

€uromerci

IL MENSILE DELLA LOGISTICA



MODULBLOK

Il presidente Mauro Savio:
"Siamo la soluzione completa
per stoccare pesi medio - grandi"

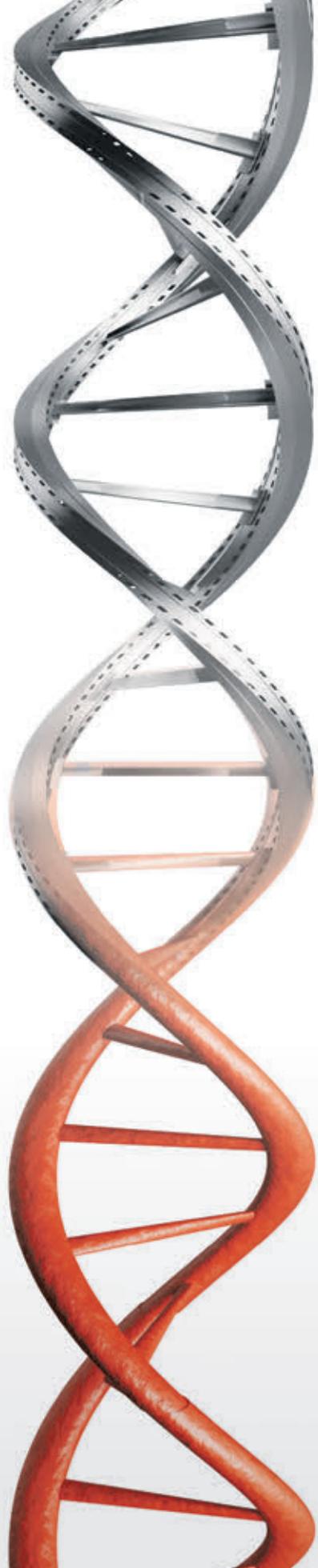
Aut. Trib. Roma n° 487 del 6.11.1993 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - 70% - DCB Milano

Ammagamma delinea i fenomeni emergenti dell'AI

EDITORIALE
LOGISTICA, IL 2024,
UN ANNO COMPLICATO

MOBILITA'
LA TECNOLOGIA
PUO' AIUTARLA

PROLOGIS
CONTINUA
LO SVILUPPO



PUNTARE IN ALTO È NEL NOSTRO DNA

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

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

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

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

modulblok.com

LOGAUT[®]
logistics|automation



TECNOLOGIE E
LOGISTICHE DI MAGAZZINO

Modulblok S.p.A

LOGISTICA, IL 2024, UN ANNO COMPLICATO

La crisi del Mar Rosso peggiora le difficoltà

LA LOGISTICA, NELL'EPOCA DELLA PANDEMIA, HA DOVUTO SOSTENERE UN IMPEGNO MOLTO GRAVOSO PER RIUSCIRE A MANTENERE INALTERATE LE CONSEGNE A SUPERMERCATI E ALTRI NEGOZI IN MANIERA DA NON FAR MANCARE NULLA ALLA CITTADINANZA. UN IMPEGNO RIUSCITO, MA CHE, COME HA PIÙ VOLTE AFFERMATO IL PRESIDENTE DI ASSOLOGISTICA, UMBERTO RUGGERONE, HA OBBLIGATO LE IMPRESE A "REALIZZARE IN POCCHI MESI PROGRAMMI E INVESTIMENTI CHE ERANO PREVISTI IN UN ARCO TEMPORALE DI ANNI". DOPO IL COVID 19, SI SONO SUCCEDETE, UNA DIETRO L'ALTRA, ALTRE DIFFICOLTÀ DI VARIA NATURA DOVUTE ALLA GUERRA IN UCRAINA - CHE SI STA ATTUALMENTE AVVIANDO IN UN PERICOLOSO STALLO - ALLA DIFFICILE SITUAZIONE TEDESCA, NOSTRO PRIMO MERCATO, CHE È ENTRATA IN RECESSIONE TECNICA, ALL'AUMENTO DEI TASSI DI INTERESSE DECISO DALLA BCE PER "BLOCCARE" LA CORSA DELL'INFLAZIONE, AD AVERE CREDITI CON DIFFICOLTÀ, ALLE COMPLICAZIONI SORTE SULLE LINEE FERROVIARIE EUROPEE, IN PRIMO LUOGO PER I LAVORI, ALLA NON FACILE SITUAZIONE DELL'AUTOTRASPORTO. ORA SI È AGGIUNTA ANCHE LA CRISI DEL MAR ROSSO. UNA CRISI CHE HA COSTRETTO LE PRINCIPALI LINEE DI NAVIGAZIONE A "SALTARE" IL CANALE DI SUEZ PER CIRCUMNAVIGARE L'AFRICA, CON UN AUMENTO DEI NOLI E DEI COSTI. NONOSTANTE GLI IMPEGNI MILITARI STATUNITENSIS E BRITANNICI, I RIBELLI HOUTHIS DELLO YEMEN CONTINUANO A COLPIRE E MINACCIARE L'AREA. LA SITUAZIONE IN MEDIO ORIENTE SI STA TRASFORMANDO IN UN CONFLITTO "ALLARGATO". LE RECENTI MANOVRE MILITARI CONGIUNTE TRA CINA, RUSSIA E IRAN FANNO INTENDERE CHE LA GEOPOLITICA DEL MONDO SI STA PESANTEMENTE AGGRAVANDO. QUESTA SITUAZIONE NON COLPISCE SOLO LA NOSTRA MANIFATTURA, CHE TROVA E TROVERÀ PROBABILMENTE SEMPRE MAGGIORI CRITICITÀ ALL'EXPORT, MA ANCHE LE NOSTRE IMPRESE LOGISTICHE, SPECIALMENTE QUELLE NAZIONALI, PIÙ PICCOLE DELLE MULTINAZIONALI DEL SETTORE. SU DI LORO ESISTE ANCHE LA NECESSITÀ DI ADEGUARSI ALLE NOVITÀ TECNOLOGICHE CHE STANNO RAPIDAMENTE PRENDENDO PIEDE NEL SETTORE DELLA PRODUZIONE. DOPO LO SFORZO COMPIUTO ALL'EPOCA DELLA PANDEMIA SARÀ ANCORA PIÙ DIFFICILE PER LA LOGISTICA REGGERE IL PASSO. IL 2024 SARÀ UN ANNO COMPLICATO. AUSPICHIAMO CHE IL GOVERNO, CHE HA OVVIAMENTE COMPITI DIFFICILI, RIESCA ANCHE A GUARDARE ALLA LOGISTICA, CHE, NON DOBBIAMO DIMENTICARLO, RESTA DECISIVA NELLA SALVAGUARDIA DEL SISTEMA PAESE.

VI SEGNALIAMO

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

Redazione Milano
Via Cornalia 19 - 20124 Milano
tel. 02.669.1567 - fax 02.667.142.45
internet: www.euromerci.it
e-mail: redazione@euromerci.it

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

Direttore responsabile
Jean Francois Daher

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

Stampa
Mediaprint Milano

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

Economia

UNA MANIFATTURA "DEBOLE" SE NON MIGLIORANO LE CONDIZIONI DEL CREDITO

8

Economia

I VENTURE CAPITAL SEMPRE PIU' LONTANI DALL'ITALIA

10

Attualità

I FENOMENI EMERGENTI DELL'AI

19

Attualità

LE NUOVE FRONTIERE DEL MARKETING DIGITALE

21

Mobilità

LA TECNOLOGIA PUO' AIUTARLA

36

Risorse umane

VITALE LA "QUALIFICAZIONE"

38

Immobiliare Logistico

2024: CONTINUA LO SVILUPPO DI PROLOGIS

42

Cover

MODULBLOCK: UNA RISPOSTA D'EFFICIENZA PER TUTTE LE ESIGENZE

47

IL BAROMETRO DELL'ECONOMIA

4

NEWS

14

DALLE AZIENDE

23



Nell'era dello sviluppo della marketing automation, il digital marketing diventa sempre più intelligente, personalizzato e in grado di creare contenuti ottimizzati. Una tendenza che ha coinvolto anche l'Italia (il servizio a pag. 21)



Il trasporto vive una fase particolare dati gli obiettivi dell'Unione europea sulla sostenibilità. Obiettivi che per essere raggiunti richiedono l'impegno sia dei produttori di veicoli sia dei fornitori di tecnologia (il servizio a pag. 36)

8^a edizione



SHIPPING,
FORWARDING & LOGISTICS
meet INDUSTRY

MILANO 26-27 marzo 2024

I FUTURI POSSIBILI DELL'ITALIA PRODUTTIVA E LOGISTICA

Organizzato da



Promosso da



ASSOCIAZIONE LOMBARDA
SPEDIZIONIERI E AUTOTRASPORTATORI

In collaborazione con



www.shippingmeetsindustry.it

Quarto trimestre: Pil a più 0,2%

A dicembre 2023, l'Istat stima che l'indice destagionalizzato della produzione industriale aumenti dell'1,1% rispetto a novembre. L'indice, però, flette, nella media del quarto trimestre, dello 0,5% rispetto a quella dei tre mesi precedenti; anche in termini tendenziali, al netto degli effetti di calendario, diminuisce del 2,1%, con un calo sia della produzione dei beni di

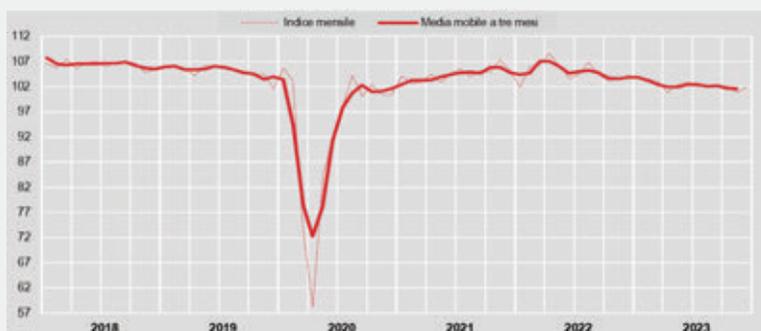


consumo (meno 1,3%) sia dei beni intermedi (3,3%), in aumento solo i beni strumentali (più 0,7%). Cresce anche il Pil: la stima dell'Istat lo pone al più 0,2% rispetto al trimestre precedente e dello 0,5% in termini tendenziali, ossia rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. La variazione congiunturale la si deve a una diminuzione del valore aggiunto dell'agricoltura e a un aumento di quello sia dell'industria sia dei servizi. Sul versante della domanda, l'Istat stima un contributo negativo della componente nazionale, al lordo delle scorte, e un apporto positivo della componente estera. L'aumento della produzione industriale, a dicembre, è stato aiutato anche da una flessione dei costi. Infatti, sempre a dicembre, i prezzi alla produzione industriale sono diminuiti congiunturalmente dello 0,9% e in termini tendenziali del 16,0%. Quest'ultimo dato migliora quello di novembre, quando erano diminuiti sul 2023 del 12,8%. Sul mercato interno i

Produzione industriale

Fonte: ISTAT

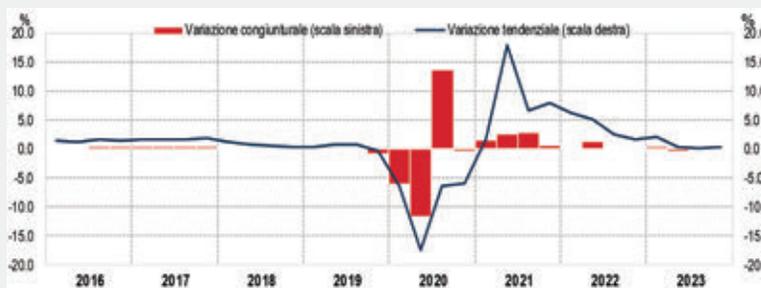
(genn. 2019-dic. 2023, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Prodotto interno lordo

Fonte: ISTAT

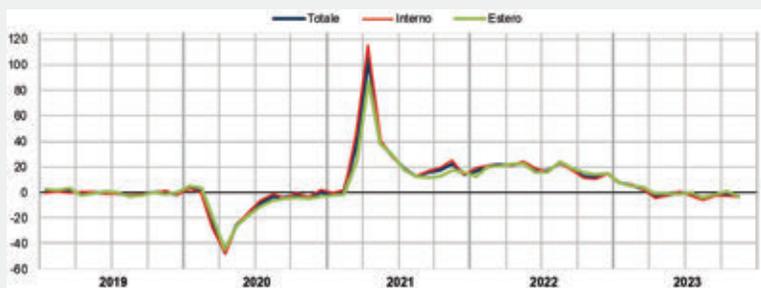
(stima, I trim. 2016-IV trim. 2023, variazioni % congiunturali e tendenziali, anno di riferimento 2015)



Fatturato dell'industria

Fonte: ISTAT

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



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

prezzi sono diminuiti dell'1,2% rispetto a novembre e del 20,5% su base annua. Fra le attività della manifattura, si sono verificati cali tendenziali su tutti i mercati per i prodotti chimici (dell'8,9% sul mercato interno) e nel settore della metallurgia e fabbricazione di prodotti in metallo (del 5,0%). In media, i prezzi alla produzione, nell'intero 2023, sono calati del 5,7% (mentre nel 2022 vi era stato un aumento del 34,4%). Andamento inverso, rispetto alla produzione industriale, si ha per il fatturato

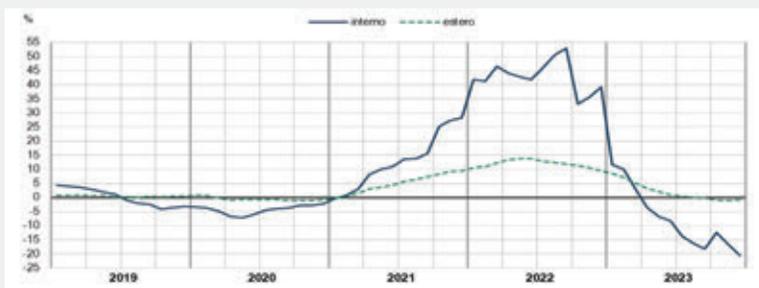


dell'industria, che è stimato essere diminuito in novembre dell'1,0%, rispetto a ottobre, ma che sia cresciuto nel trimestre settembre-novembre dello 0,4%. Comunque, corretto per gli effetti del calendario, il fatturato totale scende in termini tendenziali del 3,4%, registrando flessioni simili sia sul mercato interno sia su quello estero. In particolare, crescono i beni strumentali (più 2,7%), mentre cala sensibilmente il fatturato dei beni intermedi (meno 10,1%). Il comparto manifatturiero, nel suo complesso, diminuisce, in termini tendenziali, del 2,2%. Sono in calo anche le vendite al dettaglio: a dicembre 2023, si è registrato un calo congiunturale dello 0,1% in valore e dello 0,5% in volume. In particolare, sono calate le vendite di prodotti alimentari sia in valore (meno 0,2%) che in volume (meno 0,9%). ■

Prezzi alla produzione

Fonte: ISTAT

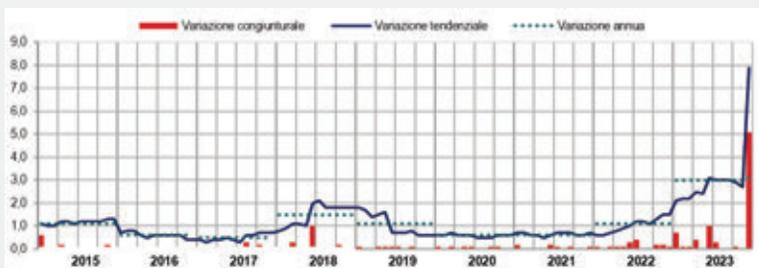
(genn. 2019-dic. 2023, variazioni % tendenziali, base 2015=100)



Retribuzioni orarie

Fonte: ISTAT

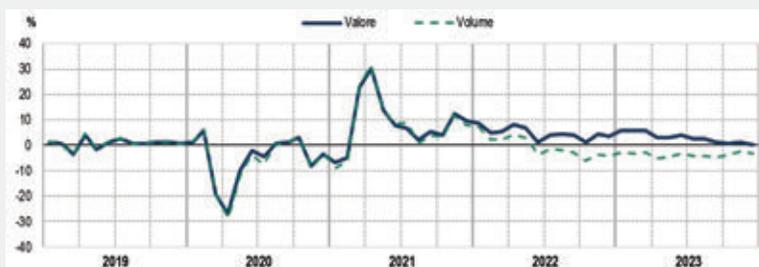
(genn. 2015-dic. 2023, variazioni % congiunturali, tendenziali e delle medie annue, base dicembre 2015=100)



Commercio al dettaglio

Fonte: ISTAT

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



In Italia, una marea di leggi

Sono dieci volte superiori a Francia, Germania e Regno Unito messi insieme.

Secondo The European House Ambrosetti in Italia vi sono circa 160 mila norme, di cui poco più di 71 mila approvate a livello nazionale e le rimanenti 89 mila promulgate dalle Regioni e dagli enti locali. Questo dato, mancando cifre ufficiali, è stato estrapolato dal documento “La pubblica amministrazione: da peso aggiunto a potenziale aiuto alla crescita del paese” del 2019. Da tali numeri si comprende facilmente che ci si trova davanti a un groviglio legislativo che è dieci volte superiore al numero complessivo, pari a 15.500, di provvedimenti di legge presenti in Francia (7.000), in Germania (5.500) e nel Regno Unito (3.000). La straripante massa delle leggi in Italia è in larga parte attribuibile a due cause: alla mancata soppressione di leggi concorrenti, una volta che una nuova norma viene approvata definitivamente; al sempre più massiccio ricorso ai decreti legge che, per la loro natura, richiedono l'approvazione di ulteriori provvedimenti, i famosi “decreti attuativi”. La prima conseguenza di tale sovrapproduzione di norme è che ha reso molto difficile un normale funzionamento della pubblica amministrazione, molto spesso

indecisa davanti al dedalo di soluzioni dettate dalle leggi. Ciò dimostra perché la pubblica amministrazione italiana è una delle meno efficienti d'Europa. Chi maggiormente paga per questa situazione sono le piccole e medie imprese che hanno costi aggiuntivi alti per risolvere problemi amministrativi che in altri paesi non sarebbero così difficile da risolvere. C'è un altro problema non di meno conto: oltre a essere tantissime e in molti casi in contraddizione tra loro, queste leggi sono tendenzialmente scritte male e incomprensibili ai più, per cui applicarle è molto difficile. Questa situazione di incertezza e di confusione interpretativa ha rallentato l'operatività degli uffici pubblici. Di fronte a un quadro così deprimente, i dirigenti pubblici acquisiscono sempre più potere quando stabiliscono scientemente di rinviare o bloccare una decisione. Con tante regole, la discrezionalità dei funzionari aumenta e, conseguentemente, anche le posizioni di rendita di questi ultimi salgono al crescere del valore economico del provvedimento da deliberare. Un corto circuito che in molti casi innesca comportamenti corruttivi diffusi in tutto il paese.

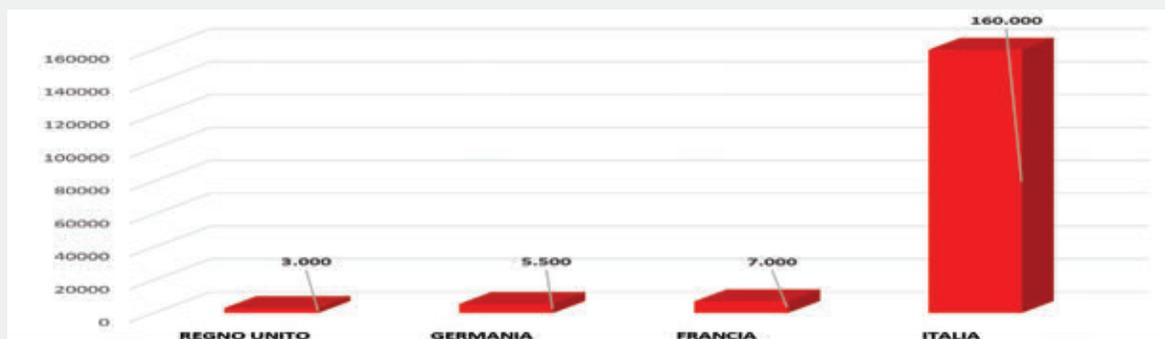


A livello territoriale, occorre sottolineare che anche in questo caso c'è una frattura tra centro-nord del paese e il Mezzogiorno. Esiste un indice, l'Institutional Quality Index, che misura la qualità delle istituzioni pubbliche presenti in tutte le realtà territoriali italiane, che è stato varato nel 2014 dall'Università degli Studi di Napoli Federico II e poi aggiornato nel 2019. L'indice si basa su dati oggettivi e considera i servizi pubblici, l'attività economica territoriale, la giustizia, la corruzione, il livello culturale e la partecipazione dei cittadini alla vita pubblica. Il risultato che emerge dall'applicazione di questo parametro fotografa, appunto, un paese spaccato a metà: i livelli di eccellenza più elevati della nostra pubblica amministrazione si concentrano prevalentemente al Nord, quelli più modesti, invece, si trovano al Sud. ■

Numero di norme

Fonte: CGIA

(in alcuni paesi europei)



Una manifattura "debole" se non migliorano le condizioni del credito

Ancora si sentono sugli investimenti le conseguenze dell'aumento dei tassi.

di **Stefano Pioli**

La stima dell'Istat, come abbiamo visto nel Barometro, per il quarto trimestre del 2023 è pari al più 0,2%. E' rimasta confermata, così come era stato previsto, la crescita di 0,7% per il 2023. L'economia italiana, e non solo, è però messa a dura prova in prospettiva. La Bce non ha certamente aiutato con il suo continuo rialzo dei tassi, alla ricerca di contenere l'inflazione, anche a rischio di mandare in recessione molte economie, non solo quella della Germania. La manifattura italiana è alle prese con una situazione difficile: crediti a caro prezzo, in quanto le banche hanno stretto i cordoni, esportazioni che devono fare i conti in Europa, la nostra prima area d'export, non solo con le difficoltà economiche, ma anche con questioni logistiche, come le criticità del ferroviario per l'intermodalità e quelle dell'autotrasporto,

specie sul Brennero, e nelle aree extra Unione europea con la situazione geopolitica che sta diventando sempre più complessa. Quanto sta avvenendo nel Mar Rosso con gli attacchi alle navi e con la conseguente forzata rinuncia delle compagnie marittime ad attraversare il canale di Suez, preferendo fare la circumnavigazione dell'Africa, dà l'idea di come la situazione internazionale stia diventando sempre più critica. Tutto ciò sta portando al rialzo, ancora una volta, dei noli. Per l'anno in corso, le più recenti stime dell'Ocse parlano di un rallentamento del Pil a livello mondiale sempre a causa delle politiche monetarie restrittive e anche per il negativo andamento della fiducia di consumatori e imprese.

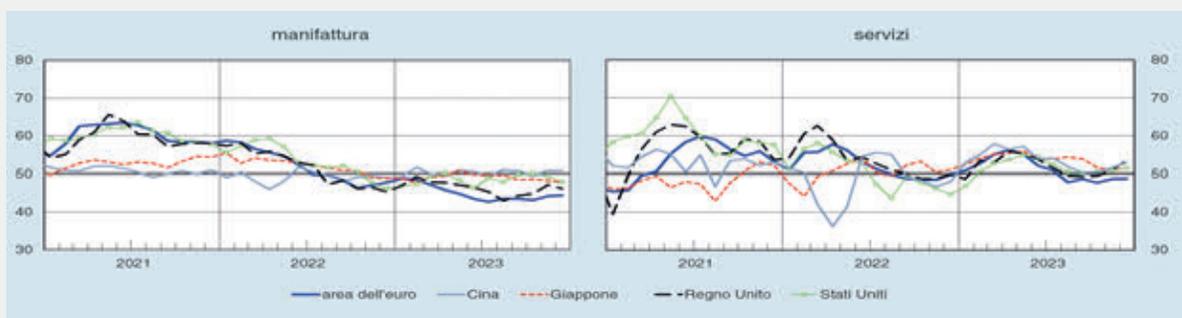
In un contesto del genere, l'economia mondiale, in particolare, nell'ultimo

trimestre del 2023, si è ulteriormente indebolita: la manifattura è rimasta stagnante, così come hanno perso vigore i servizi. Nei paesi con le economie più sviluppate, la situazione è complessa: negli Stati Uniti, la forte espansione dei consumi interni del terzo trimestre, ha lasciato il posto a un rallentamento dell'attività e la Cina, il secondo punto "forte" economico, continua a pagare il prezzo della crisi immobiliare, con aumenti del Pil ben lontani dagli anni passati. Ciò sta avvenendo nonostante il governo cinese per combattere il ristagno della domanda stia mantenendo le politiche di stimolo fiscale, anche ampliando i limiti per l'indebitamento delle amministrazioni locali. Ovviamente le difficoltà delle due economie più forti del mondo hanno condizionato il commercio mondiale che sta vivendo

Pmi nelle principali economie

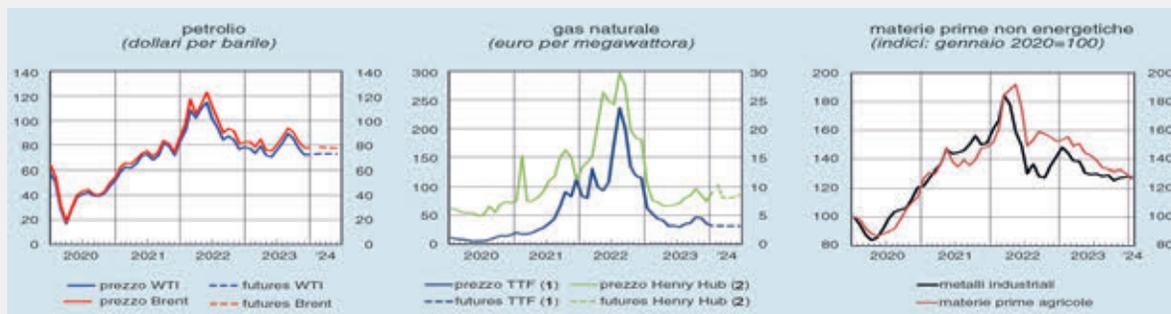
Fonte: Banca d'Italia

(2021-2023, dati mensili, un valore oltre il 50 indica un'espansione del comparto)



Errata corrige: nell'ultimo numero, a pag. 8, l'articolo di Stefano Pioli aveva erroneamente questo titolo "2024-2025: Pil previsto all'8%-1%", quello corretto è "2024-2025: Pil previsto allo 0,8-1%". Ci scusiamo con i lettori per l'errore.

(2020-12 gen. 2024, dati mensili, il dato 2024 è la media giornaliera dal 1° al 12 gennaio)



- (1) Prezzo del gas scambiato sul mercato TTF nei Paesi Bassi,
- (2) Prezzo del gas distribuito attraverso il polo Henry Hub in Louisiana, Usa, scala di destra

una modesta dinamica, con la scarsità della domanda, e, soprattutto, a causa della stretta monetaria a livello globale. E' vero che in autunno sia la Federal Reserve sia la Bank of England non hanno alzato i tassi, pur rendendo noto che la politica monetaria rimarrà, comunque, restrittiva, ma questo atteggiamento non ha aiutato le imprese a fare investimenti e sono restate in attesa. Le cose sono migliorate per quanto riguarda il costo delle materie prime. Infatti, si è ridotto il prezzo del petrolio, che aveva raggiunto i 94 dollari all'inizio del terzo trimestre 2023, come conseguenza del conflitto tra Israele e Hamas, anche grazie a una domanda in contrazione, portandosi intorno agli 80 dollari. Anche il prezzo del gas naturale sta tornando a livelli simili a quelli che c'erano in settembre, dopo l'impenata dovuta alla crisi mediorientale. Il quadro, quindi, dell'economia globale è complesso e molto legato a come saranno affrontate le questioni in Medio Oriente e, da non dimenticare, della guerra in Ucraina.

In Italia, come accennato in precedenza, il Pil del quarto trimestre ha registrato una crescita dello 0,2%,

anche la produzione industriale ha segnato un aumento in dicembre dell'1,1% in confronto con novembre, ma nei tre mesi ottobre-dicembre ha segnato una flessione dello 0,5% rispetto ai tre mesi precedenti. La manifattura, secondo la Banca d'Italia, nel bimestre novembre-dicembre 2023, continua a dare giudizi "di perdurante debolezza", dovuta al ristagno degli investimenti, a causa della restrizione del credito, alle difficoltà nate dalla crisi tedesca e ai prezzi dell'energia ancora alti. Anche la spesa delle famiglie consumatrici è rimasta stazionaria, confermata dai giudizi del clima di fiducia sulla situazione economica generale (mentre quelle sulla situazione personale sono migliori). La decisione della Bce di mantenere invariati i tassi di interesse sia nelle riunioni di ottobre sia in quelle di dicembre non ha modificato la realtà, molto condizionata dagli aumenti dei tassi verificatisi in precedenza. Aumenti che hanno continuato a far sentire le loro conseguenze. Anche l'annuncio dato dalla Bce di ridurre, anche se in maniera graduale, fino ad azzerarli, gli acquisti dei titoli in scadenza, precedentemente acquistati nell'ambito della pandemia., non ha

aiutato. In ultima analisi, l'andamento dei prestiti continua a mettere in luce la debolezza della domanda di finanziamenti e la "rigidità" dell'offerta. La restrizione monetaria pare anche abbia causato un calo della raccolta bancaria.

Le ultime previsioni sul Pil del 2024 sono tra il più 0,6% della Banca d'Italia e il più 0,7% dell'Istat. Molto dipenderà dal corso dell'inflazione, in quanto la Bce farà scendere i tassi soltanto quando avrà la sicurezza che andrà nella direzione del 2%. Nel 2023, la discesa si è rafforzata, estendendosi anche ai beni industriali non energetici e ai servizi, ma è rimasta allo 0,5% in dicembre sui prezzi al consumo. Secondo le aspettative della Banca d'Italia, dettate a dicembre, l'inflazione scenderà gradualmente fino all'1,9% per la fine del 2024, mentre quella di fondo, ossia quella esclusi i prodotti più volatili, come gli alimentari e l'energia, si fisserà sul 2,2%. Un segnale positivo viene, comunque, dal mercato del lavoro nel quarto trimestre del 2023: è in crescita l'occupazione, anche se meno sostenuta che all'inizio dell'anno. E' il risultato migliore da quando viene misurata. ■

I Venture Capital sempre più lontani dall'Italia

Registrata nel 2023 una contrazione, sull'anno precedente, di quasi il 50%.

di **Ivana Rossetti**

“Venture Capital” sono una forma di finanziamento particolare che viene fornito da investitori alle start up e alle imprese ritenute in espansione. Secondo quanto emerge dal rapporto Ey Venture Barometer 2023, in Italia, tali finanziamenti, sempre nello stesso 2023, sono stati in forte diminuzione, con un calo, rispetto all'anno precedente, del 49,6%, per un totale investito pari a 1,04 miliardi di euro. Una flessione molto forte, come dimostra il fatto che l'Italia, con 18 euro pro-capite di investimenti, sia fanalino di coda in Europa, con una distanza abissale dal Regno Unito che raccoglie ben 227 euro pro-capite, molto lontana dalla Francia (108 euro) e dalla Germania (75 euro) e distanziata anche dalla Spagna (28 euro). “Una curva discendente che non deve essere ancora una volta sottovalutata

ha commentato il mid-cap investor di Ey Giovanna Voltolina - considerando che il calo ha riguardato anche il numero di operazioni effettuate: solo 263 in Italia l'anno scorso, di cui 111 solo in Lombardia con un meno 19,6% in confronto al 2022. Inoltre nel 2023 non si sono notati finanziamenti di dimensioni considerevoli, con un ticket medio che si attesta a 4,0 milioni di euro, con una riduzione del 40% rispetto ai 6,4 milioni del 2022”.

La debole prestazione dell'Italia a livello europeo si riflette ovviamente a livello locale, dove solo sei regioni su venti hanno visto aumentare gli investimenti. Nel complesso le regioni del nord Italia, nonostante la forte contrazione, si confermano comunque trainanti negli investimenti in venture capital (790 milioni di capitali

dettaglio, la Lombardia si conferma in cima alla classifica sia per numero di operazioni (come detto, 111) sia per capitali raccolti (651 milioni), anche se ciò rappresenta una contrazione sul 2022 del meno 50%, ed è seguita a grande distanza dal Piemonte (29 operazioni). Da notare che si è registrato il crollo del Veneto e della Puglia,

rispettivamente con una flessione rispettivamente del 72 e dell'80%. “Per investire la rotta - afferma Giovanna Voltolina - occorre puntare sulle Pmi, prima ancora che sulle startup, e investire risorse nei distretti produttivi e tecnologici già esistenti oppure dare vita a nuove ‘Valley’, poche e sele-



Nel 2023, gli investimenti sono ammontati a 1,04 miliardi di euro

raccolti nel 2023 contro 1.838 milioni del 2022) e rappresentano il 75% dell'investimento totale. Il centro-sud rimane, invece, stabile e in leggera crescita con un totale di 258 milioni di euro (242 milioni nel 2022). “Sconcertante il dato del sud Italia, dove gli investimenti, per quanto stabili, sono praticamente inesistenti a fronte però di realtà produttive già sviluppate tecnologicamente che meriterebbero l'attenzione da parte degli investitori”, ha commentato la Voltolina. Nel

zionate come esperimento pilota, in cui concentrare e sviluppare le eccellenze produttive territoriali italiane, che il sistema paese dovrebbe avere la lungimiranza di de-burocratizzare e strutturare non solo dal punto di vista tecnologico. Come infatti riportato nell'ultimo Global Innovation Index uno dei limiti dell'attrazione di capitali in Italia è certo il gap innovativo ma, soprattutto, e questa è ormai cosa nota, una burocrazia che spaventa gli investitori, italiani ed esteri”.

L'affacciarsi di nuovi problemi in azienda

I trend che caratterizzeranno il lavoro nei prossimi mesi.

La crisi del Mar Rosso e le altre tensioni geopolitiche, i necessari progressi tecnologici, un atteggiamento di prudenza da parte dei consumatori e inediti impegni sulla sostenibilità, in primo luogo ambientale, stanno disegnando, per le aziende non solo logistiche, una nuova era economica caratterizzata da volatilità, catene di fornitura regionalizzate e dominio dell'intelligenza artificiale. Da uno studio di McKinsey sul procurement, ossia sul processo per acquisire beni o servizi che coinvolge diversi settori di un'azienda, che è stato eletto a veicolo cruciale di generazione di valore per il mercato globale della supply chain, emerge anche che è il segmento maggiormente toccato dalle sfide di questo particolare periodo.

“Il confronto continuo con gli esperti del settore e l'analisi di possibili scenari futuri di mercato, la conoscenza pratica e diretta delle dinamiche che ruotano attorno al mondo degli acquisti e la competenza tecnologica ci consentono di inserire e condividere all'interno della nostra piattaforma le best practices del settore per suggerirle agli addetti ai lavoro”, ha sottolineato Micaela Valent, già responsabile acquisti e oggi chief operator officer di lungo, la piattaforma di supply chain collaboration in cloud nata nel 2001 come spin-off della facoltà di ingegneria dell'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia.

Quali novità e continuità del settore bisogna aspettarsi nel 2024? lungo ha identificato sei trend che caratterizzeranno il procurement nei prossimi mesi. In sintesi sono: l'intelligen-



La formazione, se improntata all'innovazione, può assicurare l'acquisizione di competenze avanzate

za artificiale, che attraverso l'analisi dei dati nei processi di acquisto velocizza le decisioni, riduce i rischi e contribuisce a una gestione più agile e informata della supply chain; l'analisi predittiva, che combinando l'analisi dei dati storici e del real time sfrutta sofisticati algoritmi per ottenere previsioni accurate della domanda, per ottimizzare la gestione dei carichi e degli stock e per ridurre i rischi; sostenibilità ed etica, l'integrazione di pratiche sostenibili ed etiche negli acquisti può favorire la selezione di fornitori responsabili, ridurre l'impatto ambientale e sociale, migliorare la reputazione aziendale e garantire la conformità normativa; la visibilità, che nella supply chain consente ai buyer di essere proattivi alle fluttuazioni del mercato e di non farsi trovare impreparati e, inoltre, è un fattore che migliora la pianificazione e la gestione degli stock per

ridurre il rischio di interruzioni della fornitura; la formazione, che, soprattutto se improntata all'innovazione tecnologica e alle best practices degli acquisti, assicura l'acquisizione di competenze avanzate per massimizzare i risultati ottenibili; la praticità, che, favorita anche da una conoscenza approfondita della teoria e degli strumenti di lavoro, si traduce in processi semplificati, decisioni agili e implementazioni efficienti, facilitando anche la gestione delle transazioni con risposte tempestive ai cambiamenti della domanda o dell'offerta. Grazie all'esperienza diretta del team nel mondo degli acquisti e al coinvolgimento dei propri clienti nelle fasi di progettazione del software, lungo ha sviluppato una piattaforma in cloud per il mondo degli acquisti che aggiorna frequentemente, accogliendo le innovazioni tecnologiche del settore. ■

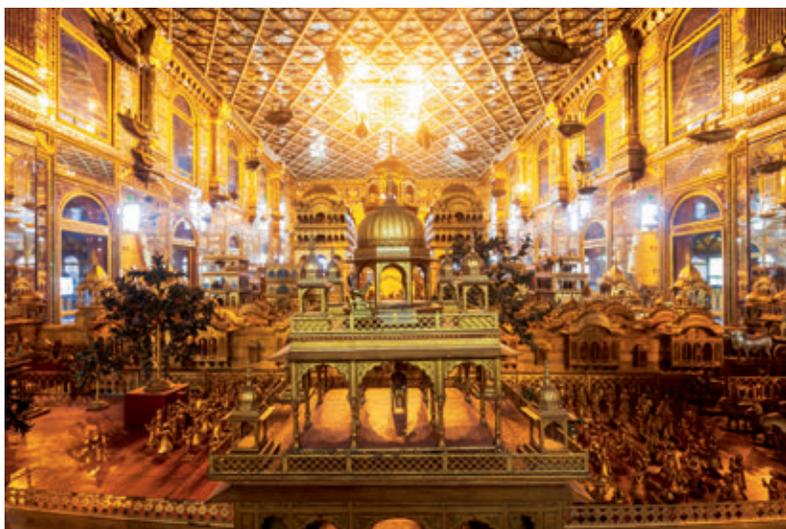
THE ECONOMIST

India: Modi davanti a un bivio

“**P**olitica e religione non possono essere mescolate”, ha stabilito la Corte suprema indiana nel 1994 in quello che allora era considerato un momento decisivo della costituzione laica del paese. Ditelo ai milioni di persone che il 22 gennaio hanno visto Narendra Modi presiedere la consacrazione di un controverso tempio indù da 220 milioni di dollari, in una cerimonia che segna il lancio informale della sua campagna per un terzo mandato come primo ministro nelle elezioni che si terranno entro maggio. Per l'allarme dei 200 milioni di musulmani dell'India, e di molti indiani laici, la cerimonia ha segnato il punto più alto di un progetto decennale indù-nazionalista per dominare l'India. Anche se Modi era presente nel tempio di Ayodhya, nel nord dell'India, l'altro pilastro della sua missione continua a ritmo sostenuto: la straordinaria modernizzazione dell'India. Il paese è la principale economia in più rapida crescita del pianeta e ora è la quinta più grande. Gli investitori globali brindano al boom delle infrastrutture e alla crescente sofisticazione tecnologica. Modi vuole essere il leader più importante dell'India dai tempi di Jawaharlal Nehru. La sua visione della grandezza nazionale riguarda la ricchezza oltre che la religione. Il pericolo è che un arrogante sciovinismo indù mini le sue ambizioni economiche.

Per capire lo strano simbolismo del tempio di Ayodhya bisogna viaggiare indietro nel tempo. Il Bharatiya Janata Party-BJP, un tempo partito marginale di Modi, ha costruito il suo nome iniziando così la campagna elettorale: ha organizzato un raduno di attivisti indù nel 1992 che ha portato alla distruzione della moschea di Ayodhya, scatenando rivolte indù-musulmane in tutta l'Asia meridionale. Il sontuoso tempio indù che Modi ha appena aperto è costruito sul sito di quella moschea distrutta. Per molti indù questo rappresenta il raddrizzamento di un antico torto: il sito è anche il mitico

luogo di nascita del dio indù Ram. I precedenti leader del BJP, come Atal Bihari Vajpayee, hanno minimizzato l'ideologia indù del partito, nota come Hindutva, per ottenere il sostegno della maggioranza. Dopo dieci anni al potere, Modi, che è stato implicato in rivolte anti-musulmane mortali nel 2002 quando era alla guida dello stato del Gujarat (è stato poi assolto dai tribunali), non sembra più così trattenuto. I radicali del BJP sono stati infatti rafforzati. Ci sono stati attacchi di massa contro i musulmani. Diversi stati governati dal BJP hanno approvato leggi anti-conversione. Modi ha esacerbato l'islamofobia, tra le altre cose, promuovendo una legge sulla cittadinanza che discrimina i musulmani. Il suo stile di governo da uomo forte è stato caratterizzato anche



Particolare della "Golden City" di Ayodhya, dove è stato realizzato recentemente il nuovo tempio indù sulle macerie dell'antica moschea

da molestie e attacchi ai pilastri del vecchio ordine liberale indiano, tra cui la stampa, gli enti di beneficenza, i think-tank, alcuni tribunali e molti politici dell'opposizione. Se Modi e il BJP dovessero ottenere un terzo mandato - come sembra quasi certo - molti temono che il progetto Hindutva andrebbe oltre. Gli attivisti del BJP si stanno mobilitando per sostituire le moschee con templi in centinaia di altri siti. Modi vuole eliminare le disposizioni costituzionali per il diritto di famiglia musulmano. Un possibile ridisegno dei distretti parlamentari potrebbe portare il potere nelle mani del popoloso nord di lingua hindi e sostenitore del BJP, a spese del più ricco sud industrializzato. Modi, 73 anni, potrebbe governare come un uomo forte per un altro decennio o più.



Donna al Tay Mahal, ad Agra, India. Il premier Narendra Modi è oggi davanti a un complicato problema: se allarga la lotta religiosa, potrebbe veder tramontare il sogno di trasformare l'India di una grande potenza economica mondiale

Sta crescendo notevolmente l'economia, che ha segnato un aumento del Pil del 7% negli ultimi trimestri. Questa realtà potrebbe indurre il premier ad aumentare la lotta religiosa e politica. Il paese ora ha infrastrutture di trasporto notevolmente migliorate, mercati azionari enormi e profondi, banche più forti, enormi riserve valutarie, un sistema fiscale meno complesso e meno corruzione. L'India sta finalmente diventando un mercato unico, consentendo alle imprese di sfruttare le economie di scala. Mentre la produzione deve ancora decollare, l'industria sta iniziando ad accoppiarsi con le catene di approvvigionamento globali. Il gigantesco settore dei servizi tecnologici spera di fare fortuna mentre le aziende di tutto il mondo cercano aiuto nell'adozione dell'intelligenza artificiale. Comunque, i risultati economici sono ancora lontani dall'essere perfetti. Il tasso di creazione di posti di lavoro è troppo basso, uno dei motivi per cui Modi ha costruito programmi di welfare digitale per i poveri, aumentando la sua immagine tra gli indù comuni come un leader che si preoccupa degli oppressi. L'India fa troppo poco per sviluppare il capitale umano e il suo sistema educativo è terribile. Alcune aziende potenti hanno troppa influenza. Eppure è una base su cui vale la pena costruire.

La questione centrale è se l'agenda religiosa e il rapido sviluppo economico siano compatibili. La risposta è sì, ma

solo fino a un certo punto. Negli ultimi dieci anni, molte delle conquiste economiche di Modi sono costate alla sua agenda religiosa. La forza parlamentare del BJP e la popolarità di Modi hanno permesso di far passare riforme difficili, tra cui un'imposta nazionale sulle vendite. L'unità e l'influenza del governo hanno dato agli investitori la fiducia che la politica sia stabile, anche se le libertà civili sono state erose. Tuttavia, se Modi, nel suo terzo mandato, dovesse sbilanciarsi ulteriormente verso l'Hindutva e il governo autocratico, il calcolo economico cambierebbe. Prendiamo il divario nord-sud. Se l'India continua a crescere rapidamente, è probabile che il sud industrializzato, ricco e tecnologicamente avanzato si allontani ulteriormente, attirando manodopera dal nord. Ma l'Hindutva ha poco appeal

nel sud, e spingendolo oltre mentre concentra più potere nelle sue mani, Modi potrebbe esacerbare le tensioni già crescenti sui migranti interni, le entrate fiscali e la rappresentanza. Oppure si consideri la stabilità economica, che dipende dalla gestione dell'economia da parte di tecnocrati credibili a livello internazionale, non del BJP che sono in maggioranza degli ideologi. Le aziende, grazie a uno stato di diritto, hanno investito molto. Ma se il processo decisionale diventa autoritario e irregolare man mano che Modi invecchia e si isola, e se le istituzioni si indeboliscono, le imprese diventeranno più caute nell'impiegare enormi somme di capitale.

Mentre si trovava alla cerimonia di Ayodhya, davanti ad ammiratori e accoliti - i leader della nuova, sfacciata élite nazionalista dell'India -, Modi ha visto questo pericolo? Lo ha già fatto in passato: prima di diventare premier, ha cercato di trasformarsi, nel suo Stato di successo, il Gujarat, da fanatico indù in un manager pragmatico. Con un terzo mandato che incombe, dovrebbe rendersi conto che, per realizzare il suo sogno di fare dell'India una grande potenza, l'atto di bilanciamento deve continuare, ma richiede moderazione. Se Modi mancasse questo obiettivo, le speranze di 1,4 miliardi di persone e quelle dell'economia, che oggi appare come la più "luminosa" al mondo, potrebbero fallire. ■

Jean Francois Daher riceve il premio CMCMP 2023

Jean Francois Daher (nella foto), segretario generale di Assologistica, ha ricevuto il premio "Supply Chain Hall of Fame" 2023. Il riconoscimento è stato conferito dal Council of Supply Chain Management Professionals-CMCMP Italy. Igino Colella, presidente del Council, ha spiegato le motivazioni del premio: "Abbiamo voluto sottolineare l'importante contributo dato da Daher alla crescita e all'evoluzione della logistica nel nostro paese. In particolare, la sua pluriennale attività nel campo associazionistico ha contribuito in misura fondamentale alla formazione di una cultura condivisa nel mondo della supply chain management, chiave per uno sviluppo coerente nel nostro settore anche nei momenti difficili". Il vicepresidente Francesco Laviano ha aggiunto: "Una figura, quella di Jean Francois Daher, che rappresenta un prezioso patrimonio di valori per tutti i professionisti della logistica. Siamo, quindi, onorati di collaborare con lui nel perseguimento degli obiettivi ai quali si ispira il Council: connettere, sviluppare, formare". Il segretario generale di Assologistica ha



così commentato: "Ringrazio per questo prestigioso riconoscimento e confermo l'importanza dell'attività svolta per lo sviluppo, in particolare, della formazione di figure adeguate a gestire e organizzare i processi decisionali delle imprese della logistica". Il Council è stato fondato nel 1953 e annovera in tutto il mondo novemila soci individuali e ottanta sezioni locali. In Italia, è attivo dal 2015, con sede a Milano.

De Rosa lancia l'allarme: a rischio l'export italiano

Domenico De Rosa, Ceo del Gruppo Smet, con sede a Salerno, specializzato nella logistica, ha lanciato l'allarme

per la critica situazione che si sta creando nel Mar Rosso: "Le conseguenze si stanno estendendo rapidamente

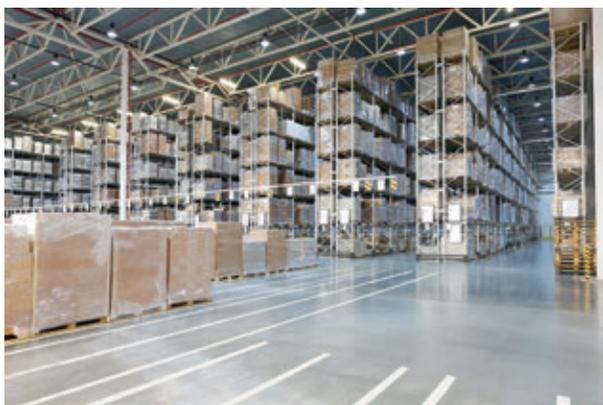


sull'intero scenario mediorientale e stanno causando un aumento dei costi del trasporto marittimo che transita nel canale di Suez. Ciò avviene soprattutto per le azioni degli Houthi verso quelle navi in transito davanti alle coste dello Yemen e che ritengono legate a Israele. Queste azioni hanno causato un immediato aumento dei premi assicurativi per i mercantili che transitano in quell'area. Il rischio è alto per tutti perché gli Houthi considerano come bersaglio qualsiasi nave che secondo loro abbia legami con Israele. Sappiamo, però, che c'è una complessità dell'organizzazione del trasporto marittimo globale che rende difficile identificare una nave con una singola nazione. Non conta solo la bandiera: in gioco ci sono la proprietà della nave, la società che la noleggia e quella che la usa. Per contrastare gli attacchi degli Houthi, Stati Uniti e Gran Bretagna stanno rinforzando la presenza di navi militari nell'area". Per il Ceo di Smet "la situazione è sempre più complessa e il fattore determinante sull'aumento dei costi della navigazione è il cambiamento delle rotte per evitare proprio il Mar Rosso optando per la circumnavigazione dell'Africa. Una situazione che mette in pericolo la manifattura italiana e il suo export. Questa condizione terroristica nel Mar Rosso potrebbe essere anche il più pericoloso generatore di una nuova inflazione globale". Non c'è, però, il solo conflitto a tenere banco. "A questo, si aggiunge l'applicazione degli ETS sul trasporto marittimo, una tassa imposta dall'Unione europea sulle emissioni di CO2 delle sole navi europee che è stata applicata dal primo giorno del 2024, costringendo di fatto gli armatori a adeguare il proprio listino noli. Circa 260 euro in più sulla tratta marittima andata e ritorno tra Catania e Ravenna, circa 200 euro tra Catania e Genova/

Livorno, un aumento di circa il 15/20% su tutte le tratte marittime Ro-Ro. Un aumento dei costi che, per alcuni beni, avrà un impatto disastroso, e che metterà in seria difficoltà le imprese nell'area dell'Italia insulare. Ora più che mai dobbiamo avere cura della più importante industria della nostra provincia e fare le scelte giuste per il rilancio del porto di Salerno non solo per la nostra terra ma per l'intero Mezzogiorno d'Italia". L'auspicio di De Rosa è che il nuovo parlamento europeo "possa rivedere questa tassazione, che non produce alcun effetto benefico per l'ambiente ma piuttosto genera maggiori costi ai consumatori europei. I cittadini europei sono già provati da anni di grande complessità, soprattutto in Italia, dove in tanti hanno visto il proprio potere d'acquisto assottigliarsi anno dopo anno".

La logistica "tira" nel mercato immobiliare

Nel 2023, la logistica è risultata uno dei settori chiave del mercato immobiliare italiano, essendo stata la prima sia in termini di volume di investimento che di numero di operazioni. Secondo il nuovo report "Italian Logistics Spotlight" di Savills, nel settore sono stati investiti circa 1,7 miliardi di euro, un dato che ha visto un atteso calo rispetto all'anno precedente. La scarsa liquidità nel mercato e le difficoltà di finanziamento hanno comportato un aumento del numero di transazioni di dimensione ridotta: oltre la metà delle operazioni annuali è stata inferiore ai 20 milioni di euro. Il nord si conferma la destinazione preferita dagli investitori, con oltre l'85% dei volumi. I cluster di Milano, Verona e Pavia-Piacenza sono stati i più richiesti nell'anno. Il capita-



COLLABORAZIONE TRA LA FIERA DI PADOVA E FERMERCÌ

E' stato siglato un accordo di collaborazione tra la fiera Green Logistic Expo di Padova (nella foto, un'immagine della passata edizione) e Fermercì, l'associazione di categoria che rappresenta il sistema del trasporto ferroviario merci in Italia. La fiera, organizzata nelle giornate del 9-10 e 11 ottobre 2024, colloca infatti il trasporto ferroviario merci al centro di un percorso di sviluppo verso una logistica sostenibile, moderna e intermodale. Clemente Carta, presidente di Fermercì, ha sottolineato l'accordo, ricordando che "presso la Green Logistic Expo presenteremo Casa Fermercì, un ampio spazio espositivo che sarà punto di ritrovo per i nostri associati e di iniziative di interesse per tutto il settore del trasporto ferroviario merci in Italia". Nicola Rossi, presidente di Padova Hall, ha aggiunto: "La collaborazione con Fermercì conferma la natura e la mission di Green Logistics Expo, cioè di essere una fiera al servizio della logistica italiana, in tutte le sue componenti, a partire dall'intermodalità".



Si tratta di una collaborazione che ci spinge a ritenere che quella di ottobre sarà una fiera ricca di contenuti autentici e con la presenza di molte aziende leader nei rispettivi segmenti, visitata dagli stakeholder maggiormente rappresentativi e dei responsabili di tutta la manifattura italiana in cerca delle migliori soluzioni per il proprio business".

le internazionale continua a dominare il mercato con l'88% degli investimenti, un segnale positivo dell'attrattività del mercato italiano. Gli operatori domestici si sono focalizzati su mercati secondari e operazioni di dimensione ridotta. I rendimenti netti prime si sono decompressi negli ultimi trimestri, ma dovrebbero stabilizzarsi nel corso del 2024. Per quanto riguarda il mercato delle locazioni, il settore ha registrato un elevato assorbimento di spazi nel 2023, circa 2,8 milioni di mq, un dato pressoché in linea con il record dell'anno precedente e superiore del 13% rispetto alla media quinquennale. Il mercato rimane dinamico, registrando 156 operazioni, e trainato ancora una volta dalla domanda di 3PL. Il basso tasso di sfritto e la forte richiesta di spazi moderni, sostenibili ed efficienti hanno portato a un ulteriore aumento dei canoni prime. Ci attendiamo che questa tendenza persista anche nel corso del prossimo anno. Carlo Walder, head of industrial & logistics di Savills in Italia ha dichiarato: "L'interesse per il settore rimarrà elevato anche nei prossimi mesi. Lato leasing, la domanda di spazi continua a essere dinamica, sostenuta da una vivace attività di sviluppo e da un basso tasso di sfritto che hanno contribuito ad alzare i canoni prime a Milano e Roma. Per il 2024 ci aspettiamo una ripresa dei volumi di investimento grazie ad aspettative di prezzo più allineate tra acquirenti e venditori oltre all'ingresso di nuove tipologie di prodotto come l'Industrial Outdoor Storage".

Decarbonizzazione: il ruolo dell'eolico offshore

L'obiettivo della Floating Offshore Wind Community, progetto creato da The European House-Ambrosetti in collaborazione con i partner Renantis, BlueFloat Energy, Fincantieri e Acciaierie d'Italia, è quello di mettere in luce il contributo dell'eolico offshore galleggiante al processo di decarbonizzazione del paese e le ricadute di questa tecnologia sull'economia italiana e le filiere locali. La conclusione del primo anno della Community è culminata con una tavola rotonda dove oltre cinquanta amministratori di aziende e istituzioni si sono recentemente confrontati nella splendida cornice di Anantara, Palazzo Naiadi a Roma. "Ci troviamo in un momento storico decisivo per la decarbonizzazione del paese e il raggiungimento dei target di energia pulita al 2030 e al 2050. Per cogliere questa sfida, l'Italia deve fare leva sull'eolico offshore gal-

leggiante, che ha un forte potenziale energetico e limitati impatti ambientali e sociali. Il sistema industriale italiano ha inoltre importanti competenze nel settore dell'acciaio e della navalmeccanica, le quali possono essere sfrutta-



te per costruire una posizione di leadership nel mercato globale di questa tecnologia con importanti benefici soprattutto nelle regioni del Sud. La Community ha lavorato quest'anno per creare consapevolezza sulle potenzialità di questa tecnologia verde e sull'urgenza di avviare gli investimenti, proponendo una precisa roadmap di azioni volte a dare certezza agli investitori affinché la catena del valore industriale nazionale possa organizzarsi e investire seriamente nell'eolico offshore galleggiante, generando ricadute positive sull'economia e sull'occupazione italiana", ha commentato Valerio De Molli, managing partner & Ceo di The European House-Ambrosetti, che ha anche aggiunto: "Il rapporto strategico presentato oggi dalla Community ha il merito di evidenziare chiaramente quanto la tecnologia dell'eolico marino galleggiante sia fondamentale non solo per il raggiungimento dei target di decarbonizzazione, ma anche, e direi soprattutto, in vista dell'obiettivo di rendere il paese indipendente a livello energetico. Le sfide che abbiamo dinanzi a noi richiedono un approccio sistemico e una visione la cui parola d'ordine non può che essere una: senza tutte le varie forme di energie rinnovabili non si andrà da nessuna parte. In tale ottica lo studio della Community evidenzia l'enorme potenziale dell'eolico marino galleggiante, i cui benefici vanno ben oltre l'ambito energetico in senso stretto, presentandosi come un'opportunità di sviluppo industriale e crescita economica". ■

Incontro delle rappresentanze associative con la dogana

E' stato richiesto all'amministrazione, con urgenza, un piano operativo per assicurare stabilità al servizio offerto all'import-export nazionale.

Si è tenuto un incontro tra l'agenzia delle dogane e la Fedespedi (Federazione nazionale imprese di spedizioni internazionali), Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica), Assocad (Associazione nazionale centri di assistenza doganale), Anasped (Federazione nazionale spedizionieri doganali) e Assologistica (Associazione italiana imprese di logistica) per discutere dei disservizi dovuti ai recenti rallentamenti e blocchi del sistema telematico doganale, che hanno interrotto le operazioni. Nell'incontro, le rappresentanze associative, anche a seguito delle numerose segnalazioni giunte da operatori e imprese, hanno ribadito all'amministrazione doganale la necessità di prevedere un piano di intervento risolutivo, finalizzato a

eliminare il senso di incertezza relativo al funzionamento dei sistemi informatici e alla durata della loro non disponibilità. Dall'operatività del sistema informatico delle dogane passa, infatti, la capacità del paese di gestire i traffici di import-export che sono la forza motrice della nostra economia. L'am-

ministrazione doganale ha illustrato i seguenti impegni su cui è già operativa: migliorare le condizioni contrattuali per la fornitura del servizio reso dal partner tecnologico e ridurre il disagio

procedura di soccorso (fall back) la cui applicabilità verrà estesa anche alle merci non deperibili e l'impegno a completare in tempi rapidi la transizione al nuovo sistema; migliorare la procedura

per apertura e gestione ticket assistenza e dialogo tra operatori e partner tecnologico dell'agenzia; mantenere costante e aperto il dialogo operativo con le imprese e gli operatori.

Le rappresentanze associative hanno ritenuto importanti questi impegni; tuttavia, la loro efficacia sarà determinata essenzialmente dalle tempistiche di attuazione per una concreta valutazione degli effetti volti ad assicurare stabilità e continuità operativa per gli operatori al servizio del tessuto imprenditoriale del

paese e del commercio internazionale. Comunque, hanno assicurato in un pieno spirito collaborativo l'impegno ad assicurare un attento monitoraggio per fornire all'amministrazione segnalazioni puntuali utili e identificare gli interventi tecnici più opportuni e risolutivi.



In dicembre si sono registrati numerosi disservizi che hanno danneggiato il nostro flusso commerciale con l'estero

agli operatori dovuti alle interruzioni del sistema telematico; rafforzare attraverso tutti gli strumenti e i canali disponibili, la comunicazione all'utenza per fornire un'informazione trasparente, tempestiva e puntuale sull'effettivo status di funzionamento dei sistemi; disciplinare le istruzioni operative per la

Soffia forte il vento di “rientrare a casa”

E' terminata l'epoca della delocalizzazione: negli Usa, crescono del 52% le aziende che pensano di ristrutturare le loro catene di approvvigionamento.

di **Gioia Valenti**

Tra gli anni '70 del Novecento e la prima decade dei Duemila la parola d'ordine era “delocalizza-

nese e dalla lunghissima catena di trasmissione che deve far giungere le merci fin nei nostri store, fisici o digitali che

gli equilibri della supply chain sia una mossa ritenuta fondamentale.



Tramonta il mito della globalizzazione: Usa ed Europa pensano che, oggi, ci siano troppi rischi nel produrre in Asia

re”: di fatto, Europa e Stati Uniti hanno mantenuto brand, know-how (sempre meno, dato che un naturale trasferimento di conoscenze è inevitabilmente avvenuto) e proprietà intellettuale, ma hanno smantellato la propria capacità produttiva in molti comparti a favore di quella parte di mondo, l'Asia, che offriva una competitività di costi e manodopera irraggiungibili. Cina in testa, seguita dalle altre “tigri asiatiche” Thailandia, Vietnam e Cambogia, seguite poi da Malesia, Filippine, India e Bangladesh si sono accaparrate la quasi totalità di alcuni settori, senza escludere produzioni di alta gamma nell'hi-tech. Adesso, con la certezza che questa dipendenza cronica dalla “fabbrica del mondo” ci-

siano, esponga il cuore dell'economia occidentale stessa a continui rischi e instabilità, le aziende stanno invertendo rotta. Nel giro di appena di nove mesi le rilevazioni nei confronti delle intenzioni dei manager sono passate dall'indicare una maggioranza propensa a produrre negli stessi siti degli anni passati a una sbilanciata richiesta di un rientro verso l'occidente. Questo è tanto più vero se si considera quello che sta avvenendo in nord America: gli Stati Uniti, in primis, stanno giocando una pesante partita a suon di incentivi per riattrarre a sé le produzioni, seguiti da Messico e Canada. Anche nell'ottica di una nuova contrapposizione in blocchi tra potenze mondiali, non v'è dubbio che spostare

A confermare il trend ci sono due indagini condotte da Accenture e AlixPartners, che a partire da Agosto 2023 hanno intercettato un cambiamento nelle intenzioni dei dirigenti di grandi industrie nella pianificazione delle relative catene di fornitura e produzione. Il campione scelto comprende 100 manager di altrettante aziende, il 60% delle quali con fatturati superiori ai 5 miliardi di dollari e il risultato indica una direzione chiara: una riduzione della provenienza dalla Cina delle proprie fonti di approvvigionamento del 40%, ridistribuita in un 30% verso gli Usa e un 10% verso il Messico.

Altrettanto eloquente i risultati raccolti da Accenture, che ha censito le intenzioni di 1.230 senior executives (350 dei quali statunitensi) appartenenti a undici comparti industriali differenti su quattordici nazioni: nel primo trimestre del 2023, l'85% affermava di pianificare produzioni e vendite nelle stesse macroregioni dell'anno precedente, percentuale crollata al 43% nello stesso periodo del 2024. I numeri divengono molto forti se letti in rapporto alla realtà nordamericana e statunitense in particolare: le aziende che intendono ristrutturare la propria catena di fornitura sono il 52% in più rispetto a inizio 2023, con un raddoppio di quante pensano di approvvigionarsi a livello regionale di origine entro il 2026, dal 38% attuale al 65%. ■

I fenomeni emergenti dell'AI

Ammagamma ha pubblicato un articolo in cui esamina i cinque principali fenomeni inerenti all'intelligenza artificiale che stanno emergendo nella società.

Ammagamma è una società di data science composta da una comunità di oltre 90 professionisti, ha sede a Modena e ha un ufficio internazionale in Israele, ad Haifa. L'obiettivo dell'azienda è contribuire allo sviluppo di una società consapevole delle potenzialità, delle implicazioni e degli impatti della tecnologia, fornendo i migliori strumenti di scelta attraverso lo sviluppo di soluzioni innovative di intelligenza artificiale. Consapevole che l'intelligenza artificiale sta intervenendo sempre più in un ambito sociale, trasformando molti aspetti della società, ha delineato in un articolo alcu-

crisi e di forte incertezza. Per esempio, nel campo della sicurezza, l'AI consente di automatizzare una serie di compiti neuralgici tra cui: l'identificazione delle minacce cyber, la risposta tempestiva in caso di incidenti e la gestione delle vulnerabilità IT, permettendo agli analisti di dedicarsi ad attività più complesse e strategiche. Relativamente alle vulnerabilità, l'impiego di sistemi di AI potrebbe aiutare gli operatori a migliorare la visibilità e la comprensione del rischio, grazie all'analisi di grandi moli di dati, e abilitare così decisioni più informate mantenendo sotto controllo l'esposizione al rischio. Anche per ciò

che concerne il decision making, l'AI ricoprirà un ruolo strategicamente importante: permetterà di rendere più trasparenti e spiegabili i processi decisionali basati sull'AI stessa, al fine di costruire strategie AI-driven affidabili e sicure. Per quanto ci siano ancora molti passi avanti da fare nell'ambito della gestione del-

zione. La direzione verso cui muovono tali aggiornamenti prevede il raggiungimento di un'AI sempre più accessibile, sempre più versatile e sempre più economica. Infatti, se da un lato i Large Language Models (LLMs) continueranno a prosperare, d'altro canto prenderanno la scena nuovi modelli di gen AI più snelli ed efficienti, a livello di costi, rendendo questo tipo di tecnologia più democratica e disponibile, alla portata di tutti. Si tratta quindi di modelli sempre più piccoli, tarati su compiti specifici, che opereranno ai margini delle reti o su piccole infrastrutture aziendali. In questo modo le imprese potranno contare sui benefici dell'AI generativa senza doversi munire necessariamente di competenze tecniche approfondite. Un'altra importante innovazione in questo campo è data dall'AI generativa multimodale, ovvero un'AI in grado di elaborare molteplici input e differenti linguaggi, generando contenuti ex novo a partire per esempio da un insieme di elementi come un testo, un'immagine e una canzone. Questa tendenza rappresenta - e sempre più rappresenterà - un'opportunità inedita per i content creators, ma allo stesso tempo porterà con sé una sfida: come si potrà distinguere l'artefatto umano da uno generato sinteticamente? La linea di demarcazione si fa sempre più sottile.



"Una cosa è certa: in futuro le imprese punteranno a integrare l'AI in maniera sistematica nella gestione dei propri processi", nota Ammagamma

ne tendenze in atto. Ne riassumiamo i contenuti, sottolineando che sono stati segnalati principalmente cinque fenomeni emergenti.

Gestione della fiducia, del rischio e della sicurezza con l'AI. In questo delicato ma quanto mai cruciale ambito, l'AI potrebbe diventare un prezioso alleato nel sostenere le aziende in situazioni di

la fiducia, del rischio e della sicurezza, per scongiurare possibili usi impropri e discriminatori dell'AI, una cosa è certa: in futuro, le imprese punteranno a integrare l'AI in maniera sistematica nella gestione dei propri processi.

Nuova generazione dell'AI. Gli sviluppi tecnologici della cosiddetta gen AI (generativa) sono in continua accelera-

Augmented working. Nel mondo del lavoro, si sta delineando all'orizzonte una progressiva simbiosi tra capacità umane e abilità dell'AI, che si concretizza in una migliore produttività ed eccellenza. Con augmented working si intende quindi non un utilizzo di meri strumenti di AI, ma l'integrazione di quest'ultima all'interno dei processi operativi e de-

cisionali. Per fare qualche esempio: nel settore biomedicale l'AI permetterà di potenziare il lavoro dei medici fornendo diagnosi guidate step-by-step nelle procedure cliniche; in ambito giuridico, durante lo svolgimento dei processi, sarà possibile consultare sistemi di AI per ottenere i riferimenti a specifici casi giudiziari; infine, anche nel mondo della programmazione, l'AI sarà una potente guida per gli sviluppatori nel fornire suggerimenti o addirittura la stesura di nuovo codice in modalità istantanea, grazie ai LLMs. Ottimizzazione, quindi, ma anche automazione e integrazione dei processi, grazie all'analisi dei dati, per potenziare i risultati e il livello di qualità del lavoro a 360 gradi.

AI e cambiamento climatico. Esistono molteplici modi con cui l'AI può apportare dei benefici nella lotta al cambiamento climatico. Alcuni di questi sono: la riduzione delle emissioni di gas serra e di CO2, grazie all'ottimizzazione dei processi industriali e delle flotte dei veicoli; l'ottimizzazione delle materie prime, con la riduzione degli sprechi e degli scarti delle materie prime e delle risorse disponibili; in campo agricolo, l'AI permette di gestire in maniera efficiente le colture, l'irrigazione e l'uso di pesticidi, migliorandone l'impatto sull'ambiente. Guardando prettamente all'ambito climatico, di recente sono stati realizzati dei modelli di machine learning in grado di effettuare previsioni meteorologiche più accurate, in meno tempo, tenendo conto di innumerevoli scenari e parametri, dati dalla complessità e dall'imprevedibilità della crisi climatica. Un caso tra tanti è il centro europeo per le previsioni meteo di medio termine, Ecmwf, che sta testando dei modelli di AI per migliorare le performance di previsione, su scala mondiale. Tuttavia, in questo ambito, è da tener conto anche l'esito della recente



“In campo agricolo, l'AI permette di gestire in maniera efficiente le colture, l'irrigazione e l'uso di pesticidi, migliorandone l'impatto sull'ambiente”, dice Ammagamma

Cop28, che evidenzia delle posizioni discordanti relativamente all'adozione dell'AI per la lotta al cambiamento climatico. Infatti, pur essendo questa uno strumento indispensabile per muovere importanti passi avanti nella salvaguardia del nostro pianeta, in tempo utile, non è tuttavia da sottovalutare l'impronta stessa dell'AI sull'ambiente (per quanto questo tema sia ancora poco esplorato dalla comunità scientifica).

AI e democrazia. Quest'ultimo trend rappresenta una delle sfide più delicate e importanti del nostro tempo. Addirittura, c'è chi dice che l'avvento dell'AI (specie quella generativa) possa rappresentare una “minaccia” alla democrazia, così come la conosciamo oggi. Dicendo ciò non può non balzare in mente il fenomeno già piuttosto diffuso delle fake news e quello sempre più emergente dei deepfake (immagini prodotte dall'AI) che sta letteralmente spopolando sul web, tra social network e Google. Nel 2024, si verificheranno più di 50 elezioni in tutto il mondo - vale a dire circa 2 miliardi di persone saranno chiamate a votare alle elezioni e ciò sta portando i social network e la stessa Google a munirsi di un sistema di auto-regolamentazione al fine di tutelarsi dai

peggiori scenari. Ad esempio, una strada a cui si sta lavorando è di mostrare in modo automatico agli utenti quando sono in presenza di annunci e contenuti politici generati da un'AI, attraverso una dichiarazione esplicita. Esistono poi dei rischi significativi e concreti, derivanti dall'applicazione dell'AI alla politica, tra cui l'abuso di potere e il controllo sui cittadini o i fenomeni di discriminazione razziale e di genere. Tuttavia, occorre ricordare che l'utilizzo dell'AI in questo campo, se ben regolamentato, può apportare dei benefici senza precedenti, rafforzando l'esercizio della democrazia in modi ancora non sperimentati: migliorando l'accountability, ovvero tracciando i dati governativi in maniera trasparente per abilitare scelte consapevoli e informate nei cittadini; favorendo l'accessibilità alle attività politiche e alle elezioni a tutte le fasce della popolazione, grazie all'uso di piattaforme web dedicate.

“In tutti i casi che abbiamo visto - termina così l'articolo di Ammagamma - a muovere l'ago della bilancia, in una direzione o in un'altra, è ancora il libero arbitrio dell'uomo, il solo a poter stabilire quale svolta dare alla storia che verrà”. ■

Le nuove frontiere del marketing digitale

Il punto sul settore fatto dall'evento milanese organizzato da Netcomm.

Nell'era dello sviluppo dell'intelligenza artificiale e della marketing automation, il digital marketing diventa sempre più intelligente, personalizzato e in grado di elaborare analisi previsionali, pianificare i target e creare contenuti ottimizzati. La spesa in digital advertising è aumentata nel corso del 2023, anno durante il quale il costo medio di un clic su Google Ads è cresciuto del 20%. Si tratta di una tendenza che, secondo l'Osservatorio Internet Media

del Politecnico di Milano, ha coinvolto anche l'Italia, che si guadagna il titolo di quarto mercato per valore del digital advertising in Europa con 4,84 miliardi di euro, in crescita dell'8% nel 2023. Oggi si riscontra inoltre, da parte dei big marketplace e degli e-retailer, una forte concentrazione sui retail media, ecosistemi di eCommerce che raggiungono il pubblico attraverso l'advertising sulle piattaforme. Gli studi previsionali di IAB Europe ci preparano a una crescita del digital advertising dell'11% nel 2024 in Europa, individuando proprio il retail media come comparto che trainerà la crescita del settore, con un aumento del 47% nel corso di quest'anno. Que-

ste le principali evidenze emerse durante l'evento "Il digital marketing per l'eCommerce e il new retail: intelligente, contestuale, personalizzato" che ha

"Il digital marketing costituisce oggi un sistema complesso ma fondamentale per il settore dell'eCommerce e del new retail nel paese. È necessario

che le aziende italiane si attivino per cogliere le opportunità offerte dai molteplici touchpoint, con l'obiettivo di rispondere alle esigenze di un consumatore sempre più attento. In questa quarta edizione di Netcomm Focus Digital Marketing è emerso che le attività per cui si è investito di più in Ita-



"Il digital marketing costituisce oggi un sistema complesso ma fondamentale per il settore dell'eCommerce e del new retail nel paese", ha affermato Roberto Liscia, presidente di Netcomm

coinvolto imprenditori e manager di ogni settore B2C e B2B per approfondire il tema della gestione delle piattaforme per un'esperienza di digital marketing finalizzata allo sviluppo del retail media. L'evento è stato realizzato da Netcomm, l'associazione di riferimento del settore eCommerce in Italia, che riunisce oltre 480 aziende, tra società internazionali e piccole e medie realtà di eccellenza e rappresenta oggi la più ampia comunità professionale del digitale in Italia. Si è svolto, inoltre, con il supporto di Evoluzione, Hoopygang e Magnews come Platinum sponsor e con il patrocinio di Confcommercio Milano e Regione Lombardia.

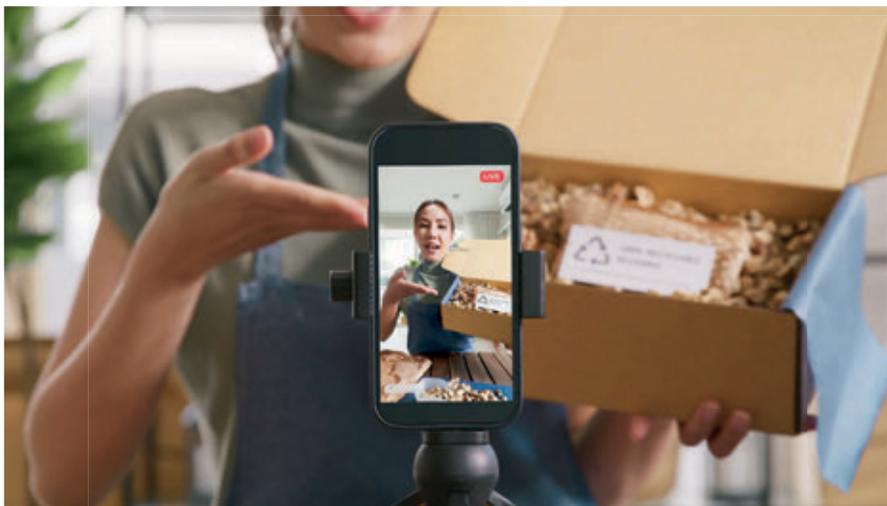
lia nel corso del 2023 sono proprio il searching engine marketing (24%), la searching engine optimization (14%) e il social media marketing (14%), seguiti dall'e-mail Marketing e dagli Sponsor. Questo dimostra la diffusione di una consapevolezza sempre maggiore verso l'importanza dei tool digitali per l'ottimizzazione delle vendite e la fidelizzazione dell'acquirente", ha commentato Roberto Liscia, presidente di Netcomm.

Digital marketing: perché è importante? Nello scenario attuale del commercio digitale si possono delineare alcuni elementi di fondamentale importanza >

per lo sviluppo e l'evoluzione del digital marketing. Per raggiungere gli obiettivi di vendita e di fidelizzazione dei consumatori, le aziende devono concentrarsi sulla personalizzazione dell'esperienza di acquisto sia online che offline, utiliz-

zando dati e informazioni per creare offerte ad hoc per ogni cliente. Si presentano come elementi imprescindibili a questo scopo l'intelligenza artificiale, la virtual reality e l'augmented reality, utili per automatizzare le attività, raccogliere dati e creare esperienze coinvolgenti. Le live streaming e i contenuti video, invece, permettono ai marketer di connettersi con i clienti in tempo reale per guidare l'esperienza di acquisto.

L'intelligenza artificiale nel digital marketing. La diffusione dell'intelligenza artificiale non manca di permeare anche il settore del marketing digitale, apportando un contributo evidente e determinante nell'attività di automatizzazione di processi, come la ricerca delle parole chiave e la generazione di report, ma anche nella personalizzazione delle campagne in base ai singoli utenti e nel conseguente miglioramento della loro efficacia grazie alla creazione di annunci e al monitoraggio dei risultati. Secondo i dati di Statista, in tutto il mondo le attività



Il social commerce è un fenomeno che vede i social network non più come un mero canale di intrattenimento ma come una vera e propria vetrina per le attività commerciali

per cui viene maggiormente sfruttata l'AI nell'ambito del marketing digitale sono il target ADS (quasi il 50%), la personalizzazione di contenuti e offerte in tempo reale (42%), l'ottimizzazione per le tempistiche di invio mail (39%) e il calcolo della probabilità di conversione (37%).

Il social commerce, fenomeno che vede i social network non più come un mero canale di intrattenimento ma come una vera e propria vetrina per le attività commerciali, comincia la sua corsa nel mondo del digital retail. Questo avviene in particolare su Tik Tok, che amplifica le sue funzioni di shop in particolare per i prodotti dei settori merceologici del beauty e del personal care. Le ricerche di Insider Intelligence prevedono che l'ammontare delle vendite nei social commerce negli Usa tra il 2023 e il 2027 aumenti visibilmente: 82,8 miliardi nel 2024, 101,4 miliardi nel 2025, 121,6 miliardi nel 2026 e 144,5 miliardi nel 2027. Quella del social commerce è, però, una realtà differente dall'eCommerce in termini di

driver all'acquisto: la ricerca dell'utente non è, in questo caso, dettata da necessità precise e dall'individuazione di un prodotto a monte, bensì dall'ispirazione del momento. Alla luce di questo fenomeno per i brand

si aprono nuove possibilità di vendita per le quali è necessario elaborare strategie ad hoc grazie a un'expertise qualificata.

Influencer marketing: obiettivi e prospettive. Fondamentali per l'evoluzione del social commerce sono proprio le figure dei content creator, che orientano gli acquisti online creando contenuti interattivi, stimolanti e coinvolgenti indirizzati in particolare ai consumatori della "generazione Z". Ad oggi, i settori leader nell'uso di influencer marketing sono food, beauty, lifestyle, entertainment, fashion, sustainability e tech, nei quali si investe strategicamente con l'obiettivo di ampliare il pubblico e costruire un rapporto di fiducia con i potenziali clienti. L'online è oggi uno dei canali preferenziali per raccogliere informazioni qualitative e di prezzo sui prodotti e sui brand, per questo motivo le collaborazioni con giovani content creator permettono di raggiungere nuove fasce di consumatori, aumentare l'engagement e consolidare la brand reputation. ■

Gli obiettivi di FastWay per la ricarica elettrica

FastWay, operatore attivo nel settore della ricarica pubblica fast e ultra-fast per veicoli elettrici, festeggia il suo primo anno di attività con risultati significativi e prospettive ambiziose per il 2024. Il principale traguardo raggiunto in questo primo anno è l'installazione di 80 punti di ricarica in tutto il nord Italia, con la creazione di "corridoi" che permettono ai possessori di veicoli elettrici di spostarsi e ricaricare rapidamente in territori finora carenti di stazioni di ricarica veloce. La società ha stretto importanti collaborazioni con numerose



pubbliche amministrazioni, siglando accordi con oltre 50 comuni, tra cui Milano, Genova, Novara, Vicenza, Biella, Asti e, da ultima, Gorizia che, tramite avviso pubblico, ha selezionato FastWay come primo operatore per gestire il servizio di ricarica in città. Inoltre, ha siglato importanti partnership per la realizzazione di stazioni di ricarica in parcheggi a uso pubblico presso strutture private, occupandosi completamente di ogni fase del processo, dalla progettazione alla gestione. Inoltre, già nei primi mesi del 2024, FastWay raggiungerà l'obiettivo di installare 250 nuovi punti di ricarica veloce, in grado di ricaricare gli attuali veicoli Long Range dal 20% all'80% in soli 30 minuti, contribuendo così allo sviluppo della mobilità elettrica in tutto il paese. Come ha commentato Carlo Mereu, founder di FastWay: "Fedeli al nostro mantra aziendale 'velocità oltre la ricarica', abbiamo dato vita celermente a una vasta rete fast charging, che verrà ampliata ulteriormente nei primi mesi dell'anno con 250 nuovi punti, dimostrando il nostro continuo impegno nel fornire soluzioni di ricarica sempre più avanzate e accessibili e posizionando-

ci come uno dei principali charge point operator indipendenti in Italia nella ricarica in alta potenza".

Raben Sittam diventa ora Raben Italy

L'inizio del nuovo anno segna per Raben Group, azienda leader in Europa nel settore dei trasporti e della logistica, la continuazione di un processo evolutivo che da sempre caratterizza il gruppo anche sul mercato italiano. Infatti, Raben Sittam ha annunciato che, con il mese di gennaio 2024, è cambiata la propria ragione sociale in Raben Italy. Questo cambiamento non è una rivoluzione ma un'evoluzione, un passo avanti nel percorso di crescita della business unit italiana, che si integra così ancora di più con tutte le business unit di Raben Group. Si tratta di un segno tangibile dell'ampio progetto di investimento che il Ceo di Raben Group, Ewald



Raben, sta attuando in Italia da diversi anni, dimostrando il suo profondo impegno nel consolidare la presenza strategica del gruppo sul territorio italiano. Raben Italy continuerà a mantenere viva la lunga storia e la professionalità di Sittam, che conta oltre sessant'anni di esperienza e una conoscenza approfondita del settore, e proseguirà con sempre maggiore passione nello sviluppo della qualità e dell'innovazione dei servizi offerti, anche a livello tecnologico. Janusz Aniol, regional director di Raben Italy, ha dichiarato: "Sono orgoglioso di poter inaugurare il 2024 annunciando quello che di fatto è un potenziamento della business unit italiana. La forza di Ra- >

ben Italy risiede nella perfetta combinazione tra l'esperienza internazionale di Raben Group e lo spirito imprenditoriale italiano di Sittam. I nostri obiettivi rimangono ambiziosi, ma siamo consci di avere tutto il necessario per poter affrontare le sfide future, continuare a crescere e consolidare la nostra posizione di leadership in Italia". Da sempre Raben Group crede nelle sfide e nei valori di imprenditorialità e lavoro di squadra, trasmettendo la passione per la logistica a un team internazionale di oltre 12 mila dipendenti e definendo obiettivi e ambizioni comuni. Grazie a questo processo interno di rebranding, l'azienda rafforza la sua posizione di leader europeo del settore e dimostra ulteriore fiducia e impegno nei confronti di clienti, fornitori e partner.

KINTETSU WORLD EXPRESS PROMUOVE L'USO DEL SAF



Kintetsu World Express, società giapponese, è un fornitore leader di servizi di distribuzione in tutto il mondo, tra cui spedizioni internazionali di merci aeree e marittime, logistica di terze parti, magazzino, servizi di trasporto su camion e intermediazione doganale. La società, a partire da dicembre 2023, ha lanciato "KWE Green Consolidation" in Giappone, un servizio che sfrutterà gli attributi ambientali del Sustainable Aviation Fuel-SAF. Dal 2021, KWE partecipa attivamente ai programmi SAF delle sue principali compagnie aeree partner, sfruttandone i vantaggi per ridurre le emissioni di gas serra nella propria catena di approvvigionamento. Nell'agosto di quest'anno, KWE ha anche presentato una lettera di impegno alla Science Based Target Initiative per fissare obiettivi di riduzione delle emissioni a livello di gruppo e raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050, un impegno che è stato recentemente accettato.

Assofermet traccia un bilancio del 2023

Assofermet ha tracciato un bilancio del 2023. L'associazione di categoria, che aderisce a Confcommercio-imprese, rappresenta a livello nazionale 450 aziende del commercio

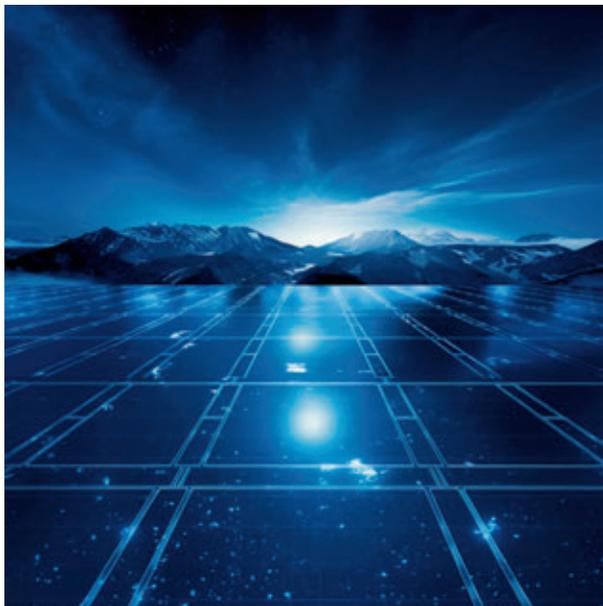


e della distribuzione in quattro diversi settori: acciai, con aziende attive nel commercio, distribuzione e prelavazione di prodotti siderurgici; rottami, con impianti che effettuano attività di raccolta, recupero, riciclaggio e commercio di rottami ferrosi; metalli, con le aziende del commercio, distribuzione, prelavazione e riciclo dei rottami non ferrosi; ferramenta, con imprese del commercio e distribuzione di ferramenta e articoli del fai-da-te. L'associazione è un punto di incontro fondamentale per aziende, media e stakeholder che si occupano di alcuni dei settori più rilevanti per l'economia italiana. Il 2023 è stato caratterizzato da un andamento negativo: acciai, metalli, rottami e ferramenta hanno dovuto affrontare sia una riduzione del fatturato sia l'instabilità del mercato sia la scarsità della domanda. Oltre ai fattori strettamente relativi ad andamenti di mercato, come la riduzione di marginalità, negli ultimi dodici mesi fenomeni globali e scelte di natura macroeconomica hanno influenzato l'intero sistema italiano e internazionale. Per il 2024 ci si aspetta un miglioramento in termini di fatturato e di risultati economici. Parlando dell'anno appena chiuso, la tendenza principale del 2023 per chi si occupa di commercio e distribuzione di acciaio è stata il calo della domanda. Complessivamente, le flessioni maggiori si sono verificate a partire dal secondo trimestre, mentre durante gli ultimi tre mesi si è tornati a una stabilizzazione dei prezzi. Varie tendenze aiutano a ca-

pire l'andamento di mercato: da un lato, la diminuzione dei consumi nei mercati a valle, che ha favorito il calo dei prezzi e, dall'altro, i divieti di importazione sul mercato russo e l'aumento dei tassi di interesse da parte della Bce hanno contribuito a generare un eccesso di offerta nell'intera Unione europea. È proprio il contesto politico-economico generale, che si prospetta in progressivo miglioramento, ad alimentare le previsioni ottimistiche per il 2024. Il miglioramento delle condizioni economiche globali e la fine della politica dell'aumento dei tassi di interesse sono solo alcuni degli elementi che spingono a formulare ipotesi positive per l'evoluzione del mercato.

Nuovo fotovoltaico presentato da Miaenergia

Puntare sulla produzione di energia pulita e rinnovabile, creando impianti che possano integrarsi al meglio nel territorio e con le attività economiche locali. Questo l'obiettivo



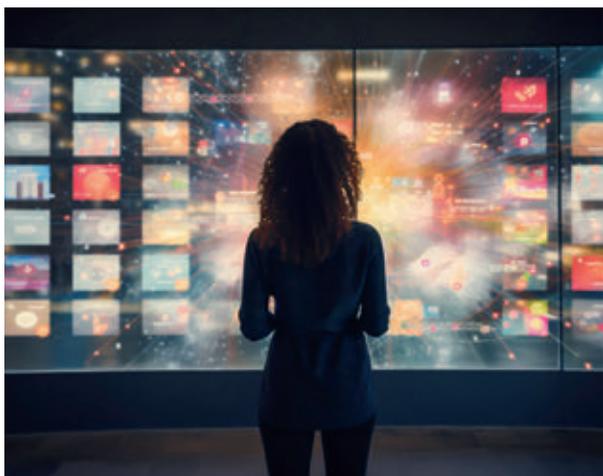
di Miaenergia, azienda del settore energetico guidata da Primiano Calvo, direttore anche di Sviluppare, l'associazione di categoria degli sviluppatori di energie rinnovabili, nata con l'obiettivo di aprire il dialogo con le istituzioni su questi temi.

Recentemente, Miaenergia ha presentato "Solare Poggio Imperiale-Neoen", un innovativo impianto agrivoltaico, che sorgerà in agro di Poggio Imperiale, Foggia, coprendo un'area di 39 ettari. Il sistema agrivoltaico è un sistema complesso, essendo allo stesso tempo un sistema energetico e agronomico. Questo significa che, rispetto a un usuale impianto fotovoltaico a terra, presenta una maggiore variabilità nella distribuzione dei moduli, nella loro altezza da terra, e nei sistemi di supporto, oltre che nelle tecnologie fotovoltaiche impiegate, al fine di ottimizzare l'interazione con l'attività agricola realizzata all'interno del sistema. La copertura fotovoltaica presenta notevoli vantaggi per l'agricoltura, non solo in termini di produzione di energia green. La presenza dei pannelli, infatti, garantisce una protezione alle colture dai fenomeni climatici avversi, come grandine, gelo, forti piogge, ma anche in caso di eccessiva radiazione solare, la protezione riduce le possibilità che si verifichi stress idrico, garantendo una riduzione della evapo-traspirazione delle colture. Quest'ultimo aspetto è particolarmente apprezzabile in condizioni climatiche come quelle presenti nell'area del progetto, caratterizzate da scarsa piovosità, soprattutto nei periodi più caldi dell'anno, e temperature elevate nei mesi estivi. Le specifiche del progetto lo rendono non solo efficiente in termini di produzione, ma lasciano anche ampio spazio per le attività seminatrici, ponendo pochi limiti all'esecuzione delle normali operazioni agricole. L'idea progettuale alla base, infatti, è quella di dare continuità alle coltivazioni erbacee ordinariamente presenti, mantenendo un avvicendamento fra le colture tipiche dell'area, ma introducendo elementi di miglioramento e ampliando il numero di specie impiegate.

Chep è "top employer" in Italia e nel mondo

Chep, società leader specializzata in soluzioni per la logistica e la supply chain, è stata tra le 17 organizzazioni a ricevere la certificazione Top Employer 2024, assegnata alle aziende che dimostrano politiche e pratiche nel settore delle risorse umane eccellenti in tutto il mondo. Si tratta del settimo anno consecutivo di riconoscimento per Chep Italia, che si conferma Top Employer anche in Europa. "L'attenzione per la sostenibilità, centrale in ogni programma di business di Chep, ci permette di costruire fiducia con i >

clienti in tutto il mondo e contribuire con impatto positivo sulle società in cui operiamo, ma la vera forza proviene dall'ascolto, dal rispetto e dalla cura dei bisogni di chi ogni giorno si impegna per favorire la crescita dell'azienda", ha spiegato Giulia Villa, HR manager Chep Italy, Portugal & Greece. "Trasmettere valore verso l'esterno, così come



all'interno: è questo l'obiettivo che perseguiamo da sempre e che ci rende orgogliosi di ricevere, ancora una volta, questo riconoscimento che conferma il nostro impegno in questa direzione. Training mirati, formazione continua, un ambiente di lavoro inclusivo e flessibile, insieme a programmi di gender balance, hanno portato a importanti risultati in questi anni. Solo in Italia abbiamo raggiunto il 55% di donne in ruoli manageriali". Il programma del Top Employers Institute certifica le organizzazioni in base alla partecipazione riscontrata e ai risultati ottenuti dalla loro HR best practices survey che copre sei macro aree e 20 tematiche, tra cui: business strategy, leadership, employee listening, wellbeing e sostenibilità. Queste categorie hanno visto l'impegno di Chep che, nel 2023, ha realizzato l'obiettivo (prefissato al 2025) del 40% di rappresentanza femminile nel consiglio di amministrazione, raggiungendo al contempo il 36,3% di donne in ruoli dirigenziali a livello globale. Per quanto riguarda la salute, sicurezza e benessere dei dipendenti, l'azienda ha registrato nel 2023 una riduzione del 31% dei tassi di infortunio (rispetto all'esercizio fiscale 2020). Per sostenere al meglio la popolazione aziendale e rispettare la diversity che la caratterizza, Chep ha ampliato la sua gamma di resource group per dipendenti di ogni razza, disabilità, genere e alfabetizzazione/contesto socioeconomico svantaggiato.

LOGISTA ACQUISTA BELGIUM PARCELS SERVICE



Logista, una delle principali società di logistica in Europa, che serve regolarmente, con oltre 700 mila consegne l'anno, quasi 200 punti vendita in Spagna, Francia, Italia, Portogallo, Paesi Bassi e Polonia, ha acquisito Belgium Parcels Service, specializzata nella distribuzione urgente di prodotti farmaceutici a temperatura controllata in Belgio e Lussemburgo. Questa operazione si aggiunge all'acquisto, avvenuto nel 2022, di Speedlink. Tali acquisti rientrano nella strategia avviata da Logista due anni fa centrata sulla diversificazione geografica e commerciale attraverso operazioni che sfruttano le sinergie, migliorano la posizione sul mercato ed espandono l'attività in nuovi paesi europei. Inigo Meiras, Ceo di Logista, ha spiegato: "Questa operazione strategica ci permette di aumentare la nostra presenza nel segmento dei corrieri farmaceutici in una regione chiave dell'Europa. Inoltre, l'acquisizione completa il core business del nostro servizio espresso Nacex".

Jaggaer con Prewave nella gestione dei rischi

Jaggaer, leader mondiale nell'autonomous commerce, ha annunciato una nuova partnership con Prewave, leader nella gestione end-to-end dei rischi della supply chain, con l'obiettivo di aiutare le aziende a identificare e ridurre i rischi. L'integrazione della soluzione Jaggaer per gli acquisti diretti con il software di Prewave offre ai clienti la possibilità di valutare i fornitori in base a fattori di rischio, identificare e comprendere appieno i rischi legati all'approvvigionamento diretto e

di mitigare eventuali interruzioni con azioni correttive, collaborando con i propri fornitori. L'algoritmo AI di Prewave monitora milioni di fonti di dati disponibili pubblicamente. Si tratta di avvisi di rischio per i fornitori in oltre 140 categorie e in più di 50 lingue. "Siamo lieti che l'integrazione sia già attiva e disponibile per i nostri clienti in quanto offre un approccio olistico alla gestione del rischio, assicurando che le aziende siano preparate e resilienti di fronte alle potenziali interruzioni della supply chain sempre più frequenti negli ultimi anni", ha dichiarato Dawn Andre, chief product officer di



Jaggaer. "I nostri clienti ora possono accedere direttamente a milioni di dati storici sui rischi presenti in diverse categorie e regioni per ottenere decisioni più ponderate sulla gestione dei fornitori. Eventi e notizie in tempo reale relative ai fornitori sono ora accessibili direttamente: chi parteciperà al nostro evento Rev2023 a Barcellona potrà constatarlo di persona", ha aggiunto Andre. Jonas Artmeier, VP sales & advisory di Prewave, ha così commentato: "Nell'attuale mondo interconnesso la gestione dei rischi della supply chain è essenziale. La nostra collaborazione con Jaggaer segna una tappa miliare. La combinazione dei dati di rischio esterni e le capacità avanzate di mappatura e monitoraggio della catena di fornitura di Prewave insieme ai dati interni di Jaggaer ci permette di offrire alle aziende l'opportunità di raggiungere una maggiore trasparenza in tempo reale sulle supply chain multilivello dei nostri clienti, di affrontare in modo proattivo le interruzioni e di conformarsi alle future normative". La conformità legislativa nazionale e internazionale sulla catena di fornitura e la pressione sugli stakeholder in merito alle best practice ambientali, sociali e di governance, richiede alle aziende un'analisi sistematica dei rischi. Prewave sfrutta l'intelligenza artificiale per alleggerire il carico amministrativo che questo impone ai dipartimenti di sourcing e procurement.

GTS e DIF Network siglano un nuovo accordo

La GTS di Bari, operatore ferroviario, e la DIF Network di Montoro, Avellino, di proprietà della Torello, specializzata nel trasporto su strada e nella logistica da magazzino, hanno firmato un accordo che mira a rafforzare la catena del freddo per i trasporti di alimenti in Italia e all'estero. Grazie a questo nuovo accordo, entro il primo semestre del 2024, la tratta Verona-Bari verrà incrementata passando da tre a sei circolazioni a settimana. Inoltre, su tutta la linea adriatica, le merci che necessitano del trasporto a temperature controllate, potranno viaggiare su un treno direttamente dal sud Italia



al nord Europa e viceversa. DIF avrà il compito di raccogliere e distribuire la produzione alimentare in Italia, anche quella che proviene dall'estero tramite GTS. Alessio Muciaccia, ceo di GTS, ha così commentato: "In questo delicato momento, la modalità ferro-gomma è la strada per garantire tutto il processo di distribuzione, dal produttore al consumatore. E farlo in maniera sostenibile e sicura è la chiave per guardare serenamente al lungo periodo. Grazie a Torello, noi oggi possiamo integrare il servizio del trasporto di alimenti e dare ai nostri clienti maggiore sostegno". Umberto Torello, direttore operativo dell'omonima azienda, ha commentato: "La nostra DIF Network è ormai da tempo un attore di spicco della filiera, non solo italiana ma anche internazionale. Perciò l'intesa con Gts è strategica, l'integrazione con il ferro ci assicurerà un trasporto ancora più sostenibile, tracciabilità e corretta gestione delle temperature".



Oltre un milione
di **sorrisi** garantiti



ONHC

ODONTONETWORK

Un **unico ecosistema** per l'erogazione di cure odontoiatriche

ONHC 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 3.000 strutture affiliate e capillarmente distribuite su tutto il territorio italiano con oltre 6.000 medici odontoiatri operanti, attraverso i quali vengono erogate prestazioni agli assistiti.

Tachigrafi intelligenti

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

Il ministero dell'Interno, con nota n. 2961 del 30 gennaio 2024, ha esteso il periodo transitorio per consentire l'installazione di tachigrafi intelligenti ("versione 2") a bordo dei mezzi aventi massa complessiva a pieno carico maggiore di 3,5 tonnellate impiegati nel trasporto di merci su strada, ai sensi del regolamento Ue n. 1054/2020, e del relativo regolamento di esecuzione Ue n.1228/2021. Per comprendere bene il merito della misura, è opportuno ripercorrere brevemente l'evoluzione normativa. Il regolamento Ue n. 165/2014 stabilisce i requisiti per la costruzione, l'installazione, l'uso, la prova e il controllo dei tachigrafi che devono essere montati a bordo dei veicoli - come sopra individuati.

Il citato regolamento ha reso obbligatori per tutti i nuovi veicoli immatricolati dopo il 15 giugno 2019 i tachigrafi intelligenti ("versione 1"), che forniscono la registrazione automatica, tramite posizionamento satellitare:

- del periodo di guida;
- delle interruzioni;
- dei periodi di riposo;
- nonché dei periodi di disponibilità e di altre mansioni svolte da un conducente.

Il regolamento Ue n.1054/2020 ed il relativo regolamento di esecuzione Ue n.1228/2021, modificando il regolamento Ue n. 165/2014, hanno introdotto il riferimento ad una nuova versione di tachigrafo intelligente ("versione 2"). Pertanto, a partire dal 21 agosto 2023, tutti i veicoli come già sopra individuati sono tenuti a dotarsi di questa nuova versione.

L'iniziale esigenza di abbreviare i tempi per l'installazione dei tachigrafi intelligenti (in modo da garantire condizioni di parità tra le imprese e accelerare i tempi della digitalizzazione), è stata superata dai ritardi degli Stati membri nella fornitura dei dispositivi. Per tale ragione, è stata di



Anche i veicoli che abbiano installato la prima versione dei tachigrafi nel periodo di vigenza della deroga dovranno sostituirli con quelli di ultima generazione entro il 18 agosto 2025

recente stabilita la proroga del periodo di tolleranza per dotarsi del suddetto tachigrafo intelligente ("versione 2") fino al 18 agosto 2025 per i veicoli immatricolati a partire dal 21 agosto 2023. Il ministero dell'Interno ha poi chiarito che la citata proroga sarà applicabile a tutti i veicoli che non abbiano provveduto all'obbligo comunitario di installazione entro la data del 31 dicembre 2023, indipendentemente dalla data di immatricolazione. Pertanto, anche i veicoli che abbiano installato la prima versione dei tachigrafi nel periodo di vigenza della deroga, dovranno sostituirli con quelli di ultima generazione entro il 18 agosto 2025. ■

*** Studio legale Mordiglia**

20121 Milano – via Agnello 6/1

Tel. 02 36576390

16121 Genova – Via XX Settembre, 14/17

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

Nuovi paradigmi culturali

di **Federica Catani**

Presidente Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

Ci troviamo in un'epoca di profondi cambiamenti, caratterizzata talvolta da un forte mismatch tra domanda e offerta di lavoro. Certamente, negli ultimi anni la "cultura del lavoro" da parte delle nuove generazioni ha vissuto una sorta di rivoluzione. Eppure, il nostro modello di società non può prescindere dal lavoro, dalla motivazione delle persone e dalle loro competenze: per questo è quanto mai urgente prendere in seria considerazione il tema della "persona al lavoro", benché su scenari sociali e culturali profondamente cambiati. Scuola Nazionale Trasporti e Logistica è una Scuola di formazione che da oltre 30 anni si occupa di formazione e sviluppo delle risorse umane nel settore logistica e trasporti. Negli ultimi anni, la rivoluzione culturale che ha investito la concezione del

tale di crescita per il nostro sistema paese e non consiste, ovviamente, nel solo movimento delle merci: è movimento di informazione, tempo, risorse. Per questo risulta importantissimo rafforzare questa consapevolezza nei giovani che sono alla ricerca della propria strada professionale. Il mondo dei trasporti offre opportunità di lavoro specializzato e qualificato, oltreché economicamente riconosciuto, ben oltre l'immaginario comune legato a un'occupazione puramente operativa.

E' proprio in questa logica che Scuola Nazionale Trasporti e Logistica concepisce i propri servizi di formazione: utilizzandoli non come strumento autoreferenziale, ma come strumento, progettuale e metodologico, a disposizione di

un sistema complesso (costituito da imprese, parti sociali, stakeholders). Se, da una parte, risulta assolutamente superata una concezione di formazione legata a una logica meramente "erogativa" e a catalogo, dall'altra la Scuola sente l'urgenza di utilizzare la formazione rendendola strumento principe per attrarre e coinvolgere le nuove generazioni. Scuola Nazionale Trasporti e Logistica offre infatti formazione di qualità, anche perché al servizio di un sistema "di qualità" e di aziende che investono su formazione continua, welfare, sistemi di gestione, sostenibilità, innovazione: tutti elementi che, anche secondo i più recenti studi, rappresentano sia motivo di "retention" per chi già lavora, sia motivo di "attraction" per chi cerca occupazione. Questo sistema ha bisogno di essere scoperto e conosciuto e questo potrà avvenire sicuramente attraverso la promozione di azioni integrate



Oggi, è necessario far capire ai giovani che il mondo dei trasporti e della logistica offre opportunità di lavoro ben oltre l'immaginario legato a un'occupazione puramente operativa

lavoro all'interno della società è diventato per la Scuola un tema di assoluta rilevanza, fino a rendere l'orientamento ai più giovani in cerca di occupazione parte integrante dei programmi formativi. Lo strumento dell'informazione capillare e dell'orientamento rappresenta infatti uno strumento fondamentale affinché siano comprese a pieno le potenzialità e le opportunità di un settore strategico non solo per il sistema paese, ma anche per lo sviluppo di una personale e soddisfacente carriera professionale. La logistica rappresenta oggettivamente una chiave fonamen-

e congiunte tra tutti i "portatori di competenza" all'interno del settore: a ciascuno di loro è affidata la responsabilità di sviluppare una nuova cultura del lavoro logistico. Il giovane stesso che si è inserito con successo nel mondo del lavoro a seguito di un percorso formativo presso Scuola Nazionale Trasporti e Logistica diventa uno dei principali "ambasciatori" di questo messaggio. Nella quasi totalità dei casi ha trovato infatti un ambiente di lavoro dinamico, aderente alle proprie aspettative e attento alle sue prospettive di crescita. www.scuolatrasporti.com

Ultime sanzioni alla Russia

di Valeria Baldi e Lorenzo Ugolini

LCA Studio Legale

Lo scorso 18 dicembre, con il regolamento Ue 2023/2878 è stato adottato il dodicesimo pacchetto di sanzioni alla Russia. Tra le numerose misure disposte, deve segnalarsi l'introduzione, nel regolamento Ue 833 del 2014, all'art. 12-octies, che avrà effetto sui contratti

internazionali stipulati dalle aziende unionali con imprese non stabilite in Russia. La nuova norma prevede, infatti, a decorrere dal 20 marzo 2024, che gli esportatori europei, nel contratto di vendita di beni verso un paese terzo, debbano espressamente vietare la riesportazione verso la Russia o per un uso in Russia di determinati

prodotti. Si tratta, in particolare, dei beni listati negli allegati XI, XX e XXXV, regolamento Ue 833 del 2014: beni destinati all'utilizzo nel settore dell'aviazione o dell'industria spaziale; carboturbi e additivi per carburanti; prodotti considerati ad alta priorità (quali circuiti integrati elettronici, strumenti ottici, transistor dispositivi a semiconduttore...); nonché le armi da fuoco e le munizioni di cui all'allegato I, regolamento Ue 258 del 2012. L'obbligo si estende all'esportazione di tali beni verso qualsiasi paese terzo, salvo un ristretto elenco di paesi considerati "partner": Stati Uniti, Giappone, Regno Unito, Corea del Sud, Australia, Canada, Nuova Zelanda, Norvegia e Svizzera. In tutti gli altri casi, pertanto, dovrà essere prevista una specifica clausola che vieti la riesportazione in Russia, e dovranno essere individuati

adeguati rimedi - consistenti, a titolo esemplificativo, in penali o in clausole risolutive del contratto - in caso di sua violazione. Gli esportatori, inoltre, saranno tenuti a effettuare una segnalazione alle autorità competenti laddove vengano a conoscenza di una violazione del divieto di riesportazione



Il 12° pacchetto di sanzioni vieta l'esportazione in Russia di beni destinati all'uso nell'aviazione o all'industria spaziale, oltre a prodotti considerati ad alta priorità, come, ad esempio, i circuiti integrati elettronici

in Russia commessa dalla controparte contrattuale. La nuova norma non si applica all'esecuzione di contratti conclusi prima del 19 dicembre 2023, fino al 20 dicembre 2024 o fino alla loro data di scadenza, se anteriore. In vista dell'imminente entrata in vigore del nuovo obbligo (20 marzo 2024), gli operatori soggetti allo stesso dovranno adoperarsi per integrare i contratti esistenti o prevederne la stipula ex novo, con tutte le difficoltà del caso, visto il frequente ricorso a semplici scambi di ordini/conferme d'ordine o la predisposizione, da parte di clienti stranieri, di clausole generali di contratto difficilmente modificabili.

Oltre a tale obbligo, l'ultimo pacchetto di sanzioni ha ulteriormente incrementato l'elenco dei beni non esportabili in Russia, ampliando gli allegati VII (includendo prodotti chi-

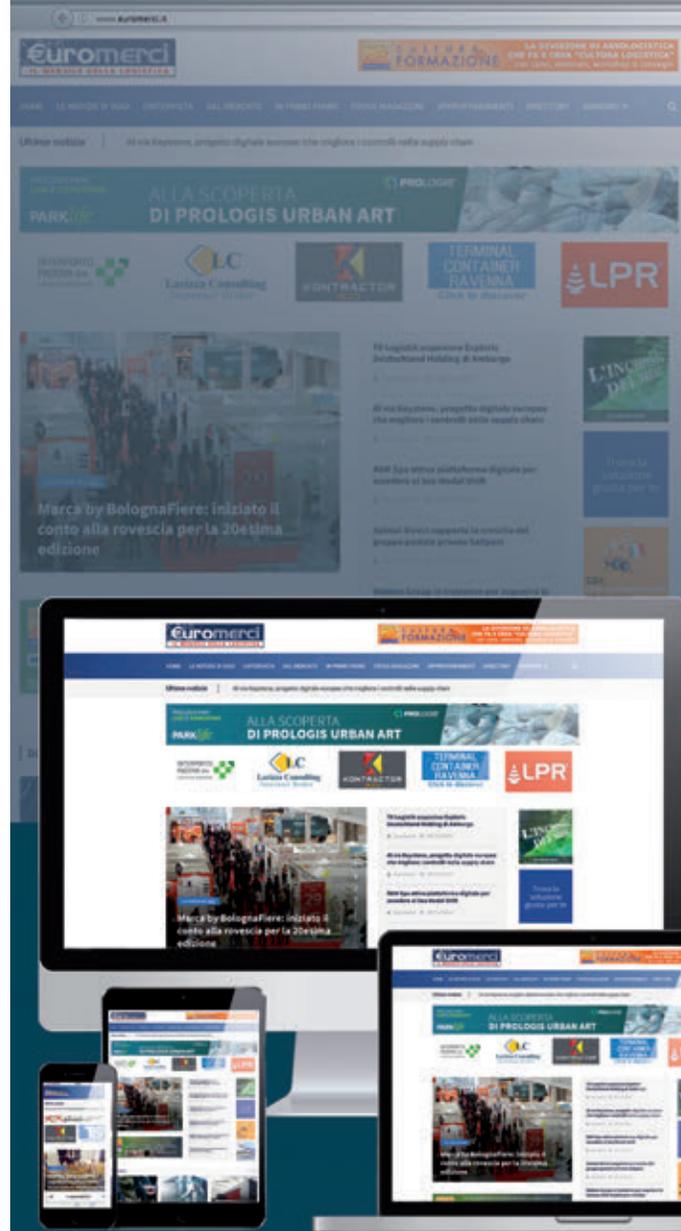
mici, batterie al litio, termostati, motori e servomotori a corrente continua per aeromobili senza equipaggio, macchine utensili e parti di macchine o di apparecchi) e XXIII (inserendo tubi e accessori, motori e generatori elettrici e alcuni macchinari a uso industriale), e non importabili dalla Russia, mediante l'aggiunta di alcuni beni all'allegato XXIII (tra i quali gas propano liquefatto, ghise gregge e



E' vietata l'esportazione in Russia anche delle batterie al litio

ghise speculari, fili di rame e fili, fogli e tubi di alluminio). Uno specifico divieto riguarda poi l'importazione, acquisto o trasferimento, diretto o indiretto, di diamanti russi, esportati dalla Russia o ivi transitati, ovvero trasformati in paesi terzi.

A fronte di tale ampliamento dei divieti e degli oneri a carico degli operatori unionali, si segnala la semplificazione relativa all'import da Svizzera e Norvegia dei prodotti siderurgici di cui all'allegato XVII: a seguito della modifica apportata all'art. 3 octies, in caso di importazione da uno dei paesi considerati partner (per ora, soltanto Svizzera e Norvegia), l'importatore non è tenuto a fornire la prova attestante il paese di origine dei fattori produttivi siderurgici impiegati per la trasformazione del prodotto in un paese terzo, e all'importazione deve essere indicato il codice Y878 (Il prodotto è importato da un paese partner per l'importazione di ferro e acciaio di cui all'allegato XXXVI del regolamento Ue n. 833/2014).



**NOTIZIE, INTERVISTE,
APPROFONDIMENTI E INCHIESTE**

Le trovate qui

www.euromerci.it

*Indispensabile per tutti
gli operatori della supply chain*

InPost continua a crescere in Italia

Nel 2023, è aumentato del 20%, grazie ad accordi con Gdo e negozi di quartiere.

InPost è la piattaforma di consegna leader per l'eCommerce in Europa.

Fondata da Rafał Brzoska, in Polonia, nel 1999, ha rivoluzionato il mercato delle consegne out of home. Oggi, è presente in nove paesi europei con circa 745 milioni di pacchi consegnati nel 2022 (in crescita del 44% rispetto al 2021), archivia il 2023 con una rete che raggiunge in Italia i 6.000 punti di ritiro, aggregando lockers (oltre il 25%) e punti di ritiro presso gli esercizi commerciali di quartiere. In Italia, che rappresenta un mercato strategico per l'ulteriore espansione, l'azienda logistica ha visto crescere del 20% la sua presenza sul territorio, grazie ad accordi commerciali con primari partner (insegne della grande distribuzione, aree di servizio, aziende di trasporto pubblico) e con un numero sempre crescente di commercianti che ospitano i punti di spedizione/ritiro. Roma, Milano, Napoli e Torino sono nell'ordine le città in cui si concentra maggiormente la presenza di locker e InPost points, che si trovano ormai in tutte le regioni del paese, sud e isole comprese.

Una crescita che dimostra il successo costante di questa modalità di consegna, che rispetto alla classica spedizione a domicilio garantisce alle persone maggiore libertà, tranquillità ed efficacia. Scegliere il ritiro presso un locker o un InPost point significa infatti efficacia al primo tentativo, evitando alle persone i disagi e lo spreco di tempo connessi a ulteriori tentativi di consegna, scene invece ricorrenti con le consegne a domicilio. L'efficacia del servizio si traduce anche in un importantissimo risparmio per l'ambiente: ottimizzando i trasporti e riducendo il via vai dei mezzi su strada, scegliere la consegna fuori casa

significa anche abbattere le emissioni in atmosfera, ridurre inquinamento acustico e rischio di incidenti. Lo hanno capito le popolazioni del nord Europa, dove in alcuni paesi la preferenza degli utenti per questa modalità di consegna

di InPost, decidono di ricevere la merce in uno dei quasi 100 mila cassetti degli oltre 1.600 armadietti automatici presenti nei luoghi che frequentano tutti i giorni, dalle stazioni della metropolitana al supermercato e alle stazioni di servi-



Un punto di ritiro InPost

raggiunge anche il 70% sul totale delle merci spedite. Una scelta destinata a crescere anche in Italia, proporzionalmente all'aumento degli acquisti online. "InPost sta diventando parte integrante del commercio elettronico - commenta Nicola D'Elia, managing director southern Europe di InPost - grazie a una proposta innovativa molto apprezzata dal pubblico, che ora può scegliere dove e quando ricevere gli acquisti fatti online, con una modalità di consegna più sostenibile e che rappresenta una nuova opportunità anche per i negozi di quartiere". Sono sempre di più, infatti, anche in Italia le persone che, dopo aver effettuato un acquisto online da uno degli oltre 170 eCommerce che si avvalgono

zio, o in uno degli oltre quattomila negozi che a oggi lungo tutta la penisola si sono aggregati alla rete InPost. Nel solo mese di novembre 2023, un momento ormai cruciale per le vendite online con il Black Friday, le spedizioni con InPost sono aumentate in Italia del 61% rispetto a novembre 2022. La capillarità raggiunta dal network nel nostro Paese agevola una fruizione sempre maggiore da parte dei cittadini. Aggregando i dati di dieci tra le maggiori città, InPost copre il 65% della popolazione, ovvero: oltre cinque milioni e mezzo di italiani che vivono a Roma, Milano, Napoli, Torino, Palermo, Genova, Bologna, Firenze, Bari e Catania vivono a cinque minuti da un punto InPost. ■



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

PROGRAMMA VIDEOCORSI FEBBRAIO-APRILE 2024

FEBBRAIO

7 FEBBRAIO (9,30-13,00)

ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DEL MAGAZZINO:
MIGLIORARE LA COMPETITIVITÀ AZIENDALE
MIGLIORANDO LE PRESTAZIONI DEL MAGAZZINO
Dr. Fausto Benzi

22 FEBBRAIO (9,30-12,30) **

ATTIVARE LA "STRATEGIA DOGANALE" PER
AUMENTARE LA COMPETITIVITÀ AZIENDALE
Dr. Marco Sella

28 FEBBRAIO (9,30-12,30)

CONTRATTI DI COSTRUZIONE E LOCAZIONE DI
IMMOBILI AD USO LOGISTICO. CASI PRATICI E TUTELE
NEGOZIALI

Avv.lli Claudio Perrella e Alessio Totaro - Studio
RPLT RP Legalitax

MARZO

6 MARZO (9,30-12,30) **

TRASPORTO INTERMODALE: VANTAGGI E CRITICITÀ
Dr. Andrea Corbetta

8 MARZO

INIZIO PERCORSO ONLINE PER RESPONSABILI DELLE
QUESTIONI DOGANALI
Docenti vari

12 MARZO (9,30-12,30)

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

Dr. Gabriele Belloni e Dr. Alberto Nimis

21 MARZO (9,30-12,30) **

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

Dr. Marco Sella

25 MARZO (14,00-17,00)

L'ESERCIZIO DEI POTERI ORGANIZZATIVO, DIRETTIVO

E DISCIPLINARE SUI LAVORATORI NELL'APPALTO.
I CONTROLLI A DISTANZA, DIFENSIVI ED INVESTIGATIVI.
LA POSIZIONE DEL COMMITTENTE
Avv. Patrizia D'Ercole

27 MARZO (9,30-12,30)

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

Avv.lli Claudio Perrella e Alessio Totaro - Studio
RPLT RP Legalitax

APRILE

4 APRILE (9,30-13,00)

SUPPLY CHAIN: CONOSCKERLA PER MIGLIORARLA,
PASSANDO DALLA LOGICA DELLE FUNZIONI (viste
dall'azienda) A QUELLA DEI PROCESSI (visti dal cliente)
Dr. Fausto Benzi

10 APRILE (9,30-13,00)

I RISCHI DEL CAMBIO DEL FORNITORE LOGISTICO:
COME AFFRONTARLI CONTRATTUALMENTE
Avv.lli Grazia Torrente e Alessandra Vignone

16 APRILE (9,30-12,30)

COME IMPOSTARE UN CORRETTO PASSAPORTO
PER ESPORTARE I NOSTRI PRODOTTI ALL'ESTERO
Dr.ssa Elisabetta Pizzardo

22 APRILE (9,30-12,30)

COME AFFRONTARE LA DIVERSIFICAZIONE
E LO SVILUPPO DEL SISTEMA DISTRIBUTIVO
Dr. Gabriele Belloni e Dr. Alberto Nimis

23 APRILE (9,30-12,30)

APPALTO E SUBAPPALTO DI SERVIZI DI LOGISTICA.
PROCEDURE DI AMMINISTRAZIONE GIUDIZIARIA,
DLGS 231/2001, RISCHI PER LA COMMITTENZA
E CONTROMISURE OPERATIVE E CONTRATTUALI
Avv.lli Claudio Perrella e Alessio Totaro - Studio
RPLT RP Legalitax

**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

La tecnologia può aiutarla

“Nel 2024, per il trasporto, sfide ambiziose che richiedono l’impegno congiunto di aziende, produttori di veicoli e fornitori di tecnologia che, insieme, possono trasformarle in opportunità”, dice Franco Viganò, country manager di Geotab.

di **Virginia Sestieri**

Geotab è leader globale nelle soluzioni per il trasporto connesso, con oltre 50 mila clienti in 160 paesi che utilizzano la sua tecnologia per il monitoraggio e la gestione ottimizzata delle flotte. E’ un’azienda che da più di venti anni investe in ricerca, sviluppo e innovazione per consentire a partner e clienti, tra cui aziende e organizzazioni del settore pubblico, di trasformare le proprie flotte. Con oltre quattro milioni di attivazioni, elabora più di 75 miliardi di dati al giorno per dare ai clienti la possibilità di prendere decisioni migliori, aumentare la produttività, avere flotte più sicure e raggiungere gli obiettivi di sostenibilità. La società, per il 2024, ha identificato cinque tendenze che caratterizzeranno il settore della telematica.

“Sostenibilità, intelligenza e resilienza saranno le tre parole che guideranno, nei prossimi dodici mesi, le decisioni di chi opera nel mondo del trasporto”, ha commentato Franco Viganò, director, strategic channel & Italy country manager di Geotab, che ha aggiunto: “Ridurre l’impatto ambientale delle flotte e contenere i costi, garantendo al tempo stesso un servizio efficiente, sicuro e affidabile: le sfide da affrontare nel prossimo anno sono ambiziose e richiederanno l’impegno congiunto di aziende, produttori di veicoli e fornitori di tecnologia che, insieme, potranno trasformarle in opportunità”. In sintesi, queste sono le tendenze della mobilità:

La strada sempre più green: dal bilancio



Oakville, Ontario, Canada, la sede centrale di Geotab

di sostenibilità alle nuove prospettive dell’elettrificazione. Nel 2024, anche per effetto della pressione normativa, le aziende di ogni settore saranno chiamate a continuare a impegnarsi nella riduzione del proprio impatto ambientale. A partire dal 1° gennaio è stato infatti introdotto, per le società che rientrano in alcuni parametri e poi gradualmente per tutte negli anni successivi, l’obbligo di presentare il “bilancio” di sostenibilità. Questo report dovrà riportare, tra le altre informazioni, anche la misurazione dei gas inquinanti prodotti e le strategie che verranno sviluppate per ridurne l’emissione. A questo scopo, l’ausilio della telematica può rivelarsi fondamentale, consentendo per esempio di analizzare i dati reali relativi al consumo di carburante da parte delle flotte e individuare gli eventuali scostamenti. Guardando in particolare al settore dei trasporti, la commissione europea,

all’interno della strategia di mobilità sostenibile intelligente, ha tracciato un piano ambizioso che mira a ridurre del 90%, entro il 2050, le emissioni di gas serra a esso connesse. Il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione è legato a doppio filo alla transizione verso l’elettrico. Il mercato ancora stenta a decollare in Italia, considerando che nei primi dieci mesi del 2023 le auto elettriche hanno rappresentato solo il 3,9% del totale delle immatricolazioni, ma sta crescendo il ritmo degli interventi sul fronte delle infrastrutture di ricarica: le installazioni di colonnine hanno infatti segnato un balzo annuo del 44,1%, superando quota 47 mila stazioni entro la fine del 2023. Con una rete nazionale pronta a diventare un riferimento a livello europeo, è verosimile supporre che, nel 2024, l’Italia farà passi avanti sull’adozione e l’utilizzo dei mezzi a propulsione elettrica.

Mobilità (davvero) intelligente, grazie all'AI generativa che abilita decisioni immediate e informate. "Intelligenza" sarà una parola chiave anche per il settore dei trasporti nel 2024: l'innovazione digitale aprirà infatti nuovi scenari per l'ottimizzazione della mobilità, in termini di efficienza delle operazioni e di sicurezza delle persone e dei veicoli. L'evoluzione dell'AI generativa, in particolare, ha il potenziale di consentire ai gestori delle flotte di sfruttare gli approfondimenti analitici generati dall'elaborazione dei dati per intraprendere azioni ancora più informate e, soprattutto, immediate. La rapidità di risposta si confermerà indispensabile in uno scenario sempre più mutevole, in cui a emergere saranno le aziende in grado di sapersi adattare con la massima prontezza ai repentini cambiamenti di scenario. Per questo, nei mesi a venire, si prevedono, da parte delle organizzazioni, investimenti significativi in piattaforme per la governance dei dati e la gestione dei metadati, al fine di migliorare l'efficacia dell'AI generativa.

I produttori di veicoli giocheranno un ruolo sempre più attivo nella telematica, in primo luogo, integrandola. Si stima che nel 2024 la maggior parte dei veicoli fabbricati sarà dotata di telematica integrata, di conseguenza, si potrebbe registrare una flessione nell'installazione dei dispositivi telematici aftermarket. I vantaggi della telematica di produttori di apparecchiature originali sono molteplici, sia per i produttori di veicoli (che possono avere accesso a dati di valore sulle performance dei mezzi) sia per gli utenti (che non devono acquistare nessuna periferica esterna, dato che la stessa sarà semplicemente parte integrante del veicolo). Ci sono però anche dei limiti: per esempio i costi potrebbero aumentare e, inoltre, le flotte tendenzialmente non sono monomarca e/o possono comprendere veicoli ancora privi di dispositivi telematici integrati. Nei prossimi mesi emergerà quindi sempre di più la necessità di adottare una piatta-



Oggi, esiste l'obbligo per alcune aziende di redigere annualmente un report sulla sostenibilità. La situazione non è "rosea"...

forma di telematica in grado di connettere in modo univoco i dati provenienti da fonti diverse.

Attenzione ai costi, soprattutto nell'autotrasporto: l'importanza di analizzare i comportamenti e formare i conducenti. Nel 2023, l'inflazione è finalmente tornata a scendere, ma il canale del credito resta bloccato dai tassi troppo elevati, che frenano consumi e investimenti, soprattutto per le imprese. In questo scenario, diviene ancor più urgente ottimizzare ogni aspetto dell'operatività aziendale, inclusa la gestione della flotta, in ottica di riduzione dei costi. Ad essere particolarmente sensibili al tema sono le aziende che operano nell'autotrasporto, per le quali le spese per il carburante rappresentano una delle principali voci a bilancio: secondo stime di Conftrasporto, in condizioni di normalità, il 30% dei costi sostenuti da questa tipologia di imprese viene destinato proprio all'alimentazione dei mezzi. La telematica, in abbinamento a corsi di formazione rivolti ai conducenti e a programmi di incentivazione delle buone abitudini di guida, può contribuire significativamente al contenimento di queste spese. Secondo le stime di Geotab, seguendo questa strategia, le aziende di autotrasporto potranno risparmiare fino al 10% sui costi operativi.

Obiettivo resilienza, tra integrazione dei sistemi, adeguamento agli standard e sicurezza informatica. Per far fronte ai cambiamenti di mercato, alle sfide quotidiane e alle crisi imprevedute a cui gli ultimi anni ci hanno abituato, è essenziale lavorare alla creazione di un sistema di trasporto resiliente: questo implica, tra gli altri aspetti, il miglioramento delle infrastrutture, l'adeguamento agli effetti del cambiamento climatico e il rafforzamento del mercato unico dei trasporti. In questo scenario, l'integrazione tra sistemi informativi, intesa come la possibilità, attraverso i più avanzati strumenti tecnologici, di mettere i dati della telematica in diretta correlazione con altri sistemi informativi aziendali, rappresenta un asso nella manica per una maggiore coerenza nell'organizzazione e affidabilità dei servizi offerti. Per scongiurare ulteriormente il rischio di interruzioni, oltre che per conformarsi agli standard, è necessario inoltre porre la massima attenzione sulla sicurezza informatica, della cui importanza i gestori delle flotte sono sempre più consapevoli: oggi, i veicoli non devono più essere pensati come semplici mezzi di trasporto, ma come dispositivi mobili connessi parte di una rete globale, che custodiscono una mole di dati dal valore inestimabile e che, di conseguenza, possono essere oggetto di attacchi informatici. ■

Vitale la “qualificazione”

Non è più procrastinabile l’innesto di nuovi professionisti nella logistica: sono richieste competenze di pianificazione, digitali, ingegneristiche legate alla robotica, all’analisi dei dati, all’automatizzazione di processi.

di **Tiziano Marelli**

In Italia la logistica conta quasi un milione e 200 mila addetti e vanta un valore di oltre 90 miliardi di euro (per l’esattezza: 92,7), cifra che corrisponde al 5,41% del Pil, ed è quindi evidente quanto sia da considerare settore fondamentale dal punto di vista economico nazionale complessivo. Oltre metà degli occupati lavora nel trasporto terrestre, ma sono importanti anche i servizi postali e di corriere (28%) e i servizi di magazzinaggio e supporto (16%). Il maggiore valore aggiunto è dato proprio dal trasporto terrestre (51,4%) al quale seguono magazzinaggio e supporto ai trasporti (37,4%). L’occupazione è prevalentemente maschile, visto che gli uomini sono più dell’80% dei lavoratori complessivi. Il 13,1% degli occupati non è di nazionalità italiana, contro il 10,3% del resto dell’economia. Ancora, il 54% ha più di 44 anni, il 30,7% tra i 45 e i 54 anni, e la maggior parte è concentrata nel nord-ovest (29,3%) mentre il centro e il nord-est fanno registrare percentuali simili (circa il 22%). Nel particolare, un quinto è concentrato in Lombardia. Il settore è fortemente polarizzato: vi convivono imprese di grandi dimensioni che utilizzano in modo intensivo soluzioni tecnologiche avanzate (come robot, Ai, droni) e piccole imprese, che fanno più affidamento sulla forza lavoro nelle diverse fasi del processo produttivo. Paradossalmente sono queste ultime a evidenziare maggiore produttività perché offrono servizi ad altre piccole imprese grazie



Nei prossimi anni sarà indispensabile nella logistica avere personale altamente qualificato in primo luogo nel digitale

a una conoscenza capillare dell’economia locale e del territorio e godono di minori costi del lavoro grazie a contratti con remunerazioni più basse e, purtroppo, minori tutele. Un modello che rischia di essere un freno allo sviluppo dimensionale delle imprese.

Una narrazione scontata e riduttiva associa il comparto a una attività logorante e a competenze essenzialmente manuali, rendendolo così poco attrattivo per i giovani che vi si potrebbero accostare. Si tratta di un approccio alla realtà del tutto fuorviante e sbagliato perché la situazione che si va sempre più delineando offre al contrario grandi opportunità di lavoro e in grado di garantire condizioni di sicurezza sempre più soddisfacenti. In più, oltre al bisogno ancora impellente di figure professionali classiche - magazzinie-

ri, responsabili di magazzino, supply chain manager e addetti di magazzino - entro il 2030 diventa elemento vitale quello di poter contare su profili altamente qualificati. Le ragioni di questo imprescindibile bisogno di trasformazione sono state ben spiegate da Emilio Colombo, coordinatore del comitato scientifico di Randstad Research Italia: “Digitalizzazione, sostenibilità e demografia impatteranno fortemente sulla logistica che si va costruendo nei prossimi anni: formazione e innovazioni tecnologiche, infatti, sono elementi strategici per attrarre talenti. Per questo la nostra proposta è quella di creare un istituto tecnico dedicato alla logistica nella scuola pubblica che sappia ‘istruire le qualifiche’ formali. È necessario che le imprese facciano maggiormente ‘sistema’ in un settore con catene del valore che si espando-

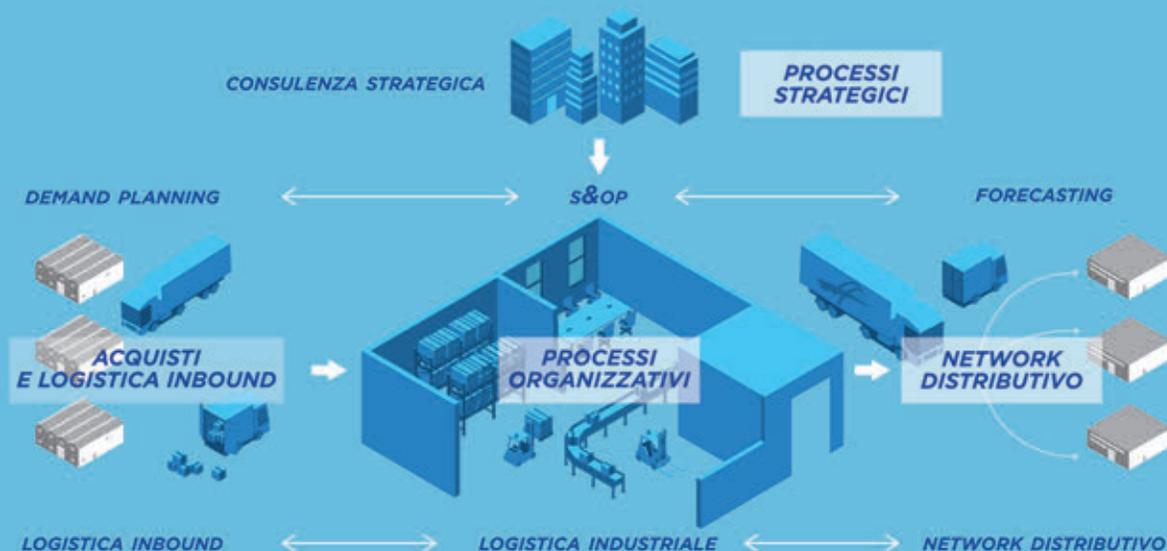
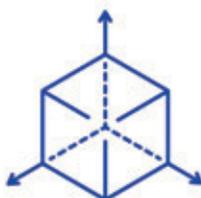
no anche a livello globale. Inoltre, è necessario agire sul fronte dei contratti e delle retribuzioni, oltre a migliorare la rete infrastrutturale, che nel nostro paese risulta particolarmente arretrata”.

Quindi non è più procrastinabile un deciso innesto di nuovi professionisti esperti nelle infrastrutture logistiche: saranno richieste competenze di pianificazione e organizzazione degli spostamenti, competenze digitali e ingegneristiche legate alla robotica, all’analisi dei dati, all’automatizzazione dei processi, alle competenze legate alle nuove fonti energetiche e alla

sostenibilità. Un universo corposo e inimmaginabile solo fino a poco tempo fa e soltanto in parte già identificato ma che si può definire ancora in fieri, visto l’impetuoso emergere di sempre nuove esigenze date da un’attualità strutturale in continua trasformazione. Tra le peculiarità più ricercate rispetto a quelli che saranno definibili come veri e propri “professionisti dell’innovazione” sono da considerare imprescindibili anche la capacità di visione d’insieme, lo spirito di iniziativa e di adattamento, l’utile l’analisi dei dati: dalla robotica agli oggetti smart e alle automazioni. Fondamentale anche la predisposizione alla trasver-

salità intesa come senso critico, il ragionamento induttivo e deduttivo, l’individuazione e la risoluzione dei problemi. Nel complesso, si tratta di un numero molto più che consistente di nuove figure, professionisti del futuro ai quali toccherà il compito di portare a termine una vera e propria rivoluzione nella logistica, una fase che ha appena iniziato a delinearsi e che potrà accompagnare tutto il settore verso una nuova era. Una sfida che può essere vinta solo grazie a una miriade di figure professionali in grado di affrontare le necessità del comparto con approcci del tutto innovativi, non più rinviabili nel tempo. ■

La nostra
**CONSULENZA è
TRIDIMENSIONALE**



Circle e Accudire: lettera di vettura e-CMR

Conclusa la fase di sperimentazione che ha consentito allo spedizioniere Spedipra di gestire la prima lettera di vettura in formato digitale.

Circle, gruppo specializzato nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni per la digitalizzazione del settore portuale e della logistica intermodale e nella consulenza internazionale sui temi del green deal e della transizione energetica, e Accudire, startup nata nel 2019 e proprietaria dell'unica piattaforma nell'area MED a offrire servizi di digitalizzazione dell'export con ausilio di tecnologia Blockchain, hanno annunciato che si è conclusa la prima fase di sperimentazione che ha consentito al cliente Spedipra, azienda del varesotto con una consolidata esperienza nell'ambito delle spedizioni internazionali via terra, mare e aereo, di gestire digitalmente la lettera di vettura per il traffico su gomma (e-CMR). E' la prima volta che

ciò accade in Italia e in Europa. Un flusso digitale applicato al settore agrifood, in partenza dall'Italia e in arrivo in Spagna, che ha coinvolto Spedipra in qualità di spedizioniere, Ultrabatch in qualità di mittente, Darrin 86 Spedition in qualità di trasportatore e Plásticos Vida SL in qualità di destinatario e che ha avuto a oggetto il trasporto di merce pallettizzata del peso di 2,9 tonnellate.

Quanto è stato fatto è anche in linea con il regolamento eFTI 1056/2020, secondo cui gli Stati membri dell'Unione europea dovranno ricevere le informazioni sul trasporto (nello specifico, su gomma, ferrovia, vie d'acqua e aereo, escludendo quindi la navigazione marittima, regolata dall'European Maritime Single Windows) in un formato elettronico armonizzato, e prevede pertanto la totale integrazione e com-

pletamento della e-CMR nel trasporto multimodale.

Circle è la Pmi a capo di Circle Group, specializzato nell'analisi e nello sviluppo di prodotti per l'innovazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale. Oltre a Circle, fanno parte del Gruppo le software house Info.era, Next Freight (precedentemente "Progetto Adele")

e Cargo Start. Le sinergie tra le singole componenti del gruppo hanno permesso di ampliare il portafoglio delle soluzioni offerte. L'acquisizione a dicembre 2022 del 51% di Cargo Start, startup specializzata nello sviluppo e vendita di prodotti e servizi tecnologici innovativi per il cargo aereo, ha permesso a Circle di rafforzare



Tra i tanti vantaggi dell'eCMR su strada vi è anche una maggiore qualità e più sicurezza del servizio

la propria offerta in un segmento in rapida espansione. Infine, Circle ha sottoscritto, nel dicembre 2023, un accordo per l'acquisizione del 20% del capitale sociale di Accudire, startup veneta che fornisce una piattaforma digitale collaborativa in grado di aiutare gli attori presenti lungo le supply chain globali nello scambio di informazioni e nella gestione dei flussi documentali che accompagnano le spedizioni delle merci.

pliance con l'e-CMR ed eFTI. Va ricordato che aumento della visibilità della spedizione, maggiore qualità e sicurezza del servizio (antifrode), riduzione di errori manuali, tempi di accesso e costi operativi, sostenibilità (riduzione dell'impatto ambientale, approccio paperless), incremento della velocità dello scambio informativo full digital, risposta rapida in caso di controlli da parte delle autorità competenti sono i principali vantaggi offerti dall'introdu-



ORGANIZZA IL WEBINAR GRATUITO

IL REPORTING DI SOSTENIBILITÀ: PROFILI NORMATIVI E RISVOLTI OPERATIVI



11 Aprile 2024 - ore 11,00-12,30

RELATORI:

Dr. CARLO LUISON, Sustainable Innovation Leader at BDO Italia
Avv. GIUSEPPE TAFFARI, Partner Studio Legale RP Legalitax
Avv. EMILIANO GIOVINE, Senior Associate Studio Legale RP Legalitax

Il Parlamento europeo ha approvato una direttiva sul reporting di sostenibilità delle imprese (CSRD - Corporate Sustainability Reporting Directive) in base alla quale un numero crescente di aziende dovrà dar conto delle proprie azioni in ambito ambientale, sociale e di governance. Il reporting definisce precisi requisiti, concedendo alle imprese un lasso di tempo per compiere la transizione. Il webinar fornirà utili indicazioni normative e operative per attenersi correttamente alle nuove disposizioni.

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

2024: continua lo sviluppo di Prologis

“Posso affermare che la nostra asset class acquisterà sempre più spazio visto che sta crescendo la capacità di risposta ai bisogni dei nostri clienti”, ha sottolineato Sandro Innocenti, vicepresidente di Prologis Italia.

di **Tiziano Marelli**

Come ha affermato Sandro Innocenti, vicepresidente e country manager di Prologis Italia in conclusione del suo intervento che si è tenuto nell'ambito della presentazione dei risultati riferiti al 2023 e anche focalizzati sulle prospettive economiche dell'azienda per l'anno in corso, “crediamo che il nostro mercato sia connotato da un forte sviluppo, e posso affermare che la nostra asset class acquisterà sempre più spazio visto che sta aumentando nella capacità di risposte complessive ai bisogni dei nostri clienti. Grazie alla nostra professionalità e all'attivismo che contraddistingue e copre ogni aspetto delle esigenze del settore logistico ci aspettiamo un'ulteriore crescita degli investimenti in Italia ormai vicina ai 100 milioni di euro. Un obiettivo raggiungibile grazie alla nostra squadra - che sta aumentando in qualità e quantità - che ci permette di essere sempre più attenti ed efficaci, e quindi il nostro impegno riferito all'immediato futuro è da definire assolutamente roseo, nonostante i tumulti geopolitici mondiali che stanno attraversando il settore logistico”, anche perché durante tutto l'anno scorso “l'asset class dell'immobiliare per la logistica ha continuato a brillare in Italia con importanti volumi di investimento, rivelandosi il più dinamico del settore”.

L'incontro - durante il quale sono intervenuti gli altri massimi sponenti del board italiano - si è svolto a Milano, giovedì 8 febbraio, perfetta occasione affinché Innocenti potesse illustrare come la società leader mondiale nel settore dell'immobiliare logistico abbia complessivamente investito nel 2023 “72 milioni di euro tra



Milano. Un momento della conferenza stampa di Prologis

nuovi sviluppi e acquisizioni, portando così il nostro investimento complessivo nel paese negli ultimi cinque anni a circa 500 milioni di euro”. Attivismo che ha permesso di iniziare il 2024 “con una solidissima pipeline di progetti sia speculativi sia build-to-suit. In particolare, a fine 2023 abbiamo siglato due contratti molto importanti nell'ambito dei piani di crescita e sviluppo dei mercati agroalimentari di Milano e di Roma. Nel capoluogo lombardo realizzeremo entro il mese di luglio di quest'anno una seconda piattaforma logistica di 11 mila metri quadrati nell'ambito del progetto Foody2025 promosso da So.ge.mi. Ancora, a Roma parteciperemo attivamente ai piani di sviluppo del Centro agroalimentare Roma di Guidonia che si appresta a diventare il terzo mercato più grande d'Europa grazie a un importante progetto di ampliamento in fase di decollo. Nel particolare, Prologis collaborerà allo sviluppo della parte tra il Car e la via Tiburtina dove avremo a disposizione una superficie di 180 mila metri quadrati per

nuovi sviluppi e dove metteremo a frutto anche l'esperienza già maturata a Milano”.

Analizzando i principali trend di mercato in Italia, è opportuno sottolineare che il tasso di occupazione degli immobili per la logistica si attesta al 98%, con Prologis Italia che registra nel suo portafoglio tassi del 99,2%. Alla fine dell'anno scorso la società era proprietaria e gestiva circa 1,76 milioni di metri quadrati di strutture di distribuzione dislocate in 109 edifici in diversi principali mercati strategici, soprattutto nell'area metropolitana di Milano, in quella di Roma e a Bologna Interporto, detenendo anche in portafoglio in Italia circa 65 ettari di terreni edificabili. Parallelamente - dato che è da ritenersi di particolare importanza viste le direttive europee sempre più ravvicinate - è proseguito a ritmo serrato l'impegno rivolto alla piena sostenibilità degli edifici e dei parchi logistici in linea con i propri obiettivi ESG, anche grazie a un importante programma di aumento



Nelle foto, due impianti Prologis

dell'efficienza energetica - chiamato SolarSmart - che prevede l'installazione di pannelli fotovoltaici su tutti gli edifici. E che finora ha già comportato la riduzione di emissioni di CO2 di oltre cinquemila tonnellate anno.

Fiore all'occhiello ormai ampiamente riconosciuto di Prologis è la filosofia PARKlife già collaudata grazie alle iniziative portate a termine a Lodi, in provincia di Novara, e all'interporto di Bologna con l'installazione di monumentali opere di urban art che stanno facendo "scuola" rispetto a un'innovativa concezione degli spazi propri della logistica, aree anche impreziosite da una serie di servizi - zone relax, viabilità interna pedestre e ciclabile, spazi comuni di socialità... - sia nei confronti dei lavoratori impegnati all'interno dei diversi siti che in favore della popolazione circostante, "soggetti" coinvolti dalla filosofia aziendale in maniera imprescindibile in un ambito di perseguita volontà di avvicinamento del settore logistico nel suo complesso alle comunità di vicinato. Nel particolare, è da definire di particolare pregio l'impe-



gno profuso a Bologna, dove si è avviata una collaborazione con il Museo di arte moderna che ha visto il coinvolgimento di esperti del mondo dell'arte, dell'urbanistica e accademici di diversi atenei nazionali; il risultato più eclatante e visibile è dato dall'installazione su uno dei muri dell'interporto della città felsinea dell'opera "Panorama Vibrante" dell'urban artist Joys che, con i suoi 173 metri di lunghezza e 11 e mezzo d'altezza - per complessivi 1.990 mq - è la più grande opera di street art mai realizzata nel nostro paese. Da sottolineare anche che nel corso del 2023 sono proseguite per il terzo anno consecutivo le visite guida-

te gratuite organizzate presso il Prologis Park Lodi e quello di Romentino alla scoperta delle opere di urban art lì realizzate e che hanno visto la partecipazione di migliaia di persone, compresi gli studenti di numerosi istituti scolastici dei territori. In più, a Romentino è proseguita la collaborazione avviata insieme a Fercam

con l'installazione di nuovi arredi urbani per rendere il parco più fruibile e luogo di socializzazione utilizzando pallet e altri materiali di scarto in un'ottica di economia circolare, con soluzioni ispirate dalla natura e realizzati coinvolgendo rifugiati o richiedenti asilo. Un impegno deciso e riconosciuto, avviato ormai da tempo, vissuto come benemerito e in via di ulteriore sviluppo e attenzione tanto che entro la fine di quest'anno - i lavori sono cominciati proprio in questi giorni - sarà operativo anche a Piacenza un nuovo Prologis Park dove un'attenzione particolare verrà riservata agli spazi dedicati alle attività sportive all'aperto. ■

IL PROFILO DI PROLOGIS

Prologis Inc, società di proprietà americana, è leader mondiale nel settore logistico dell'immobiliare, con un focus sui mercati con elevata barriera d'ingresso e a elevata crescita. Al 31 dicembre 2023, Prologis deteneva investimenti consolidati o in joint-venture e progetti di sviluppo per una superficie stimata di circa 115 milioni di metri quadrati in 19 paesi. Prologis offre in locazione moderne piattaforme logistiche a oltre 6.700 clienti in tutto il pianeta, soggetti-partner che operano principalmente nei settori b2b e commercio al dettaglio/distribuzione online.

Aziende più sostenibili al mondo: Brambles è al secondo posto

Il Global 100 di Corporate Knights valuta seimila grandi imprese globali.

Brambles, società globale leader in soluzioni per la logistica e la supply chain, è stata riconosciuta tra le aziende più sostenibili al mondo per il quarto anno consecutivo, salendo al secondo posto (e guadagnando così una posizione rispetto al 2023) nell'elenco Global 100 di Corporate Knights. La classifica annuale, annunciata in occasione del World Economic Forum di Davos, valuta e mette a confronto oltre seimila tra le più grandi aziende globali quotate in borsa, tenendo conto dell'impatto sociale e ambientale delle loro attività, entrate e investimenti. La crescita di Brambles all'interno del ranking conferma e sottolinea l'importanza del suo modello di business ispirato ai principi dell'economia circolare e basato su un sistema di "condivisione e riutilizzo" delle sue piattaforme, noto come pallet pooling.

Graham Chipchase, amministratore delegato di Brambles,

ha dichiarato: "Il futuro del nostro pianeta dipende da quanto le aziende riescano a portare alla natura e alle comunità un contributo maggiore rispetto a quello di cui necessitano per operare al loro interno. L'obiettivo di creare supply chain rigenerative rappresenta dunque il naturale passo successivo per il nostro business circolare, che riduce l'impatto ambientale aziendale ogni volta che gli

asset Chep vengono condivisi e riutilizzati, al posto delle alternative monouso. Raggiungere il secondo gradino nell'elenco Global 100 di Corporate Knights è un risultato prestigioso, che siamo lieti di condividere con i nostri clienti, dipendenti e investitori, che condividono la nostra visione in materia di sostenibilità e ne comprendono l'importanza sia per quan-

della diversità, garantendo inoltre un'attività imperniata su investimenti ed entrate interamente sostenibili. Le aziende comprese nell'indice Global 100 rappresentano lo standard di riferimento per quanto riguarda le prestazioni di sostenibilità, e Brambles è vicina alla vetta della classifica". Il posizionamento di Brambles nell'elenco Global 100 per il 2024 fa



I modelli di business di Brambles si ispirano all'economia circolare e tengono conto dell'impatto che hanno sul territorio

to riguarda una costante creazione di valore che per lo sviluppo di supply chain più resilienti". Toby Heaps, Ceo di Corporate Knights, ha dichiarato: "In quanto eccellenza nell'economia circolare, Brambles si conferma leader anche nell'allineare ai principi di sostenibilità le retribuzioni dei dirigenti, i contributi ai fondi pensione per i dipendenti e presenta un consiglio di amministrazione all'insegna

seguito a un periodo di importanti risultati e riconoscimenti in materia di sostenibilità ottenuti dall'azienda, fra cui: il mantenimento del primo posto nella sua categoria industriale all'interno del Dow Jones Sustainability Index, l'ottenimento del rating AA da parte di CDP in riconoscimento delle iniziative intraprese a favore del clima e delle foreste e il mantenimento del massimo rating MSCI (AAA). ■



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

PROGRAMMA SEMINARI E WEBINAR
febbraio-aprile 2024



15 FEBBRAIO

CRISI NEL MAR ROSSO: L'IMPATTO SUL SISTEMA LOGISTICO, ASPETTI CONTRATTUALI ED ASSICURATIVI

Avv.ti Claudio Perrella e Alessio Totaro - Studio Legale RPLT RP Legalitax



20 FEBBRAIO

STRUMENTI DIGITALI PER L'EXPORT DOGANALE - LE NOVITÀ 2024 DALL'AGENZIA DELLE DOGANE

Dr. Marco Sella - Cross-Border - Global trade Solutions



7 MARZO | EVENTO ONLINE

SATISPAY BUONI PASTO: UNISCITI ALLA RIVOLUZIONE! VANTAGGIOSI PER TE E COMODI PER I TUOI DIPENDENTI

Dr. Giovanni De Ponti - Assologistica; Dr. Pietro Dalmasso, D.ssa Laura Governi e Dr. Tullio Boinimo - Satispay



19 MARZO

ULTIME PRONUNCE GIURISPRUDENZIALI IN TEMA DI INTERMEDIAZIONE ILLECITA DI MANODOPERA IN LOGISTICA:

IMPATTI, RISCHI E CONTROMISURE NEGLI APPALTI LABOUR INTENSIVE

Avv. Francesco Rotondi - Studio Legale Rotondi & Partners e Avv. Alessio Totaro - Studio Legale RP Legalitax



25 MARZO

IMMOBILI LOGISTICI: REGOLE E SUGGERIMENTI PER STIPULARE EFFICACEMENTE UN CONTRATTO DI LOCAZIONE

Avv. Federico Barbara - Studio Legale Greenberg Traurig Santa Maria e Arch. Marco Clerici - World Capital Group



11 APRILE

IL REPORTING DI SOSTENIBILITÀ: PROFILI NORMATIVI E RISVOLTI OPERATIVI

Dr. Carlo Luison - BDO Italia; Avv.ti Giuseppe Taffari ed Emiliano Giovine - Studio Legale RP Legalitax



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

Bracchi: piano di investimenti per cinque milioni di euro

L'azienda ha deciso di trasformare il Veneto nel suo "polo" dedicato e specializzato nel fashion e nel lifestyle.

L'impresa Bracchi, che è stata acquisita nel dicembre 2023 dal fondo Argos Climate Action - che ha nominato alla presidenza del consiglio di amministrazione Paolo Scaroni - ha investito nell'ultimo anno due milioni di euro nel fashion, avviando nel contempo un piano triennale di investimenti che supera i cinque milioni. L'azienda ha deciso di trasformare il Veneto nel suo "polo" dedicato alla moda e al lifestyle. Questa è la strategia decisa dal management e che sarà sviluppata nel corso dei prossimi anni. Sono stati investiti, come detto, due milioni di euro in vari progetti: nuovi mezzi di trasporto, anche quelli di ultimo miglio, scaffali per ottimizzare i flussi di lavoro, software e processi informatici di gestione dei magazzini. Oggi, il dipartimento fashion lavora con le più note eccellenze italiane, collezioni che devono essere tutelate dalla sicurezza alla qualità, fino alla segretezza e alla tutela della creatività. Allo stesso tempo, il modello di logistica in outsourcing che Bracchi propone garantisce indipendenza e fornisce un servizio sartoriale, capace di seguire la stagione della moda e le sue esigenze dalla fase iniziale di stiro e ricondizionamento fino alla consegna nei singoli retail a livello europeo.

Quattro sono i poli fashion di Bracchi, i due spazi completamente dedicati al mondo della moda sono quelli di Tombolo, nel Padovano, e di Oppeano, nel Veronese. Ma ci sono anche gli hub di Castrezzato, nel Bre-

sciano, e Bassano del Grappa, nel Vicentino, che hanno nel settore fashion e lifestyle una parte consistente delle proprie attività. "Le grandi griffe della moda cercano personale specializzato in attività di ricondizionamento capi e ormai la domanda è superiore all'offerta", spiega Matteo Vaccari, courier business unit director, che ha aggiunto:

In particolare, sono complesse le consegne nei centri storici e, in questo periodo dell'anno, quelle nelle boutique di alta montagna e negli chalet per scuole sci (citiamo, tra le altre, nelle spettacolari boutique invernali di montagna Megève, Chamonix, La Vallée, Val D'Isère, Courchevel), dove, a volte si deve arrivare direttamente



Oggi, Bracchi lavora con le più note eccellenze del fashion nazionale

"Stiamo consegnando pacchi e capi appesi direttamente sulle piste da sci. Crescente è la richiesta di consegne di capi appesi, soprattutto all'estero dove ci sono tasse per lo smaltimento dei rifiuti, in particolare il packaging connesso ai cartoni e agli imballaggi, molto alte. Il tutto viene realizzato con logiche green. Importante, in particolare, è l'attività svolta per gestire le consegne specializzate per i big player del settore e-commerce, in tutto sono oltre 1,2 milioni le spedizioni gestite nel corso dell'anno".

nel mezzo delle piste da sci, quando vi sono aperte boutique di abiti di lusso. Per quanto riguarda le location esclusive, interessanti le attività negli outlet, come a Noventa di Piave o al Mcarthurglen Douains in Francia (per quest'ultimo, ad esempio, è richiesto transpallet con le "ruote bianche", che non lasciano traccia), ma ce ne sono altri: in Germania (Neumünster, Metzinger, Wertheim. Ingolstadt), Austria (Pandorf), Olanda (Roermond) e Svizzera (Mendrisio). ■

Modulblok: una risposta d'efficienza per tutte le esigenze

Intervista con il presidente Mauro Savio.

di **Ornella Giola**

Ospite d'onore nel nostro spazio dedicato al settore del material handling è Mauro Savio, presidente di Modulblok, società dal 1976 in prima linea nel settore dei sistemi di stoccaggio e logistica di magazzino: 150 addetti, 22 mila metri quadrati, migliaia di aziende servite in diverse parti del mondo.



MAURO SAVIO

VOGLIAMO RIPERCORRERE LE TAPPE DELLA STORIA DI MODULBLOK?

Modulblok prende avvio nel 1976 a opera della famiglia Petrei con uno stabilimento a Pagnacco, nella periferia di Udine; negli anni l'azienda si è sviluppata e una parte significativa della produzione ha trovato sede in uno stabilimento più a nord, verso la Carnia. Io arrivo in Modulblok nel 2006, acquisendo una partecipazione di minoranza poi cresciuta fino a consentirmi di arrivare al controllo della società nel 2013, con la conseguente fuoriuscita della famiglia Petrei. Di qui l'avvio della mia avventura, con uno sviluppo ulteriore della società e la concentrazione



Magazzino Modulblok. Savio afferma: "Il mercato, anche quello europeo, ci riconosce la qualità che le nostre proposte coinvolgono una squadra tutta interna di persone, proattiva verso il cliente e le sue esigenze, capace di fare la differenza"

di tutta la produzione nello stabilimento di Amaro, Udine, dove ora avviene il 100% della produzione, mentre la parte uffici è rimasta a Pagnacco. Negli anni abbiamo spinto sugli investimenti: gli spazi produttivi si sono ampliati e si sono aggiunte ulteriori linee di produzione e verniciatura. Siamo cresciuti però sempre tenendo d'occhio anche la crescita delle persone e con un'attenzione particolare ad attività di ricerca e sviluppo, per essere adeguati ai tempi. Poco prima della pandemia abbiamo acquisito la maggioranza (oltre il 70%) in Logaut, una società di Campi Bisenzio, Firenze, che si occupa di automazione in logistica, consentendoci di affacciarci in questo settore che conoscevamo, ma in cui non eravamo operativi. Ora Modulblok è un'azienda che può offrire servizi che soddisfano tutti gli aspetti della logistica di magazzino.

QUALE È LA VOSTRA MISSION AZIENDALE?

Modulblok può fornire al cliente tutto quanto occorre per lo stoccaggio di pesi medio-grandi: solo tre mesi fa abbiamo attivato, ad esempio, una linea produttiva grazie alla quale siamo in grado di produrre profili fino a 5 millimetri, potendo edificare magazzini autoportanti con dimensioni decisamente molto significative.

UNA TAPPA DELLA VOSTRA ESPANSIONE È IL RECENTE INGRESSO DI EQUINOX NEL CAPITALE DI MODULBLOK. SODDISFATTI DELLA SCELTA?

Reputo quella con Equinox una scommessa vincente: sono passati alcuni mesi da quando il fondo ha acquisito il 60% del capitale aziendale, una scelta dettata dalla necessità di consentire a Modulblok di continuare a guardare avanti. Circa un anno fa ho preso la decisione di venire affiancato nella gestione aziendale da un amministratore delegato, ma non mi sono sentito sufficientemente protetto da questa scelta: ho quindi deciso di sal-



“Negli anni abbiamo spinto sugli investimenti: gli spazi produttivi si sono ampliati e si sono aggiunte ulteriori linee di produzione e verniciatura”, sottolinea Savio

vaguardare ancor meglio la struttura, puntando a condividere la responsabilità globale dell'impresa con qualcun altro. Mi sono guardato attorno e ho trovato in Equinox una condivisione di intenti in merito al concetto di sviluppo e di come crescere non solo in termini numerici: ci siamo confrontati e abbiamo discusso in modo più concreto di prodotto e di investimenti, con un approccio industriale. Quando è stato il momento di stringere i numeri e avviare la collaborazione, Equinox ha fatto un'operazione solo “cash” e non a leva e così l'integrità di Modulblok con la sua capacità patrimoniale e finanziaria non è stata intaccata. Anzi Equinox vuole che Modulblok diventi realtà aggregante con propria capacità finanziaria inalterata per fungere da polo nel mondo della logistica ed effettuare aggregazioni portate in capo all'azienda.

DAL PUNTO DI VISTA GESTIONALE CI SONO STATE MODIFICHE?

Io continuo a essere presidente operativo, con deleghe addirittura superiori a quelle dell'amministratore delegato (per altro la persona da me scelta per questo ruolo è stata confermata) e non ci sono deleghe per i consiglieri

Equinox. Che si è quindi dimostrata essere interlocutore serio, con valida patrimonializzazione e con condivisione di intenti oggettiva, nonché elemento di forte stimolo alla crescita al punto che stiamo valutando investimenti nel nord Europa e anche in Italia.

SU QUALI MERCATI INTERNAZIONALI STATE PUNTANDO?

Vista la tipologia della nostra produzione è ovvio immaginare di operare in un raggio spaziale intorno ai 1.000-1.500 chilometri, distanze oltre le quali può avere senso operare solo se si dispone di unità produttive in loco. Sono particolarmente attento anche al mercato americano, uno dei più grandi a livello mondiale ma anche uno dei più difficili: pur essendo noi di Modulblok - tecnologicamente parlando - più all'avanguardia, accedere agli Usa comporta però tenere conto di barriere di ingresso significative e modalità operative differenti dalle nostre. Tuttavia non vogliamo scartare la possibilità di esserci in questo mercato.

C'È UN “PLUS” CHE VI CONTRADDISTINGUE, UNA “QUALITÀ” TIPICA MODULBLOK CHE IL MERCATO VI RICONOSCE?

Il mercato, anche quello europeo, ci riconosce una qualità legata al fatto che le soluzioni da noi proposte coinvolgono una squadra tutta interna di persone e decisamente proattiva verso il cliente e le sue esigenze, capace di fare la differenza. Quando parliamo di qualità parliamo anche di tempistiche rispettate nell'evasione degli ordini, di serietà nella proposta post-vendita e di attenzione generale. Siccome personalmente ignoro gli aspetti tecnici, ho portato in azienda valori diciamo così più etici e una filosofia che si è sviluppata internamente con ottimi risultati: siamo una squadra composta da persone soddisfatte e che rispondono con correttezza al cliente, garantendoci un alto tasso di fidelizzazione.

C'È UNA CASE HISTORY DI CUI ANDATE MAGGIORMENTE FIERI?

In generale ci affezioniamo a tutti i nostri clienti e alle soluzioni che realizziamo per loro. Mi sento però di segnalare quelle proposte dalla nostra controllata Logaut che - in situazioni contingenti particolari - è capace di stupire il cliente con proposte che altri competitor non hanno saputo offrire.

QUALI SONO LE PRINCIPALI SFIDE CHE ATTENDONO IL VOSTRO COMPARTO. E COME LE STATE AFFRONTANDO?

Ci sono sfide normative, sia nazionali che internazionali, fortemente impattanti sul nostro settore, anche se tengo a precisare che da sempre in Modulblok rispettiamo le norme in modo rigoroso. Va però detto che la sfida che avvertiamo con maggiore criticità riguarda il fattore umano: incontriamo molta difficoltà a reperire risorse umane sia per quel che riguarda i nostri stabilimenti di Amaro che gli uffici di Udine e anche la sede di Campi Bisenzio. Nei confronti dei nostri dipendenti portiamo avanti processi

di formazione e di condivisione degli sviluppi, puntando su una formazione costante e vari cantieri "lean". Lavoriamo con un professionista esterno che ci segue e una squadra interna che fa da ossatura portante per perpetuare quello che fa il professionista esterno.

MODULBLOK PROPONE UNA PLURALITÀ DI PRODOTTI: QUALI SONO MAGGIORMENTE RICHIESTI DAL MONDO DEGLI OPERATORI DI LOGISTICA IN CONTO TERZI?

Il mondo produttivo presenta una maggiore standardizzazione rispetto alle merci da movimentare, chi fa lo-

si può negare che l'automazione consente di contenere e controllare i costi di gestione.

VENIAMO AL CAPITOLO ISPEZIONE: COME LA EROGATE?

Lavoriamo con tanta serietà: non ci limitiamo a compilare un pezzo di carta, ma facciamo con impegno le ispezioni. La sicurezza è importante, perché gli impianti presentano portate e altezze sempre maggiori e quindi i rischi aumentano, perciò occorre molta attenzione. L'ispezione con personale formato internamente a Modulblok è il fulcro da cui derivano poi i nostri servizi post-vendita.



"Il valore della nostra produzione 2023 è intorno ai 43 milioni di euro, se consideriamo anche quello della Logaut arriviamo a 50 milioni. Puntiamo ad arrivare a 60 milioni di euro l'anno prossimo", afferma il presidente di Modulblok

gistica si trova invece alle prese con pallet e carichi che non sono sempre gli stessi e quindi diventa difficile proporre soluzioni automatizzate anche se ne abbiamo realizzate già negli anni scorsi. Va detto che, specie nel caso in cui l'operatore logistico gestisce l'ultimo miglio, abbiamo notato una maggiore attenzione a soluzioni di automazione. E con Logaut abbiamo realizzato soluzioni vantaggiose in questo specifico ambito: del resto non

POSITION PAPER AISEM-GRUPPO SCAFFALATURE: MODULBLOK LO HA CONDIVISO. CI PUÒ DIRE LA MOTIVAZIONE CHE VI HA SPINTO A QUESTA CONDIVISIONE?

Per noi la normativa è importante e dobbiamo cercare di essere i primi a rispettarla. Siamo però parte di un'associazione che ci rappresenta e il cui ruolo è fondamentale per trovare - a voce unica - risposte e soluzioni omogenee alle nuove disposizioni.

Non è sempre facile, non possiamo dire di avere un ruolo associativo particolarmente forte, però ci proviamo. In ogni caso - lo ripeto - per noi di Modulblok il rispetto della norma rimane l'unico punto di riferimento.

STIAMO ASSISTENDO A UNA SORTA DI BOOM DEGLI IMMOBILI PER LA LOGISTICA: MODULBLOK VIENE COINVOLTA NEL MOMENTO DELLA PROGETTAZIONE DI NUOVI MAGAZZINI?

Non sempre, sebbene il nostro coinvolgimento sarebbe auspicabile perché ci sono tematiche tecniche delicate come quelle connesse alla pavimentazione: alla luce delle nuove norme qualità e spessore della pavimentazione sono fattori determinanti e l'ideale sarebbe progettare scaffalature su una pavimentazione adeguata. Siamo sicuramente aperti alla collaborazione e siamo molto spesso i primi a cercarla: la qualità si eleva condividendo obiettivi comuni.

COSA PENSA DELL'INTELLIGENZA ARTIFICIALE, ANCHE NEL VOSTRO SETTORE?

In parte è un'incognita: nutriamo molte aspettative al riguardo, ma poi ci sono difficoltà a calarle a terra. E' indubbio che con l'IA dobbiamo convivere: ci può dare una mano, l'importante è circoscriverne i confini, per difendere intelligenza e "quid" umani.

PUÒ FORNIRE QUALCHE DATO FINANZIARIO?

Il valore della produzione 2023 è intorno ai 43 milioni di euro, se consideriamo anche quello della Logaut arriviamo a 50 milioni. Puntiamo ad arrivare a 60 milioni di euro l'anno prossimo. Il 2023 è stato un anno in crescita, siamo confidenti che anche il 2024 sarà altrettanto positivo. ■

L'azienda siciliana Floridia ha scelto Baoli

Sono stati acquisiti due carrelli frontali diesel e uno stoccatore elettrico.

Floridia, azienda siciliana con sede a Modica, nel libero consorzio comunale di Ragusa, che opera nella progettazione e costruzione di gruppi elettrogeni per l'industria, il terziario e

“In azienda disponevamo di una macchina di grossa portata per la movimentazione dei nostri gruppi elettrogeni, sia per il carico sia per lo scarico. Abbiamo approfittato di un guasto per fare un

semplici da utilizzare e affidabili per poter movimentare all'esterno carichi pesanti utilizzando la tecnologia diesel. E i KBD100 di Baoli rappresentavano la soluzione perfetta: sono mezzi intuitivi, affidabili, di facile manutenzione e progettati proprio per rispondere alle applicazioni più gravose”, ha commentato Emanuele Loreface, responsabile Sicul Macchine. All'interno della fornitura di Baoli a Floridia, il KBD100 di Baoli è risultato particolarmente adatto alle esigenze del cliente. “Considerata la potenza e l'ambito di applicazione molto particolare”, spiega Antonio Menichini, area manager centro-sud Italia per Baoli Italia, “in tutta Italia ne vendiamo in media 4/5 l'anno. Quello consegnato a Floridia rappresenta per noi una vera e propria pietra miliare, in quanto è il primo Baoli KBD100 venduto in Sicilia”. Il modello KBD100 è disponibile con capacità di carico di 10 tonnellate con baricentro di 600 mm ed è dotato di un potente motore Doosan EU5. Come tutti i KBD, risulta ideale per l'utilizzo in aree esterne, come piazzali di scarico e cantieri edili, e garantisce sicurezza, comfort, manovrabilità e buone prestazioni. “Quella con Floridia è una concreta dimostrazione dell'importanza che il centro-sud riveste nelle strategie di crescita e sviluppi di Baoli”, sottolinea ancora Menichini. “Anche quest'anno è stato confermato il credito d'imposta per il Mezzogiorno su acquisti di beni strumentali nuovi, un elemento che può rappresentare un volano per tutte le imprese del territorio. Di conseguenza, come Baoli, continueremo a promuovere i nostri prodotti e rafforzare ulteriormente la presenza dell'azienda nel sud Italia: per tutto il 2023 sono infatti previste promozioni trimestrali su tutta la gamma”.



Modica, Ragusa: un carrello Baoli davanti all'ingresso dello stabilimento Floridia

l'agricoltura per clienti top player, tra cui Tim, Lidl, Eni, Enel e Q8, ha scelto di affidarsi a Baoli per la fornitura di alcuni mezzi pesanti necessari alla movimentazione esterna dell'azienda. Attiva da più di 20 anni, l'azienda ha una proiezione internazionale ed è presente in molti paesi, ragion per cui necessita di un'impeccabile attività logistica, dal material handling interno fino alle spedizioni. Proprio per le caratteristiche della sua attività, Floridia necessitava di carrelli robusti, semplici da utilizzare e affidabili per poter movimentare all'esterno carichi molto pesanti. Baoli ha saputo rispondere in maniera ideale a questa esigenza attraverso una fornitura di due carrelli frontali Diesel - un KBD100 e un KBD35 - e di uno stoccatore elettrico, ES16 N02, per lo stoccaggio del materiale in magazzino.

ragionamento più ampio e valutare un cambiamento di mezzo, cogliendo così l'occasione per scegliere una soluzione ancora più grande e robusta. Di solito le macchine di nuova generazione sono di fattura meno forte e, sotto il profilo della struttura, meno resistenti. Invece, il modello KBD 100 che ci ha fornito Baoli unisce una struttura dal design nuovo e dinamico con un telaio solido, che garantisce alte performance e una grande stabilità. Siamo molto soddisfatti di questa fornitura”, ha dichiarato Angelo Floridia, amministratore unico di Floridia.

Un ruolo fondamentale nella partnership tra Floridia e Baoli lo ricopre certamente Sicul Macchine, rivenditore ufficiale di Baoli a partire dal 2018. “Floridia aveva necessità di carrelli robusti,

Linde MH ha fornito ad Agglotech due carrelli MH 150

Si è così consolidata una collaborazione ormai storica, che dura da oltre venti anni. L'importante funzione svolta da Qualift, concessionaria di Linde.

Si consolida sempre più la partnership tra Linde Material Handling e Agglotech, leader europeo nella progettazione e produzione di composti e agglomerati per l'edilizia. Quella tra Linde MH - tramite il suo storico partner Qualift - e l'azienda leader nel settore edile è una collaborazione ormai storica, che prosegue da oltre vent'anni, durante i quali Linde ha affiancato l'attività logistica di Agglotech attraverso una fornitura di circa 20 carrelli elevatori frontali da 3 fino a 15 tonnellate. Gli ultimi arrivati sono due



Marzana, Verona: lo stabilimento di Agglotech

Linde H 150 D. Agglotech, negli anni, ha vissuto una costante e importante crescita che l'ha portata a diventare oggi il più grande produttore di rivestimenti esterni in Europa con un fatturato pari a 22 milioni di euro nel 2022. Con oltre 20 mila metri quadrati distribuiti nei suoi due stabilimenti, garantisce una capacità produttiva giornaliera di circa 50 blocchi di cemento, pari a circa duemila metri quadrati di pavimenti, 800 metri quadrati di gradini e 500 metri quadrati di rivestimenti. In particolare, nel sito di Marzana in provincia di Verona, l'azienda lavora il cemento e graniglie di marmo per ottenere gli agglomerati. Qui, si movimentano carichi gravosi e molto usuranti su un solo turno, ragion per cui l'azienda necessitava di carrelli con una capaci-

tà di portata alta, in grado di assicurare sicurezza e precisione. A venire incontro a questa esigenza, è stata Linde Material Handling, tramite Qualift, concessionaria consolidata, con la fornitura di carrelli elevatori frontali da 3 fino a 15 tonnellate. Una fornitura a cui ha fatto seguito lo sviluppo di un progetto 4.0 che ha portato all'installazione di Linde Connect, il software di gestione della flotta ideato da Linde che consente di avere sempre il controllo totale delle operazioni.

“Ciò che ci distingue è il nostro impegno costante nell'investire in nuove tecnologie lungo l'intera filiera. Ci siamo orientati verso la soluzione offerta da Linde Material Handling perché

è predisposta a risolvere i requisiti dell'industria 4.0 e ci garantisce una più efficiente gestione della nostra flotta di carrelli elevatori. Grazie al sistema Linde Connect, stiamo riscontrando un utilizzo più efficiente dei flussi operativi”, ha dichiarato Ilario Tacchella, presidente di Agglotech. “Con il sistema Connect di Linde si possono monitorare e gestire in tempo reale tutti i dati relativi alla flotta aziendale. I principali vantaggi sono il miglioramento della gestione delle tempistiche delle movimentazioni, un utilizzo più efficace e sicuro dei carrelli elevatori e la facilità di interconnessione tra sistemi aziendali”, ha sottolineato Matteo Ravazzani, product manager di Linde MH Italia. Inoltre, al fine di aumentare ulterior- >



Il carrello elevatore Linde H150

mente la sicurezza sui sette carrelli da tre tonnellate e sui sei carrelli da quindici tonnellate attualmente operativi nello stabilimento di Marzana, è stato installato il sistema di assistenza alla guida Linde Safety Guard, che permette di gestire le interazioni tra carrelli e di rallentare automaticamente i carrelli in aree predefinite.

A ricoprire un ruolo fondamentale in questa partnership è certamente Qualift, concessionaria consolidata di Linde Material Handling punto di riferimento nella vendita e noleggio di carrelli elevatori nuovi e usati,

nell'assistenza postvendita, nella revisione e manutenzione di carrelli, macchine e attrezzature industriali per la logistica nelle province di Brescia, Cremona, Mantova e Verona. Qualift garantisce, attraverso le soluzioni e gli alti livelli di servizio Linde

MH, ad Agglotech un supporto a 360 gradi, che va dall'assistenza tecnica fino a un'attività di consulenza. Grazie alle soluzioni energetiche Linde, l'azienda sta infatti appoggiando Agglotech anche nella graduale transizione verso l'elettrico, garantendo la stessa salvaguardia della produttività attuale. L'azienda leader nel settore edile ha infatti già sostituito tre carrelli diesel con frontali elettrici, ma le prospettive future vedono un incremento di questa tipologia di carrelli, vista l'attenzione alla sostenibilità condivisa da entrambe le realtà. ■



L'interno del magazzino Agglotech

IL PROFILO DI LINDE MH

Linde Material Handling è uno dei produttori leader a livello mondiale di carrelli elevatori e da magazzino. Leader di mercato in Europa con i marchi Linde e Fenwick, Francia. Dall'anno 2006 Linde appartiene al gruppo Kion, secondo maggiore produttore mondiale di carrelli elevatori e uno dei maggiori fornitori di soluzioni di automazione per la logistica interna. E' presente in oltre 100 paesi in tutto il mondo con filiali proprie. Fanno parte della rete internazionale anche gli stabilimenti di produzione e montaggio in Cina, Francia, Germania, Repubblica Ceca e Usa nonché più di 700 sedi di vendita e assistenza. Per i propri clienti Linde sviluppa soluzioni ad alte prestazioni per la logistica interna basate su carrelli elevatori elettrici e diesel, attrezzature da magazzino, software per la gestione della flotta, soluzioni di automazione, sistemi di guida assistita, offerte di finanziamento oltre a servizi dalla A alla Z sui carrelli elevatori e la formazione degli operatori. L'offerta sui carrelli elevatori Linde è unica: abbraccia circa 80 serie prodotte con fino a 20 varianti di modelli e circa novemila opzioni di equipaggiamento. Sulla base di questo sistema modulare, Linde realizza per ogni utilizzatore i carrelli e le flotte sulla base delle proprie esigenze di movimentazione, immagazzinamento, preparazione di ordini e stoccaggio.

CLS vende i carrelli Mitsubishi

L'azienda del gruppo Tesya ha acquisito da Degrocar la società a cui è stata delegata la rappresentanza dei carrelli giapponesi.

CLS, società del gruppo Tesya, leader in Italia in soluzioni avanzate per la movimentazione di materiali e della logistica, ha acquisito la totalità delle quote della società alla quale Degrocar, azienda distributrice per l'Italia di carrelli elevatori a marchio Mitsubishi, con un fatturato 2022 di 52 milioni di euro e oltre 3.500 clienti, conferirà i principali asset aziendali. Quindi, dal 31 dicembre 2023, CLS distribuisce sul mercato i carrelli elevatori elettrici, diesel e da magazzino di Mitsubishi, integrando così in modo significativo l'offerta attuale. "Questa operazione - ha commentato Lino Tedeschi, presidente e Ceo del gruppo Tesya - ci garantirà una presenza ancora più ampia e con maggiori prospettive di crescita nel mercato dei carrelli elevatori, che intendiamo continuare a scalare raggiungendo una quota di mercato del 10% entro i prossimi quattro anni. Tra i servizi offerti dal nostro gruppo il noleggio e le soluzioni logistiche innovative rappresentano i business che mostrano le più incoraggianti previsioni di sviluppo. Entro il 2025 vogliamo diventare il fornitore di riferimento per soluzioni intralogistiche intelligenti, all'avanguardia e ad alto valore aggiunto nell'Europa occidentale". "L'acquisizione ci consentirà di avere un maggior rinnovamento di gamma e tempistiche rapide di fornitura. Le nuove attrezzature ci aiuteranno a sviluppare proposte flessibili che si adattano ad ambienti lavorativi in continua evoluzione con soluzioni dinamiche e innovative. Tra gli investimenti legati alla flotta e quelli rivolti allo sviluppo, nei prossimi due anni prevediamo di investire oltre 30 milioni di euro: vogliamo rafforzare il nostro posizionamento di leader in so-

luzioni integrate ad alto valore aggiunto per il miglioramento dei processi di movimentazione dei materiali", ha dichiarato Paolo Vivani, amministratore delegato di CLS.

ta da CLS, metto a disposizione la mia esperienza e quella qualificata maturata dai miei preziosi collaboratori, operando in sinergia con il personale e i collaboratori di CLS, dei quali abbiamo



Un carrello Mitsubishi

"Questa operazione - ha commentato Giuliano De Grossoli, presidente e Ceo di Degrocar - è nata all'insegna della grande empatia che si è creata sin da subito con i vertici di CLS, in particolare, con il presidente Lino Tedeschi. All'insegna di questo presupposto l'attuale compagine sociale di Degrocar ha progressivamente maturato la convinzione di perfezionare l'operazione, ed esprime, pertanto, grande soddisfazione per il contributo che il gruppo Tesya sicuramente apporterà in termini di ulteriore sviluppo delle ottime performance ottenute da Degrocar negli ultimi esercizi sociali. Anche in qualità di futuro amministratore delegato della società che nascerà e che sarà acquisi-

già potuto apprezzare professionalità e competenza, al fine di contribuire ad un ulteriore significativo incremento a breve delle quote di mercato dei carrelli elevatori a marchio Mitsubishi". CLS conta oltre quattromila clienti ed è attiva nella distribuzione, oltre che di carrelli elevatori e di veicoli intelligenti per la logistica dei materiali, anche delle presse HSM per imballaggi e dei trattori industriali e portuali Mafi. Con oltre 70 anni di esperienza, l'azienda ha sede a Carugate, Milano, con un organico di 370 persone, 11 filiali, 13 centri operativi, 180 officine mobili, oltre cinquemila mezzi a noleggio, e si avvale della partnership consolidata con una serie di innovativi partner in Europa. ■

Omron ha messo sul mercato i robot autonomi MD-650 e MD-900

La società, leader mondiale dell'automazione, con questi prodotti ha allargato la linea dei robot autonomi per ogni esigenza lavorativa.

Omron Corporation è uno dei leader mondiali nel campo dell'automazione. Opera in svariati settori, tra cui quelli dell'automazione industriale, dell'intralogistica, della componentistica elettronica, dei sistemi sociali e delle soluzioni per l'assistenza sanitaria e l'ambiente. Costituita nel 1933, conta circa 29 mila dipendenti in tutto il mondo e offre prodotti e servizi in circa 120 paesi. La società ha messo sul mercato i robot mobili autonomi MD-650 e MD-900 con carico medio (650 kg e 900 kg). Questi prodotti ampliano la linea di robot autonomi per soddisfare le esigenze di un'ampia gamma di applicazioni di trasporto di parti e materiali, garantendo una maggiore efficienza nei siti di produzione. I siti di produzione moderni si concentrano sulla produttività e sulla qualità, creando al contempo luoghi di lavoro che riducono il carico fisico degli operatori. In ambito automotive, ad esempio, l'automazione delle operazioni di trasporto di parti e materiali è fondamentale, andando a includere la movimentazione di prodotti in lavorazione pesanti e prodotti finiti, nonché i frequenti trasferimenti tra processi di piccoli lotti di materiale WIP in sistemi di produzione con volumi ridotti e altamente diversificati. I robot mobili autonomi, con software di gestione intelligente della flotta, possono assumere il controllo di queste attività pesanti e ripetitive.

La gamma di robot mobili Omron esistente offre capacità di supporto tra i 60 e 1.500 kg, mentre i modelli MD-650 e MD-900 offrono una nuova



Immagine dei nuovi robot

gamma di peso, per carichi mediamente pesanti (650 kg/900 kg). La loro esclusiva tecnologia di controllo consente un trasporto sicuro e uniforme che può essere facilmente sviluppato nei siti di produzione in cui operatori e macchine lavorano nella stessa area. L'esclusivo software Omron Fleet Manager offre il controllo integrato di un massimo di 100 robot mobili su un unico sistema e consente di eliminare la necessità di diversi sistemi di gestione della flotta e selezionare automaticamente il robot mobile ottimale per ciascun processo in base al carico utile e alla disponibilità. Tra i vantaggi della serie AD sono da segnalare: l'alta velocità e la sicurezza garantita dall'esclusivo algoritmo di aggiramento degli ostacoli (il nuovo sistema funziona alla perfezione anche in presenza di corsie strette grazie alla velocità massima di 2,2 m/sec in caso di MD-650 e 1,8 m/sec in MD-900 e alle funzioni di

navigazione avanzate); l'introduzione della batteria avanzata e della tecnologia di ricarica offre 8 ore di funzionamento con una ricarica di 30 minuti per l'MD-650 e 7,5 ore per l'MD-900; controllo integrato di tutti i robot mobili mediante la tecnologia software Omron: un singolo sistema può fornire percorsi di trasferimento integrati per un massimo di 100 robot mobili con carichi utili diversi e controllare la sequenza di trasferimento in tempo reale. Il collegamento avanzato all'interno di un unico sistema consente il routing in tempo reale, anche per trasferimenti tra processi a diverse velocità di produzione, per ottenere trasferimenti efficienti con tenuta minima. Infine, un alto livello di sicurezza. Infatti, la serie MD è progettata per essere conforme alla norma ISO 3691-4 (emanata nel 2020), il più recente standard di sicurezza per i carrelli industriali senza guidatore e i relativi sistemi. ■

Still insieme a Italarchivi

La società, oltre fornire una flotta di 30 carrelli elevatori, ha aiutato il progetto di sviluppo del nuovo magazzino di Parma. Oltre 2,3 milioni sono i contenitori dei documenti conservati: ne entrano quasi 200 mila l'anno.

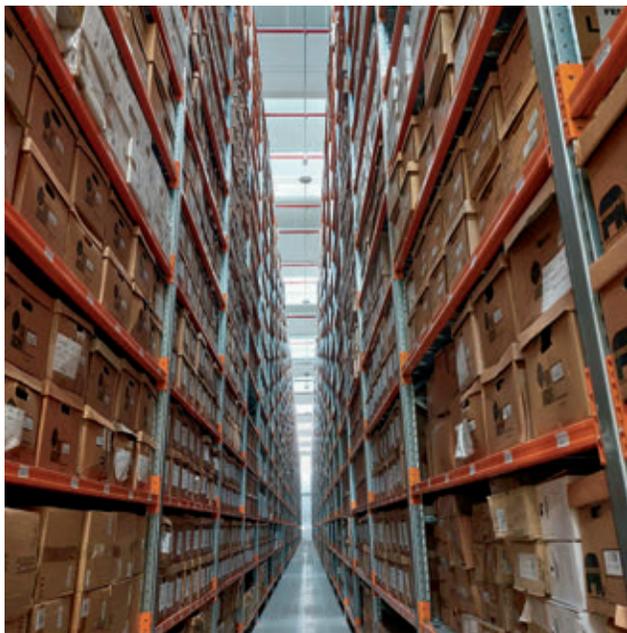
Still, leader nella fornitura di sistemi e attrezzature per l'intra-logistica, ha sostenuto a 360 gradi la logistica di Italarchivi, società specializzata nella gestione e conservazione documentale, attraverso la fornitura di una flotta di circa 30 carrelli elevatori e il supporto nel progetto di sviluppo del nuovo magazzino a Parma. Con cinque miliardi di documenti custoditi, Italarchivi opera attraverso cinque siti in tutta Italia, tra cui Parma, dove ha sviluppato una piattaforma logistica diffusa che conta cinque edifici per una superficie complessiva di 34 mila metri quadrati con una giacenza media di oltre 2,3 milioni di contenitori di documenti, volumi in entrata per 198.674 contenitori/anno, in uscita per 86.500 contenitori/anno e una media delle consultazioni pari a circa 102 mila contenitori. Numeri che - oltre a descrivere l'estensione dell'attività di Italarchivi - raccontano la necessità di una logistica efficiente, razionale e sicura, un aspetto diventato ancora più importante con l'evoluzione dell'attività di Italarchivi.

"Italarchivi nasce oltre trent'anni fa a Venezia, rivolgendosi inizialmente ai piccoli professionisti per sostenerli nella gestione documentale. Negli anni, abbiamo accresciuto e fatto evolvere le nostre competenze che oggi si estendono oltre l'archiviazione e la conservazione fisica e digitale, includendo anche percorsi di trasformazione digitale e digitalizzazione, certificazioni di processi e valorizzazione di archivi storici", ha spiegato Marco Ducatelli, Ceo di Italarchivi. "L'evoluzione della nostra realtà ha impattato anche sull'attività

di magazzino: la logistica è parte integrante del nostro core business. Oggi il nostro archivio non è più un archivio corrente, ma di deposito e quindi tutto ciò che viene stoccato verrà conservato in base ai vincoli temporali previsti dalla normativa e soggetto a una bassa movimentazione". Dal punto di vista logistico, la razionalizza-

zione degli spazi è quindi una priorità per Italarchivi che ha sviluppato i propri depositi sfruttando al meglio le altezze, con scaffalature ad alta densità che in alcuni depositi arrivano fino a 18 metri di altezza sotto trave per picking in quota fino a 16 metri. Altezze che richiedono un partner competente, in grado di fornire macchine specifiche che possano raggiungere le metrature richieste: a raccogliere questa sfida è stata Still, già partner di Italarchivi per la movimentazione, con una flotta complessiva di circa 30 carrelli elevatori sui quattro siti operativi, forniti attraverso la filiale del Veneto, che ha seguito fin dal principio questo progetto.

"Per portare gli operatori ad altezze tanto elevate e in spazi particolarmente



Le alte scaffalature del magazzino Italarchivi a Parma

ristretti in completa sicurezza abbiamo usato carrelli Very Narrow Aisle-VNA speciali", ha detto Aldo Lamari, area manager advanced applications di Still. "Si tratta del modello MX-EK, commissionatore speciale che può arrivare a oltre 16 metri di altezza picking. Oltre alle dotazioni di sicurezza standard e alla connessione con il fleet manager Still, gli MX-EK, così come tutti gli altri carrelli VNA di nuova fornitura operativi in Italarchivi, sono dotati di tecnologia Rfid-Funzione Optisafe per attivare le frenature automatiche e mappare situazioni 'particolari' del magazzino, in modo che il carrello possa avere comportamenti diversi in base alle reali situazioni che possono esserci localizzate". Oltre a occuparsi della flotta, Still ha anche sostenuto Italarchivi nel pro-

getto di sviluppo del nuovo magazzino, situato sempre all'interporto di Parma ma in un'area non adiacente agli immobili già attivi.

Il nuovo magazzino si sviluppa su una superficie coperta di 9 mila metri quadrati ed è organizzato in due aree principali: una zona di seimila metri quadrati, con scaffalatura ad alta densità e tripla profondità, che assicura una capacità di stoccaggio di 350 mila contenitori, dove operano i commissionari EK-X filoguidati con operatore in quota per picking fino a 12 metri. Una seconda area di tremila metri è invece equipaggiata con scaffalature portapallet per una capacità complessiva di cinquemila posti pallet. Il progetto ha

poi visto l'importante coinvolgimento di Kube Sistemi, partner di Still, che si è occupato di rendere il magazzino più "intelligente", lavorando sulla tracciabilità dei documenti, così da permettere agli operatori di poter rintracciare una pratica in tempo reale e tracciarne tutte le movimentazioni effettuate dal suo ingresso a magazzino. "Raccogliamo i vantaggi e i benefici di questo progetto ogni giorno", conclude Ducatelli, "mi piace sottolineare che le innovazioni introdotte si inseriscono al meglio nel percorso di digitalizzazione della nostra azienda e rappresentano un'opportunità professionalizzante per le nostre risorse di magazzino che acquisiscono nuove competenze e operano in condizioni di lavoro più ergo-

nomiche e valorizzanti. Tutto questo è stato reso possibile dal dialogo che si è instaurato tra tutte le parti coinvolte in questo progetto di innovazione con cui abbiamo potuto condividere obiettivi e visione. Un progetto che ci orienta verso un futuro dove, forti delle nostre attività core, siamo pronti ad esplorare nuove possibilità". "Siamo molto orgogliosi di questo progetto e del rapporto di fiducia e collaborazione che siamo riusciti a instaurare con Italarchivi. Nei magazzini di Fontevivo", conclude Lamari, "si custodisce la nostra memoria ma si pensa anche al futuro attraverso una digitalizzazione dei processi e della logistica: siamo orgogliosi di poter affiancare Italarchivi in questa nuova sfida". ■

STILL: L'USATO SICURO

"Quando un carrello elevatore ricondizionato a regola d'arte esce dal piazzale di un centro di revisione Still, ad occhio nudo è molto difficile distinguerlo da un carrello nuovo", sottolinea Andrea Sogliaghi, head of rental & used trucks della società. "Per noi aggiunge - ridare una nuova vita ai carrelli elevatori usati è una priorità". La rigenerazione dei veicoli, il riutilizzo di componenti e di materie prime - unite ai sistemi di alimentazione che riducono l'impatto in termini di CO2 - sono infatti in grado di dare concretezza ai concetti di sostenibilità e circolarità. Concetti che segneranno il futuro della logistica - un settore sempre più attento a questo tipo di tematiche - e che sono nel dna di Still. La rigenerazione dei carrelli avviene, principalmente, in uno dei centri d'eccellenza di Still: quello di Lainate, nella città metropolitana di Milano. Questo centro si estende su una superficie di settemila metri quadrati ed è in grado di revisionare diversi tipi di mezzi: dal piccolo transpallet elettrico - sempre più richiesto dal mercato - al grande carrello elevatore, tutti veicoli rigenerati sono sottoposti a un minuzioso sistema di revisione diviso per categorie e adatto alle esigenze dei clienti. Per far fronte a una domanda sempre crescente, il centro è in forte crescita per incrementarne ulteriormente la capacità produttiva. "Negli ultimi anni", dice ancora Sogliaghi, "il mercato dell'usato dei carrelli elevatori ha registrato una crescita molto importante dovuta a un incremento della domanda di mercato favorita dalla disponibilità di mezzi revisionati di qualità, oltretutto sostenibili e pensati per conservare al meglio le risorse. Reintrodurre sul mercato mezzi che hanno già avuto un utilizzo ma sono perfettamente revisionati, testati e sicuri dà concretezza al principio di circolarità sostenibile: non è quindi necessario acquistare sempre un veicolo nuovo, l'usato rappresenta oggi una valida alternativa in fase di acquisto".



La tua azienda aspira a diventare AEO

Operatore Economico Autorizzato?

Frequenta il percorso di Assologistica per diventare Responsabile delle Questioni Doganali

INIZIO LEZIONI IN STREAMING > 8 MARZO 2024

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

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

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

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

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

Per la visione del programma si clicchi qui:

https://www.assologistica.it/media/doc/Programma_AEO_2024.pdf

Info segreteria Assologistica: tel. 026691567

Sostenibilità in movimento



 **LPR**[®]