecnologia Operator Presence che utilizza una telecamera ToF (time-of-flight) 3D per monitorare i movimenti dell'operatore e l'ambiente in cabina, migliorando la sicurezza attraverso la prevenzione di movimenti involontari della macchina. La telecamera di rilevamento dei pedoni utilizza

funzionalità di elaborazione basate sull'intelligenza artificiale per riconoscere gli esseri umani nell'ambiente, riducendo i falsi allarmi. La tecnologia

La versione elettrica dei carrelli elevatori a quattro ruote sarà disponibile a breve



di schermo Oled trasparente di Bobcat, sviluppata in collaborazione con LG e BSI Research, consente all'operatore di accedere a svariate funziona-

lità senza distrarsi dal lavoro in corso. Questa tecnologia facilita applicazioni avanzate come le simulazioni VR (realtà virtuale) in tempo reale per la mappatura delle linee di fornitura.

Bobcat ha di recente presentato innovazioni per la logistica e la movimentazione di materiali. Tra queste ci sono prototipi del carrello elevatore elettrico B18NT a 3 ruote e batteria al litio e del carrello elevatore a idrogeno B30X-7 Plus. Un'importante espansione ora disponibile sul mercato è la nuova serie NXE di carrelli elevatori elettrici con quattro ruote motrici. La serie consiste di carrelli elevatori con capacità da 6 a 10 tonnellate, che sono adatti ad applicazioni pesanti di trasporto di container, costruzione di macchine e industriali. Queste macchine a emissioni zero possono lavorare un'intera giornata con una sola carica della batteria in fabbriche e magazzini e offro-

no un'eccellente visibilità e, nello stile Bobcat, un comfort ottimale e tante caratteristiche di serie che facilitano il lavoro. ■

ASSOLOGISTICA CULTURA E FORMAZIONE

L'ACADEMY DI ASSOLOGISTICA

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



LA NOSTRA OFFERTA FORMATIVA?

CORSI,

SEMINARI,

WORKSHOP

E CONVEGNI

(anche in versione streaming online)

VENITE A SCOPRIRLA SU:

www.assologisticaculturaeformazione.com

Segreteria organizzativa: tel. 026691567

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



Assologistica

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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